

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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 47 (1899)

Artikel: Siebenundvierzigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1899

Autor: Birchmeier

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-730460>

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: 30.11.2025

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

Siebenundvierzigster Geschäftsbericht

der

Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

an die

Generalversammlung der Aktionäre

umfassend das Jahr

1899.



Inhaltsverzeichnis.

	Seite
A. Bericht der Direktion.	
Übersicht des Nordostbahn-Netzes mit Plan.	
I. Verhältnis zum Bund, zu den Kantonen und Landesgegenden	5
II. Verhältnis zu andern Transportanstalten	36
III. Finanzverwaltung	44
IV. Betrieb:	
A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge	54
B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs:	
1. Einnahmen (Bemerkungen über einzelne Rechnungstitel)	55
2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken	58
3. Durchschnittsergebnisse	59
4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten	60
5. Frequenz nach den Stationen	61
6. Frequenz und Einnahmen nach Verkehren	66
7. Verkehr nach Entfernungen	68
8. Verkehr nach Warengattungen	71
9. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen	74
C. Ausgaben und Statistik des Betriebes:	
1. Ausgaben (Bemerkungen über einzelne Rechnungsrubriken)	75
2. Statistik des Betriebsdienstes	78
a. Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials	82
b. Durchschnittsergebnisse und Verhältniszahlen	84
3. Chronologische Vergleichung der Betriebs-Ausgaben	88 u. 89
D. Finanzergebnis	90
E. Verschiedenes:	
1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee	94
2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee	97
3. Werkstättebetrieb	99
4. Unfälle	102
5. Versicherungen	103
6. Personaletat	104
7. Unterstützungs- und Krankenkassen	107
8. Kautionskassen	110
V. Bahnbau:	
I. Ausbau der im Betriebe befindlichen Linien:	
a) Erweiterung des Hauptbahnhofes Zürich	111
b) Übrige Objekte	112
II. Neue Linien	113
VI. Direktion	114
Rechnungen:	
I. Betriebsrechnung.	
II. Gewinn- und Verlustrechnung.	
III. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für das bisherige Netz und auf Nebengeschäfte.	
IV. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für die neuen Linien.	
V. Kapitalrechnung.	
VI. Bilanz per 31. Dezember 1899, nebst Beilage.	
Beilagen:	
1. Rechnung über den Erneuerungsfonds.	
2. Rechnung über den Versicherungsfonds.	
3. Rechnung über die Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung.	
4. Rechnungen über die Nebengeschäfte.	
5. Ausweis der Bauausgaben, nach Objekten geordnet. (Beilage zu den Rechnungen III und IV.)	
B. Bericht des Verwaltungsrates.	

An die Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.

Tit. !

Wir beehren uns, Ihnen anmit den siebenundvierzigsten, das Jahr 1899 umfassenden Bericht über unsere Geschäftsführung nebst den Jahresrechnungen der Unternehmung vorzulegen.

Bestand des Nordostbahnnetzes im Jahre 1899

(einschliesslich der von der Nordostbahn betriebenen Gemeinschaftsstrecken).

Strecken	Eröffnung	Baulänge	Betriebslänge
Eigenes Netz.			
1. Zürich-Aarau.			
Zürich-Baden	9. August 1847.	22,655 m	22,515 m
Baden-Brugg	29. September 1856.	8,789 m	8,749 m
Brugg-Aarau	15. Mai 1858.	18,108 m	18,080 m
		49,552 m	49,344 m
2. Zürich-Winterthur-Romanshorn.			
Winterthur-Romanshorn	16. Mai 1855.	55,727 m	56,102 m
Winterthur-Zürich	27. Dezember 1855.	26,809 m	26,809 m
		82,536 m	82,911 m
3. Winterthur-Schaffhausen	16. April 1857.	30,380 m	29,911 m
4. Turgi-Waldshut	18. August 1859.	15,509 m	17,013 m
5. Altstetten-Zug-Luzern	1. Juni 1864.	62,548 m	64,783 m
		108,437 m	111,707 m
6. Rorschach-Romanshorn-Konstanz.			
Romanshorn-Rorschach	15. Oktober 1869.	14,832 m	15,110 m
Romanshorn-Konstanz	1. Juli 1871.	18,461 m	19,208 m
		33,293 m	34,318 m
7. Örlikon-Oberglatt-Bülach	1. Mai 1865.	15,945 m	15,545 m
8. Oberglatt-Dielsdorf	1. Mai 1865.	4,120 m	4,304 m
9. Winterthur-Etzwilen-Konstanz bezw. Kreuzlingen	17. Juli 1875.	61,575 m	63,040 m
10. Etzwilen-Singen	17. Juli 1875.	12,483 m	13,279 m
11. Zürich-Ziegelbrücke-Näfels bezw. Glarus	20. September 1875.	59,761 m	68,508 m
12. Glarus-Linth	1. Juni 1879.	15,752 m	15,831 m
		169,636 m	180,507 m
	Übertrag	443,454 m	458,787 m

Strecken	Eröffnung	Baulänge		Betriebslänge	
		Übertrag 443,454 m		458,787 m	
13. Sulgen-Gossau.					
Sulgen-Bischofszell	1. Februar 1876.	10,163 m	22,670 m	10,046 m	22,458 m
Bischofszell-Gossau	5. Juli 1876.	12,507 m		12,412 m	
14. Winterthur-Bülach-Koblenz	1. August 1876.	47,170 m		48,377 m	
15. Effretikon-Hinwil	17. August 1876.	22,157 m		22,532 m	
16. Niederglatt-Otelfingen-Wettingen	1. Oktober 1877.	18,293 m		18,908 m	
17. Aarau-Suhr-Baden Ob. Stadt	6. September 1877.	24,267 m		27,478 m	
18. Baden Ob. Stadt-Wettingen	15. Oktober 1877.	734 m		1,478 m	
19. Otelfingen-Seebach-Örlikon-Kloten-Effretikon	15. Oktober 1877.	27,207 m		29,518 m	
20. Dielsdorf-Niederweningen	12. August 1891.	6,630 m	146,458 m	6,625 m	154,916 m
21. Zürich-Meilen-Rapperswil.					
Rapperswil-Stadelhofen	15. März 1894.	29,901 m	34,360 m	30,270 m	35,960 m
Stadelhofen-Hauptbahnhof	1. Oktober 1894.	4,459 m		5,600 m	
22. Etzwilen-Schaffhausen.					
Etzwilen-Feuerthalen	1. November 1894	15,065 m	16,249 m	15,109 m	16,934 m
Feuerthalen-Schaffhausen	2. April 1895.	1,184 m		1,825 m	
23. Thalwil-Zug	1. Juni 1897.	17,049 m		17,119 m	
24. Eglisau-Neuhausen	1. Juni 1897.	17,213 m		17,873 m	
Total		697,453 m		724,047 m	rund 725 km

Gemeinschaftlich mit der Centralbahn:*)

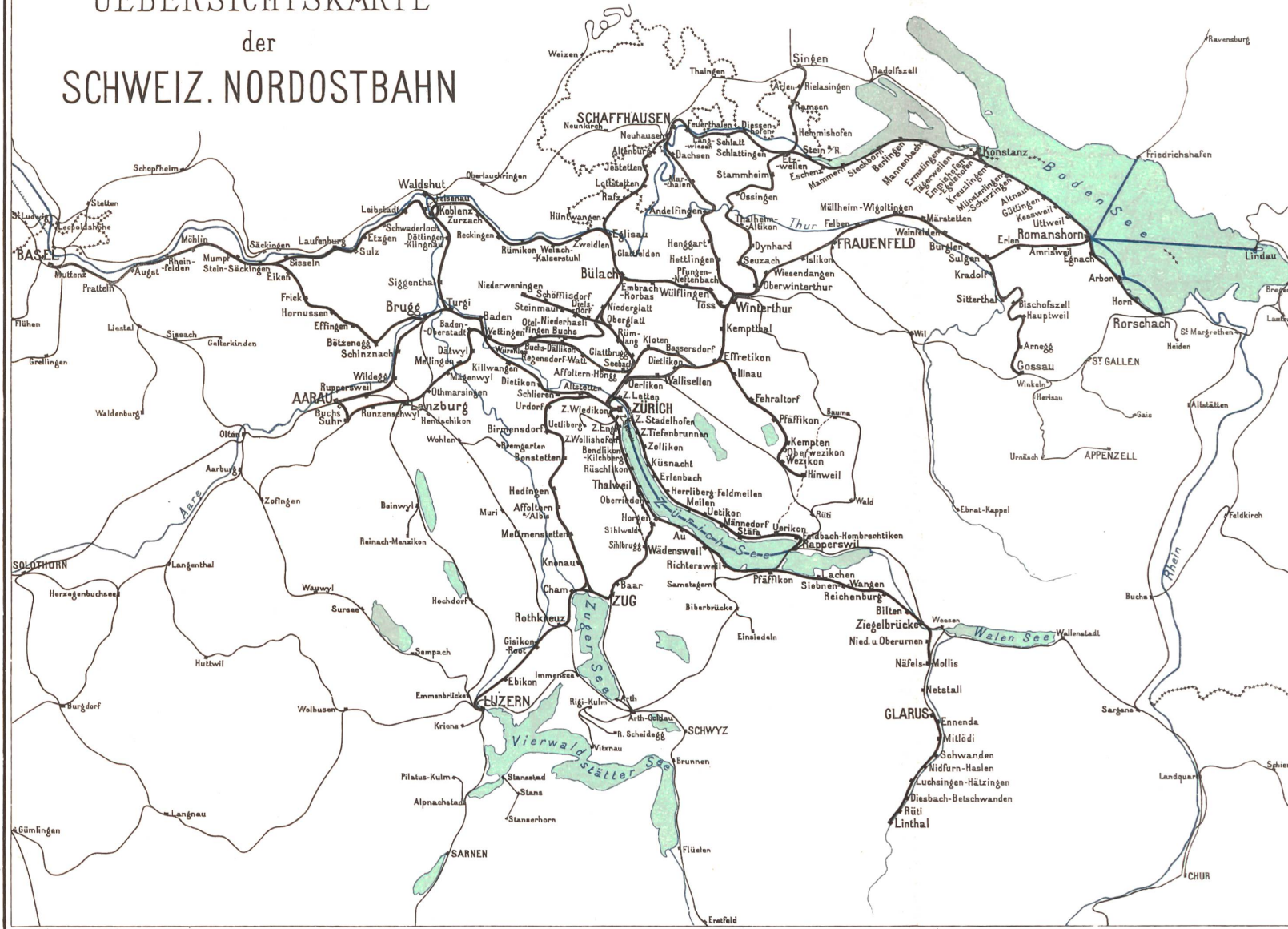
Bötzbergbahn.

Brugg-Pratteln (-Basel)	2. August 1875.	48,086 m		57,222 m	
Stein-Koblenz	1. August 1892.	25,501 m	73,587 m	26,124 m	83,346 m
Gesamt-Baulänge		771,040 m	Gesamt-Betriebslänge		807,393 m
					rund 84 km
					rund 809 km

*) Von der Schweiz. Centralbahn betriebene Gemeinschaftslinien:

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

UEBERSICHTSKARTE der SCHWEIZ. NORDOSTBAHN



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

In den beim Bundesgerichte anhängigen Rechtsstreitigkeiten der fünf Hauptbahnen mit dem Bundesrate, betreffend die Festsetzung der Grundsätze für die Berechnung des konzessionsgemässen Reinertrages und Anlagekapitals, erging als erstes Urteil dasjenige in Sachen der Schweizerischen Centralbahn am 18./21. Januar 1899. Wir lassen den Inhalt desselben mit Rücksicht auf dessen Bedeutung auch für die andern Bahnen unter Verweisung auf das im Geschäftsberichte für 1897, Seite 5, Gesagte in Kürze folgen.

I. Anlagekapital.

Nach dem (durch den Standpunkt bei der Reinertragsrechnung veranlassten) Hauptantrage der Schweizerischen Centralbahn sollte erklärt werden, dass unter Anlagekapital im Sinne der Konzessionen das jeweilige einbezahlte Aktienkapital zu verstehen sei. Das Urteil enthält zu diesem Abschnitte über den Gegenstand keine materiellen Erörterungen. Nur bei Behandlung des „Reinertrages“ ist als Folge der Ablehnung des Antrages auf Einbeziehung der Verzinsung der konsolidierten Anleihen in die Reinertragsrechnung noch kurz erwähnt, dass „selbstverständlich für die Berechnung des Anlagekapitales nicht der Betrag des Aktien- und Obligationenkapitales massgebend sein kann“. Im übrigen erklärte das Gericht, dass es hier auf den Abschnitt Anlagekapital wegen mangelnden Interesses nicht eintrete, weil nach übereinstimmender Ansicht der Parteien voraussichtlich der Rückkauf der Schweizerischen Centralbahn auf Grund des Ertragswertes erfolgen werde. Eventuell wäre der Centralbahn vorbehalten, den Rekurs in dieser Beziehung neu anzumelden. Bezüglich des Vorbehaltes des Bundesrates in diesem Kapitel, betreffend das Vorhandensein ausreichender Materialvorräte bei der Übergabe der Bahn, eventuell Vornahme eines Abzuges an der Rückkaufssumme, lehnte das Gericht die Behandlung im besondern aus dem Grunde ab, weil der Entscheid nicht hieher, sondern in das Verfahren betreffend Festsetzung der Rückkaufssumme (Civilprozess) gehöre.

II. Erneuerungsfonds.

Wir erinnern daran, dass der Bundesratsbeschluss einen besondern Abschnitt unter dem Titel „Erneuerungsfonds“ enthält, wo gesagt ist, dass für die Berechnung der Einlagen in den Erneuerungsfonds die Vorschriften der Art. 11 bis und mit 14 des Rechnungsgesetzes massgebend seien. Für die Ausmittlung der Höhe der Einlagen auf dieser gesetzlichen Grundlage werde eine besondere Schlussnahme vorbehalten.

Das Bundesgericht fand, dass eine solche Feststellung nicht hieher gehöre, da auf die Bedeutung des Erneuerungsfonds für die Rückkaufsfrage nur soweit einzutreten sei, als derselbe für die Festsetzung der Grundsätze, nach welchen Reinertrag und Anlagekapital im Sinne der Konzessionen festzustellen sind, massgebend sei, und beschloss deshalb, in diesem Sinne den mit den Schlüssen der andern Bahnen übereinstimmenden Antrag der Centralbahn gutheissend, Streichung dieses Passus.

III. Reinertrag.

1. Die Centralbahn, wie auch die andern Bahnen, hatten den Standpunkt geltend gemacht, dass auch die Verzinsung der konsolidierten Anleihen in die konzessionsgemässe Reinertragsrechnung gehöre, dagegen die bestehenden konsolidierten Anleihen vom Käufer zu übernehmen seien, ohne dass dafür ein Abzug an der Entschädigungssumme gemacht werde. Das Bundesgericht entschied, dass der Reinertrag im Sinne der Konzessionen der Reinertrag des Transportgeschäftes im engern Sinne, d. h. lediglich der Überschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben sei, zu welchen die Verzinsung benutzten fremden Geldes nicht gehöre. Die Obligationenverzinsung hange vielmehr mit der Finanzverwaltung der Bahn zusammen. Es wurde demgemäss der Antrag der Centralbahn abgelehnt und nach dem Standpunkte des Bundesrates entschieden, wobei die Frage, ob und, wenn ja, unter welchen Bedingungen der Bund in die Anleihen einzutreten habe, im übrigen nicht weiter berührt wurde.

2. Nach dem Beschlusse des Bundesrates soll der durchschnittliche Reinertrag in der Weise berechnet werden, dass der Überschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben der 10 in Betracht fallenden Jahre zusammengezählt und der hieraus resultierende Gesamtüberschuss durch 10 dividiert wird.

Nach dem Standpunkte der Centralbahn und auch der Nordostbahn sollte erkannt werden, dass diese Rechnungsweise nur zulässig sei, wenn das Anlagekapital sich während der massgebenden 10 Jahre nicht verändert hat. Hat sich dagegen das Anlagekapital während der zehnjährigen Periode erhöht oder vermindert, so wäre zunächst auf Grund des jeweiligen Anlagekapitals der prozentuale Reinertrag der einzelnen Jahre und hieraus der durchschnittliche prozentuale Reinertrag zu ermitteln und dieser Prozentsatz mit dem am Ende der zehnjährigen Periode vorhandenen Anlagekapital zu multiplizieren. Auf den Wortlaut der Konzessionen verweisend, welcher das Anlagekapital nicht in Beziehung zur Berechnung des durchschnittlichen Reinertrages der massgebenden 10 Jahre bringe, sondern nur schlechtweg vom Durchschnittsreinertrag dieser Jahre spreche, und das Anlagekapital nur in seiner Bedeutung als Minimalentschädigung ausdrücklich erwähne, schützte das Bundesgericht im Rekurse der Schweizerischen Centralbahn den Standpunkt des Bundesrates.

3. Was die einzelnen Posten der Reinertragsrechnung, abgesehen von dem schon unter Z. 1 besprochenen Punkt, betrifft, so ist zu bemerken, dass das Gericht entgegen dem Beschlusse des Bundesrates und gemäss Antrag der Centralbahn bzw. der Bahnen die Aufnahme der Zinse auf den monatlichen Betriebsüberschüssen bis Ende des Jahres in die Reinertragsrechnung gutgeheissen hat. Dagegen sollen die Zinse aus allfälligen Vorschüssen an die Betriebsrechnung in Abzug kommen.

Mit Bezug auf die Kursgewinne, welche auf Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben erzielt worden sind, hatten sich die Parteien geeinigt, dass Kursgewinne und demgemäss auch Kursverluste auf fremden Valuten in die Reinertragsrechnung eingestellt werden sollen.

Zu erwähnen ist ferner die Verständigung, dass die Verpflichtung, betreffend die an die Nordostbahn für die Abtretung von Zofingen-Suhr-Aarau zu zahlende jährliche Vergütung, die in die Ausgaben der Reinertragsrechnung kommen soll, für die Zukunft auf den Käufer übergehe.

Ebenfalls zufolge Verständigung der Parteien soll gemäss Verlangen des Bundesrates für entbehrliche Liegenschaften, die zu Betriebszwecken benutzt worden sind, ein entsprechender Mietzins in die Ausgaben nachträglich aufgenommen werden, sofern dies nicht bereits geschehen ist. Im übrigen gehören die Einnahmen und Ausgaben für entbehrliche Liegenschaften nicht in die Rückkaufsrechnung.

Dem Standpunkte der Centralbahn und auch der Nordostbahn entsprechend ist der Entscheid, dass die Ansprüche aus der Subvention an den Bau der Gotthardbahn nicht zum Rückkaufsobjekte gehören, also deren

Erledigung der besonderen Verständigung der Parteien oder besonderem richterlichem Entscheide vorbehalten bleiben müssen.

Im übrigen wurde vom Einverständnis der Parteien Vormerk genommen, dass, wenn die Ansprüche aus der genannten Subvention auf Grund der vom Bundesrat behaupteten Übereinkunft an den Bund übergehen, der Ertrag dieser Subvention unter die Einnahmen aufzunehmen ist.

Ferner wurde zu Gunsten der Schweizerischen Centralbahn bezw. der Bahnen der Bundesratsbeschluss, wonach Verluste, welche während der zehnjährigen, für den Rückkauf massgebenden Periode abgeschrieben, bezw. dem Konto zu amortisierende Verwendungen belastet werden mussten, insbesondere für technische Vorstudien, Werte untergegangener Anlagen und Einrichtungen, Beiträge an Strassen, Brücken und dgl. in die Ausgaben der Reinertragsrechnung eingestellt werden sollen, modifiziert und zwar in dem Sinne, dass die Worte „Beiträge an Strassen, Brücken und dgl.“ ersetzt wurden durch „Beiträge zum Unterhalt von Strassen, Brücken und dgl., soweit sie im Interesse des Bahnbetriebes erfolgen“. Hierbei wurde ausgeführt, dass Beiträge, welche von der Bahngesellschaft an die Erstellung solcher Anlagen gemacht werden, sei es, um eigene Einrichtungen für den Betrieb zu ersetzen oder sonst denselben zu fördern, den gleichen Charakter haben wie die Aufwendungen für die Erstellung von Betriebsanlagen überhaupt und demgemäss so wenig wie diese auf Betriebsrechnung gehören.

Dem Standpunkte der Centralbahn, Nordostbahn, Gotthardbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen nicht entsprechend war der Entscheid, dass auch die Ausgaben zufolge der gegenseitigen Versicherung für Haftpflichtfälle (Unfälle bei Mönchenstein und Zollikofen) in die Ausgaben der Reinertragsrechnung gehören.

Endlich wurde zu Ungunsten der Centralbahn auch die Frage der Behandlung der Einlagen in den Erneuerungsfonds hinsichtlich der Reinertragsrechnung entschieden. Die Schweizerische Centralbahn hatte beantragt, dass in die Ausgaben lediglich die auf Grund der Statuten der Schweizerischen Centralbahn und des bezüglichlichen Regulativs gemachten Einlagen in den Erneuerungsfonds (die Zuschüsse aus dem Fonds an die Betriebsrechnung dagegen in die Einnahmen) zu stellen seien. Dem gegenüber schützte das Bundesgericht den Anspruch des Bundesrates, wonach die im Sinne des Rechnungsgesetzes festzusetzenden Einlagen in den Erneuerungsfonds in die Ausgaben (die Zuschüsse aus dem Fonds in die Einnahmen) gestellt werden sollen.

Der Antrag der Nordostbahn ging dahin, dass der Erneuerungsfonds bezüglich der Reinertragsrechnung keine Rolle spielen könne, vielmehr in die Reinertragsrechnung der 10 Jahre lediglich die faktischen Unterhalts- und Erneuerungsausgaben der Jahresrechnungen gehören, wobei nach dem Wortlaute der Konzessionen der Zustand des ganzen Rückkaufobjektes ja dadurch ausgleichend in Rechnung kommen könne, dass der Bund das Recht habe, von der Rückkaufsumme beim Nichtvorhandensein eines vollkommen befriedigenden Zustandes einen Abzug zu machen.

Was die Begründung des Entscheides in Sachen der Schweiz. Centralbahn betrifft, so ist zunächst die Feststellung zu erwähnen, dass lediglich die Konzessionen die Grundlage für Feststellung der Grundsätze zur Berechnung des Reinertrages und des Anlagekapitales, die nach dem Rechnungsgesetze (Art. 20) im Sinne der Konzessionen stattzufinden habe, bilden können. Demgemäss führt das Bundesgericht in seinem Urteile aus, dass für die Frage, inwieweit bei der Feststellung des konzessionsgemässen Reinertrags der Erneuerungsfonds zu bedenken sei, einzig die einschlägigen Konzessionsbestimmungen entscheidend in Betracht fallen. Diese schreiben vor, dass vom Reinertrage Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds einverleibt werden, in Abzug zu bringen seien. Diese Bestimmung könne vernünftigerweise gar nicht anders ausgelegt werden als so, dass dabei die Vornahme von Abschreibungen bezw. die Dotierung eines Reservefonds nach einem objektiven Massstabe vorausgesetzt werde. Ziehe man aber in Betracht, dass für die Interpretation der Konzessionen die Grundsätze der bona fides leitend sein müssen, so stehe von vornherein fest, dass sie jede

auf falschen Grundlagen beruhende, zu illusorischer Bewertung der Rückkaufsobjekte führende Rentabilitätsrechnung für die Ermittlung der Rückkaufsentschädigung haben ablehnen wollen, und demgemäss voraussetzen, dass die Bahngesellschaften auch rücksichtlich der Abschreibungen nach den für eine gesunde, nach richtigen Geschäftsprinzipien geführte Verwaltung geltenden Regeln verfahren werden. Es könne sich also nur fragen, ob die Grundsätze, welche der Bundesrat unter Berufung auf die einschlägigen Bestimmungen des Rechnungsgesetzes vom 27. März 1896 bezüglich der Behandlung des Erneuerungsfonds bei Feststellung des konzessionsgemässen Reinertrages als massgebend bezeichnet, über diese im Interesse einer gedeihlichen Entwicklung der Bahnunternehmung zu beobachtenden Verwaltungsgrundsätze hinausgehen oder nicht. Das Bundesgericht verneint nun diese Frage unter Feststellung, dass der Erneuerungsfonds nichts anderes sei, als ein der Bewertung der Aktiven dienender, die auf denselben erforderlichen Abschreibungen ersetzender Konto, also nicht etwa eine Rücklage, durch welche das in dem Unternehmen steckende Kapital vermehrt wird, sondern lediglich ein Bewertungskonto, der sich von den Abschreibungen nur durch die Buchungsform unterscheide und demnach auch keinen Teil des Reingewinnes bilde, sondern vielmehr denselben verkürze, so dass ein Reingewinn erst vorhanden sei, nachdem der Erneuerungsfonds richtig berechnet worden.

Über die finanzielle Tragweite des Entscheides wird man selbstverständlich erst dann vollständige Klarheit haben, wenn die Höhe der zu berücksichtigenden Einlagen in den Erneuerungsfonds festgesetzt ist.

Zu erwähnen ist noch die Feststellung im bundesgerichtlichen Urteile, dass der Entscheid in keiner Weise der Frage vorgreife, wie es sich bezüglich des Erneuerungsfonds bei Übergabe der Rückkaufsobjekte verhalte, bzw. welche Abzüge allfällig wegen nicht vollkommen befriedigenden Zustandes derselben zu machen seien.

IV. Abzüge von der Rückkaufsentschädigung.

Gemäss dem Hauptantrage der Centralbahn bzw. der Bahnen ist auf diesen Abschnitt des Bundesratsbeschlusses nicht eingetreten worden, weil sich das in Art. 20, Abs. 2 und 3, des Rechnungsgesetzes vorgeschriebene Vorverfahren nicht auf alle für die Berechnung der Rückkaufsentschädigung massgebenden Faktoren, sondern nur auf zwei derselben, nämlich auf den durchschnittlichen Reinertrag während der massgebenden 10 Jahre und das Anlagekapital beziehen. Die Frage, welchen Einfluss auf die Rückkaufsentschädigung der Zustand des Rückkaufsobjektes im Zeitpunkte der Übergabe ausübe, bzw. welche Anforderungen an diesen Zustand nach den Vorschriften der Konzessionen der Bund zu machen berechtigt sei, gehöre daher nicht zu den in dem gegenwärtigen Verfahren zu beurteilenden Gegenständen, sondern in das in Art. 21 des Rechnungsgesetzes vorgeschriebene Civilprozessverfahren.

Durch Urteil vom 18./19. Juli 1899, das als das nächste folgte, wurde der Rekurs der Nordostbahn entschieden. Während der Instruktion des Prozesses hatten die Nordostbahn und der Bundesrat mit Bezug auf beiden Bahnen gemeinsame Punkte zu den gleichen Parteiverständigungen Hand geboten, welche im Centralbahnprozesse stattgefunden hatten. Ferner hatte die Nordostbahn den Entscheid in diesem Prozesse, soweit er für ihre Anträge günstig war, als auch für sie massgebend, anerkannt, ebenso der Bundesrat. Im übrigen hatte sie an ihren Anträgen festgehalten, während der Bundesrat seinerseits seine Gegenanträge aufrecht erhalten bzw. die bezügl. Entscheidungen im Centralbahnprozesse als auch gegenüber der Nordostbahn massgebend beansprucht hatte. Nach beiden Richtungen hielt sich das Bundesgericht an die Entscheidungen im Centralbahnprozesse. Mit Bezug auf die einzelnen Punkte verweisen wir auf die nachfolgende Zusammenstellung des angefochtenen Bundesratsbeschlusses, der Rekursanträge der Nordostbahn und des bundesgerichtlichen Urteiles. Es sind darunter einige, die den beiden

Bahnen nicht gemeinsam sind, sondern nur die Nordostbahn angehen. Dieselben hier sämtlich im einzelnen zu erörtern, würde zu weit führen, sie sind auch nicht von so grosser Bedeutung wie die andern.

Dagegen ist nun hervorzuheben der Entscheid betreffend das Anlagekapital, der, abgesehen von der bereits entschiedenen Frage nach den Rechtsquellen, neu ist.

Das Bundesgericht rechnet zum ursprünglichen „Anlagekapital“ bzw. „den nachgewiesenen erstmaligen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen“ im Sinne der Konzessionen alle diejenigen Aufwendungen und Ausgaben, welche zur Herstellung der Bahn samt Zubehörenden erfolgt sind. Dass nicht bloss die Kosten der ursprünglichen, im Zeitpunkte der Inbetriebsetzung vorhandenen Anlagen in Betracht kommen können, darüber herrschte zwischen den Parteien kein Streit. Der Ausdruck „ursprünglich“ ist in den Bestimmungen der Konzessionen über den Rückkauf vor dem 99. Jahre nicht in jenem Sinne gebraucht, sondern bezeichnet den Gegensatz zum Erstellungskostenpreis, der konzessionsgemäss die Rückkaufssumme bilden würde, wenn der Bund im 99. Jahre die Bahn übernehmen würde, d. h. die Summe, welche die Erstellung und Einrichtung in diesem Zeitpunkte kosten würde.

Nicht zum ursprünglichen Anlagekapital rechnet das Gericht (entsprechend den Anschauungen, welche bei Behandlung der Reinertragsrechnung geltend gemacht wurden) die Kosten, welche dazu ausgelegt werden, um das für die Anlage erforderliche Kapital beizubringen. Andererseits macht es keinen prinzipiellen Unterschied zwischen den Verwendungen und Auslagen, welche speziell für die Herstellung der die Bahnanlage samt Zubehörde darstellenden körperlichen Objekte stattfinden, und denjenigen, welche die Bahnbaute neben der eigentlichen Bauhätigkeit für jeden Inhaber der Natur der Sache nach mit sich bringt. „Vielmehr gehören zum Anlagekapital alle Aufwendungen, die der Inhaber der Bahn, mit welchem der Bund das Rückkaufsgeschäft abschliesst, auf das Kaufsobjekt zum Zwecke der Erstellung und Anschaffung und überhaupt im Interesse desselben gemacht hat.“

Aus diesem Satze entspringen die dem Rekurse günstigen Dispositive des Urteiles zum Abschnitte „Anlagekapital“.

Der finanziell wichtigste Punkt, bezüglich dessen das Bundesgericht den Rekurs nicht gutgeheissen hat, ist aber die Frage der Minimalentschädigung für die erworbenen Bahnen. Der Anspruch der Nordostbahn ging dahin, dass der Bund die Konzession, die dem ursprünglichen Inhaber erteilt und auf sie übertragen worden, auslösen, also mindestens das ganze Anlagekapital desselben, d. h. das ganze vom Rechtsverfahren veranlagte Kapital, und die seitherigen Verwendungen der Nordostbahn zurückbezahlen müsse. Denn speziell für die Berechnung des Rückkaufswertes erworbener Bahnen komme nur das Objekt und nicht die Person des Eigentümers in Betracht. Mit 6 gegen 5 Stimmen lehnte das Bundesgericht diesen Anspruch ab, indem es im wesentlichen ausführte, dass unter den zurückzuzahlenden Anlagekosten nur verstanden werden könne, was der Konzessionär, mit dem das Rückkaufsgeschäft abgeschlossen wird, für die Bahn ausgelegt habe. Massgebend sei das Selbstkostenprinzip, das Prinzip, dass der Eigentümer der Bahn, der das Objekt abzutreten hat, nicht dadurch zu Schaden kommen dürfe, dass ihm unter Umständen nicht einmal das von ihm aufgewendete Kapital zurückerstattet werde, wie das bei einfacher Vergütung des 25fachen Reinertrages vorkommen könnte.

Die Erklärung der Nordostbahn, sie mache den Anspruch auf Ersatz der Aufwendungen des früheren Eigentumes ex jure cesso geltend, beruhe auf rechtsirrtümlicher Auffassung des Rechtsaktes, durch welchen ihr die Konzession an Stelle des ursprünglichen Konzessionärs erteilt wurde. Die Nordostbahn habe die Konzession für die erworbenen Linien durch einen neuen Akt der Staatshoheit (die Genehmigung der Übertragung) erworben, der keinen derivativen, sondern einen originären Rechtserwerb bedeute, also keine Rechtsnachfolge in Ansprüche, die in der Person des früheren Konzessionärs entstanden wären und nun in der Person des neuen fort dauern würden, bewirke. Vielmehr bedeute jener Akt lediglich, dass der Nordostbahn eine Konzession gleichen Inhalts erteilt werde.

Grundsätze für die Berechnung des konzessionsgemässen

Bundesratsbeschluss vom 11. Januar 1898.

Rekursanträge der Nordostbahn.

Anlagekapital.

I.

Das Anlagekapital im Sinne der Konzessionen umfasst:

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

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

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

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

2. Die Materialvorräte.

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

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

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

Aus diesem Grundsatz ergeben sich folgende Konklusionen:

I. Das Anlagekapital im Sinne der Konzessionen umfasst:

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

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

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

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

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

Es wird ausdrücklich Verwahrung eingelegt gegen die ungesetzlichen, einschränkenden Bestimmungen von Ziff. I₁, Abs. 2 des bundesrätlichen Beschlusses vom 11. Januar 1898.

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

- aa) Leistungen, welche die Gesellschaft gemacht hat, um sich von lästigen Konzessionsbestimmungen zu befreien oder die Bewilligung einer Traceänderung zu erhalten.

Reinertrages und Anlagekapitales der Schweiz. Nordostbahn.

Urteil des Bundesgerichtes vom 18./19. Juli 1899.

Anlagekapital.

I. Der Rekurs der Schweizer. Nordostbahn wird in dem Sinne als begründet erklärt, dass

a) in Abschnitt I (Anlagekapital) unter Ziffer 1 in dem Satz: „Die gemäss gesetzlicher Vorschrift der Baurechnung belasteten Baukosten“ die Worte: „gemäss gesetzlicher Vorschrift“ gestrichen werden, ebenso der Schlusssatz dieser Ziffer 1.

b) der Entscheid des Bundesrates darüber, was das Anlagekapital im Sinne der Konzessionen umfasse, dahin abgeändert wird, dass ausser den in diesem Entscheid (Abschnitt I, Ziff. 1 und 2) aufgeführten, noch folgende Posten zum Anlagekapital zu rechnen sind:

1. Leistungen, welche die Gesellschaft gemacht hat, um sich von lästigen Konzessionsbestimmungen zu befreien oder die Bewilligung einer Traceänderung zu erhalten, soweit die daherigen Ausgaben im Interesse der Bahnanlage erfolgten.
2. Organisations-, Verwaltungs- und Bauleitungskosten, welche während des Baues der Bahn im Interesse der Erstellung und Einrichtung derselben erlaufen sind. Das Gleiche gilt analog von Erweiterungsbauten, die nach Eröffnung des Betriebes ausgeführt wurden. Insofern im letztern Falle die betreffenden Arbeiten von dem schon vorhandenen Dienstpersonal ausgeführt wurden, ist ein verhältnismässiger Anteil der Dienstkosten auf Baurechnung zu nehmen.
3. Bauzinse, und zwar auch für grössere Ergänzungsbauten, insofern durch diese eine Vermehrung oder wesentliche Verbesserung der bestehenden Anlagen und Einrichtungen im Interesse des Betriebes erzielt wurde.
4. Vom Betriebe bestrittene Verwendungen auf Erweiterung und Verbesserung der Bahnanlagen unter der gleichen Voraussetzung wie bei Ziffer 3.
5. Gründungskosten, insofern dieselben für die Ermöglichung der Bahnbaute notwendig waren, oder bei derselben nützliche Verwendung fanden.
6. Subventionen (mit Einschluss der noch zu erfüllenden diesbezügl. Verpflichtungen) für Brücken, Strassen, Nebenbahnen u. dgl., soweit sie im Interesse der Bahnanlagen zugesichert worden sind.

Bundesratsbeschluss vom 11. Januar 1898.

Rekursanträge der Nordostbahn.

- bb) Organisations-, Verwaltungs-, technische und administrative Bauleitungskosten, welche mit der Anlage der Bahn und der Einrichtung zum Betriebe, sowie mit spätern Erweiterungsbauten in Zusammenhang stehen.
- cc) Bauzinsen, auch für grössere Ergänzungsbauten.
- dd) Den Bauwert untergegangener Bahnanlagen, soweit die Beseitigung durch vermehrte Verkehrsbedürfnisse veranlasst worden ist.
- ee) Die Kosten für Verbesserung und Verstärkung des Oberbaues.
- ff) Die vom Betriebe bestrittenen Verwendungen auf Erweiterung und Verbesserung der Bahnanlagen.

2. Den Kostenpreis von Materialvorräten:

Absatz 1 unter Ziffer I, 2 des Bundesratsbeschlusses vom 11. Januar 1898 ist als nicht hieher gehörend zu streichen. Die Frage über den Umfang der Materialvorräte, die nur beim Rückkauf nach Reinertrag eine Rolle spielen könnte, gehört nicht hieher, sondern wird unter den Abzügen an der Rückkaufssumme behandelt werden.

3. Anlagekosten im weitern Sinne, nämlich:

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

Urteil des Bundesgerichtes vom 18./19. Juli 1899.

II. Es wird davon Vormerk genommen, dass sich die Parteien darüber verständigt haben, bzw. darin einig gehen:

1. Dass in dem gegenwärtigen Verfahren auf den zweiten Satz von Ziffer 2 in Abschnitt I (Vorbehalt von Abzügen bei Materialvorräten) daselbst nicht einzutreten sei.
2. Dass in Abschnitt I (Anlagekapital) des Bundesratsbeschlusses vom 11. Januar 1898 in Ziffer 1 nach den Worten: „und Objekte“ beigefügt werde: „sowohl des eigenen Netzes der Nordostbahn als ihrer Anteile an den Gemeinschaftsbahnen“.
3. Dass in Abschnitt I Ziffer 2 statt „die Materialvorräte“ gesagt werde: „der Wert der Materialvorräte“.
4. Dass die in den Konklusionen der Nordostbahn betreffend das Anlagekapital sub Ziffer II als nicht zum ursprünglichen Anlagekapital gehörend aufgeführten Posten nicht zu demselben gehören.
5. Dass der Schlusssatz in Abschnitt I (Anlagekapital) des Bundesratsbeschlusses vom 11. Januar 1898: „Nicht zum Anlagekapital im Sinne der Konzessionen gehören... u. s. f.“ mit Ausnahme des von der Nordostbahn bestrittenen Passus „zu amortisierende Verwendungen“ bestehen bleibt.
6. Dass das ursprüngliche Anlagekapital auf den Zeitpunkt des Überganges an den Bund festzustellen sei.

III. Auf den Antrag der Rekurrentin sub Z. III, soweit er sich auf die Frage betr. Abzug des Erneuerungsfonds bezieht wird in diesem Verfahren nicht eingetreten.

IV. Im übrigen sind die Rekursanträge abgewiesen.

Bundesratsbeschluss vom 11. Januar 1898.

Rekursanträge der Nordostbahn.

d) Die Subventionen für Brücken, Strassen, Nebenbahnen u. dgl., mit Einschluss der diesbezüglich von der N. O. B. noch zu erfüllenden Verpflichtungen.

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

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

Eventuell: Sollten unter den in Ziff. 1, 3 und 4 genannten Posten einige als nicht mit ihrem ganzen Betrage zum ursprünglichen Anlagekapital gehörend betrachtet werden, so sind dieselben wenigstens in demjenigen Betrage unter das Anlagekapital aufzunehmen, welcher nach Abzug der von der Bahngesellschaft bis zum Zeitpunkte des Überganges an den Bund hierauf verwendeten Amortisationen verbleibt, unter Zugrundelegung einer auf Konzessionsdauer berechneten gleichmässigen Amortisationsquote.

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

1. Die Gotthardbahnsubvention.

Eventuell: Sollte die Gotthardbahnsubvention als zum Objekte des Rückkaufs gehörend betrachtet werden, so ist der Bahngesellschaft der volle ursprüngliche Anlagewert derselben zu ersetzen, eventuell wenigstens der genannte Anlagewert abzüglich der von der Bahngesellschaft bis zum Zeitpunkte des Überganges an den Bund hierauf verwendeten Amortisation, unter Zu-

Urteil des Bundesgerichtes vom 18./19. Juli 1899.

Bundesratsbeschluss vom 11. Januar 1898.

Rekursanträge der Nordostbahn.

grundelegung einer auf Konzessionsdauer berechneten gleichmässigen Amortisationsquote.

2. Die Verwendungen auf Nebengeschäfte.

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

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

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

Erneuerungsfonds.

II.

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

Es wird beantragt: die in Ziff. II des Bundesratsbeschlusses vom 11. Januar l. J. enthaltenen Bestimmungen seien zu streichen und dagegen zu erkennen: die Art. 11—14 des Rechnungsgesetzes vom 27. März 1896 sind für die Berechnung des konzessionsgemässen Rückkaufpreises nicht anwendbar. Der Erneuerungsfonds kann beim Rückkauf nur in Betracht kommen, soweit es sich um konzessionsgemässe Abzüge handelt.

Reinertrag.

III.

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

Der durchschnittliche Reinertrag ist in der Weise zu berechnen, dass der Überschuss der Betriebseinnahmen

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

Urteil des Bundesgerichtes vom 17./18. Juli 1899.

Erneuerungsfonds.

I. Es wird davon Vormerk genommen, dass sich die Parteien darüber verständigt haben, bezw. darin einig gehen, dass Abschnitt II des Bundesratsbeschlusses vom 11. Januar 1898 (Erneuerungsfonds) im Sinne der Erwägungen des Urteils des Bundesgerichtes in Sachen der Schweiz. Centralbahn gegen den Bund vom 18./21. Januar 1899 dahinfällt.

II. Auf den Antrag, dass der Erneuerungsfonds beim Rückkauf nur in Betracht komme, soweit es sich um konzessionsmässige Abzüge handle, wird in diesem Verfahren nicht eingetreten.

Reinertrag.

I. Der Rekurs der Schweiz. Nordostbahn wird in dem Sinne als begründet erklärt, dass der Entscheid des Bundesrates vom 11. Januar 1898 über die für den konzessionsmässigen Reinertrag in Betracht fallenden Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben dahin abgeändert wird, dass in Ziffer 4 der Betriebsausgaben den Worten: „technische Vorstudien“ beigefügt wird: „soweit sie nicht zum Anlagekapital gehören“.

II. Es wird davon Vormerk genommen, dass sich die Parteien darüber verständigt haben, bezw. darin einig gehen, dass

a) bei den Betriebseinnahmen Ziffer 1 folgende Fassung erhält:

„Die Betriebseinnahmen in den Jahresrechnungen der Bahngesellschaft und zwar sowohl diejenigen des Nordostbahnnetzes als auch die An-

Bundesratsbeschluss vom 11. Januar 1898.

über die Betriebsausgaben der zehn in Betracht fallenden Jahre zusammengezählt und der hieraus resultierende Gesamtüberschuss durch zehn dividiert wird.

Für den konzessionsgemässen Reinertrag fallen in Betracht:

A. Betriebseinnahmen.

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

B. Betriebsausgaben:

1. Die Betriebsausgaben in den Jahresrechnungen der Bahngesellschaft;
2. die Einlagen in den Erneuerungsfond, und zwar sowohl die laut bisheriger Berechnung der Bahngesellschaft gemachten, wie die zufolge des neuen Rechnungsgesetzes zu machenden Ergänzungseinlagen;
3. die Abzüge für den Betrag von verfügbaren Liegenschaften, insofern Einnahmen von solchen, welche nicht zu den Rückkaufobjekten gehören, unter den Betriebseinnahmen verrechnet worden sind, oder insofern auf denselben überhaupt kein Ertrag berechnet worden ist;
4. Verluste, welche während der zehnjährigen für den Rückkauf massgebenden Periode abgeschrieben, beziehungsweise dem Conto zu amortisierender Verwendungen belastet werden mussten, insbesondere für: technische Vorstudien, Werte untergegangener Anlagen und Einrichtungen, Beiträge an Strassen, Brücken und dergleichen;
5. Ausgaben zu verschiedenen Zwecken, welche das Transportgeschäft betreffen, insbesondere:

Rekursanträge der Nordostbahn.

I.

Als Einnahmen fallen in Betracht:

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

II.

Als Ausgaben fallen in Betracht:

1. Die Betriebsausgaben in den Jahresrechnungen der Gesellschaft, mit Einschluss der Verzinsung der konsolidierten Anleihen und Subventionen, wogegen die betreffenden Schuldkapitalien beim Rückkauf ohne Anrechnung auf die Rückkaufschädigung auf den Bund übergehen.
2. Die Abschreibungen von Anlagen und Einrichtungen, die während der zehnjährigen Epoche untergegangen sind.

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

3. Ausgaben zu verschiedenen Zwecken, die das Transportgeschäft betreffen, insbesondere: ausser-

Urteil des Bundesgerichtes vom 17./18. Juli 1899.

teile der Nordostbahn an denjenigen der Gemeinschaftsbahnen, unter Ausschluss der Einnahmen für entbehrliche Liegenschaften,“

Ziffer 2 wegfällt,*

bei Ziffer 5 der im Urteilsdispositiv I c 4 in Sachen der Schweizerischen Centralbahn gegen den Bund enthaltene Zusatz: „mit Inbegriff solcher, welche erst nachträglich zur Verrechnung kommen“, als selbstverständlich nicht aufgenommen zu werden braucht, ebensowenig wie ein entsprechender Zusatz bei den Betriebsausgaben;

dass sodann unter den Betriebseinnahmen zwei neue Ziffern beigelegt werden, nämlich:

„die Zinsen auf den monatlichen Betriebsüberschüssen bis Ende des Jahres unter Abrechnung der Zinsen von Vorschüssen, welche etwa die Gewinn- und Verlustrechnung gemacht haben sollte (Urteilsdispositiv in Sachen der Schweizerischen Centralbahn gegen den Bund, I c 1),“ und

„Kursgewinne auf fremden Valuten, soweit sie sich bei Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben ergeben haben (Urteilsdispositiv II b).“

b) Dass bei Betriebsausgaben Ziffer 1 folgende Fassung erhält:

„Die Betriebsausgaben in den Jahresrechnungen der Bahngesellschaft, und zwar sowohl diejenigen des Nordostbahnnetzes als auch die Anteile der Nordostbahn an denjenigen der Gemeinschaftsbahnen, unter Ausschluss der Ausgaben für entbehrliche Liegenschaften. Sind entbehrliche Liegenschaften für Betriebszwecke verwendet worden, so ist hierfür ein entsprechender Mietzins in die Ausgaben nachträglich aufzunehmen, sofern dies nicht bereits geschehen ist.“

Ziffer 3 wegfällt,

bei Ziffer 4 die Schlussworte: „Beiträge an Strassen, Brücken u. dgl.“ gestrichen und ersetzt werden durch: „Beiträge zum Unterhalt von Strassen, Brücken u. dgl., soweit sie im Interesse des Bahnbetriebes erfolgen (Urteilsdispositiv in Sachen der Schweizerischen Centralbahn I 3 c).“

Dass sodann als neue Ziffer hinzukommt:

„Kursverluste auf fremden Valuten, soweit sie sich bei Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben ergeben haben.“ (Urteilsdispositiv in Sachen der Schweizerischen Centralbahn II b.)

* Dabei gilt auch der in den Urteilsmotiven (S. 55) i. S. der Centralbahn enthaltene Satz, wonach von dem Einverständnis der Parteien Vorwerk genommen wird, dass, wenn die Ansprüche aus der Subvention beim Rückkauf ohne weiteres auf Grund der vom Bundesrat behaupteten Übereinkunft übergehen, der Ertrag dieser Subvention unter die Einnahmen aufzunehmen ist.

Bundesratsbeschluss vom 11. Januar 1898.

ausserordentliche Beiträge an die Hülfskasse, welche für die zehnjährige Periode nachzuleisten sind; Ausgaben zufolge der gegenseitigen Versicherung für Haftpflichtfälle; Gratifikationen an das Personal; Nachtragszahlungen und Rückvergütungen für Mitbenützung von Bahnanlagen.

Dagegen fallen für den konzessionsgemässen Reinertrag nicht in Betracht:

A. Einnahmen:

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

B. Ausgaben:

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

Rekursanträge der Nordostbahn.

ordentliche Beiträge an die Hülfskasse, die für die zehnjährige Periode nachzuleisten sind; Gratifikationen an das Personal; Nachtragszahlungen und Rückvergütungen für Mitbenützung von Bahnanlagen; aber nicht dazu gehören die Ausgaben für freiwillige, gegenseitige Haftpflichtversicherung.

4. Kursverluste auf Betriebs-Einnahmen oder -Ausgaben.

III.

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

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

Urteil des Bundesgerichtes vom 17./18. Juli 1899.

III. Der Inhalt des Bundesratsbeschlusses betreffend die für den konzessionsgemässen Reinertrag nicht in Betracht fallenden Einnahmen und Ausgaben wird dahin abgeändert, dass Ziffer 2 der Einnahmen folgende Fassung erhält: „Der Ertrag der verfügbaren Kapitalien, mit Ausschluss der Zinse auf den monatlichen Betriebsüberschüssen bis Ende des Jahres,“ und Ziffer 3 daselbst: „Kursgewinne mit Ausschluss solcher auf fremden Valuten, soweit sie sich bei Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben ergeben haben, und Provisionen,“ sowie Ziffer 2 der Ausgaben: „Kursverluste mit Ausschluss solcher auf fremden Valuten, soweit sie sich bei Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben ergeben haben, Finanzkosten und Provisionen.“

IV. Auf folgende Anträge der Rekurrentin wird in diesem Verfahren nicht eingetreten:

1. Auf den Zusatz zu Ziffer 4 der Einnahmen: „mit Einschluss derjenigen für den Betrieb ganzer Linien“.
2. Auf den Antrag* betreffend die Einstellung der jährlichen Vergütung der Schweizerischen Centralbahn für die Abtretung der Linie Aarau-Suhr-Zofingen in die Reinertragsrechnung.
3. Auf den Antrag*, es sei ausdrücklich zu konstatieren, dass der Beitrag von 50,000 Fr. an die Erstellungskosten der Brücke bei Döttingen zum Anlagekapital gehöre.

V. Im übrigen sind die Rekursanträge abgewiesen.

* Antrag, der infolge des Centralbahnurteiles während der Prozessinstruktion gestellt wurde.

Bundesratsbeschluss vom 11. Januar 1898.

Rekursanträge der Nordostbahn.

IV.

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

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

Abzüge von der Rückkaufsentschädigung.

IV.

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

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

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

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

1. Unter dem „vollkommen befriedigenden Zustand“ im Sinne der Konzessionen ist der Zustand zu verstehen, wie er bei normalem Gebrauch und gutem Unterhalt einer gehörig verwalteten Eisenbahnunternehmung vorhanden zu sein pflegt.
2. Die gewöhnliche, normale Abnutzung der Rückkaufsobjekte berechtigt den Bund nicht zu Abzügen.
3. Objekt des Rückkaufs ist die Bahn samt Zugehör in ihrem thatsächlichen Bestande. Abzüge für nicht vorhandene oder unzureichende Anlagen und Einrichtungen sind daher ausgeschlossen.

Urteil des Bundesgerichtes vom 18./19. Juli 1899.

Abzüge von der Rückkaufsentschädigung.

Es wird davon Vormerk genommen, dass sich die Parteien darüber verständigt haben, bezw. darin einig gehen, dass in dem gegenwärtigen Verfahren auf die Abzüge von der Rückkaufsentschädigung (Abschnitt IV des Bundesratsbeschlusses vom 11. Januar 1898) nicht einzutreten sei.

Bundesratsbeschluss vom 11. Januar 1898.

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

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

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

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

Rekursanträge der Nordostbahn.

4. Bei Beurteilung von Abzugsbegehren wegen
nicht vollkommen befriedigenden Zustandes
sind auch Mehrleistungen der Bahnverwaltung,
welche über das dermalige Bedürfnis hinaus-
gehen, in Betracht zu ziehen.
5. Wenn vom Ende der zehnjährigen Periode
bis zum Zeitpunkt der Abtretung der Bahn
der Baukonto sich erhöht oder vermindert,
so ist der Betrag einer Erhöhung der Ent-
schädigungssumme beizufügen, der Betrag einer
Verminderung dagegen davon in Abrechnung
zu bringen.

An den auf Betriebsrechnung fallenden Teil der
Ausgaben für Ergänzungs- und Erweiterungs-
bauten, welche in der erwähnten Zwischen-
periode ausgeführt werden, hat die Bahnge-
sellschaft insoweit beizutragen, als ihr durch
die Baute Unterhaltungs- oder Erneuerungs-
kosten erspart werden oder sonstige Vorteile
erwachsen.

6. Der Erneuerungsfonds bleibt Eigentum der
Gesellschaft, wogegen diese für die Beseitigung
der Mängel haftet, die nach dem oben (unter
Ziffer 1) aufgestellten Grundsatz im Zeitpunkt
der Übergabe etwa vorhanden sein sollten.
7. Materialvorräte sind im Zeitpunkt der Tradition
an den Bund lediglich in der für die ununter-
brochene Betriebsführung erforderlichen Menge
zu übergeben. Ist dagegen der Bestand der
Vorräte grösser, als die ununterbrochene Be-
triebsführung es erheischt, so ist für den Mehr-
betrag vom Bund Vergütung zu leisten.

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

Urteil des Bundesgerichtes vom 18./19. Juli 1899.

Den 1898 eingegangenen Rückkaufserklärungen des Bundesrates folgte im Berichtsjahre die Kündigung der Strecken Zürich-Richterswil und Richterswil-Ziegelbrücke-Näfels zum Rückkauf auf den 20. Juli 1904 bzw. 1. Februar 1905.

Bezüglich Wohlen-Bremgarten, wofür die Kündigung vor dem 30. April 1900 (auf 1. Mai 1903) stattzufinden hat, äusserte das Direktorium der Centralbahn im Geschäftsberichte für 1898 an das Komitee dieser Unternehmung die Anschauung, dass der Bundesrat den Anteil der Nordostbahn von der Rückkaufserklärung ausnehmen könne, sofern ein einheitlicher Rückkauf der gesamten Nordostbahn auf Grund der für deren Stammnetz gültigen Bestimmungen nicht erreichbar sei. Gegen diese Anschauung erhoben wir unter Hinweis auf unsere bezügliche Rechtsverwahrung beim Bundesrate Protest, von dem die Centralbahn gemäss Verständigung im Komitee der genannten Unternehmung im Geschäftsberichte für Wohlen-Bremgarten pro 1899 Notiz zu nehmen hat. Wir verweisen auf das in unserm letzten Berichte auf Seite 6 diesfalls Angeführte.

Über die Auslösung der einen Bestandteil unseres Stammnetzes bildenden, aber der Schweiz. Centralbahn verpachteten Bahnstrecke Aarau-Wösch nau (solothurnische Kantonsgrenze) für den Rückkauf sind im Berichtsjahre von der Centralbahn mit uns Verhandlungen eingeleitet worden, über deren Verlauf später zu berichten sein wird.

Im letztjährigen Geschäftsberichte des Verwaltungsrates ist auf S. 13 angeführt, dass die Direktion ermächtigt wurde, eine von der aargauischen Regierung vorgeschlagene Konferenz zu beschicken, durch welche die Frage abgeklärt werden sollte, welche Stellung die Centralbahn und die Nordostbahn zu einer nun schmalspurig projektierten Wynenthalbahn einnehmen würden. Dabei hatte es die Meinung, dass die Direktion sich präjudizierlicher Erklärungen enthalten solle. Die Konferenz, an der sich auch das Initiativkomitee beteiligte, fand am 27. April 1899 statt, führte aber die von der aargauischen Regierung angestrebte Abklärung nicht herbei. Es handelte sich um das Projekt einer schmalspurigen Bahn mit elektrischem Betriebe, die von Menziken bis Aarau (nicht bloss bis zum Anschluss an die bestehende Bahn in Suhr) geführt werden sollte und vom Bahnhof Aarau noch als Tram-bahn bis zum Kantonsspital daselbst. Die Kosten dieses von Brown Boveri & Co. in Baden erstellten Projektes waren auf 1,900,000 Fr. veranschlagt, wovon den beiden Bahnen, gestützt auf den Vertrag vom 25. Februar 1872, ein Drittel zugemutet wurde. Schon in dieser Konferenz war daneben die von Seite der Nordostbahn angeregte Frage eines Loskaufes der beiden Gesellschaften aus den Verpflichtungen des genannten Vertrages berührt worden, ein Gedanke, der nun mit Rücksicht auf die bevorstehende Verstaatlichung der Centralbahn und der Nordostbahn weiter verfolgt wurde. Über das Ergebnis der bezüglichen Verhandlungen wird im nächsten Jahresberichte Mitteilung zu machen sein.

Der Auflage des Bundesratsbeschlusses vom 13. August 1898, die sektionsweisen Ertragsrechnungen für 1894 auf Grund der durch diesen Beschluss aufgestellten Normen bis Ende 1898 dem Eisenbahndepartement einzureichen, konnte ohne zu grosse Schwierigkeit nachgekommen werden. Unausführbar war dagegen die weitere Auflage, die übrigen Sektionsrechnungen des Zeitraumes 1888—1897, d. h. diejenigen für die Jahre 1888—1893 und 1895—1897 bis Ende 1899 abzuliefern. Abgeliefert wurden innert der Frist die Rechnungen für die Jahre 1897, 1893 und 1895. Für diejenigen pro 1896 und 1888/92 musste um Fristverlängerung eingekommen werden, wobei gleichzeitig für die Jahre 1888/92 gewisse Vereinfachungen des Ausscheidungsverfahrens für die Einnahmen vorgeschlagen wurden, nachdem das Eisenbahndepartement solche bereits für die Ausgaben zugestanden hatte. Es lehnte die Fristverlängerung nicht ab, drang aber neuerdings auf Beschleunigung und, auf die gesetzliche Pflicht zur Einreichung der Sektionsrechnungen für die weiteren Jahre und namentlich die Wünsch-

barkeit baldiger Vorlage der sektionsweisen Ertragsrechnungen für 1898, des ersten Jahres, da die neuen Linien vollständig im Betriebe waren, hinweisend, verlangte es zur Förderung der Sache die Einhaltung folgender Reihenfolge: 1896, 1898, 1888, 1889/92.

Nach Eingang der Rechnung für das Jahr 1888 wird das Eisenbahndepartement seine Entschliessungen über den hiesigen Vereinfachungsvorschlag mitteilen.

Die durch das bundesgerichtliche Urteil vom 18./19. Juli 1899 an den sektionsweisen Ertragsrechnungen geforderten Modifikationen, die zur Zeit insbesondere wegen der noch nicht bereinigten Fragen betreffend den Erneuerungsfonds noch nicht durchgeführt werden können, bleiben besonderen Nachträgen vorbehalten.

Dagegen findet nun für einmal sofort auf Grund des bundesgerichtlichen Urteiles die Berechnung des konzessionsgemässen Anlagekapitales der verschiedenen Sektionen je auf Ende 1897 und 1898 statt.

Unterm 12. Juni des Berichtsjahres erfolgte nun der endgültige Bundesratsbeschluss betreffend die Festsetzung der Einlagen der fünf Hauptbahnen in den Erneuerungsfonds. Der Bundesrat fasste seine Verfügungen in die Form eines Regulativs, das die Normen für alle beteiligten Bahnen umfasst. Sie entsprachen den Anträgen nicht, welche die Bahnen in der nach Abschluss der Untersuchungen des Eisenbahndepartements (siehe Geschäftsbericht für 1898, Seite 7) von diesem veranstalteten neuen Konferenz stellten, infolge dessen die beteiligten Verwaltungen den Rekurs an das Bundesgericht ergriffen. Die Leitung des Prozesses für die Bahnen und die Besorgung der Rechtsschriften wurde der Gotthardbahn übertragen. Die von dieser Verwaltung auf Grund konferenzieller Verhandlungen der rekurrierenden Bahnen festgestellte, von allen fünf Bahnen unterzeichnete Rekurschrift wurde am 14. Juli 1899 dem Bundesgerichte eingereicht. Die Klagebeantwortung erfolgte noch im Berichtsjahre und die Replik wurde dem Bundesgerichte am 26. Februar 1900 eingereicht.

Die hauptsächlichsten Differenzen bestehen in Bezug auf die Festsetzung der Abnutzungskoeffizienten für den Oberbau und der Lebensdauer des Rollmaterials, insbesondere der Lokomotiven. Daneben steht die Frage der zeitlichen Anwendbarkeit der definitiv festgesetzten Normen. Die Erörterung der Einzelheiten würde eine für den Rahmen dieses Berichtes zu umfangreiche Darstellung erfordern. Dagegen geben wir nachstehend eine Zusammenstellung des Bundesratsbeschlusses und der Rekursanträge der Bahnen:

Bundesratsbeschluss

betreffend

Festsetzung der jährlichen Einlagen in den Erneuerungsfonds gemäss Art. 11 und 12 des Eisenbahnrechnungsgesetzes.

(Vom 12. Juni 1899.)

Der schweizerische Bundesrat,

in Erwägung:

Gemäss Art. 12 des Eisenbahnrechnungsgesetzes vom 26. März 1896 sind die Beträge der jährlichen Einlagen in den Erneuerungsfonds nach Anhörung der Bahnverwaltungen vom Bundesrate festzusetzen. Nachdem die von den Bahnverwaltungen eingesandten Vorschläge betreffend Einlagen in den Erneuerungsfonds sich namentlich mit Bezug auf die Abgrenzung zwischen den Begriffen der Erneuerung und des gewöhnlichen Unterhaltes, sowie auch hinsichtlich der Grundlagen für die Berechnung der Einlagen in den Fonds als unter sich verschieden und grösstenteils als ungenügend erwiesen und auch die zur Anhörung der Bahnverwaltungen unterm 8./9. Juli 1898 und 3. Mai 1899 stattgefundenen Konferenzverhandlungen zwischen denselben und dem Eisenbahndepartement zu keiner Verständigung geführt haben;

nach Einsichtnahme der Vorschläge der Bahnverwaltungen und des Experten-Gutachtens vom 30. April 1898, sowie der Berichte des Post- und Eisenbahndepartements vom 24. Mai 1898 und 6. Juni 1899,

beschliesst:

I. Für die Dotierung und Inanspruchnahme der Erneuerungsfonds der schweizerischen Hauptbahnen wird, gestützt auf Art. 12 des Eisenbahnrechnungsgesetzes, folgendes Regulativ erlassen und für die betreffenden Bahnunternehmungen als verbindlich erklärt:

Rechtsbegehren der fünf Hauptbahnen:

Hauptbegehren.

Der angefochtene Beschluss des Bundesrates vom 12. Juni 1899 sei aufzuheben und durch nachfolgende Verfügungen zu ersetzen (wobei wir der Übersichtlichkeit wegen denjenigen Text, welcher von der Fassung des bundesrätlichen Beschlusses abweicht, durch Kursivschrift hervorheben):

Bundesratsbeschluss.

Regulativ

betreffend die

Erneuerungsfonds der schweizerischen Hauptbahnen.

1. Einlagen in den Fonds.

Die jährlichen Einlagen in den Erneuerungsfonds sollen betragen:

a) für Oberbau.

Per Meter der eigenen Geleise nach dem Bestand im Jahresdurchschnitt und ausserdem für jeden auf der eigenen Bahn ausgeführten Lokomotivkilometer, inklusive Rangierdienst und Leerfahrten:

	per Meter Geleise	per Loko- motiv-Kilo- meter
	Cts.	Cts.
bei der Centralbahn	30	10,0
„ „ Aargauischen Südbahn . . .	30	10,2
„ „ Bahn Wohlen-Bremgarten . .	39	24,0
„ „ Gotthardbahn	40	10,6
„ „ Jura-Simplon-Bahn	30	10,5
„ „ Brünigbahn	15	7,3
„ „ Nordostbahn	30	9,4
„ „ Bötzberrgbahn	30	7,6
„ den Vereinigten Schweizerbahnen	30	11,6

Unter eigener Bahn ist in diesem Falle die Länge der im Eigentum einer Unternehmung stehenden Geleise verstanden.

Als Bestand der Geleise im Jahresdurchschnitt ist das arithmetische Mittel aus den Beständen am Anfang und am Ende des Jahres anzunehmen, insofern dieser Durchschnitt nicht genauer bestimmt werden kann.

Die Aargauische Südbahn, die Bötzberrgbahn und die Linie Wohlen-Bremgarten sind für die Berechnung der Einlagen in den Erneuerungsfonds als besondere Unternehmungen zu behandeln.

Der Parcours der Lokomotiven auf gepachteten oder mitbenützten Strecken ist für die Berechnung der Einlagen in den Erneuerungsfonds beim Eigentümer der betreffenden Strecken in Ansatz zu bringen.

Begehren der Bahnen.

I.

Regulativ

betreffend die

Erneuerungsfonds der schweizerischen Hauptbahnen.

1. Einlagen in den Fonds.

Die jährlichen Einlagen in den Erneuerungsfonds sollen betragen:

a) für Oberbau:

Per Meter der eigenen Geleise nach dem Bestand im Jahresdurchschnitt für alle Bahnen, ausgenommen die Brünigbahn, 25 Cts., für die Brünigbahn 15 Cts.; ausserdem für jeden auf der eigenen Bahn ausgeführten Lokomotivkilometer, *exklusive* Rangierkilometer:

bei der Centralbahn	7,9 Cts.
„ „ Aargauischen Südbahn	6,1 „
„ „ Bahn Wohlen-Bremgarten . . .	14,8 „
„ „ Gotthardbahn	3,8 „
„ „ Jura-Simplon-Bahn	5,5 „
„ „ Brünig-Bahn	2,4 „
„ „ Nordostbahn	6,0 „
„ „ Bötzberrgbahn	3,9 „
„ den Vereinigten Schweizerbahnen	7,6 „

Unter eigener Bahn ist in diesem Falle die Länge der im Eigentum einer Unternehmung stehenden Geleise verstanden.

Als Bestand der Geleise im Jahresdurchschnitt ist das arithmetische Mittel aus den Beständen am Anfang und am Ende des Jahres anzunehmen, insofern dieser Durchschnitt nicht genauer bestimmt werden kann.

Die Aargauische Südbahn, die Bötzberrgbahn und die Linie Wohlen-Bremgarten sind für die Berechnung der Einlagen in den Erneuerungsfonds als besondere Unternehmungen zu behandeln.

Der Parcours der Lokomotiven auf gepachteten oder mitbenützten Strecken ist für die Berechnung der Einlagen in den Erneuerungsfonds beim Eigentümer der betreffenden Strecken in Ansatz zu bringen.

Bundesratsbeschluss.

b) Für Rollmaterial.

Für jeden von den eigenen Lokomotiven auf eigener und fremder Bahn zurückgelegten Kilometer inklusive Rangierdienst und Leerfahrten:

bei der Centralbahn	6,1 Cts.
" " Bahn Wohlen-Bremgarten . .	3,3 "
" " Gotthardbahn	6,1 "
" " Jura-Simplon-Bahn	5,6 "
" " Brünigbahn	2,9 "
" " Nordostbahn	5,9 "
" den Vereinigten Schweizerbahnen .	6,3 "

für jeden von den eigenen Personenwagen auf eigener und fremder Bahn zurückgelegten Achskilometer:

bei der Centralbahn	0,33 Cts.
" " Bahn Wohlen-Bremgarten . .	0,31 "
" " Gotthardbahn	0,51 "
" " Jura-Simplon-Bahn	0,35 "
" " Brünigbahn	0,26 "
" " Nordostbahn	0,40 "
" den Vereinigten Schweizerbahnen .	0,35 "

für jeden von den eigenen Lastwagen (Gepäck- und Güterwagen) auf eigener und fremder Bahn zurückgelegten Achskilometer:

bei der Centralbahn	0,39 Cts.
" " Bahn Wohlen-Bremgarten . .	0,33 "
" " Gotthardbahn	0,35 "
" " Jura-Simplon-Bahn	0,37 "
" " Brünigbahn	0,48 "
" " Nordostbahn	0,38 "
" den Vereinigten Schweizerbahnen .	0,39 "

c) Für Mobiliar und Gerätschaften.

3 0/0 vom gesamten Bilanzwert des Mobiliars und der Gerätschaften (inklusive Inventar der Werkstätten) im Jahresdurchschnitt.

Als Bilanzwert im Jahresdurchschnitt ist das arithmetische Mittel der Bestände am Anfang und am Ende des Jahres anzunehmen, insofern dieser Durchschnitt nicht genauer bestimmt werden kann.

Begehren der Bahnen.

b) Für Rollmaterial.

Für jeden von den eigenen Lokomotiven auf eigener und fremder Bahn zurückgelegten Kilometer inklusive Rangierdienst:

bei der Centralbahn	4,8 Cts.
" " Bahn Wohlen-Bremgarten . .	4,5 "
" " Gotthardbahn	4,0 "
" " Jura-Simplon-Bahn	4,5 "
" " Brünigbahn	2,9 "
" " Nordostbahn	4,2 "
" den Vereinigten Schweizerbahnen .	4,3 "

Für jeden von den eigenen Personenwagen auf eigener und fremder Bahn zurückgelegten Achskilometer:

bei der Centralbahn	0,27 Cts.
" " Bahn Wohlen-Bremgarten . .	0,31 "
" " Gotthardbahn	0,38 "
" " Jura-Simplon-Bahn	0,24 "
" " Brünigbahn	0,26 "
" " Nordostbahn	0,31 "
" den Vereinigten Schweizerbahnen .	0,27 "

Für jeden von den eigenen Lastwagen (Gepäck- und Güterwagen) auf eigener und fremder Bahn zurückgelegten Achskilometer:

bei der Centralbahn	0,27 Cts.
" " Bahn Wohlen-Bremgarten . .	0,33 "
" " Gotthardbahn	0,16 "
" " Jura-Simplon-Bahn	0,22 "
" " Brünigbahn	0,48 "
" " Nordostbahn	0,25 "
" den Vereinigten Schweizerbahnen .	0,25 "

c) Für Mobiliar und Gerätschaften.

2 1/2 0/0 vom gesamten Bilanzwert des Mobiliars und der Gerätschaften (inklusive Inventar der Werkstätten) im Jahresdurchschnitt.

Als Bilanzwert im Jahresdurchschnitt ist das arithmetische Mittel der Bestände am Anfang und am Ende des Jahres anzunehmen, insofern dieser Jahresdurchschnitt nicht genauer bestimmt werden kann.

Bundesratsbeschluss.

2. Entnahmen aus dem Fonds.

Der Erneuerungsfonds darf zur Deckung folgender Ausgaben in Anspruch genommen werden:

a) Bei der Erneuerung des Oberbaues.

Für die Kosten der im Verlaufe des Jahres zu Erneuerungszwecken verwendeten Oberbaumaterialien als: Schwellen, Schienen und Befestigungsmittel, Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen (exklusive Fundierung der beiden letztgenannten).

Den Erneuerungskosten dürfen für das Legen des Oberbaues folgende Arbeitslöhne beigelegt werden: Für Schienen, Schwellen und Befestigungsmittel 9 % der Auslagen für Material; für Zahnstangen, Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen (die beiden letztern exklusive Fundation) die nachgewiesenen effektiven Auslagen.

Für Altmateriale ist von den Erneuerungskosten in Abzug zu bringen: Für Schienen 7 Cts. per kg., Befestigungsmittel 6 Cts. per kg., Eisenschwellen 5 Cts. per kg., Holzschwellen 30 Cts. per Schwelle; für Zahnstangen und die zugehörigen Befestigungsmittel 7 Cts. per kg., für Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen 15 % vom Neuwert inklusive Arbeitslöhne, aber exklusive Fundation.

b) Bei der Erneuerung des Rollmaterials.

Für die Erneuerung oder den Ersatz ganzer Lokomotiven und Tender, Personenwagen und Lastwagen und für die separate Erneuerung von Lokomotivkesseln.

Ausgaben für den separaten Ersatz anderer Bestandteile des Rollmaterials sind zu den gewöhnlichen Unterhaltungskosten zu rechnen und dürfen somit nicht aus dem Erneuerungsfonds gedeckt werden.

Als Erlös aus Altmateriale sind von den Erneuerungskosten in Abzug zu bringen:

Für ganze Lokomotiven 7 %, für einzelne Lokomotivkessel 16 % und für Wagen aller Art 4 % vom Neuwert derselben.

Begehren der Bahnen.

2. Entnahmen aus dem Fonds.

Der Erneuerungsfonds darf zur Deckung folgender Ausgaben in Anspruch genommen werden:

a) Bei der Erneuerung des Oberbaues.

Für die Kosten der im Verlaufe des Jahres zu Erneuerungszwecken verwendeten Oberbaumaterialien als: Schwellen, Schienen und Befestigungsmittel, Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen (exklusive Fundierung der beiden letztgenannten).

Den Erneuerungskosten dürfen für das Legen des Oberbaues folgende Arbeitslöhne beigelegt werden: für Schienen, Schwellen und Befestigungsmittel 6 % der Auslagen für Material; für Zahnstangen, Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen (die beiden letztern exklusive Fundation) die nachgewiesenen effektiven Auslagen.

Für Altmateriale ist von den Erneuerungskosten in Abzug zu bringen:

7 Cts. per kg. Schienen, eiserne Schwellen und Befestigungsmittel; Holzschwellen 30 Cts. per Schwelle; für Zahnstangen und die zugehörigen Befestigungsmittel 7 Cts. per kg.; für Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen 15 % vom Neuwert inklusive Arbeitslöhne, aber exklusive Fundation.

b) Bei der Erneuerung des Rollmaterials.

Für die *Abschreibung* ganzer Lokomotiven und Tender, Personenwagen und Lastwagen und für die separate Erneuerung von Lokomotivkesseln.

Ausgaben für den separaten Ersatz anderer Bestandteile des Rollmaterials sind zu den gewöhnlichen Unterhaltungskosten zu rechnen und dürfen somit nicht aus dem Erneuerungsfonds gedeckt werden.

Als Erlös aus Altmateriale sind von den *Abschreibungsbeträgen* in Abzug zu bringen:

Für ganze Lokomotiven 7 %; für einzelne Lokomotivkessel 16 % und für Wagen aller Art 4 % vom Neuwert derselben.

Bundesratsbeschluss.

- c) Bei der Erneuerung des Mobiliars und der Gerätschaften.

Die Ersatzkosten ganzer Objekte, deren Wert Fr. 30 per Objekt übersteigt.

Der Ersatz von Gegenständen im Werte von Fr. 30 und weniger per Objekt fällt unter den Begriff des gewöhnlichen Unterhalts; die daherigen Ersatzkosten dürfen deshalb nicht aus dem Erneuerungsfonds gedeckt werden.

Erlöse aus Altmaterial sind von den Erneuerungskosten nicht in Abzug zu bringen.

3. Ausnahmebestimmungen.

Folgende Verwendungen zum Zwecke der Erneuerung oder des Ersatzes abgehender Anlagen, Einrichtungen oder Gegenstände dürfen nicht aus dem Erneuerungsfonds gedeckt werden:

- a) Die Ausgaben für die Erneuerung oder den Ersatz von Objekten, deren Erstellungs- oder Anschaffungskosten im Baukonto nicht in den Rubriken für Oberbau, Rollmaterial oder Mobiliar und Gerätschaften enthalten sind, ebenso alle Verwendungen, welche bei der Festsetzung der Einlagen in den Erneuerungsfonds nicht berücksichtigt worden sind.
- b) Die Ausgaben für Ersatz von gewaltsam, z. B. durch Entgleisungen, Zusammenstösse, Feuer u.s.w. zerstörten oder beschädigten Objekten, insoweit sie die bereits eingetretene Wertabnützung überschreiten; von dieser Bestimmung sind die gewöhnlichen Schienenbrüche ausgenommen.

4. Revisionsvorbehalt.

Der Bundesrat behält sich jederzeit das Recht vor, eine Erhöhung der Einlagen in den Erneuerungsfonds zu verlangen, insofern sich die bisherigen Ansätze als ungenügend erweisen sollten.

Beim Eintritt wesentlicher Änderungen in den Eigentums- und Betriebsverhältnissen einer Bahnunter-

Begehren der Bahnen.

- c) Bei der Erneuerung des Mobiliars und der Gerätschaften.

Die *Abschreibung* ganzer Objekte, deren Wert Fr. 10 per Objekt übersteigt.

Der Ersatz von Gegenständen im Werte von Fr. 10 und weniger per Objekt fällt unter den Begriff des gewöhnlichen Unterhaltes; die daherigen Ersatzkosten dürfen deshalb nicht aus dem Erneuerungsfonds gedeckt werden.

Erlöse aus Altmaterial sind von den Erneuerungskosten nicht in Abzug zu bringen.

3. Ausnahmebestimmungen.

Folgende Verwendungen zum Zwecke der Erneuerung oder des Ersatzes abgehender Anlagen, Einrichtungen oder Gegenstände dürfen nicht aus dem Erneuerungsfonds gedeckt werden:

- a) Die Ausgaben für die Erneuerung oder den Ersatz von Objekten, deren Erstellungs- oder Anschaffungskosten im Baukonto nicht in den Rubriken für Oberbau, Rollmaterial oder Mobiliar und Gerätschaften enthalten sind.
- b) Die Ausgaben für Ersatz von gewaltsam, z. B. durch Entgleisungen, Zusammenstösse, Feuer u.s.w. zerstörten oder beschädigten Objekten, insoweit sie die bereits eingetretene Wertabnützung überschreiten; von dieser Bestimmung sind die gewöhnlichen Schienenbrüche ausgenommen.

4. Revisionsvorbehalt.

Die sämtlichen vorstehenden Bestimmungen gelten für die Dauer von drei Jahren und sind überdies bei Eintritt wesentlicher Änderungen in den Eigentums- und Betriebsverhältnissen einer Bahnunternehmung einer Revision zu unterwerfen.

Will eine solche seitens des Bundesrates oder seitens einer Bahngesellschaft verlangt werden, so ist dies dem

Bundesratsbeschluss.

nehmung sind die vorstehenden Bestimmungen betreffend die Einlagen in den Erneuerungsfonds ebenfalls einer Revision zu unterwerfen.

II. Die definitiven Einlagen der fünf Hauptbahnen mit Inbegriff der zugehörigen Gemeinschaftsbahnen in den Erneuerungsfonds pro 1896 werden auf Grund der vorstehend aufgestellten Normen festgesetzt wie folgt:

Schweizerische Centralbahn . . .	Fr. 1,300,487
Aargauische Südbahn	„ 67,183
Wohlen-Bremgarten	„ 10,958
Gotthardbahn	„ 1,145,126
Jura-Simplon-Bahn	„ 2,224,340
Brünigbahn	„ 46,637
Schweizerische Nordostbahn . . .	„ 1,978,162
Bötzbergbahn	„ 94,199
Vereinigte Schweizerbahnen . . .	„ 759,029

III. Die definitiven Einlagen der fünf Hauptbahnen, Jura-Simplon-Bahn mit Inbegriff der Brünigbahn, Schweizerische Centralbahn, Schweizerische Nordostbahn, Vereinigte Schweizerbahnen und Gotthardbahn, sowie der zugehörigen Gemeinschaftsbahnen (Aargauische Südbahn, Bötzbergbahn und Wohlen-Bremgarten) in den Erneuerungsfonds für 1897 und die folgenden Jahre sind ebenfalls nach den in Ziffer I aufgestellten Normen zu berechnen.

Begehren der Bahnen.

andern Teil drei Monate vor Ablauf oder Eintritt des genannten Zeitpunktes anzuzeigen. Die Bahngesellschaften haben in diesem Falle gleichzeitig neue motivierte Vorschläge einzureichen. Findet eine Verständigung über die neuen Bestimmungen nicht statt, so tritt zu deren Feststellung das Verfahren nach Art. 12 des Rechnungsgesetzes ein.

II.

Die Einlagen der fünf Hauptbahnen nebst zugehörigen Gemeinschaftsbahnen nach vorstehenden Bestimmungen finden das erste Mal nach erfolgtem bundesgerichtlichen Entscheide statt.

Eventuelle Rechtsbegehren

an Stelle von Dispos. II, III und IV des Bundesratsbeschlusses vom 12. Juni 1899.

a) Die definitiven Einlagen der fünf Hauptbahnen mit Inbegriff der zugehörigen Gemeinschaftsbahnen in den Erneuerungsfonds pro 1896 werden auf Grund des vorstehenden Regulatives festgesetzt wie folgt:

Schweizerische Centralbahn . . .	Fr. 931,387
Aargauische Südbahn	„ 44,258
Wohlen-Bremgarten	„ 9,846
Gotthardbahn	„ 604,761
Jura-Simplon-Bahn	„ 1,468,739
Brünigbahn	„ 35,027
Schweizerische Nordostbahn . . .	„ 1,338,000
Bötzbergbahn	„ 59,976
Vereinigte Schweizerbahnen . . .	„ 514,679

b) Die definitiven Einlagen und die Entnahmen der fünf Hauptbahnen, Jura-Simplon-Bahn mit Inbegriff der Brünigbahn, Schweizerische Centralbahn, Schweizerische Nordostbahn, Vereinigte Schweizerbahnen und Gotthardbahn, sowie der zugehörigen Gemeinschaftsbahnen (Aargauische Südbahn, Bötzbergbahn und Wohlen-Bremgarten) in den Erneuerungsfonds für 1897 und die folgenden Jahre bis zum bundesgerichtlichen Entscheide sind nach

Bundesratsbeschluss.

IV. Differenzbeträge, welche sich aus dieser Neuberechnung gegenüber der im Sinne der Bundesratsbeschlüsse vom 12. März 1897, 22. April 1898 und 10. Februar 1899 festgesetzten provisorischen Einlagen pro 1896, 1897 und 1898 ergeben, sind in der Jahresrechnung pro 1899 auszugleichen; ebenso sind Differenzen, welche sich mit Bezug auf die Verwendungen zu Lasten des Erneuerungsfonds pro 1896, 1897 und 1898 ergeben, in der Rechnung pro 1899 zu verrechnen. Die Bahnverwaltungen werden eingeladen, dem Eisenbahndepartement einen Ausweis über die im Sinne des Vorstehenden dem Erneuerungsfonds pro 1896, 1897 und 1898 nachträglich zu belastenden oder rückzuvergütenden Ausgaben bis spätestens Ende 1899 vorzulegen.

Vorbehalten bleibt die Berechnung der Ergänzungseinlagen in den Erneuerungsfonds und der Ergänzungszuschüsse aus demselben für sämtliche konzessionsgemässen Ertragsrechnungen.

Begehren der Bahnen.

denselben Normen zu berechnen, wie für das Jahr 1896 (Lit. a).

- c) Differenzbeträge, welche sich aus dieser Neuberechnung gegenüber der im Sinne der Bundesratsbeschlüsse vom 12. März 1897, 22. April 1898 und 10. Februar 1899 festgesetzten provisorischen *ordentlichen Einlagen und Ergänzungseinlagen für frühere Jahre* pro 1896, 1897 und 1898 ergeben, sind in der *dem bundesgerichtlichen Entscheide folgenden Jahresrechnung* auszugleichen; ebenso sind Differenzen, welche sich mit Bezug auf die Verwendungen zu Lasten des Erneuerungsfonds pro 1896, 1897 und 1898 ergeben, in der *nämlichen* Rechnung zu verrechnen. Die Bahnverwaltungen werden eingeladen, dem Eisenbahndepartement einen Ausweis über die im Sinne des Vorstehenden dem Erneuerungsfonds pro 1896, 1897 und 1898 nachträglich zu belastenden oder rückzuvergütenden *Ausgaben in angemessener Frist* vorzulegen.

Begehren betreffend die Expertenkosten.

Die durch Expertisen entstehenden Kosten habe der Rekursbeklagte zu tragen.

Zu bemerken ist noch, dass der seiner Zeit gegen die provisorische Verfügung des Bundesrates über die Feststellung der Einlagen in den Erneuerungsfonds erhobene Rekurs der Nordostbahn beim Bundesgerichte nicht zur materiellen Erledigung gelangte. Da inzwischen der Rekurs gegen die definitive Festsetzung der Einlagen in den Erneuerungsfonds anhängig gemacht wurde, beschloss das Bundesgericht unterm 16. November, die Angelegenheit als gegenstandslos geworden abzuschreiben. Das Gleiche geschah selbstverständlich bezüglich des analogen Rekurses der Gotthardbahn.

Die Beantwortung des bei der Bundesversammlung gegen den Bundesratsbeschluss, betreffend Erstellung neuer Werkstätten, von der Nordostbahn anhängig gemachten Rekurses durch den Bundesrat veranlasste die Direktion, zuständigen Orts um Gestattung einer Replik einzukommen. Diesem Ansuchen wurde entsprochen, was selbstverständlich zur Folge hatte, dass dem Bundesrate das Recht zur Duplik eingeräumt wurde, von dem der Bundesrat dann auch Gebrauch machte. Die Kommissionen des Ständerates und des Nationalrates einigten sich sodann auf Abklärung des Thatsächlichen durch einen Experten, der in der Person des Herrn Mahla, k. Regierungsdirektor in München, bestellt wurde. Die Entscheidung wird voraussichtlich erst im Sommer 1900 erfolgen.

Am 16. November entschied das Bundesgericht über die beiden Rekurse gegen die bundesrätlichen Beschlüsse, welche die Bauzinse auf den Baurechnungen der Rechtsufrigen Zürichseebahn und der Linie Etzweilen-Schaffhausen, der Linie Thalwil-Zug und der Linie Eglisau-Schaffhausen zum Teil beanstandeten. Diese Beanstandungen waren, wie früher mitgeteilt (s. Geschäftsbericht für 1897, S. 19 und Geschäftsbericht für 1898, S. 7), anlässlich der Genehmigung der Jahresrechnungen für 1896 und 1897 erhoben worden. Das Bundesgericht wies beide Rekurse ab. Es führte aus, dass für alle diese Rechnungen das neue Rechnungsgesetz von 1896 zur Anwendung komme, und dass übrigens, entgegen der Annahme der Rekurrenten, wenn auch noch das alte Rechnungsgesetz von 1883 zur Anwendung käme, die Abstriche des Bundesrates dennoch begründet wären, weil auch nach dem Sinne dieses Gesetzes (Art. 2, Abs. 3) in anderer Weise als nach den effektiven Zinsleistungen für die aufgewendeten Kapitalien berechnete Bauzinse nicht zulässig seien. Aus der früher durch den Bundesrat schon zugelassenen einfachen Anwendung eines landesüblichen Zinsfusses dürfe auf die Gesetzmässigkeit dieses Verfahrens nicht geschlossen werden.

Das Eisenbahndepartement hatte seiner Zeit dem schweizerischen Eisenbahnverbande den Entwurf der Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über den Erlass eines Bundesgesetzes betreffend das Tarifwesen der schweizerischen Bundesbahnen mitgeteilt, um demselben Gelegenheit zu geben, sich über diese Vorlage zu äussern. Der Verband ist dieser Einladung nachgekommen und hat an das Eisenbahndepartement einen eingehenden Bericht über den fraglichen Gesetzesentwurf erstattet. Im ganzen spricht er sich darin gegen die aus dem Gesetzesentwurf hervorgehende Absicht aus, hinsichtlich der Gestaltung der Tarife und der Aufsicht über dieselben allzusehr ins einzelne gehende bindende Gesetzesvorschriften aufzustellen und der nach den wechselnden innern und äussern Verhältnissen notwendigen freien Bewegung der künftigen Generaldirektion in dieser Materie allzu enge und unübersteigliche Schranken zu ziehen.

Mit Bezug auf die Revision des Bundesgesetzes, betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Transportanstalten, ist die Thätigkeit der gesetzgebenden eidgenössischen Räte noch nicht abgeschlossen, wohl aber bezüglich des Bundesgesetzes über die Nebenbahnen, für welches die Referendumsfrist im laufenden Jahre unbenutzt abgelaufen ist.

Im letzten Geschäftsberichte des Verwaltungsrates ist auf S. 11 die Erledigung der langwierigen Angelegenheit betreffend Erstellung einer Station Bäch zwischen den Stationen Pfäffikon (Schwyz) und Richterswil erwähnt worden. Der Bau dieser Station wurde noch im Berichtsjahre in Angriff genommen. Die Eröffnung wird voraussichtlich am 1. Juni 1900 stattfinden können.

In das Berichtsjahr fällt die Eröffnung einer nur dem Personenverkehr und in beschränktem Umfange dem Gepäckverkehr dienenden Haltstelle Oberwezikon zwischen Wezikon und Kempten an der Linie Effretikon-Hinwil, nachdem eine bezügliche Vereinbarung mit der Civilgemeinde Oberwezikon, die sich mit einer Betriebssubvention und der Stellung einer Stationslokalität beteiligte, zu stande gekommen war und das Eisenbahndepartement den bezüglichen Plan und die Art der Betriebseinrichtung genehmigt hatte.

Der Steuerkonflikt mit der Stadt Zürich, betreffend die Besteuerung des Bahnhofes Zürich, ist im Berichtsjahre vom Bundesgerichte noch nicht entschieden worden, infolgedessen auch die analogen Streitigkeiten, betreffend die Besteuerung der Bahnhöfe Winterthur, Schaffhausen und Zug noch unerledigt sind.

Mit Bezug auf die Frage der Einführung des vollen Nachtdienstes auf einzelnen Linien ist vom Eisenbahndepartement eine neue Kundgebung eingegangen, welche die Veranlassung einer erneuten Prüfung bezweckt.

Mit Zustimmung des Verwaltungsrates haben wir mit den Ufergemeinden des Zürichsees die Vereinbarung getroffen, dass gegen eine jährliche Betriebssubvention von Fr. 18,000, an der sich die Regierung des Kantons Zürich mit Fr. 3000 beteiligt, unser Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee für zwei weitere Jahre, also vom 1. Oktober 1899 bis 30. September 1901, fortgesetzt werden solle. Dabei ist bestimmt, dass wir für die Längsfahrten nur ein Schiff zu stellen haben, das vom 1. Juli bis 10. September je eine Längsfahrt am Vormittag und am Nachmittag täglich in bisheriger Lage nach von uns zu bezeichnender Stationsbedienung auszuführen hat. In der übrigen Zeit des Monats September, ferner in den Monaten Oktober, April, Mai und Juni soll an schönen Sonntagen je eine Nachmittagslängsfahrt ausgeführt werden. Der Quersahrtendienst wird Sommer und Winter ungefähr in bisheriger Weise mit zwei Schiffen und zwei Personalen innert den durch das Arbeitszeitgesetz gegebenen Grenzen ausgeführt.

Die Verwaltung wird sich nun seiner Zeit schlüssig zu machen haben, ob und unter welchen Bedingungen vom 1. Oktober 1901 an der Betrieb weiterzuführen sei. Mit dem Eisenbahndepartement haben wir uns dahin verständigt, dass eventuell für die Folge auf die Konzession verzichtet werden kann. Vorerst soll aber noch gemäss Beschluss des Verwaltungsrates mit dem Bundesrate darüber verhandelt werden, ob und unter welchen Bedingungen der Bund die Dampfbootunternehmung auf dem Zürichsee auf den Zeitpunkt der Verstaatlichung der linksufrigen bzw. rechtsufrigen Zürichseebahn zu übernehmen geneigt wäre.

Gemäss unserm Antrag erhielten wir ferner vom Verwaltungsrate den Auftrag, die Taxen des Querverkehres wiederum auf die Höhe vor dem 1. September 1898 zu bringen, sofern auch die Dampfschiffgesellschaft Wädenswil die gleiche Erhöhung vornehme. Die von dieser Gesellschaft seiner Zeit vorgenommene Ermässigung war eine ganz unangezeigte Konkurrenzmassnahme, die, uns zu gleichem Vorgehen nützend, nur beide Teile schädigte. Die Wädenswiler Gesellschaft erklärte sich denn auch mit der Wiedererhöhung einverstanden und es ist diese mit 1. Januar 1900 in Kraft getreten; über deren Wirkung auf den Verkehr und die Einnahmen können wir uns also noch nicht aussprechen. Seither ist übrigens die Wädenswiler Gesellschaft in Liquidation getreten und hat ihre zwei Schiffe an die Zürcher Dampfbootgesellschaft verkauft. In welcher Weise nun diese in der Folge die Konkurrenz der Wädenswiler Unternehmung fortsetzen wird, bleibt abzuwarten.

II. Verhältnis zu andern Transportanstalten.

Im letzten Bericht haben wir die Erwartung ausgesprochen, dass in Bälde die infolge der Pariser Revisionskonferenz vom 16. März bis 2. April 1896 nötig gewordene Neu-Ausgabe des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr erscheinen werde. Dieselbe steht indessen am Ende des Berichtsjahres noch aus, trotzdem, wie früher schon erwähnt, die sämtlichen in Betracht kommenden Staaten die Beschlüsse der Konferenz ratifiziert haben.

Auch die Verhandlungen über die Vereinheitlichung der reglementarischen Bestimmungen für die internationalen Verbände führten noch nicht zu einem definitiven Abschluss. Das mit der Angelegenheit betraute Komitee hielt am 17./18. Mai 1899 eine weitere Konferenz in Paris ab, aus welcher ein V. Entwurf hervorging, der nun im Laufe des Jahres 1900 einer letztmaligen Beratung und seiner definitiven Redaktion unterstellt werden soll, worauf der Inkraftsetzung der vereinheitlichten Bestimmungen hoffentlich keine Schwierigkeiten mehr entgegenstehen werden.

Die Unterhandlungen mit Rumänien betreffend die Erstellung eines direkten Tarifes zwischen Rumänien und der Schweiz wurden während des Geschäftsjahres zwar fortgesetzt, führten aber zu keinem positiven Resultat. Die rumänischen Staatsbahnen hatten den Vorschlag gemacht, es seien provisorisch und per analogiam die Bestimmungen des „Internationalen Übereinkommens“ als Grundlage des direkten Verkehrs zu adoptieren, trotzdem Rumänien diesem Staatsvertrag bis jetzt nicht beigetreten ist.

Von unserer Aufsichtsbehörde wurde indessen auf diesen Vorschlag nicht eingetreten. Inzwischen teilte die Generaldirektion in Bukarest mit, dass die Frage des Beitritts zum Internationalen Übereinkommen von den zuständigen staatlichen Organen geprüft werde, so dass voraussichtlich in absehbarer Zeit die definitive Regelung dieser Frage zu erwarten ist.

Zum Schweizerischen Transportreglement wurde auf 1. Juni 1899 ein neuer I. Nachtrag in Kraft gesetzt, der die sämtlichen bis zum genannten Datum erschienenen frühern Nachträge ersetzt, und mit welchem gleichzeitig auch eine neue Anlage V ausgegeben wurde, deren Bestimmungen so viel als möglich denjenigen der Anlage I des Internationalen Übereinkommens und den entsprechenden Vorschriften der deutschen Verkehrsordnung angepasst wurden. Ein durch Bundesratsbeschluss vom 30. Mai 1899 genehmigter Anhang II zum Schweizerischen Transportreglement enthält die im Verkehr mit der Burgdorf-Thun-Bahn gültigen Abweichungen vom Reglement und wurde ebenfalls im Juni des Berichtsjahres in Vollzug gebracht.

Um den Transitverkehr München-Italien und umgekehrt in beträchtlicherem Masse für die Verbindung durch die Schweiz, d. h. über Romanshorn-Zürich zu gewinnen, regten wir bei der Generaldirektion der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen die Einrichtung eines möglichst beschleunigten Schnellzuges München-Romanshorn-Zürich und umgekehrt zum Anschluss an bestehende Schnellzugsverbindungen Zürich-Mailand-Zürich an, die in wirksamer Weise den Verbindungen via Brenner Konkurrenz machen könnte. In dieser Beziehung war nur der Nord-Süd-Expresszug (Berlin-München-Verona) an Kürze der Fahrzeit nicht erreichbar. Dagegen konnte sich darin ein wirksames Konkurrenzmittel ergeben, dass die neue Verbindung unter Überbietung der übrigen Konkurrenzzüge via Brenner an Kürze der Fahrzeit mit I. und II. Klasse ausgerüstet wird ohne Taxzuschlag, während der Nord-Süd-Express nur I. Klasse mit Taxzuschlag führt. Die Bayerischen Staatsbahnen traten auf die Sache ein, und es kam (hier mit verwaltungsrätlicher Genehmigung) die Vereinbarung zu stande, dass vom 1. Mai 1900 an die Verbindung mit passendem Schiffsanschluss zwischen Romanshorn und Lindau ins Leben treten solle. Die Ankunfts- bzw. Abfahrtszeiten in München, Zürich und Mailand sind folgende:

7 ²⁰	ab München an	10 ²⁴
2 ⁵⁵	ab Zürich ab	3 ¹⁰
10 ²³	an Mailand ab	7 ²⁸

Wir gedenken, den neuen Zug zwischen Romanshorn und Zürich auch dauernd im Winter zu führen, wenn sich, was zu erwarten, eine genügende Frequenz ergibt.

Zu erwähnen ist endlich die im Berichtsjahre zwischen den beteiligten Verwaltungen zu stande gekommene Vereinbarung, betreffend Führung (neben dem bestehenden Schnellzuge) eines mit I. und II. Klasse, Schlaf- und Speisewagen ausgerüsteten temporären Expresszuges Wien-Paris-Wien via Arlberg-Buchs-Zürich-Basel anlässlich der Pariser Weltausstellung vom 1. Juni bis 30. September 1900. Abfahrt in Wien 11³⁰ vormittags, Ankunft in Paris 4⁴⁵ (mitteleuropäische Zeit) nachmittags des folgenden Tages.

Abfahrt in Paris 11⁴⁰ vormittags (mitteleuropäische Zeit), Ankunft in Wien 5¹⁵ nachmittags des folgenden Tages.

An gemeinsamen Massnahmen betriebstechnischer Art der Verwaltungen des schweizerischen Eisenbahnverbandes sind anzuführen die Inkraftsetzung des revidierten Allgemeinen Reglementes über den Signaldienst mit zugehörigem Signaltuch und eines Allgemeinen Dienstreglementes für das Zugspersonal.

Die Verhandlungen mit andern schweizerischen und mit ausländischen Verwaltungen über kommerzielle Angelegenheiten beschränkten sich zumeist auf die Ausgestaltung und Änderung bestehender direkter Tarife und die Beordnung der bezüglichen Instradierungsverhältnisse. Wir erwähnen hier die folgenden:

1. Personenverkehr.

a) Unter Vermittlung des Eisenbahndepartements ist ein neues Reglement für den Transport inländischer Armen zu ermässiger Taxe vereinbart worden, das ausser einigen Änderungen in formaler Richtung namentlich eine erhebliche Vermehrung der zur Anmeldung solcher Transporte berechtigten Staats- und Gemeindebehörden und Wohlthätigkeitsanstalten aller Art gebracht hat.

b) Das Reisen in eigenen oder gemieteten Personenwagen ist in neuerer Zeit besonders im Verkehre mit dem Auslande eine ziemlich häufig vorkommende Transportweise, und hat bisher in jedem einzelnen Falle zu umständlichen und störenden Verhandlungen Anlass gegeben, weil der bezügliche schweizerische Tarif auf ganz andern Grundlagen beruhte als die ausländischen Tarife, die in dieser Hinsicht alle ziemlich gleichförmig sind. Die schweizerischen Bahnen haben daher einen neuen Tarif für solche Wagen — gemietete oder eigene, fremde oder schweizerische — unter Anlehnung an die Formen der ausländischen Tarife eingeführt.

c) Mit den Vereinigten Schweizerbahnen haben wir die längst gewünschte fakultative Benutzung der Billette zwischen Wezikon einerseits und Oerlikon und Zürich loco und transit anderseits über Uster und Effretikon vereinbart.

d) Anlässlich der Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillette haben sich bekanntlich einzelne Verwaltungen vorbehalten, zur Verhütung des Missbrauchs derselben Kontrollmassnahmen — mit Ausschluss der Abstempelung bei Fahrtunterbrechung — zu treffen. Diese sind in der Weise vereinbart worden, dass auf der Rückseite der Billette Kontrollstationen bezeichnet werden, nach deren Passieren die Billette an betreffender Stelle coupiert werden. Da diese Stationen meist Übergangs- und Hauptstationen sind, wo infolge Personalwechsels ohnehin eine Vorweisung sämtlicher Billette stattfindet, so werden die Reisenden durch diese Kontrolle in keiner Weise belästigt. Nach unsern eigenen Wahrnehmungen scheint sie übrigens nicht überflüssig zu sein.

e) Eine der schweizerischen ähnliche Vereinbarung über Rückerstattung von Fahrgeld ist auch mit dem Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen und mit den andern an der Ausgabe zusammenstellbarer Fahrscheine beteiligten ausländischen (österreichischen,

ungarischen, rumänischen und serbischen, dänischen, schwedischen, holländischen und belgischen) Verwaltungen abgeschlossen worden. Dieser Gegenstand ist nun in einem sehr grossen Gebiete einheitlich geordnet, so dass in der Folge eine rasche Erledigung der bisher nicht selten monatelang pendenten Reklamationen des Publikums wegen unrichtiger oder unvollständiger Benutzung von Billetten möglich sein wird.

f) Mit einer grössern Zahl auswärtiger Verwaltungen haben wir die Ausgabe der schweizerischen Generalabonnements vereinbart. Sie liegen nun auf 64 ausländischen Ausgabestellen auf. Die Wirkung dieser Massnahme auf den Fremdenverkehr wird sich zwar erst in diesem Jahre zeigen.

g) Die französischen Bahnen haben in ihrem Bereiche eine den zusammenstellbaren Fahrscheinen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen ähnliche Einrichtung getroffen. Die schweizerischen Bahnen haben mit ihnen die Ausgabe solcher Fahrscheine in der Schweiz in Verbindung mit schweizerischen kombinierbaren Coupons vereinbart, so dass nun auch Billette zu beliebigen Rundreisen Schweiz—Frankreich in der Schweiz bezogen werden können. Ebenso werden die schweizerischen Coupons zum Anschlusse an die französischen auf einigen Hauptstationen in Frankreich ausgegeben. Ferner sind Verhandlungen zu dem Zwecke im Gange, die Fahrscheine des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen in Verbindung mit den französischen Fahrscheinen auszugeben, so dass faktisch das Vereinsgebiet um das ganze Netz der französischen Bahnen vermehrt würde.

h) In Erwartung eines grössern Verkehrs nach Italien bei Anlass der Eröffnung und während der Dauer des Jubeljahres sind unter den schweizerischen Bahnen die nötigen Vereinbarungen über die Beförderung von Einzelpersonen und Gesellschaften, letztere mit gewöhnlichen und Extrazügen, getroffen worden. Es hat sich aber bis zur Zeit dieser Berichterstattung kein nennenswerter Verkehr eingestellt.

2. Güterverkehr.

a) Die immer häufiger werdende Verwendung von Reservoir-Wagen zum Transport von Flüssigkeiten aller Art hat die schweizerischen Verwaltungen zur Aufstellung eines neuen Spezialtarifs hiefür veranlasst, wobei behufs Erleichterung des internationalen Verkehrs auf thunlichste Übereinstimmung desselben mit den in Deutschland und Oesterreich gültigen Vorschriften Bedacht genommen wurde.

b) Als neuer Exportartikel von wachsender Bedeutung erscheint in letzter Zeit das Calcium-Carbid. Da die betreffenden Fabriken zum Teil weitab von den Grenzen gelegen sind, ist für den Export dieses Artikels ein Ausnahmetarif erstellt worden, der diesem den Verkehr erschwerenden Umstände dadurch begegnet, dass dessen Grundtaxen staffelförmig mit der wachsenden Distanz stark ermässigt sind.

c) Für den schweizerisch-italienischen Güterverkehr ist ein vollständig umgearbeiteter neuer Tarif erschienen.

d) Für den gesamten deutsch-schweizerischen, desgleichen für den österr.-ungarisch-schweizerischen Verkehr sind die allgemeinen Tarifbestimmungen und die Warenklassifikation zum Gütertarif neu mit Berücksichtigung der seit der letzten Ausgabe eingetretenen Änderungen herausgegeben und hierauf der grössere Teil der direkten Tarife mit den südwestdeutschen, württembergischen, bayerischen, sächsischen und österreichisch-ungarischen Bahnen umgearbeitet und eingeführt worden.

e) Mit der Grossherzogl. Badischen Bahn haben wir ein neues Übereinkommen über die Instradierung des gegenseitigen Güterverkehrs abgeschlossen, das die anlässlich der Eröffnung der Linie Schaffhausen-Eglisau provisorisch geordneten bezüglichen Verhältnisse definitiv regelt.

f) Im Verkehre zwischen Ziegelbrücke und Zürich musste, um den Bestimmungen des Gemeinschaftsvertrags zu genügen, im Einverständnisse mit den Vereinigten Schweizerbahnen einer Änderung der Verkehrsleitung in der Weise stattgegeben werden, dass nun auch ein Teil des Verkehrs der Stationen Weesen bis Chur nach Zürich und weiter über Thalwil geleitet wird.

Die übrigen Tarifarbeiten führen wir hier nicht einzeln an, obschon sich darunter solche von ganz beträchtlichem Umfange befinden. Im ganzen sind während des Jahres 407 das Tarifwesen betreffende Verfügungen erlassen worden.

Nach langen Verhandlungen kam endlich mit der Direktion der Vereinigten Schweizerbahnen über die Mitbenutzung des Bahnhofes Rapperswil durch unsere rechtsufrige Zürichseebahn ein bis 30. April 1903 fest abgeschlossener Vertrag zu stande, der beidseitig die verwaltungsrätliche Genehmigung erhielt.

Nach diesem Verträge tritt die Nordostbahn zu den Vereinigten Schweizerbahnen in ein der Miete analoges Verhältnis, wo die Mietentschädigung, welche die Nordostbahn den Vereinigten Schweizerbahnen als Eigentümer zu bezahlen hat, auf Grund des Wagenachsenprinzips festgestellt wird. Dieses Prinzip ist im wesentlichen rein durchgeführt, d. h. es ist vorgeschrieben, dass die Jahreskosten der Gemeinschaftsanlagen beidseitig nach dem Verhältnisse der Zahl der ein- und ausfahrenden Wagenachsen der mitbenutzenden Verwaltung zur Gesamtzahl der ein- und ausfahrenden Wagenachsen Nordostbahn / Vereinigte Schweizerbahnen verteilt werden. Ähnlich wie es z. B. beim Bahnhof Zug in Hinsicht auf die durchgehenden Züge der Nordostbahn vorgeschrieben ist, werden hiebei die in einem und demselben Zuge den Bahnhof Rapperswil durchlaufenden Wagenachsen der Vereinigten Schweizerbahnen nur ein Mal gezählt, während im übrigen die Wagenachsen je für Einfahrt und Ausfahrt gezählt werden. Von den Jahreskosten, die in Gemeinschaft fallen, wird der Anteil der Schweizerischen Südostbahn (Nebenbahn) im Sinne des zwischen den Vereinigten Schweizerbahnen und der Schweizerischen Südostbahn abgeschlossenen besondern Vertrages, an dem unserseits nichts zu beanstanden war, vorweg abgezogen.

Durch Zuschrift vom 27. Dezember 1895 kündete uns die Direktion der Tössthalbahn den Vertrag, betreffend die Mitbenutzung des Bahnhofes Winterthur vom 14. April 1886 samt Nachtrag vom 15. März 1892 auf den 30. Juni 1896 und verlangte, dass die bestehenden Vereinbarungen in dem Sinne einer Revision unterzogen werden, dass der vom 1. Januar 1890 an eingeräumte Rabatt auf dem nach dem Wagenachsenprinzipie berechneten Anteile an Zins, Betriebs- und Unterhaltungskosten von 10% auf 40% erhöht werde.

Die Verhandlungen, die infolgedessen stattfanden, führten zunächst nur zu der Vereinbarung, dass bis zur Neuordnung des Verhältnisses die Abrechnung provisorisch auf der bisherigen Basis fortgesetzt werden solle, vorbehaltlich der Berichtigung nach Herstellung einer neuen Grundlage.

Da bei der weitgehenden Ausgestaltung des Bahnhofes Winterthur und dessen Betriebes die Tössthalbahn als Nebenbahn nur in untergeordneter Weise in Betracht fallen konnte, und die bezüglichlichen Anforderungen im wesentlichen auf die Bedürfnisse der beiden Hauptbahnen zurückzuführen sind, haben wir uns auf eine weitergehende Erleichterung der Kostenbeteiligung der Tössthalbahn eingelassen und sind schliesslich übereingekommen, den Anteil der Tössthalbahn an Zins, Betriebs- und Unterhaltungskosten auf ein Jahresaversum von Fr. 30,000 anzusetzen. Ein Aversum erscheint in solchen Fällen mehr am Platze, als ein Rabatt auf dem variablen Wagenachsenbetreffnisse, weil sonst bei Verschiebungen nach unten wie nach oben wiederum Unbilligkeiten eintreten können, im einen Fall zum Nachteil der Hauptbahn, im andern zum Nachteil der Nebenbahn. Ausser dem Jahresaversum ist in dem im Berichtsjahre mit verwaltungsrätlicher Genehmigung zu stande gekommenen Verträge

bestimmt, dass die Tössthalbahn an die auf Gemeinschaftsrechnung fallenden Haftpflichtfälle der Nordostbahn jeweils 30/0 zu vergüten habe. Sowohl diese Beteiligung als die jährliche Aversalleistung kommen nach dem jetzigen Stande gegenüber der Kostenbeteiligung im Sinne des bisherigen Vertrages auf Grund des Wagenachsenverhältnisses einer Ermässigung um ca. $\frac{1}{3}$ gleich. Es entspricht diese Regelung im Verhältnisse derjenigen für die Schweizerische Südostbahn in Rapperswil und in Arth/Goldau. Es können um so weniger Bedenken aufkommen, diese Regelung gutzuheissen, als die Vereinigten Schweizerbahnen die daherige Ermässigung mittragen. Gemäss Nachtragsvertrag mit den Vereinigten Schweizerbahnen haben wir nämlich vom 1. Juli 1896 an gegenüber den Vereinigten Schweizerbahnen nicht mehr einfach die Wagenachsen der Tössthalbahn zu vertreten, sondern bei Bestimmung der Kostenanteile der Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen sollen von den zu repartierenden Beträgen die Anteile der Tössthalbahn vorweg in Abzug kommen und der Rest wird dann je nach dem Verhältnisse der Zahl der Wagenachsen der beiden Hauptbahnen zur Gesamtzahl aller Wagenachsen Nordostbahn/Vereinigte Schweizerbahnen verteilt. Ähnliches gilt für Rapperswil bezüglich der Schweizerischen Südostbahn, und es ist selbstverständlich, dass das gleiche Verfahren auch für den Bahnhof Rorschach (Vereinigte Schweizerbahnen) bezüglich der Anteile der Rorschach-Heiden-Bergbahn eingeräumt werden musste. Demgemäss ging mit dem Abschluss des Nachtragsvertrages mit der Tössthalbahn Hand in Hand der Abschluss von Nachtragsverträgen mit den Vereinigten Schweizerbahnen bezüglich Winterthur und Rorschach.

Durch Urteil des Bundesgerichtes vom 29. November wurde der Prozess mit der Sihlthalbahn, betreffend die Bedingungen der Mitbenutzung unserer Station Sihlbrugg durch die Sihlthalbahn entschieden. Weder unsere Klage noch die Widerklage der Sihlthalbahn wurden vollständig gutgeheissen. Insbesondere wurde unser Hauptklagebegehren, dass die Sihlthalbahn für die durch den Anschluss der Sihlthalbahn bedingten Mehrbaukosten das Kapital zu liefern habe, abgelehnt und das Äquivalent für diesen Mehraufwand der Nordostbahn lediglich darin gefunden, dass der Sihlthalbahn an der Verzinsung des Anlagekapitales ein fester Anteil aufgelegt wurde. (S. unsern Geschäftsbericht pro 1896, S. 16 und pro 1897, S. 22.) Das Urteil bestimmt im wesentlichen folgendes:

Die beklagte Sihlthalbahngesellschaft ist verpflichtet, der Klägerin, Nordostbahn-Gesellschaft, jährlich 250/0 des 5prozentigen Zinses der Anlagekosten der Station Sihlbrugg zu leisten. Was die Betriebs- und Unterhaltungskosten betrifft, so werden dieselben unter den Parteien nach dem Verhältnis der Anzahl der von jeder derselben auf der Station ein- und ausgeführten Lokomotiv- und Wagenachsen verteilt, wobei die in den Nordostbahnzügen bloss transitierenden Achsen nicht bei Ein- und Auslauf, sondern nur einmal zu zählen und sodann nur zur Hälfte, wogegen die Loko-Güterwagenachsen zu Lasten der betreffenden Verwaltung doppelt in Rechnung zu bringen sind; den hienach für jeden Monat sich ergebenden Beitrag hat die Beklagte der Klägerin auf Rechnungsstellung hin jeweilen innert 14 Tagen zu bezahlen.

Wie im letztjährigen Geschäftsberichte des Verwaltungsrates auf S. 13 angeführt ist, wurde die Direktion vom Verwaltungsrate ermächtigt, den durch den Subventionsbeschluss der Generalversammlung vom 29. Juni 1895 gegenüber der Eisenbahnunternehmung Uerikon-Baumia übernommenen Verbindlichkeiten nachzukommen. Seither ist ein Teil des übernommenen Aktienbetrages einbezahlt worden. Nach Massgabe des Fortschrittes des am 1. Juni 1899 in Angriff genommenen Baues werden die weiteren Einzahlungen zu leisten sein.

Die Verhandlungen mit der Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen über die Neuordnung des Gemeinschaftsverhältnisses bezüglich des Bahnhofes Schaffhausen infolge des Umbaues und der Erweiterung dieses Bahnhofes kamen nun im Berichtsjahre ernstlich in Fluss. Am 22. November fand

eine Konferenz beiderseitiger Abordnungen statt, die zwar in den wesentlichen Punkten noch zu keiner Einigung führte, aber wenigstens die Aussicht auf eine solche nicht vollständig zerstörte. Eine neue Verhandlung wurde auf einen möglichst früh im folgenden Jahre anzusetzenden Termin anberaunt. Der nächste Bericht wird über die Entwicklung der Sache weitere Mitteilungen zu bringen haben.

Die Haftpflichtbestimmungen in den Verträgen mit den Badischen Staatsbahnen, betreffend die Mitbenutzung der Bahnhöfe Konstanz, Singen und Schaffhausen haben sich in der Praxis zum Teil wegen ihrer Kompliziertheit infolge einer weitgehenden Kasuistik nicht gut bewährt, weshalb dieselben im Sinne einer Vereinfachung revidiert wurden und zwar auf der Grundlage, dass die Tragung des Schadens, der auf Gemeinschaftsgebiet entstanden ist, soweit immer angängig, entsprechend der Beteiligung an den Betriebs- und Unterhaltskosten gemeinsam sein soll, ohne Rücksicht auf Ursache und Verschulden. Damit ist in der Hauptsache den gleichen Grundsätzen gefolgt, wie sie in unseren analogen Verträgen mit schweizerischen Bahnverwaltungen enthalten sind.

Durch Verfügung des Eisenbahndepartements vom 26. Mai 1894 wurde die Aargauische Südbahn (Miteigentum der Schweizerischen Centralbahn und der Schweizerischen Nordostbahn) verhalten, im Zeitpunkte der Eröffnung der Bahnlinie Immensee-Luzern auf der Station Arth/Goldau an die Gotthardbahn anzuschliessen, wobei über die Beordnung des Betriebes auf der Strecke Immensee-Arth/Goldau die Verständigung der Parteien vorbehalten blieb. In den Erwägungen war ferner ausgesprochen, dass die Aargauische Südbahn für den Anschluss in Arth/Goldau nicht zu pekuniären Leistungen verhalten werden solle, welche diejenigen für den Anschluss in Immensee übersteigen würden. (S. unsern Geschäftsbericht für 1894, S. 8.)

Der Anschluss der Aargauischen Südbahn in Arth/Goldau wurde demgemäss auf den 1. Juni 1897, den Zeitpunkt der Betriebseröffnung von Luzern-Immensee und der Auflösung des Pachtvertrages der Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn mit der Gotthardbahn über die Aargauische Südbahn-Strecke Rothkreuz-Immensee, auf Grund einer vorläufigen Verständigung der Parteien hergestellt und in Betrieb gesetzt. Seither hat nun auch eine abschliessliche vertragliche Verständigung stattgefunden. Am Verträge betreffend den Bahnhof Arth/Goldau sind auch die Schweizerische Südostbahn und die Arth-Rigibahn beteiligt. Gegenüber der letztern harret die Angelegenheit noch der definitiven Bereinigung insofern, als die Höhe des von der Arth-Rigibahn für die Mitbenutzung dieses Bahnhofes zu bezahlenden Jahresaversums noch nicht festgesetzt ist. Darüber ist Prozess eingeleitet. Nach den beiden hier verwaltungsrätlich genehmigten Verträgen, nämlich Vertrag über die Mitbenutzung der Gotthardbahn-Station Immensee und der Strecke Immensee-Arth/Goldau durch die Aargauische Südbahn (Betrieb durch die Schweizerische Centralbahn), und Vertrag betreffend die Mitbenutzung der Station Arth/Goldau durch die Aargauische Südbahn, beteiligt sich die Aargauische Südbahn an den Jahreskosten der Station Immensee mit einem Drittel und erhält für die Zugsführung auf der Strecke Immensee-Arth/Goldau für ihren Verkehr von und nach der Gotthardbahn eine Entschädigung von 4,1 Cts. per Wagenachskilometer (Art. 22 des Vertrages betreffend die Mitbenutzung der Station Immensee und den Betrieb auf der Strecke Immensee-Arth/Goldau). Die Verkehrseinnahmen für diese Strecke gehören der Gotthardbahn. An den Jahreskosten für Arth/Goldau beteiligt sich die Aargauische Südbahn nach dem in Art. 23 des Vertrages über Arth/Goldau niedergelegten Achsenprinzip, wobei ihr indessen nach Art. 24 an dem ermittelten Kostenanteil ein Abzug von 15% bewilligt ist. Damit und mit der Entschädigungsbestimmung für die Traktion auf der Strecke Immensee-Arth/Goldau ist dem Vorbehalt betreffend die finanziellen Leistungen der Aargauischen Südbahn, in der Schlussnahme des Eisenbahndepartements vom 26. Mai 1894 Rechnung getragen.

Zu erwähnen ist noch der Abschluss eines Nachtragsvertrages zum Verträge zwischen der Schweizerischen Centralbahn, der Jura-Simplon-Bahn, der Gotthardbahn und der Schweizerischen Nordostbahn, betreffend den Bahnhof Luzern und die Zufahrtslinie zu demselben, vom 30. Januar, 6./16. Februar und 9. März 1894, wonach über die Eigentumsgrenzen an der Zufahrtslinie und in Verbindung damit über die Wertung der Objekte, welche von den einzelnen Verwaltungen an die Zufahrtsgemeinschaft abgetreten wurden, ferner über die Mitbenutzungsbedingungen hinsichtlich Betrieb, Unterhalt und Haftpflicht, das nähere vereinbart wurde, soweit die Zufahrtslinie Miteigentum der vier Bahnen ist. Es handelt sich um die Strecke vom Einmündungspunkt der Gotthardbahn in die Centralbahn im Untergrund bis zum Bahnhofe.

Zwischen der Signalstation Sentimatte und dem Reussinselwegübergang (Einmündung der Gotthardbahn) besteht eine Zufahrtsgemeinschaft nur zwischen der Centralbahn, Jura-Simplon-Bahn und Nordostbahn, bezüglich welcher eine jenem Nachtrage analoge Vereinbarung getroffen wurde.

Der in den 1890er Jahren successiv ausgeführte Umbau des Hauptbahnhofes Zürich und der Einmündungsstrecke von Oerlikon her, sowie derjenige des Bahnhofes Winterthur führten zu einer Reihe von Differenzen mit den diese Anlagen mitbenutzenden Vereinigten Schweizerbahnen über die Buchung bedeutender Rechnungsposten gegenüber der Gemeinschaft. Die finanziell wichtigste Differenz betrifft die anlässlich des Umbaues erwachsenen Kosten für Änderungen an bestehenden gemeinschaftlich benutzten Objekten und Oberbauerneuerung, die die Nordostbahn als Eigentümerin gemäss Rechnungsgesetz durch ihre Betriebsrechnung zu decken hat. Nach dem Standpunkte der Nordostbahn sollen diese Kosten der gemeinschaftlichen Betriebsrechnung belastet werden, während die Vereinigten Schweizerbahnen im wesentlichen grundsätzlich nur Verrechnung auch dieser Posten auf den gemeinschaftlich zu verzinsenden Anlagekonto zugestehen wollen.

Ferner ist von der Nordostbahn der Anspruch der Vereinigten Schweizerbahnen nicht anerkannt, dass der Gewinn, der sich beim Verkauf disponibel werdenden, bisher gemeinschaftlich benutzten Areals ergibt, der Gemeinschaft ebenfalls durch einen entsprechenden Abzug vom gemeinschaftlich zu verzinsenden Anlagekonto angerechnet, also nicht einfach, wie wir verlangen, der auf diesem Konto figurierende Wert abgeschrieben werde.

Da eine gütliche Verständigung nicht erzielt werden konnte, wurde von den Parteien vereinbart, den Streit über die anzuwendenden Buchungsgrundsätze durch das Bundesgericht entscheiden zu lassen, wo die Angelegenheit noch schwebt.

Es ist im vorjährigen Berichte das Urteil des Bundesgerichtes mitgeteilt worden, durch das die Vereinigten Schweizerbahnen, die Schweizerische Nordostbahn und die Schweizerische Centralbahn verurteilt wurden, der Jura-Simplon-Bahn an ihre Kosten für die Führung des Nachtzuges Zürich-Genf und umgekehrt für die Zeit vom 15. Oktober 1886 bis 31. Mai 1889 einen jährlichen Beitrag zu bezahlen, wobei die Frage der Beteiligung des Bundes an den daherigen Lasten der beklagten Bahnen noch offen gelassen werde. Namens der beteiligten Bahnen machte die Centralbahn gegenüber dem Bundesrate eine Beitragsforderung geltend, eine bezügliche Erklärung ist aber vom Bundesrate im Berichtsjahre noch nicht abgegeben worden.

Seither sind auch durch die Jura-Simplon-Bahn an die drei Bahnen neue Ansprüche für die Zeit nach dem 31. Mai 1889 geltend gemacht oder angekündet worden, worüber später zu berichten sein wird.

Mangels Mitteilungen der Schweizerischen Centralbahn sind wir nicht im Falle, Ihnen über den Stand der Umbauangelegenheit des Bahnhofes Basel mit Ende des Berichtsjahres Aufschluss zu geben. Einstweilen ist die Erweiterung des Personenbahnhofes noch nicht in Ausführung begriffen, wohl aber die Verlegung und Erweiterung des Güterbahnhofes.

III. Finanzverwaltung.

Das Aktienkapital hat im Berichtsjahre keine Änderung erfahren. Zu Ende 1899 waren ins Aktienbuch der Gesellschaft eingetragen:

	Stammaktien.	Prioritätsaktien.	Total.
Von 414 Aktionären in der Schweiz	32,319	412	32,731
„ 176 „ im Ausland	41,791	8	41,799
590	74,110	420	74,530

Von den konsolidierten Anleihen kam der Rest des Subventionsdarlehens des Kantons Glarus für die Linie Glarus-Linthal mit Fr. 2,650,000. — zur Rückzahlung. Zur Effektuierung dieser Kapitalrückzahlung, für die Bestreitung weiterer Baubedürfnisse und Anschaffungen von Rollmaterial sahen wir uns genötigt, dem Verwaltungsrat die Aufnahme eines neuen 4% Anleihens von 15 Millionen Franken zu beantragen. Ein zustimmender Beschluss dieser Behörde erhielt in der Generalversammlung der Aktionäre vom 24. April 1899 die Genehmigung. Von dieser Ermächtigung wurde indessen für einmal nur für einen Betrag von 10 Millionen Franken Gebrauch gemacht. Hievon waren Fr. 2,500,000 vorweg fest begeben worden, und der Rest von Fr. 7,500,000 wurde einem Syndikat mit der Schweiz. Kreditanstalt als leitende Stelle begeben und von diesem zum Parikurs am 30. Mai 1899 zur öffentlichen Subskription gebracht, wobei eine unerwartet starke Überzeichnung des aufgelegten Betrages stattfand. Für das neue Anleihen wurde, wie dies für das 15 Millionen Anleihen vom 1. Juni 1898 geschehen, ein Pfandrecht nicht bestellt, dagegen dürfen während der ganzen Dauer des Anleihens allfällig später auszugebenden Obligationen keine besseren Rechte eingeräumt werden, event. wäre dasselbe in eine neu zu errichtende Hypothek einzubeziehen.

Die Emissionskosten, soweit sie der Nordostbahn obgelegen, haben wir mit netto Fr. 95,935.20 Cts. auf die Reserve für ausserordentliche Anforderungen an die Jahresrechnung getragen.

An gekündeten, aber noch nicht eingelösten Obligationen älterer Anleihen war in letztjähriger Rechnung ein Betrag von Fr. 9000. — ausgewiesen worden. Hievon gelangten im Berichtsjahre 5 Obligationen des 4% 15 Millionen Anleihens vom 1. Dezember 1885 mit Fr. 2500. — zur Rückzahlung; die einzige noch ausstehend gebliebene Obligation des auf den 28. Februar 1889 gekündeten Anleihens vom 1. Juni 1862 verjährte im Februar 1899 und es wurde deren Nominalwert von Fr. 1000. — der Pensions- und Hilfskasse unserer Angestellten vereinnahmt. Es verblieben demnach per 31. Dezember 1899 noch im Ausstande ein Titel des vorgenannten Anleihens vom 1. Dezember 1885 und 10 solche des 20 Millionen Anleihens vom 1. Oktober 1886 im Nominalwert von je Fr. 500. —, zusammen also im Betrage von Fr. 5500. —

Am eidgenössischen Eisenbahnpfandbuch wurden im Jahre 1899 gelöscht:

a)	Vom Anleihen von Fr. 7,100,000 d. d. 1. Oktober 1860, 1 Obligation à Fr.	500. —
	(infolge Verjährung, vide Geschäftsbericht pro 1898);	
b)	„ 5 Millionen Anleihen vom 1. Juni 1862, 1 Obligation „ „	1,000. —
	(infolge Verjährung, vide oben);	
c)	„ 15 Millionen Anleihen vom 1. Dezember 1885, 6 Obligationen à Fr. 500. — = „	3,000. —
	(einschliesslich ein noch im Jahre 1898 rückbezahlter Titel)	
d)	„ Subventionsdarleihen des Kantons Glarus für die Linie Glarus-Linthal die restlichen 4 Obligationen von zusammen	„ 2,650,000. —

Bisheriger Übung gemäss geben wir über den Kapitalverkehr nachstehend einen Bilanzauszug per 31. Dezember 1899, aus dem diejenigen Konti ersichtlich sind, auf denen gegenüber dem Vorjahr Veränderungen stattgefunden haben.

Laut Rechnung V über den Kapitalverkehr wurde aus dem Jahr 1898 ein	
Passivsaldo vorgetragen von	Fr. 10,009,577.22 Cts.
der sich durch die Vermehrung der Aktiven im Jahr 1899 um	„ 4,050,058.51 „
herabminderte per 31. Dezember 1899 auf	<u>Fr. 5,959,518.71 Cts.</u>

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

		Bilanz per 31. Dezember				Differenzen pro 1899 gegen 1898			
		1898		1899		Vermehrung		Verminderung	
		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Debitoren.									
1. Verwendungen zu Bauzwecken:									
a)	Nettobelastung für das bisherige Netz	173,469,691	67	175,624,502	10	2,154,810	43	—	—
b)	„ für neue N. O. B.-Linien	45,556,616	02	46,038,690	94	482,074	92	—	—
c)	„ für unvollendete Bauobjekte	18,905,021	62	20,257,421	74	1,352,400	12	—	—
2. Beteiligung bei andern Bahnunternehmungen		21,165,000	—	21,190,000	—	25,000	—	—	—
3. Verwendungen auf Nebengeschäfte		2,334,317	81	2,325,149	16	—	—	9,168	65
4. Zu amortisierende Verwendungen		15,860,930	10	15,155,754	77	—	—	705,175	33
		277,291,577	22	280,591,518	71	4,014,285	47	714,343	98
B. Kreditoren.									
1. Konsolidierte Anleihen:									
4 % Anleihen von Fr. 10,000,000. — d. d. 19. Mai 1899		—	—	10,000,000	—	10,000,000	—	—	—
2. Subventionsdarlehen:									
Subvention für die Linie Glarus-Linthal		2,650,000	—	—	—	—	—	2,650,000	—
		2,650,000	—	10,000,000	—	10,000,000	—	2,650,000	—
Rekapitulation:									
Einnahmen.									
Summe der Verminderung der „Debitoren“		.	.	714,343	98	.	.	.	.
Summe der Vermehrung der „Kreditoren“		.	.	7,350,000	—	8,064,343	98	.	.
Ausgaben.									
Summe der Vermehrung der „Debitoren“		.	.	.	.	4,014,285	47	.	.
Netto-Vermehrung der verfügbaren Mittel, laut neben- stehendem Nachweis		.	.	.	.	.	.	4,050,058	51

Netto-Vermehrung der Aktiven im Jahre 1899

Über die in diesen beiden Tabellen enthaltenen Mutationen gegenüber dem Bestande vom Vorjahre lassen wir, soweit nötig, einige erläuternde Bemerkungen folgen.

A. Aktiven.

I. Verwendungen zu Bauzwecken.

a) Bisheriges Netz	Fr. 2,154,810. 43 Cts.
b) Neue Linien	„ 482,074. 92 „
	Fr. 2,636,885. 35 Cts.

Das Nähere hierüber ist aus den Rechnungen III und IV, sowie aus der Beilage 5 zu den Jahresrechnungen ersichtlich.

c) Unvollendete Bauobjekte.

Die Verwendungen per Ende 1899 auf die im Berichtsjahr unvollendet gebliebenen und daher noch nicht definitiv auf Baukonto verbuchten Objekte umfassen:

1. Oerlikon: Stationserweiterung	Fr. 246,392. 06 Cts.
2. Zürich: Bahnhofserweiterung	„ 15,986,309. 91 „
3. Bäch: Neue Stationsanlage	„ 67,225. 21 „
4. Bülach: Erstellen eines neuen Stationsgebäudes	„ 35,165. 75 „
5. Diverse Stationserweiterungen	„ 123,528. 93 „
6. Erstellen neuer und bezw. Verstärkung bestehender eiserner Brückenkonstruktionen	„ 92,351. 51 „
7. Diverse kleinere Ergänzungsbauten	„ 3,116. 09 „
8. In Lieferung begriffenes Rollmaterial	„ 35,374. 62 „
9. Verschiedene Inventaranschaffungen für Bahnhofserweiterungen	„ 93,631. 29 „
10. Einzahlung auf die Kapitalbeteiligung der Nordostbahn an dem neuen Bahnhof Luzern, gemäss Vertrag vom 30. Januar 1894	„ 3,618,550. — „
	Fr. 20,301,645. 37 Cts.

abzüglich:

Gutschriften für Ausfallmaterial beseitigter Objekte	„ 44,223. 63 „
	Total Fr. 20,257,421. 74 Cts.

Zu Ende 1898 waren auf diesen Konto verbucht Fr. 18,905,021. 62 Cts.

Hiezu kommen Verwendungen für zu Ende des Berichts-

jahres unvollendet gebliebene Bauten Fr. 2,350,001. 16 Cts.

abzüglich die pro 1899 vollendeten, bezw. definitiv verbuchten

Objekte mit „ 997,601. 04 „

somit Nettovermehrung pro 1899 „ 1,352,400. 12 „

Total wie vorstehend

Fr. 20,257,421. 74 Cts.

II. Beteiligung bei andern Bahnunternehmungen.

Die Vermehrung von Fr. 25,000. — betrifft den herwärtigen Anteil an einer weitem, dreissigsten Kapitaleinzahlung für die Bötzberrgbahn.

III. Verwendungen auf Nebengeschäfte.

Das Detail über die Nettoverminderung von Fr. 9,168. 65 Cts. ist aus Beilage 5 zu den Jahresrechnungen ersichtlich.

IV. Zu amortisierende Verwendungen.

Über die Reduktion dieses Konto um den Betrag von Fr. 705,175. 33 Cts. ist das Nähere in der Bilanz selbst unter Ziffer IV enthalten.

V. Verfügbare Mittel.

An solchen waren erforderlich:

1. Zu Verwendungen für Bauzwecke:

a) Für das bisherige Netz und die Nebengeschäfte, laut Rechnung III	Fr. 2,916,259. 23 Cts.
oder abzüglich der Überträge vom Konto „Unvollendete Bauobjekte“	„ 997,601. 04 „
	Fr. 1,918,658. 19 Cts.
b) Für die neuen Linien, laut Rechnung IV	„ 482,074. 92 „
c) Für die unvollendeten Bauobjekte	„ 2,350,001. 16 „
d) Für Kapitaleinzahlung auf die Bötzbeargbahn	„ 25,000. — „
2. Zur Rückzahlung des Restes des Subventionsdarlehens für die Linie Glarus-Linthal	„ 2,650,000. — „
	Fr. 7,425,734. 27 Cts.

Davon kommen in Abzug:

1. Erlöse und Rückerstattungen auf der Baurechnung III

(Bisheriges Netz und Nebengeschäfte)	Fr. 770,617. 45 Cts.
abzüglich die Überträge auf die zu amortisierenden Verwendungen	„ 24,824. 67 „

Fr. 745,792. 78 Cts.

2. XVI. Amortisationsquote	„ 730,000. — „	„ 1,475,792. 78 „
Somit Netto-Bedarf	Fr. 5,949,941. 49 Cts.	

An Baugeldern standen zur Verfügung:

Das 4 0/0-Anleihen von 10 Millionen Franken d. d. 19. Mai 1899	„ 10,000,000. — „
Die Netto-Vermehrung der verfügbaren Mittel betrug somit	Fr. 4,050,058. 51 Cts.

Über diese Vermehrung der verfügbaren Mittel ist folgendes zu bemerken:

1. Wechsel.

Der Zinsertrag auf den im Berichtsjahr diskontierten Wechseln beträgt Fr. 201,370. 40 Cts. oder 4.15 0/0 im Durchschnitt, gegen 3.76 0/0 im Vorjahr.

2. Wertschriften.

Der Bilanzwert der eigenen Wertpapiere betrug zu Ende 1898 Fr. 1,208,726. — Cts.

Hiezu kamen im Berichtsjahr:

2 Stück 4 0/0, bzw. 4 1/2 0/0 Schuldbriefe auf veräusserten Landparzellen	Fr. 15,500. — Cts.	
Übertrag	Fr. 15,500. — Cts.	Fr. 1,208,726. — Cts.

	Übertrag	Fr. 15,500. — Cts.	Fr. 1,208,726. — Cts.
1 Stück 4 0/0 Schuldbrief auf Liegenschaften in Zürich I .	„ 65,000. — „		
100 Stück 4 0/0 Obligationen der Zürcher Eisenbahnbank d. d. 30. Juni 1899 à 1000 Fr.	„ 100,000. — „		
20 Stück 4 0/0 Obligationen der Zürcher Kantonalbank, d. d. 5. August 1899 à 5000 Fr.	„ 100,000. — „		
4 Stück 4 1/4 0/0 Obligationen der Hypothekarbank Winterthur, d. d. 21. November 1899 à 25,000 Fr.	„ 100,000. — „		
167 Stück 4 0/0 Nordostbahn-Obligationen, d. d. 19. Mai 1899 à 1000 Fr.	„ 167,000. — „		
I. und II. Rate = 40 0/0 der Aktienbeteiligung von 300,000 Fr. bei der Eisenbahnunternehmung Uerikon-Bauma . . .	„ 120,000. — „		
		„ 667,500. — „	
			Fr. 1,876,226. — Cts.

Dagegen gingen aus:

1. Infolge Rückzahlung:	Inventarwert:
Ein 4 0/0 Schuldbrief auf eine verkaufte Landparzelle in Küsnacht Rata-Abzahlung auf zwei Schuldbriefen, haftend auf verkauftem Land in Romanshorn und Winterthur	Fr. 700. — Cts.
	„ 9,400. — „
2. Infolge Verkauf:	
40 Stück 4 0/0 Nordostbahn-Obligationen, d. d. 19. Mai 1899 à 1000 Fr.	„ 40,000. — „

3. Infolge Abtretung an die Pensions- und Hilfskasse:

1 Stück 4 0/0 Schuldbrief auf Liegenschaften in Zürich I	Fr. 65,000. — Cts.	
20 Stück 4 0/0 Obligationen der Zürcher Kantonalbank, d. d. 5. August 1899 à 5000 Fr.	„ 100,000. — „	
100 Stück 4 0/0 Obligationen der Zürcher Eisenbahnbank in Zürich, d. d. 30. Juni 1899 à 1000 Fr.	„ 100,000. — „	
	„ 265,000. — „	
	Fr. 315,100. — Cts.	

Hierzu: Abschreibung auf verschiedenen Obligationen wegen Neuwertung derselben

„ 60,534. — „	„ 375,634. — „
---------------	----------------

Verbleibt ein Wertschriftenbestand auf 31. Dezember 1899 von Fr. 1,500,592. — Cts.
laut nachfolgender Spezifikation.

Bestand der Wertpapiere am 31. Dezember 1899.

Nominalbetrag		Zinssuss	Bezeichnung der Wertpapiere	Datum der Titel	Wertung	Bilanz-Werte am 31. Dezember 1899.			
Fr.	Cts.	0/0			0/0	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Schuldbriefe.									
9,054	—	2	1 Schuldbrief	4. April 1898	100	9,054	—		
17,600	—	3 ³ / ₄	1 „	30. März 1898	100	17,600	—		
23,131	50	4	4 Schuldbriefe	Diverse	100	23,131	50	49,785	50
49,785	50								
II. Diverse schweizerische Obligationen.									
1. Kantonale Obligationen.									
450,000	—	3	Kanton Bern	1. Mai 1895	85 ⁸⁵			386,328	—
2. Obligationen von Bankinstituten.									
230,000	—	4	Bank für Oriental. Eisenbahnen in Zürich	24. Juli 1894	97 ⁴⁰	224,020	—		
100,000	—	4 ¹ / ₄	Hypothekarbank Winterthur	21. Nov. 1899	100	100,000	—	324,020	—
330,000	—								
3. Eisenbahn-Obligationen.									
115,000	—	3 ¹ / ₂	Obligationen der Schweiz. Centralbahn .	1. Juni 1894	94 ⁵⁰	108,675	—		
101,000	—	3 ¹ / ₂	idem „ Gotthardbahn	1. April 1895	94 ⁸⁵	95,798	50	204,473	50
216,000	—								
III. Nordostbahn-Obligationen.									
2,000	—	4	Obligationen	1. Okt. 1887	100	2,000	—		
205,000	—	4	idem	1. Juni 1898	100	205,000	—		
127,000	—	4	idem	19. Mai 1899	100	127,000	—		
54,000	—	3 ¹ / ₂	idem	31. Aug. 1894	94 ⁵⁰	51,030	—		
9,000	—	3 ¹ / ₂	idem	15. Juni 1895	94 ⁵⁰	8,505	—	393,535	—
397,000	—								
IV. Diverse Aktien.									
10,500	—		Zürcher Theater-Aktien	1. Mai 1891	10	1,050	—		
14,000	—		Anteilscheine der neuen Zürcher Ton- halle-Gesellschaft	30. Nov. 1892	10	1,400	—		
100,000	—		Sihlthalbahn-Aktien	1. Febr. 1892	20	20,000	—		
120,000	—		Eisenb.-Unternehmung Urikon-Bauma .	24. Mai 6. Okt. 1899	100	120,000	—	142,450	—
244,500	—								
1,687,285	50		Summe gleich der Bilanz auf 31. Dez. 1899					1,500,592	—
3,072	0/0		Durchschnittlicher Zinsertrag					3,455	0/0

3. Entbehrliche Liegenschaften.

Liegenschaftskonto der Nordostbahn.

Zu Ende des Vorjahres betrug der Bilanz- resp. Inventarwert der Liegenschaften Fr. 1,248,066. 64 Cts.

Hiezu kommen pro 1899:

1. 153,836.5 m ² vorsorglich für Bauzwecke erworbenes Land	Fr. 985,586. — Cts.
2. 19,602 m ² Areal des entbehrlichen Teils des alten Rohmaterialbahnhofs in Zürich, Übertragung vom Baukonto	„ 294,265. 35 „
3. 12,006.3 m ² Nach Erweiterung der Station Wollishofen übrigbleibende Lagerplatzfläche bei der Station Wollishofen, Übertrag vom Baukonto	„ 120,676. 64 „
4. 576 m ² Kleinere Käufe	„ 341. 75 „
	<u>Fr. 1,400,869. 74 Cts.</u>

Dagegen gingen im Berichtsjahr ab:

1. Infolge Verkauf verschiedener Grundstücke im Flächeninhalt von 1,447.55 m ² in den Gemarkungen Romanshorn, Uttwil, Opfikon, Zurzach und Zug	Fr. 5,986. 55 Cts.
2. Infolge Übertragung auf den Baukonto für Stationserweiterungen in Kempten und Wollishofen und Strassenkorrektur in Dietikon 2400 m ²	„ 32,214. 31 „
	<u>Fr. 38,200. 86 Cts.</u>

abzüglich Mehrerlöse auf obigen Verkäufen, und Mehrerlös auf einem von der Centralbahn auf der Strecke Aarau-Wöschnau verkauften Landabschnitt

„ 6,894. 45 „	„ 31,306. 41 „
Nettozuwachs pro 1899	„ 1,369,563. 33 „

Somit Inventarwert auf 31. Dezember 1899 Fr. 2,617,629. 97 Cts.

Die Korrentrechnung des Liegenschaftskonto ergab folgendes Resultat:

Einnahmen für Pacht- und Mietzinse	Fr. 26,880. 50 Cts.
Hiezu: obige Mehrerlöse auf Verkäufen	„ 6,894. 45 „
abzüglich: Die Ausgaben für Unterhalt der Gebäude, Steuern etc.	„ 3,493. 40 „
Restiert ein Netto-Ertrag von	<u>Fr. 30,281. 55 Cts.</u>

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

4. Materialvorräte.

a) Materialkonto (Hauptmagazinverwaltung).

Die Vermehrung der Materialvorräte um Fr. 346,183. 16 Cts. setzt sich zusammen aus 14,631.5 t Lokomotivkohlen (Briquettes, Saar- und Ruhrkohlen) mit Fr. 378,777. 23 Cts.

Übertrag Fr. 378,777. 23 Cts.

	Übertrag	Fr. 378,777. 23 Cts.
abzüglich: Nettoverminderung auf diversen Brennmaterialien, Eisen- und Schnittwaren,		
Putz- und Schmiermaterialien, sowie Bekleidungsartikel	„	32,594. 07 „
Netto-Vermehrung wie oben	Fr.	346,183. 16 Cts.

b) Materialrechnung des Bahnoberingenieurs.

Die sich auf Fr. 270,384. 28 Cts. belaufende Verminderung dieser Spezialrechnung ergibt sich auf folgenden Positionen:

Holz- und Eisenschwellen	Fr.	36,126. 76 Cts.
Schnitt- und diverse Holzwaren	„	19,180. 94 „
In Ausführung begriffene Arbeiten für eigene Zwecke und Privaten, Kiesgruben etc. .	„	362,116. 29 „
	Fr.	417,423. 99 Cts.
abzüglich Vermehrung auf Weichen und Kreuzungen und Verschiedenem	„	147,039. 71 „
Somit Netto-Verminderung	Fr.	270,384. 28 Cts.

c) Werkstattekonto.

Der Bestand der Reservevorräte für Lokomotiven und Wagen ist um Fr. 59,163. 99 Cts. grösser als im Vorjahr; ebenso sind die Ausstände für unvollendete Arbeiten um Fr. 18,561. 97 Cts. gestiegen, was eine Gesamtvermehrung von Fr. 77,725. 96 Cts. ergibt.

d) Verschiedene Hauptbuch-Debitoren.

Die in der Tabelle II ausgewiesene Nettoverminderung von Fr. 26,605. 90 Cts. setzt sich zusammen aus Fr. 41,342. 01 Cts. Verminderung der Vorschüsse an Gerichte und diverse Rechnungsstellen, der Kontokorrentschuld der Kautionskasse der ständigen Arbeiter, sowie Wegfall des Schuldbetreffnisses des Schweiz. Eisenbahnverbandes, abzüglich Fr. 14,736. 11 Cts. Vermehrung des Kontokorrent-Guthabens an Couponszahlstellen und einer Restschuld der Union commerciale.

B. Passiven.

I. Schwebende Schulden.

Die Vermehrung um Fr. 146,107. 29 Cts. ergibt sich auf folgenden Hauptbuchkreditoren:

Ausstehende Coupons und Ratazinse	Fr.	130,556. 65 Cts.
Barkautionen von Bauunternehmern und für Frachtenkredite, sowie Kontokorrentsaldo		
der Bürgschafts-Genossenschaft	„	24,189. 32 „
Güter- und Lagerhausexpeditionen, sowie schweizerische und ausländische Eisenbahn-		
gesellschaften	„	313,391. — „
Baukapitalsaldo der Bötzbirgbahn	„	19,503. 14 „
	Fr.	487,640. 11 Cts.

Hievon ab folgende Verminderungen:

Gekündete, aber noch nicht eingelöste Obligationen	Fr.	3,500. — Cts.
Nicht ausgeschiedene Guthaben der Unterstützungs- und Kranken-		
kassen, sowie der Barkautionen von Beamten und Angestellten	„	236,628. 71 „
Baukapitalsaldo der Linie Koblenz-Stein und Konto pro Diversi	„	101,404. 11 „
	„	341,532. 82 „
Bleibt Netto-Vermehrung wie oben	Fr.	146,107. 29 Cts.

2. Spezialfonds.

Dem Zuwachs des Erneuerungsfonds der Nordostbahn von	Fr. 231,194. 38 Cts.
steht gegenüber eine Verminderung des Versicherungsfonds um	„ 65,212. 33 „
so dass eine Netto-Vermehrung verbleibt von	Fr. 165,982. 05 Cts.

Im übrigen wird bezüglich der Details auf die Beilagen 1 und 2 zu den Jahresrechnungen verwiesen.

3. Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung.

Die Beilage 3 zu den Jahresrechnungen enthält das Detail über Einnahmen und Ausgaben dieser im Berichtsjahr um Fr. 1,224,386. 43 Cts. angewachsenen Reserve.

4. Gewinn- und Verlustrechnung.

Dieselbe ist in Abschnitt D „Finanzergebnis“ näher behandelt.

IV. Betrieb.

A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Die Bahnzüge, welche im Berichtsjahr auf den eigenen Linien der Nordostbahn (Bötzbergbahn und die Linie Koblenz-Stein nicht eingerechnet) ausgeführt worden sind, haben im ganzen 5,946,327 Kilometer zurückgelegt

Die absolute Betriebslänge des eigenen Netzes betrug am Ende des Jahres 1899 725 Kilometer, die durchschnittliche ebensoviel. Im Jahr 1899 wurden im ganzen 7,236 und durchschnittlich per betriebenen Bahnkilometer rund 10 Zugskilometer mehr als im Jahr 1898 ausgeführt.

Auf die einzelnen Zugsgattungen verteilt fallen auf:

	1898	1899
a) Fahrplanmässige Züge:	Kilometer	Kilometer
1. Schnell- und Personenzüge	4,199,413	4,222,351
2. Güterzüge mit Personenbeförderung	435,009	457,133
3. Reine Güterzüge	870,225	840,775
4. Arlbergschnellzug (durch V. S. B. geführt)	30,430	26,266
	<u>5,535,077</u>	<u>5,546,525</u>
b) Ergänzungs- und Extrazüge:		
1. Personen-Extrazüge	24,911	24,598
2. Fakultativ-Güterzüge	379,103	375,204
	<u>5,939,091</u>	<u>5,946,327</u>

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

1. Einnahmen.

1898 (725 Kilometer)			1899 (725 Kilometer)			Mehreinnahme		Mindereinnahme	
Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	gegenüber 1898			
						Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Nordostbahn (eigenes Netz).									
11,063,069	45	40.25	I. Ertrag des Personentransportes	11,286,060	59	40.03	222,991	14	—
			II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes:						
849,375	48	3.09	1. Vom Gepäck	888,838	53	3.15	39,463	05	—
404,972	78	1.47	2. Von Tieren	385,759	64	1.37	—	—	19,213
13,895,761	18	50.56	3. Von Gütern	14,328,775	99	50.82	433,014	81	—
15,150,109	44	55.12		15,603,374	13	55.34	453,264	72	—
26,213,178	89	95.37		26,889,434	75	95.37	676,255	86	—
			III. Verschiedene Einnahmen:						
1,201,178	76	4.37	1. Pacht- und Mietzinse (Aktivzinse) .	1,248,374	81	4.43	47,196	05	—
42,815	23	0.15	2. Ertrag von Hilfsgeschäften . . .	26,680	97	0.09	—	—	16,134
29,102	72	0.11	3. Sonstige Einnahmen	32,083	51	0.11	2,980	79	—
1,273,096	71	4.63		1,307,139	29	4.63	34,042	58	—
27,486,275	60	100	Total der Einnahmen	28,196,574	04	100	710,298	44	—

Die oben und in den nächsten Tabellen enthaltenen Ziffern, namentlich jene über den Personenverkehr, bedürfen einer Erläuterung.

Zunächst ist anzuführen, dass die General-Abonnementsbillette im Jahr 1898 nur sieben Monate, 1899 das ganze Jahr ausgegeben wurden; desgleichen war die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillette erst am 1. Juni 1898 eingeführt worden. — Seit dem 1. Juni 1899 werden ferner auf dem Netze der Nordostbahn neue Strecken-Abonnements zu 30, 50 und 100 Fahrten pro Jahr zu erheblich reduzierten Preisen ausgegeben, und endlich sind an je zwei Tagen der Vor- und Nachsaison Generalbillette zu beliebigen Fahrten auf dem Netze der Nordostbahn (an Stelle der früher üblichen Extralustfahrten) zum Preise von Fr. 4. 50 Cts. in II. Klasse und Fr. 3. — in III. Klasse ausgegeben worden. Diese Massnahmen alle hätten geeignet sein sollen, zur Vermehrung der Frequenz im Jahre 1899 beizutragen; jedenfalls haben sie die Frequenz nicht vermindert. Und doch beträgt die Verkehrs-Vermehrung für 1899 nur 3 0/0 gegen 6—7 0/0 in den beiden Vorjahren. Die Erklärung dieses auffallenden Vorganges ist schwierig. Erhebliche Verkehrsausfälle haben die Monate Mai, Juni und September erzeugt, alle ohne Einnahmenrückgang mit Ausnahme des September (Militärtransporte anlässlich des Truppenzusammenzugs 1898); die übrigen Monate ergaben eine Verkehrsvermehrung, aber nur in den Monaten April, Juli, August und Oktober mit einer annähernd entsprechenden Einnahmevermehrung. Diese ist im ganzen und verhältnismässig eine geringere als in den Vorjahren; sie beträgt nur etwas zu 2 0/0 gegenüber den 6,5 0/0 des Vorjahres. Dass die Einnahmen sich relativ etwas weniger vermehrten als der Verkehr, rührt von den oben angeführten Ermässigungen der Taxen her. Wenn man übrigens die Einnahmen aus den Billetsorten, die von den

fraglichen Massnahmen ungünstig beeinflusst worden sind, denjenigen aus den neuen und günstig beeinflussten Billetten gegenüberstellt, so ergibt sich folgendes Bild:

	1898	1899	1899
Einfache Fahrt	Fr. 3,093,168. 62 Cts.	Fr. 2,861,248. 61 Cts.	
Hin- und Rückfahrt . .	" 5,641,662. 41 "	" 5,697,750. 07 "	
Lust- und Rundfahrten, exkl. Generalbillette .	" 247,174. 55 "	" 253,817. 93 "	
Kombinierbare Billette .	" 674,497. 46 "	" 668,488. 98 "	
	Fr. 9,656,503. 24 Cts.	Fr. 9,481,305. 59 Cts.	— Fr. 175,197. 65 Cts.
Dagegen:			
General-Abonnements . .	Fr. 623,698. 22 Cts.	Fr. 987,221. 73 Cts.	
General-Billette	" — "	" 50,258. 14 "	
	Fr. 623,698. 22 Cts.	Fr. 1,037,479. 87 Cts.	+ Fr. 413,781. 65 Cts.

Wenn nun auch berücksichtigt wird, dass die Hin- und Rückfahrtsbillette von der Verlängerung der Gültigkeitsdauer günstig beeinflusst worden sind, so geht aus obiger Zusammenstellung immerhin hervor, dass die Ursache der geringeren Verkehrsvermehrung pro 1899 nicht, jedenfalls aber nicht allein in den erwähnten Tarifmassnahmen zu suchen ist. Es wäre vielleicht auch erlaubt, daraus auf ein Anzeichen zu schliessen, dass sich die Kurve der Verkehrsbewegung wieder einem Kulminationspunkte nähere. Eine seit Jahren beobachtete Erscheinung ist die stetig fortschreitende Änderung des Verhältnisses des Verkehrs und der Einnahmen zu normalen Taxen zum Verkehre und zu den Einnahmen zu ermässigten Taxen. Es betrugen in Prozenten des Gesamtverkehrs und der Gesamteinnahmen:

	Der Verkehr		Die Einnahmen	
	Normal	Ermässigt	Normal	Ermässigt
1879	25,0 0/0	75 0/0	45,1 0/0	54,9 0/0
1889	23,7 "	76,3 "	38,7 "	61,3 "
1899	15,6 "	84,4 "	25,4 "	74,6 "

Während also anno 1879 noch 25 0/0 des Verkehrs und 45,1 0/0 aller Einnahmen auf die Billette einfacher Fahrt zu normalen Taxen entfielen, hat sich dieses Verhältnis durch Reduktion der Hin- und Rückfahrts-taxen, Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillette, Vermehrung der Lustfahrtsbillette aller Art und der Abonnements derart geändert, dass sich heute nur noch 15,6 0/0 der Reisenden der normalen Billette bedienen und daraus nur noch 25,4 0/0 aller Einnahmen erzielt werden. Die gewöhnlichen Hin- und Rückfahrtsbillette sind hierbei weniger beteiligt; ihre Zahl betrug 1879 58,2 0/0; 1899 noch 55,1 0/0, die Einnahme aus denselben 1879 45,2, 1899 sogar 50,5 0/0 der Gesamteinnahmen — eine direkte Folge der Verlängerung der Gültigkeitsdauer. Dagegen haben sich Lustfahrts-, kombinierbare und Abonnements-Billette nach der Zahl von 16,8 auf 29,2 0/0 und die Einnahmen daraus von 9,7 0/0 auf 24,1 0/0 vermehrt. Die in der Eingabe des schweizerischen Eisenbahnverbands an das Eisenbahndepartement betreffend das Tarifgesetz angetönte Möglichkeit einer Vereinfachung des Personentarifwesens durch Aufhebung der besonderen Taxen für Retourbillette, Lustfahrts- und kombinierbare Billette im Sinne der Annahme einer einheitlichen Personentaxe etwa in der Höhe der jetzigen halben Retourtaxe würde, wenn auch nicht mehr wie vor zwanzig Jahren einen Ausfall von circa 15 0/0 der gesamten Einnahmen, so doch (bie Annahme der Grundtaxen der Nordostbahn, nicht etwa jener der Schweizerischen Centralbahn) für das Nord-

ostbahnnetz noch einen so grossen Minderertrag zur Folge haben, dass an eine solche Änderung für die Zeit des Bestandes der Gesellschaft gar nicht zu denken wäre.

Im Güterverkehr ist das Bild ein etwas anderes. Obschon auch hier die absolute und prozentuale Vermehrung des Verkehrs und der Einnahmen hinter der des Jahres 1898 zurückgeblieben ist, so wurde im Berichtsjahre doch eine Verkehrsvermehrung von 2 0/0 und eine Einnahmenvermehrung von 3 0/0 erzielt. Hier ist also das Verhältnis von Verkehr zu Einnahmen das umgekehrte, wie im Personenverkehre. Es kommt das daher, dass im Güterverkehre der Ausfall an gewissen niedrig tarifierten Artikeln (Obst zum Export, Steine, Holz) durch Mehrtransporte von höher tarifierten ersetzt worden ist.

2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

	Transportquantitäten				Einnahmen					
	1898		1899		1898			1899		
	Personen	Pro- zente	Personen	Pro- zente	Fr.	Cts.	Pro- zente	Fr.	Cts.	Pro- zente
I. Personentransport.										
a. Zur gewöhnlichen Fahrtaxe:										
Einfache Fahrt . . . I. Klasse	30,661	0.23	32,696	0.24	196,878. 34	1.78		208,720. 78	1.85	
„ „ . . . II. „	287,700	2.15	267,095	1.97	893,833. 95	8.08		886,099. 79	7.85	
„ „ . . . III. „	2,008,545	15.00	1,806,629	13.35	2,002,456. 33	18.10		1,766,428. 04	15.65	
b. Zu ermässigten Fahrtaxen:										
Mit Güterzügen . . . II. Klasse	2,104	0.02	1,594	0.01	1,141. 08	0.01		871. 85	0.01	
„ „ . . . III. „	52,239	0.39	50,053	0.37	20,376. 37	0.18		18,885. 84	0.17	
Hin- und Rückfahrt . . . I. „	13,972	0.10	14,444	0.11	56,163. 39	0.51		59,527. 77	0.53	
„ „ . . . II. „	781,664	5.84	729,570	5.39	1,063,213. 35	9.61		1,042,380. 88	9.24	
„ „ . . . III. „	6,709,864	50.12	6,704,592	49.56	4,522,285. 67	40.88		4,595,841. 42	40.72	
Strecken-Abonnements . . . II. „	181,135	1.35	184,386	1.36	59,710. 41	0.54		62,794. 79	0.56	
„ „ . . . III. „	2,013,763	15.04	2,113,935	15.63	358,992. 30	3.25		377,302. 67	3.34	
General-Abonnements . . . I. „	6,467	0.05	18,446	0.14	12,655. 41	0.12		23,596. 18	0.21	
„ „ . . . II. „	241,510	1.80	428,552	3.17	326,275. 59	2.95		551,000. 67	4.88	
„ „ . . . III. „	295,721	2.21	440,300	3.25	284,767. 22	2.57		412,624. 88	3.66	
Militär- u. Polizeitransporte . . . III. „	114,714	0.86	60,643	0.45	103,044. 97	0.93		49,692. 15	0.44	
„ „ . . . I. „	64	0.00	416	0.00	402. 39	0.00		1,530. 92	0.01	
Gesellschaften und Schulen . . . II. „	5,769	0.04	5,238	0.04	10,895. 14	0.10		7,465. 50	0.07	
„ „ . . . III. „	220,346	1.65	230,821	1.71	228,305. 53	2.06		248,731. 41	2.20	
Lust- und Rundfahrten . . . I. „	2,164	0.02	1,961	0.01	33,282. 72	0.30		31,748. 17	0.28	
„ „ . . . II. „	22,688	0.17	29,072	0.21	87,324. 44	0.79		102,189. 98	0.90	
„ „ . . . III. „	72,246	0.54	101,205	0.75	126,567. 39	1.14		170,137. 92	1.51	
Coupons für kombinierbare . . . I. „	19,279	0.14	22,657	0.17	69,172. 26	0.63		81,865. 20	0.72	
Rundreise-Billette . . . II. „	134,650	1.01	131,418	0.97	338,861. 73	3.06		339,606. 06	3.01	
„ „ . . . III. „	169,682	1.27	153,652	1.14	266,463. 47	2.41		247,017. 72	2.19	
Total	13,386,947	100	13,529,375	100	11,063,069. 45	100		11,286,060. 59	100	
Rekapitulation nach Klassen:										
I. Klasse	72,607	0.54	90,620	0.67	368,554. 51	3.33		406,989. 02	3.61	
II. „	1,657,220	12.38	1,776,925	13.13	2,781,255. 69	25.14		2,992,409. 52	26.51	
III. „	11,657,120	87.08	11,661,830	86.20	7,913,259. 25	71.53		7,886,662. 05	69.88	
Total	13,386,947	100	13,529,375	100	11,063,069. 45	100		11,286,060. 59	100	
II. Gepäcktransport										
Tonnen	46,149		47,202		849,375. 48			888,838. 53		
III. Viehtransport.										
Klasse I	15,783	5.85	14,301	5.47						
„ II	71,641	26.56	69,394	26.52						
„ III	119,525	44.31	113,666	43.44	404,972. 78			385,759. 64		
„ IV	62,814	23.28	64,295	24.57						
Total	269,763	100	261,656	100	404,972. 78			385,759. 64		
IV. Gütertransport.										
Eilgut	130,839	4.09	127,112	3.88						
Stückgutklasse I	181,171	5.67	189,222	5.78						
„ II	223,533	7.00	225,718	6.89						
Wagenladungsklasse A	93,765	2.93	96,422	2.94						
„ B	169,841	5.32	191,902	5.86						
Spezial-Tarif Ia	53,923	1.69	57,287	1.75	13,246,195. 12	95.33		13,630,429. 28	95.13	
„ Ib	432,505	13.54	443,212	13.53						
„ IIa	25,002	0.78	24,430	0.75						
„ IIb	190,064	5.95	150,415	4.59						
„ IIIa	67,270	2.11	70,469	2.15						
„ IIIb	1,626,788	50.92	1,699,323	51.88						
Lokalspesen (Wag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren, Nachnahmeprovision u. dgl.)					649,566. 06	4.67		698,346. 71	4.87	
Total	3,194,701	100	3,275,512	100	13,895,761. 18	100		14,328,775. 99	100	
Total der Einnahmen aus dem Transportverkehr					26,213,178. 89			26,889,434. 75		

3. Durchschnittsergebnisse.

(Bahnlänge im Durchschnitt: 1898 = 725 Kilom., 1899 = 725 Kilom.)						1898	1899
Personentransport.							
Einnahmebetreffnis per Bahnkilometer	.	.	.	.	Franken	15,259.41	15,566.98
" " Reisenden	.	.	.	.	"	0.83	0.83
" " " und Bahnkilometer	.	.	.	.	Centimes	4.15	4.17
Zahl der Personenkilometer	.	.	.	.		266,663,704	270,878,308
" " " -Wagenachskilometer	.	.	.	.		51,184,596	52,842,400
Jeder Reisende hat befahren im Durchschnitt aller Klassen	.	.	.	.	Kilometer	19.92	20.02
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen im Total	.	.	.	.	Reisende	367,812	373,625
Auf jeden Bahnkilometer kommen	.	.	.	.	"	18,465	18,661
" " Personen-Wagenachskilometer kommen	.	.	.	.	"	5.21	5.13
" 100 bewegte Sitzplätze kommen	.	.	.	.	"	28.69	28.22
Gepäcktransport.							
Einnahmebetreffnis per Bahnkilometer	.	.	.	.	Franken	1,171.55	1,225.99
" " Tonne	.	.	.	.	"	18.41	18.83
" " Tonnenkilometer	.	.	.	.	Centimes	57.11	57.37
" " Reisenden	.	.	.	.	"	6.34	6.57
Zahl der Tonnenkilometer	.	.	.	.		1,487,320	1,549,368
Jede Tonne hat befahren	.	.	.	.	Kilometer	32.23	32.82
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	.	.	.	.	Tonnen	2,051	2,137
Auf jeden Bahnkilometer kommen	.	.	.	.	"	64	65
" " Reisenden	.	.	.	.	Kilogr.	3.45	3.49
Viehtransport.							
Einnahmebetreffnis per Bahnkilometer	.	.	.	.	Franken	558.58	532.08
" " Stück	.	.	.	.	"	1.50	1.47
" " Tonnenkilometer	.	.	.	.	Centimes	27.22	27.82
Zahl der Tonnenkilometer	.	.	.	.		1,487,592	1,386,863
Gütertransport.							
Einnahmebetreffnis per Bahnkilometer (inkl. Lokalspesen)	.	.	.	.	Franken	19,166.57	19,763.83
" " Tonne	.	.	.	.	"	4.35	4.37
" " Tonnenkilometer (exkl. Lokalspesen)	.	.	.	.	Centimes	8.79	8.67
Zahl der Tonnenkilometer	.	.	.	.		150,747,558	157,124,369
" " Güter-Wagenachskilometer (Gepäck u. Vieh inbegr.)	.	.	.	.		87,745,172	90,700,236
Jede Tonne hat befahren	.	.	.	.	Kilometer	47.19	47.97
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	.	.	.	.	Tonnen	207,928	216,723
" jeden Bahnkilometer kommen	.	.	.	.	"	4,406	4,518
" " Güter-Wagenachskilometer (Gepäck u. Vieh inbegriffen) kommen	.	.	.	.	"	1.75	1.76
Total der Einnahmen aus dem Transportverkehr per Bahnkilometer	.	.	.	.	Franken	36,156.11	37,088.88
Verschiedene Betriebseinnahmen per Bahnkilometer	.	.	.	.	"	1,755.99	1,802.95
Totaleinnahme per Bahnkilometer	.	.	.	.	"	37,912.10	38,891.83

4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten.

	Transportquantitäten														
	Personen	Gepäck	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
				Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Januar . . .	953,921	2,838	23,898	7,368	14,022	14,855	6,675	13,725	4,058	37,474	1,451	9,497	3,838	102,624	215,587
Februar . . .	858,509	2,905	24,211	7,589	14,239	15,746	6,529	12,983	4,430	33,892	1,897	10,351	4,142	125,615	237,413
März . . .	918,076	3,457	22,741	9,152	16,413	19,955	7,804	14,892	4,731	35,980	2,040	11,799	6,643	171,589	300,998
April . . .	1,127,682	3,517	19,073	8,802	15,113	19,272	7,509	13,786	4,595	34,825	2,100	10,660	6,908	134,175	257,745
Mai . . .	1,273,911	3,926	23,272	16,711	15,557	19,722	7,734	14,725	4,922	37,981	1,983	11,605	6,359	146,114	283,413
Juni . . .	1,218,361	3,931	18,447	10,483	14,915	18,256	7,438	13,374	4,619	35,519	2,130	13,517	6,052	143,461	269,764
Juli . . .	1,430,334	4,882	18,239	10,396	14,932	17,289	7,933	13,155	4,439	35,767	1,928	12,064	5,554	151,029	274,486
August . . .	1,345,558	5,463	20,731	11,384	16,023	17,771	8,089	13,458	4,777	35,620	1,911	12,687	5,496	148,779	275,995
September . . .	1,173,425	4,822	24,651	9,996	17,221	19,879	8,635	18,676	5,258	34,668	2,103	15,450	6,442	152,783	291,111
Oktober . . .	1,255,661	4,421	27,017	10,903	18,349	26,118	12,093	29,061	5,359	42,407	2,790	18,495	7,836	161,752	335,163
November . . .	987,578	3,799	21,654	15,958	17,279	20,775	8,590	18,121	5,227	43,739	2,512	13,454	6,696	144,384	296,735
Dezember . . .	986,359	3,241	17,722	8,370	15,159	16,080	7,393	15,946	4,872	35,340	1,585	10,836	4,503	117,018	237,102
Total gegenüber 1898 :	13,529,375	47,202	261,656	127,112	189,222	225,718	96,422	191,902	57,287	443,212	24,430	150,415	70,469	1,699,323	3,275,512
mehr . . .	142,428	1,053	—	—	8,051	2,185	2,657	22,061	3,364	10,707	—	—	3,199	72,535	80,811
weniger . . .	—	—	8,107	3,727	—	—	—	—	—	—	572	39,649	—	—	—

	Einnahmen													
	Personen		Gepäck		Vieh		Güter		Total		per Bahnkilometer			
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	1899		1898	
											Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Januar . . .	649,019	96	49,377	99	28,277	09	959,446	46	1,686,121	50	2,325	69	2,275	43
Februar . . .	600,349	31	48,878	54	29,910	02	1,021,851	18	1,700,989	05	2,346	19	2,183	89
März . . .	704,171	29	62,086	27	30,845	55	1,276,134	66	2,073,237	77	2,859	64	2,732	53
April . . .	921,852	33	65,171	08	29,504	07	1,110,073	88	2,126,601	36	2,933	24	2,935	97
Mai . . .	1,065,598	08	73,529	27	35,687	21	1,226,717	48	2,401,532	04	3,312	46	3,132	25
Juni . . .	1,093,928	97	74,121	87	27,478	26	1,195,676	37	2,391,205	47	3,298	21	3,150	60
Juli . . .	1,423,971	99	100,680	60	29,019	02	1,160,529	36	2,714,200	97	3,743	73	3,545	25
August . . .	1,350,847	10	117,558	29	36,268	17	1,205,795	58	2,710,469	14	3,738	58	3,535	50
September . . .	1,098,858	83	93,907	22	45,212	86	1,281,600	12	2,519,579	03	3,475	28	3,482	94
Oktober . . .	998,590	07	79,334	31	40,145	56	1,461,352	18	2,579,422	12	3,557	82	3,597	50
November . . .	678,098	59	65,859	86	29,893	49	1,314,090	88	2,087,942	82	2,879	92	2,890	20
Dezember . . .	700,774	07	58,333	23	23,518	34	1,115,507	84	1,898,133	48	2,618	12	2,694	05
Total gegenüber 1898 :	11,286,060	59	888,838	53	385,759	64	14,328,775	99	26,889,434	75	37,088	88	36,156	11
mehr . . .	222,991	14	39,463	05	—	—	433,014	81	676,255	86	932	77	—	—
weniger . . .	—	—	—	—	19,213	14	—	—	—	—	—	—	—	—

5. Frequenz nach den Stationen.

	* Personen	* Gepäck	* Vieh	Güter			Gegenüber 1898		Rangordnung der Stationen	
				Versand	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen	Per- sonen- zahl	Güter- gewicht
1. Aarau	137,418	530	1,525	21,075	14,235	35,310	+ 1,635	- 1,246	14	18
2. Affoltern a. A.	70,542	251	651	5,373	11,802	17,175	- 1,274	- 633	42	45
3. Affoltern b. Z.	6,421	17	50	4,113	5,069	9,182	+ 171	+ 1,687	188	73
4. Altenburg-Rheinau	13,116	10	69	515	1,512	2,027	+ 1,169	+ 419	167	158
5. Altnau	23,532	59	402	782	1,722	2,504	+ 571	- 309	129	147
6. Altstetten	173,850	214	223	11,186	27,834	39,020	- 22,190	+ 1,225	8	15
7. Amriswil	71,862	422	3,246	4,414	16,350	20,764	+ 94	+ 2,317	41	36
8. Andelfingen	44,059	126	1,129	1,866	3,699	5,565	+ 1,312	- 3,101	66	95
9. Arbon	123,014	507	476	3,561	30,289	33,850	+ 23,650	+ 15,213	20	19
10. Arlen-Rielasingen	27,839	25	71	3,854	5,638	9,492	+ 4,779	+ 2,154	106	68
11. Arnegg	20,247	47	1,590	444	4,704	5,148	+ 936	+ 127	142	99
12. Au (Zürich)	25,713	26	132	1,463	1,346	2,809	- 2,777	- 408	118	143
13. Baar	84,792	109	1,435	4,393	8,789	13,182	+ 5,208	- 3,518	32	55
14. Baden	229,272	1,014	1,583	12,655	34,263	46,918	- 12,730	+ 446	4	12
15. Baden-Oberstadt	30,716	81	133	13,299	4,826	18,125	- 10,182	- 2,250	96	42
16. Bassersdorf	37,878	80	403	1,638	2,147	3,785	- 996	- 357	77	126
17. Bendlikon-Kilchberg	79,642	69	83	564	6,383	6,947	+ 670	+ 523	35	81
18. Berlingen	10,910	32	76	702	918	1,620	+ 432	+ 160	181	165
19. Bilten	11,193	20	268	993	383	1,376	+ 164	- 378	180	172
20. Birmensdorf	45,979	114	155	1,419	3,192	4,611	- 510	+ 611	63	108
21. Bischofszell	39,938	263	2,167	2,304	7,039	9,343	- 2,879	+ 590	74	71
22. Bonstetten	25,817	65	100	12,188	3,068	15,256	- 1,730	+ 55	117	49
23. Brugg	127,024	450	4,273	12,741	10,135	22,876	- 10,909	- 4,640	19	33
24. Buchs b. Aarau	13,801	—	—	—	—	—	+ 1,597	—	160	—
25. Buchs-Dällikon	8,788	21	80	151	209	360	+ 265	- 6	183	188
26. Buchs (Zürich)	5,305	5	21	991	216	1,207	- 981	+ 372	190	175
27. Bülach	95,489	217	2,367	4,997	12,409	17,406	- 10,192	+ 1,456	27	43
28. Bürglen	41,651	99	1,579	3,290	11,444	14,734	- 1,610	+ 690	70	52
29. Cham	65,846	155	341	14,088	24,470	38,558	+ 1,673	- 6,212	45	16
30. Dachsen	26,015	60	193	829	521	1,350	+ 1,008	- 87	116	173
31. Dätwil	13,349	40	92	771	2,775	3,546	- 500	- 596	163	130
32. Dielsdorf	22,063	81	790	2,325	2,426	4,751	- 1,169	- 1,949	135	105
33. Diesbach	11,594	12	32	920	1,879	2,799	- 312	+ 260	176	144
34. Diessenhofen	66,623	185	1,113	13,523	6,258	19,781	+ 633	+ 9,750	44	37
35. Dietikon	136,660	153	511	7,568	17,462	25,030	- 9,671	- 3,110	15	30
36. Dietlikon	47,854	66	167	1,483	3,125	4,608	- 786	- 223	58	109
37. Döttingen-Klingnau	37,956	93	327	1,840	8,232	10,072	+ 8,201	+ 5,377	76	64
38. Dynhard	17,788	13	107	997	931	1,928	- 397	+ 6	151	159
39. Ebikon	30,623	15	87	369	1,115	1,484	+ 1,539	- 317	97	171
40. Effretikon	106,134	67	1,101	2,218	2,240	4,458	- 5,382	- 89	24	114
Übertrag	2,208,313	5,813	29,148	177,902	301,055					

* 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 1898		Rangordnung der Stationen	
				Versand	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen	Per- sonen- zahl	Güter- gewicht
Übertrag	2,208,313	5,813	29,148	177,902	301,055					
41. Eglisau	29,758	105	875	844	1,199	2,043	- 3,035	- 161	102	157
42. Egnach	32,700	83	301	1,481	4,309	5,790	+ 1,245	- 331	94	92
43. Embrach-Rorbas	74,150	134	231	9,290	9,721	19,011	+ 161	- 1,161	38	39
44. Emmishofen-Egelshofen	24,550	95	131	14,420	9,877	24,297	- 669	+ 4,449	122	31
45. Ennenda	22,648	61	26	1,116	5,236	6,352	- 2,741	- 1,283	133	89
46. Erlen	33,467	113	2,550	1,026	3,843	4,869	- 851	- 1,242	90	103
47. Erlenbach	60,342	128	112	720	2,112	2,832	+ 578	+ 243	49	142
48. Ermatingen	39,764	205	667	1,842	2,993	4,835	+ 2,469	- 238	75	104
49. Eschenz	10,361	28	252	737	816	1,553	+ 151	- 499	182	168
50. Etzwilen	13,320	8	486	490	1,674	2,164	- 38	+ 1,160	164	155
51. Fehraltorf	26,383	79	604	2,008	2,649	4,657	+ 349	+ 608	112	106
52. Felben	35,986	51	1,249	1,476	1,943	3,419	+ 279	- 1,036	82	132
53. Feldbach-Hombrechtikon	35,642	73	456	1,798	2,562	4,360	- 1,860	- 1,569	84	118
54. Feuerthalen	23,034	49	199	1,241	3,881	5,122	- 126	- 2,585	132	100
55. Frauenfeld	128,896	522	3,590	11,836	35,538	47,374	- 8,705	- 4,042	17	11
56. Gisikon-Root	40,463	47	855	6,938	18,487	25,425	- 343	+ 90	72	29
57. Glarus	72,466	402	411	8,015	14,714	22,729	- 6,732	+ 1,269	40	34
58. Glattdbrugg	15,586	47	187	576	4,683	5,259	- 1,910	+ 3,465	155	97
59. Glattdfelden	11,622	49	48	787	2,117	2,904	+ 638	- 93	175	140
60. Gossau	25,367	55	725	843	7,189	8,032	- 2,357	+ 3,112	120	79
61. Güttingen	21,816	56	271	1,653	2,999	4,652	+ 625	+ 192	136	107
62. Hauptwil	18,199	72	307	1,391	4,551	5,942	+ 1,726	+ 396	148	91
63. Hedingen	29,457	96	311	2,325	2,126	4,451	+ 2,319	- 479	103	115
64. Hemmishofen	11,900	10	221	481	605	1,086	+ 1,310	- 208	172	178
65. Henggart	37,129	71	782	2,168	2,059	4,227	- 2,084	- 827	80	120
66. Herliberg-Feldmeilen . .	53,805	82	255	2,281	2,275	4,556	- 2,381	- 36	53	111
67. Hettlingen	36,872	23	128	1,008	781	1,789	- 2,730	- 189	81	160
68. Hinwil	24,228	83	324	1,614	6,139	7,753	+ 1,852	+ 1,785	126	80
69. Horgen	167,570	639	298	9,414	20,907	30,321	- 4,157	- 987	9	22
70. Horgen-Oberdorf	44,131	52	107	735	2,864	3,599	- 69	- 1,027	65	128
71. Horn	34,330	44	210	3,400	15,716	19,116	+ 3,349	+ 3,748	89	38
72. Hüntwangen-Wil	13,153	100	786	2,286	948	3,234	- 2,436	+ 647	166	134
73. Hunzenschwil	13,214	44	247	92	391	483	- 1,047	+ 5	165	185
74. Jestetten	33,213	30	154	1,145	1,428	2,573	+ 3,247	- 2,314	93	146
75. Illnau	27,681	84	501	1,231	4,143	5,374	- 820	+ 30	107	96
76. Islikon	60,980	97	291	1,767	2,457	4,224	- 1,631	+ 225	48	121
77. Kempten	24,892	150	173	2,514	9,703	12,217	- 1,138	+ 2,696	121	58
78. Kemptthal	86,722	53	304	4,900	9,292	14,192	- 2,029	+ 117	30	53
79. Kesswil	19,294	30	137	518	1,041	1,559	+ 167	+ 47	146	167
Übertrag	3,723,404	9,963	48,910	286,309	527,023					

				Güter			Gegenüber 1898		Rangordnung der Stationen	
	Personen	Gepäck	Vieh	Versand	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
	Anzahl	Tonnen	Stück				Anzahl	Tonnen	Per- sonen- zahl	Güter- gewicht
Übertrag	3,723,404	9,963	48,910	286,309	527,023					
80. Killwangen	46,500	35	151	512	2,418	2,930	+ 3,994	- 160	62	139
81. Kloten	54,751	38	277	1,347	1,771	3,118	- 700	- 266	52	137
82. Knonau	15,476	35	1,147	657	543	1,200	+ 1,155	- 24	156	176
83. Koblenz	20,820	33	286	9,594	1,767	11,361	+ 473	+ 421	140	59
84. Konstanz	84,983	373	126	18,545	8,901	27,446	+ 5,248	+ 1,127	31	28
85. Kradolf	21,680	82	440	1,625	3,991	5,616	+ 24	+ 226	138	94
86. Kreuzlingen	32,585	217	311	3,746	7,529	11,275	+ 1,240	+ 471	95	60
87. Küssnacht	118,623	260	190	1,391	5,448	6,839	- 7,132	+ 688	21	83
88. Lachen	44,597	202	4,864	5,448	7,624	13,072	- 1,317	+ 1,780	64	56
89. Langwiesen	5,691	3	12	—	—	—	+ 33	—	189	—
90. Lenzburg	27,014	104	601	3,645	6,699	10,344	- 1,666	- 2,104	110	63
91. Linthal	22,113	66	231	2,654	3,665	6,319	+ 367	+ 694	134	90
92. Lottstetten	11,757	11	60	674	415	1,089	- 36	- 52	174	177
93. Luchsingen	27,295	67	129	752	3,451	4,203	- 1,240	- 1,175	108	122
94. Luzern	127,889	826	7,360	36,371	40,150	76,521	- 6,991	+ 5,195	18	6
95. Mägenwil	4,967	15	41	2,599	1,777	4,376	- 537	+ 1,252	191	117
96. Männedorf	78,673	196	193	1,065	3,991	5,056	+ 1,861	- 613	37	101
97. Märstetten	37,748	71	2,689	5,275	11,112	16,387	+ 1,626	- 945	78	47
98. Mammern	19,776	50	224	764	960	1,724	- 315	- 496	145	163
99. Mannenbach	12,398	34	160	433	533	966	+ 361	- 59	169	180
100. Marthalen	37,652	107	761	5,049	10,897	15,946	+ 607	+ 5,938	79	48
101. Meilen	89,955	149	268	1,697	5,232	6,929	+ 2,104	- 533	28	82
102. Mellingen	26,353	131	363	12,138	2,890	15,028	- 1,099	+ 1,278	113	50
103. Mettmenstetten	33,279	123	229	2,670	3,968	6,638	- 1,089	- 903	92	84
104. Mitlödi	20,249	42	26	604	2,924	3,528	- 1,474	- 255	141	131
105. Müllheim-Wigoltingen	48,177	143	1,954	9,695	18,051	27,746	- 2,805	+ 81	57	26
106. Münsterlingen-Scherzingen	26,404	58	120	930	5,603	6,533	+ 528	- 361	111	85
107. Näfels-Mollis	24,506	120	152	2,759	5,378	8,137	+ 263	- 474	123	78
108. Netstal	12,236	59	89	19,299	4,996	24,295	+ 309	+ 10,126	170	32
109. Neuhausen (N. O. B.)	68,055	135	209	4,093	9,151	13,244	+ 8,881	+ 352	43	54
110. Nidfurn-Haslen	18,155	24	39	658	2,447	3,105	- 851	- 195	149	138
111. Niederglatt	42,542	108	257	1,446	1,707	3,153	- 183	- 488	68	136
112. Niederhasli	11,507	42	80	349	230	579	- 365	+ 103	178	183
113. N.- u. O.-Urnen	24,243	42	143	628	1,830	2,458	+ 677	- 248	125	148
114. Niederweningen	15,216	43	574	19,284	8,690	27,974	- 734	+ 4,112	157	25
115. Oberglatt	35,920	72	370	328	635	963	- 301	+ 77	83	181
116. Oberrieden	41,181	54	133	2,599	3,831	6,430	- 88	- 272	71	87
117. Oberrieden-Dorf	16,934	27	38	349	1,258	1,607	+ 841	+ 259	154	166
118. Oberwezikon	4,203	4	1	—	—	—	+ 4,203	—	*	—
119. Oberwinterthur	34,990	21	78	1,570	2,260	3,830	- 1,027	+ 684	87	124
Übertrag	5,170,497	14,185	74,286	469,551	731,746					

*) Eröffnung am 1. September 1899.

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1898		Rangordnung der Stationen	
				Versand	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
									Per- sonen- zahl	Güter- gewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag . . .	5,170,497	14,185	74,286	469,551	731,746					
120. Örlikon *)	176,881	330	572	11,984	51,002	62,986	- 7,961 +	3,321	7	9
121. Ossingen	12,734	45	804	975	2,269	3,244	+ 446 +	492	168	133
122. Otelfingen	11,574	31	93	1,637	480	2,117	- 858 +	125	177	156
123. Othmarsingen	8,785	22	116	1,233	2,488	3,721	- 698 +	1,667	184	127
124. Pfäffikon (Schwyz) . . .	25,389	36	195	6,952	1,467	8,419	- 138 +	1,374	119	76
125. Pfäffikon (Zürich) . . .	47,700	243	681	3,589	12,856	16,445	+ 852 +	548	59	46
126. Pfungen-Neftenbach . . .	53,051	54	146	25,087	13,282	38,369	- 1,955 +	4,179	54	17
127. Rafz	21,100	101	617	1,668	2,832	4,500	+ 293 +	1,484	139	113
128. Ramsen	29,375	29	1,022	1,058	718	1,776	+ 10,188 -	26	104	161
129. Rapperswil	35,476	133	406	3,781	5,539	9,320	- 3,350	248	85	72
130. Reckingen	7,722	14	59	8,593	2,269	10,862	+ 530 -	207	187	61
131. Regensdorf-Watt	13,828	27	86	261	10,169	10,430	+ 2,290 +	9,382	159	62
132. Reichenburg	20,123	72	539	773	1,502	2,275	+ 774 -	88	143	153
133. Richterswil	150,415	307	398	8,519	19,775	28,294	+ 17,614 +	2,312	13	24
134. Romanshorn	154,422	629	3,404	123,391	50,961	174,352	+ 4,486 +	8,134	11	3
135. Rorschach	88,853	359	289	12,283	33,450	45,733	+ 10,559 +	6,836	29	13
136. Rothkreuz	30,384	53	343	1,322	1,896	3,218	- 476 -	1,433	98	135
137. Rümikon	7,941	20	107	6,247	236	6,483	+ 325 +	2,546	186	86
138. Rümlang	47,503	52	143	606	3,790	4,396	+ 4,023 -	748	60	116
139. Rüschlikon	81,789	74	301	1,437	7,072	8,509	- 230 -	3	33	75
140. Rüti (Glarus)	8,061	16	129	504	1,927	2,431	+ 467 +	542	185	151
141. Ruppertswil	79,235	33	66	908	1,536	2,444	+ 8,081 +	146	36	149
142. Schaffhausen	187,645	902	10,799	56,571	37,431	94,002	- 2,179 -	7,677	6	4
143. Schinznach	24,153	63	147	103	465	568	+ 1,242 -	468	127	184
144. Schlatt	17,739	12	37	1,526	4,171	5,697	+ 3,175 +	4,930	152	93
145. Schlattingen	11,891	11	146	1,249	295	1,544	- 1,227 -	119	173	169
146. Schlieren	102,397	71	92	20,586	57,413	77,999	+ 806 +	24,300	25	5
147. Schöfflisdorf-Niederweningen	13,354	52	95	165	298	463	- 779 -	271	162	186
148. Schwanden	62,657	133	1,343	7,124	11,858	18,982	+ 952 +	96	46	40
149. Seebach	4,734	31	7	3,884	5,817	9,701	- 492 +	168	192	67
150. Seuzach	30,246	10	48	94	224	318	+ 865 -	423	100	189
151. Siebnen-Wangen	40,097	94	951	2,953	6,940	9,893	+ 2,710 +	1,801	73	65
152. Siggenthal	30,322	63	279	2,077	3,151	5,228	+ 406 -	2,477	99	98
153. Sihlbrugg	17,259	71	170	1,988	1,962	3,950	- 1,134 +	249	153	123
154. Singen	30,146	33	6,502	17,143	10,427	27,570	+ 2,529 -	9,933	101	27
155. Sitterthal	13,565	58	238	3,551	11,337	14,888	+ 602 +	851	161	51
156. Stäfa	101,289	409	331	1,740	8,047	9,787	+ 1,493 -	184	26	66
157. Stammheim	19,843	75	2,028	2,068	2,533	4,601	- 1,777 -	1,093	144	110
158. Steckborn	34,435	130	250	1,675	2,875	4,550	+ 1,617 -	805	88	112
Übertrag . . .	7,024,610	19,083	108,265	816,856	1,124,506					

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

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1898		Rangordnung der Stationen	
				Versand	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen	Per- sonen- zahl	Güter- gewicht
Übertrag	7,024,610	19,083	108,265	816,856	1,124,506					
159. Stein am Rhein	41,666	136	581	3,490	8,882	12,372	— 889 +	1,461	69	57
160. Steinmaur	12,171	37	287	16,585	689	17,274	+ 319 —	11,600	171	44
161. Suhr	42,672	37	1,323	566	1,876	2,442	— 4,080 —	446	67	150
162. Sulgen	49,135	133	1,664	1,474	2,846	4,320	— 391 —	625	56	119
163. Tägerwilten	26,179	72	192	970	1,929	2,899	+ 335 —	122	114	141
164. Thalheim-Altikon	18,999	35	337	1,702	579	2,281	— 1,844 +	563	147	152
165. Thalwil	227,232	292	266	4,440	24,159	28,599	+ 11,357 +	164	5	23
166. Töss	14,287	95	24	8,795	23,298	32,093	— 2,056 —	7,893	158	21
167. Turgi	114,757	91	313	3,178	5,219	8,397	+ 6,578 —	915	22	77
168. Ürikon	27,106	34	176	1,171	1,543	2,714	— 772 +	277	109	145
169. Utikon	46,511	101	229	33,750	30,425	64,175	— 1,888 —	830	61	8
170. Urdorf	26,070	70	87	603	901	1,504	+ 888 +	15	115	170
171. Uttwil	21,693	37	149	557	700	1,257	+ 434 —	368	137	174
172. Wädenswil	154,381	556	459	10,672	21,460	32,132	+ 2,926 —	1,287	12	20
173. Wallisellen	113,000	162	354	4,035	5,373	9,408	— 6,310 +	411	23	70
174. Weiach-Kaiserstuhl	18,150	64	420	2,379	1,426	3,805	+ 1,287 —	491	150	125
175. Weinfelden	72,827	313	3,866	5,117	13,706	18,823	— 3,004 —	2,246	39	41
176. Wettingen	35,405	49	141	1,941	3,086	5,027	— 6,328 —	1,461	86	102
177. Wezikon	23,044	62	183	1,457	4,934	6,391	+ 3,062 —	368	131	88
178. Wiesendangen	62,418	21	209	594	1,615	2,209	+ 1,363 +	213	47	154
179. Wildegg	59,418	97	195	42,590	19,771	62,361	+ 1,830 +	10,853	50	10
180. Winterthur	546,866	1,861	4,654	68,691	170,195	238,886	— 38,357 +	27,252	2	2
181. Wülflingen	24,407	37	29	1,417	8,074	9,491	+ 80 +	270	124	69
182. Würenlos	23,287	52	33	522	435	957	— 1,267 —	409	130	182
183. Ziegelbrücke	11,471	24	347	647	334	981	— 1,347 +	59	179	179
184. Zollikon	52,307	24	31	462	1,164	1,626	— 3,764 —	238	55	164
185. Zürich (Hauptbahnhof)*	1,513,613	9,611	9,157	154,325	424,527	578,852	— 119,822 —	94,516	1	1
186. Zürich-Enge	246,927	760	386	3,706	5,187	8,893	+ 2,919 +	490	3	74
187. Zürich-Letten	29,002	52	27	149	286	435	— 6,436 —	196	105	187
188. Zürich-Stadelhofen	160,308	882	228	—	—	—	— 17,738 —	—	10	—
189. Zürich-Tiefenbrunnen	33,340	86	262	10,228	57,849	68,077	— 2,534 +	4,197	91	7
190. Zürich-Wiedikon	81,770	403	63	—	—	—	— 11,095 —	—	34	—
191. Zürich-Wollishofen	57,386	101	106	4,157	18,211	22,368	— 6,485 —	444	51	35
192. Zug	130,383	409	811	13,874	26,745	40,619	— 8,731 —	1,976	16	14
193. Zurzach	23,644	170	408	1,201	2,375	3,576	+ 1,169 +	542	128	129
194. Zweisimmen	3,322	8	27	502	1,264	1,766	— 102 —	488	193	162
Bözbergbahn und fremde Bahnen	848,499	8,483	91,198	1,279,778	487,012	1,766,790	— 10,382 +	43,501		
General-Abonnements	887,298	—	—	—	—	—	+ 343,600 —	—		
Rundfahrten	439,965	—	—	—	—	—	+ 19,256 —	—		
Fahrpoststücke über 5 Kgr.	—	—	—	12,442	12,442	24,884	— —	9,488		
Transitverkehr	183,849	2,662	34,169	760,489	760,489	1,520,978	+ 12,625 +	115,254		
Total	13,529,375	47,202	261,656	3,275,512	3,275,512					

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

6. Frequenz und Einnahmen nach Verkehren.

Verkehre	Transport-Quantitäten						Ertrag			
	Personen			Güter			von			
	Ab- gegangen	An- gekommen	Total	Versand	Empfang	Total	Personen und Gepäck		Gütern und Tieren	
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Interner Verkehr.	9,851,326		9,851,326	738,056		738,056	6,283,278	79	4,240,649	13
II. Direkter Verkehr.										
Bötzbergbahn	91,995	97,328	189,323	45,823	110,658	156,481	319,476	72	730,656	28
Vereinigte Schweizerbahnen . .	382,161	339,141	721,302	127,898	125,324	253,222	956,895	02	911,014	36
Rhätische Bahnen	8,075	6,340	14,415	291	18	309	47,666	15	3,920	81
Rorschach-Heiden-Bahn	3,768	1,757	5,525	2,680	3,490	6,170	12,001	27	19,753	44
Appenzellerbahn	10,407	9,098	19,505	—	—	—	26,103	98	438	23
Appenzeller Strassenbahn	1,953	1,496	3,449	—	—	—	5,030	12	—	—
Frauenfeld-Wil-Bahn	2,484	3,470	5,954	—	—	—	7,150	35	1,387	—
Tössthalbahn	17,200	15,112	32,312	14,152	14,198	28,350	37,454	38	91,851	17
Sihlthalbahn	3,131	3,463	6,594	37,336	9,956	47,292	4,523	99	122,931	29
Südostbahn	68,542	26,911	95,453	7,941	9,646	17,587	111,048	08	54,986	15
Gotthardbahn	61,846	45,859	107,705	17,584	79,283	96,867	153,180	32	431,967	31
Rigibahnen	9,089	488	9,577	—	—	—	17,098	32	—	—
Vierwaldstätter-See	16,290	103	16,393	—	—	—	30,657	55	—	—
Stansstad-Engelberg-Bahn	1,220	214	1,434	—	—	—	5,642	51	—	—
Schweiz. Centralbahn	107,249	108,163	215,412	80,332	46,948	127,280	458,042	73	852,839	44
Aargauische Südbahn	28,639	36,587	65,226	8,530	2,889	11,419	54,592	68	61,701	37
Schweiz. Seethalbahn	22,322	25,911	48,233	6,771	4,402	11,173	58,285	29	71,510	63
Langenthal-Huttwil-Wolhusen-Bahn .	579	806	1,385	2,609	1,717	4,326	3,508	52	28,282	03
Oensingen-Balsthal-Bahn	196	275	471	495	1,523	2,018	1,169	76	13,354	94
Emmenthalbahn	369	790	1,159	7,519	11,594	19,113	3,074	33	100,002	16
Burgdorf-Thun-Bahn	116	236	352	677	465	1,142	825	94	7,886	32
Jura-Simplon-Bahn	47,266	37,590	84,856	67,798	95,135	162,933	249,875	39	949,233	98
Thuner- und Brienz-See	394	377	771	—	—	—	3,832	13	—	—
Berner Oberlandbahnen	1,151	63	1,214	166	26	192	5,379	03	2,655	38
Jura-Neuchâtelois	314	533	847	1,078	686	1,764	2,493	84	13,307	40
Italienische Bahnen	7,578	5,490	13,068	16,443	42,952	59,395	36,507	85	243,466	35
Grossh. bad. Staatsbahnen	67,264	54,043	121,307	15,223	163,619	178,842	220,804	81	631,625	62
Elsass-Lothringische Bahnen . . .	10,846	12,274	23,120	4,523	27,057	31,580	66,671	16	95,378	94
Südwestdeutsche Bahnen	2,167	2,441	4,608	2,451	86,024	88,475	19,489	36	309,543	70
Kgl. Sächsische Staatsbahnen . . .	300	240	540	424	3,356	3,780	3,946	68	36,897	29
„ Württemberg. „	15,722	16,355	32,077	3,337	19,576	22,913	107,020	01	134,485	22
„ Bayerische „	9,527	6,567	16,094	8,122	22,607	30,729	100,387	46	227,392	61
Österreichisch-Ungar. Bahnen . . .	17,710	11,020	28,730	2,046	51,909	53,955	88,686	03	621,882	65
Norddeutsche Bahnen	*	*	*	2,142	103,695	105,837	*		367,129	19
Belgische Bahnen	**	**	**	2,016	39,998	42,014	**		128,336	53
Niederländische Bahnen	*	*	*	1,491	567	2,058	*		6,535	85
Französische Bahnen	**	**	**	3,498	7,601	11,099	**		37,810	39
Saarkohlen Verkehr	—	—	—	—	186,210	186,210	—	—	437,343	36
Übertrag			11,739,737			2,502,581	9,501,800	55	11,988,156	52

* 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	.	.	11,739,737	.	.	2,502,581	9,501,800	55	11,988,156	52
III. Transit-Verkehr.										
Bötzbergb.-Ostschweiz. Bahnen .	18,775	14,564	33,339	31,142	19,241	50,383	131,667	06	195,914	84
„ -Central- u. Westschweiz. Bahnen	3,425	2,289	5,714	2,413	1,043	3,456	7,963	13	5,086	43
Ostschweiz. Bahnen unter sich .	12,949	5,708	18,657	18,493	4,849	23,342	40,419	92	40,581	34
Ostschweiz. B.-Gotthardb. u. Italien	6,319	4,314	10,633	8,344	65,537	73,881	23,437	09	203,642	71
„ „ -Central- u. West- schweiz. Bahnen	19,684	22,760	42,444	48,620	56,616	105,236	153,696	72	432,124	68
„ „ -Frankreich u. weiter	1,154	4,124	5,278	62	3,434	3,496	39,665	35	7,135	59
Central- u. Westschweiz. Bahnen unter sich	9,472	9,077	18,549	2,118	2,413	4,531	9,499	12	5,984	12
Central- u. Westschweiz. Bahnen-Gotthardb. u. Italien	110	7	117	123	898	1,021	139	91	948	26
Schweiz. B.-Bad. Staatsbahnen .	3,877	26,457	30,334	5,172	90,735	95,907	73,990	44	290,096	92
„ „ -Elsass-Lothr. Bahnen	1,540	10,819	12,359	1,542	10,604	12,146	39,597	11	29,876	44
„ „ -Südwest- u. Norddeutschland, Belgien u. Niederlande .	627	1,270	1,897	3,052	190,904	193,956	13,218	64	474,637	42
„ „ -Württemb. u. Sachsen	2,984	12,063	15,047	5,391	20,780	26,171	45,845	49	114,001	03
„ „ -Bayer. Staatsbahnen	1,550	4,917	6,467	8,345	20,346	28,691	37,335	68	222,643	79
„ „ -Österreich-Ungarn .	5,003	7,082	12,085	5,853	56,357	62,210	61,683	91	236,574	38
Internationaler Verkehr	27,162		27,162	36,372	39,690	76,062	193,327	91	254,052	89
IV. Verschiedenes.										
Coupons für kombinierbare Rund- fahrt-Billette	307,727		307,727	—	—	—	668,488	98	—	—
Militär-Transporte mit Gutscheinen	17,957		17,957	*	*	*	19,838	15	66,288	95
General-Abonnements	887,298		887,298	—	—	—	987,221	73	—	—
General-Billette	34,600		34,600	—	—	—	50,258	14	—	—
Beamten-Billette	300,488		300,488	—	—	—	73,339	12	—	—
Hilfsbedürftige Fremde	1,486		1,486	—	—	—	2,464	97	—	—
Fahrpoststücke über 5 Kgr. . .	—		—	12,442		12,442	—	—	146,789	32
Total			13,529,375			3,275,512	12,174,899	12	14,714,535	63

* In den einzelnen Verkehren enthalten.

7. Verkehr nach Entfernungen.

Distanz	Personen		Güter		Distanz	Personen		Güter	
Kilo- meter	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.	Kilo- meter	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.
					Übertrag	10,797,782	147,301,476	1,501,160	35,659,284
1	3,564	3,564	1,292	1,292	41	58,633	2,403,953	34,732	1,424,012
2	117,006	234,012	13,827	27,654	42	19,174	805,308	24,589	1,032,738
3	489,794	1,469,382	21,479	64,437	43	37,541	1,614,263	15,050	647,150
4	826,161	3,304,644	36,494	145,976	44	18,234	802,296	27,493	1,209,692
5	958,021	4,790,105	19,665	98,325	45	48,177	2,167,965	38,126	1,715,670
6	793,268	4,759,608	38,207	229,242	46	28,774	1,323,604	217,903	10,023,538
7	667,982	4,675,874	24,085	168,595	47	24,808	1,165,976	25,262	1,187,314
8	496,222	3,969,776	37,079	296,632	48	126,703	6,081,744	59,152	2,839,296
9	651,033	5,859,297	49,982	449,838	49	22,398	1,097,502	71,839	3,520,111
10	394,577	3,945,770	29,144	291,440	50	241,975	12,098,750	104,234	5,211,700
11	517,992	5,697,912	26,285	289,135	51	19,521	995,571	28,239	1,440,189
12	297,125	3,565,500	15,713	188,556	52	12,424	646,048	48,241	2,508,532
13	395,266	5,138,458	23,220	301,860	53	11,772	623,916	16,268	862,204
14	244,861	3,428,054	16,843	235,802	54	42,772	2,309,688	34,686	1,873,044
15	214,104	3,211,560	23,351	350,265	55	15,593	857,615	10,695	588,225
16	204,812	3,276,992	47,556	760,896	56	43,526	2,437,456	73,190	4,098,640
17	239,253	4,067,301	18,666	317,322	57	42,446	2,419,422	20,755	1,183,035
18	200,749	3,613,482	18,224	328,032	58	190,455	11,046,390	44,546	2,583,668
19	222,769	4,232,611	28,208	535,952	59	6,587	388,633	12,231	721,629
20	105,051	2,101,020	45,317	906,340	60	5,924	355,440	6,614	396,840
21	254,063	5,335,323	21,089	442,869	61	14,912	909,632	24,652	1,503,772
22	121,564	2,674,408	46,973	1,033,406	62	14,425	894,350	12,034	746,108
23	288,258	6,629,934	28,073	645,679	63	8,617	542,871	24,100	1,518,300
24	150,732	3,617,568	72,066	1,729,584	64	3,966	253,824	12,356	790,784
25	122,808	3,070,200	19,773	494,325	65	11,120	722,800	13,030	846,950
26	118,196	3,073,096	15,043	391,118	66	6,728	444,048	16,351	1,079,166
27	623,593	16,837,011	59,436	1,604,772	67	9,110	610,370	12,139	813,313
28	89,170	2,496,760	40,034	1,120,952	68	15,575	1,059,100	47,030	3,198,040
29	109,894	3,186,926	28,896	837,984	69	23,933	1,651,377	13,328	919,632
30	220,454	6,613,620	117,929	3,537,870	70	6,370	445,900	47,078	3,295,460
31	52,606	1,630,786	21,774	674,994	71	10,456	742,376	9,198	653,058
32	260,460	8,334,720	153,706	4,918,592	72	19,458	1,400,976	33,991	2,447,352
33	18,849	622,017	41,963	1,384,779	73	3,736	272,728	31,597	2,306,581
34	78,199	2,658,766	85,506	2,907,204	74	12,566	929,884	15,542	1,150,180
35	66,855	2,339,925	70,177	2,456,195	75	1,770	132,750	7,711	578,325
36	78,369	2,821,284	33,450	1,204,200	76	2,326	176,776	3,425	260,300
37	24,008	888,296	15,729	581,973	77	45,701	3,518,977	35,779	2,754,983
38	27,924	1,061,112	33,041	1,255,558	78	2,893	225,654	5,526	431,028
39	21,998	857,922	24,961	973,479	79	6,328	499,912	18,006	1,422,474
40	30,172	1,206,880	36,904	1,476,160	80	2,703	216,240	4,874	389,920
Übertrag	10,797,782	147,301,476	1,501,160	35,659,284	Übertrag	12,037,912	214,593,561	2,802,752	107,832,237

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	12,037,912	214,593,561	2,802,752	107,832,237	Übertrag	12,283,303	237,307,765	3,137,713	140,403,250
81	12,244	991,764	8,353	676,593	121	275	33,275	3,358	406,318
82	4,678	383,596	6,367	522,094	122	282	34,404	740	90,280
83	59,346	4,925,718	33,819	2,806,977	123	618	76,014	972	119,556
84	2,559	214,956	5,381	452,004	124	425	52,700	3,621	449,004
85	19,505	1,657,925	15,775	1,340,875	125	415	51,875	2,557	319,625
86	7,126	612,836	42,569	3,660,934	126	716	90,216	86,058	10,843,308
87	1,349	117,363	1,695	147,465	127	971	123,317	1,802	228,854
88	2,206	194,128	3,460	304,480	128	493	63,104	2,323	297,344
89	25,571	2,275,819	4,134	367,926	129	945	121,905	149	19,221
90	1,435	129,150	5,175	465,750	130	670	87,100	614	79,820
91	6,769	615,979	21,011	1,912,001	131	136	17,816	441	57,771
92	4,338	399,096	1,762	162,104	132	134	17,688	717	94,644
93	5,418	503,874	5,443	506,199	133	6,439	856,387	320	42,560
94	2,216	208,304	3,836	360,584	134	421	56,414	1,167	156,378
95	1,538	146,110	2,745	260,775	135	207	27,945	128	17,280
96	4,861	466,656	1,771	170,016	136	100	13,600	147	19,992
97	1,518	147,246	5,922	574,434	137	168	23,016	932	127,684
98	11,753	1,151,794	3,965	388,570	138	75	10,350	49	6,762
99	5,470	541,530	8,729	864,171	139	347	48,233	90	12,510
100	1,670	167,000	9,976	997,600	140	25	3,500	2,306	322,840
101	2,147	216,847	8,179	826,079	141	4,412	622,092	11,911	1,679,451
102	1,045	106,590	2,632	268,464	142	72	10,224	104	14,768
103	5,772	594,516	5,809	598,327	143	33	4,719	23	3,289
104	834	86,736	1,724	179,296	144	163	23,472	106	15,264
105	10,416	1,093,680	36,400	3,822,000	145	82	11,890	20	2,900
106	1,334	141,404	6,925	734,050	146	329	48,034	1,462	213,452
107	28,343	3,032,701	6,654	711,978	147	817	120,099	435	63,945
108	853	92,124	5,764	622,512	148	851	125,948	271	40,108
109	476	51,884	2,044	222,796	149	231	34,419	876	130,524
110	996	109,560	5,337	587,070	150	12	1,800	7	1,050
111	737	81,807	2,336	259,296	151	121	18,271	82	12,382
112	580	64,960	1,563	175,056	152	178	27,056	311	47,272
113	2,370	267,810	30,725	3,471,925	153	595	91,035	14	2,142
114	833	94,962	3,452	393,528	154	53	8,162	2	308
115	2,709	311,535	6,251	718,865	155	635	98,425	468	72,540
116	871	101,036	3,060	354,960	156	246	38,376	480	74,880
117	549	64,233	4,045	473,265	157	28	4,396	93	14,601
118	1,652	194,936	3,262	384,916	158	3	474	1	158
119	441	52,479	4,242	504,798	159	22	3,498	15	2,385
120	863	103,560	2,669	320,280	160	10	1,600	14	2,240
Übertrag	12,283,303	237,307,765	3,137,713	140,403,250	Übertrag	12,306,058	240,410,614	3,262,899	156,508,660

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	12,306,058	240,410,614	3,262,899	156,508,660	Übertrag	12,306,981	240,562,149	3,263,070	156,537,212		
161	228	36,708	2	322	181	—	—	—	—		
162	114	18,468	21	3,402	182	6	1,092	—	—		
163	105	17,115	5	815	183	—	—	—	—		
164	15	2,460	11	1,804	184	—	—	—	—		
165	53	8,745	12	1,980	185	2	370	—	—		
166	349	57,934	42	6,972	186	—	—	—	—		
167	6	1,002	9	1,503	187	—	—	—	—		
168	5	840	37	6,216	188	—	—	—	—		
169	4	676	1	169	189	—	—	—	—		
170	—	—	9	1,530	190	—	—	—	—		
171	—	—	1	171	191	—	—	—	—		
172	36	6,192	1	172	192	—	—	—	—		
173	2	346	12	2,076	General- Abonne- ments	887,298	22,182,450	—	—		
174	3	522	1	174							
175	2	350	1	175							
176	—	—	1	176	General- Billette	34,600	2,257,707	—	—		
177	1	177	—	—							
178	—	—	—	—	Beamten- Billette	300,488	5,874,540	—	—		
179	—	—	5	895							
180	—	—	—	—	Fahrpost- Stücke über 5 Kg.	—	—	12,442	587,157		
Übertrag	12,306,981	240,562,149	3,263,070	156,537,212	Total	13,529,375	270,878,308	3,275,512	157,124,369		

8. Verkehr nach Warengattungen.

	1898	1899	Gegenüber 1898	
			mehr	weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
A. Lebens- und Genussmittel:				
<i>a) Verbrauchsmittel</i>				
I. In festem Zustande				
1. Getreide, Malz, Hülsenfrüchte, sowie Kleie	297,874	309,184	11,310	—
2. Mehl und Mühlenfabrikate	57,909	59,207	1,298	—
3. Teigwaren, Brot und sonstige Backwaren	6,271	7,081	810	—
4. Kartoffeln	30,418	31,631	1,213	—
5. Feld- und Gartenfrüchte, Gemüse	16,226	16,477	251	—
6. Obst, frisches	72,505	18,795	—	53,710
7. Obst, gedörrtes	4,071	4,877	806	—
8. Südfrüchte, frische und getrocknete	6,586	7,550	964	—
9. Fleisch, Fleischwaren, Geflügel, Fische, Wildpret	7,355	8,023	668	—
10. Käse und Zieger	15,794	17,226	1,432	—
11. Butter, auch Kunstbutter (Margarin-B.) u. Schweinefett	4,682	4,952	270	—
12. Eier	9,838	10,082	244	—
13. Kaffee und Kaffeesurrogate	9,320	8,947	—	373
14. Zucker, raffiniert	35,895	45,906	10,011	—
15. Rohrzucker	2,588	1,862	—	726
16. Tabak, roh und fabriziert	3,230	5,225	1,995	—
	580,562	557,025	—	23,537
II. In flüssigem Zustande				
17. Milch und Rahm, frisch	24,391	25,256	865	—
18. Milch und Rahm, sterilisiert, konserviert und kondensiert	5,909	7,118	1,209	—
19. Wein und gestampfte Weintrauben	95,912	98,070	2,158	—
20. Most (Obstmost)	3,001	2,885	—	116
21. Bier	52,078	50,043	—	2,035
22. Mineralwasser	3,777	4,864	1,087	—
23. Branntwein und Liqueur (exkl. Sprit)	2,576	2,930	354	—
	187,644	191,166	3,522	—
<i>b) Gebrauchsmittel</i>				
24. Umzugsgut (gebrauchter Hausrat und Effekten)	25,908	26,139	231	—
25. Hausrätliche Gegenstände, neue, nicht in andern Tit. genannte, Bücher, Musikinstrumente, Kunstgegen- stände u. dgl.	8,810	9,476	666	—
	34,718	35,615	897	—
	802,924	783,806	—	19,118
B. Brennmaterialien:				
26. Brennholz und Holzkohlen	45,015	42,737	—	2,278
27. Torf	4,542	3,713	—	829
28. Steinkohlen, Braunkohlen, Briquettes, Koaks	574,725	618,388	43,663	—
	624,282	664,838	40,556	—
C. Baumaterialien:				
29. Steine, auch Marmor, rohe (Sp.-T. III)	164,295	144,019	—	20,276
30. Steine, auch Marmor, bearbeitete, Steinhauerarbeiten aller Art (Sp.-T. II)	13,347	13,491	144	—
31. Steine, gebrannte (Sp.-T. III)	106,375	132,191	25,816	—
32. Schiefer	7,189	7,971	782	—
33. Sand und Kies	58,828	54,226	—	4,602
34. Asphalt	6,580	8,377	1,797	—
35. Cement, Kalk, gebrannter und Gips, gemahlener	177,160	178,750	1,590	—
36. Cement-Platten, -Röhren, -Steine, Cementwaren (Sp.-T. III)	14,612	14,623	11	—
37. Gipsdielen, Schilfbretter, Spreutafeln, Holzvollebretter, Korksteine und Korksteinplatten	3,820	3,594	—	226
38. Dachpappe, Steinpappe, Teerpappe	1,673	2,417	744	—
	553,879	559,659	5,780	—
Übertrag	1,981,085	2,008,303	27,218	—

Verkehr nach Warengattungen.

	1898	1899	Gegenüber 1898	
			mehr	weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag	1,981,085	2,008,303	27,218	—
D. Metallindustrie:				
39. Eisen und Stahl, roh und alt, Eisen- und Stahlabfälle, Erze (Sp.-T. III)	69,837	71,769	1,932	—
40. Eisen und Stahl, façonnirt (Art. des Sp.-T. II)	102,223	127,844	25,621	—
41. Schienen und Schwellen samt Zubehör, neu, Bestandteile von Lokomotiven und Wagen	10,259	8,040	—	2,219
42. Eisen- und Stahlwaren (Art. des Sp.-T. I)	38,036	40,116	2,080	—
43. Blei und Zink	4,618	4,039	—	579
44. Unedle Metalle, als: Kupfer, Zinn u. dgl.	8,484	8,873	389	—
45. Maschinen und Maschinenteile	63,491	69,290	5,799	—
	296,948	329,971	33,023	—
E. Textilindustrie:				
46. Baumwolle, rohe und Baumwollabfälle (Sp.-T. I)	25,712	23,534	—	2,178
47. Baumwollgarne (inkl. Zwirn), roh, gefärbt und gebleicht	23,860	26,472	2,612	—
48. Baumwollgewebe, rohe, gefärbte und gebleichte, Baumwollwaren aller Art, auch Broderien und Stickereien	32,544	36,100	3,556	—
49. Wolle, roh oder gewaschen, Wollabfälle und Kunstwolle (Sp.-T. I)	6,559	6,922	363	—
50. Wollgarne, Wollgewebe und Wollwaren aller Art	7,080	7,719	639	—
51. Flachs, Hanf aller Art, Jute, Ramie, Chinagrass, Rhea	4,391	4,413	22	—
52. Garne, Gewebe und Waren von Flachs, Hanf u. dgl.	5,706	5,469	—	237
53. Seidenabfälle, Cocons	443	485	42	—
54. Seide, roh u. gezwirnt, Chappe, Stoffe u. Waren von Seide	13,479	14,863	1,384	—
	119,774	125,977	6,203	—
F. Gerberei:				
55. Felle und Häute	8,801	7,924	—	877
56. Rinde und Lohe	6,952	6,413	—	539
57. Gerbstoffe, andere als Rinde	1,425	785	—	640
58. Leder und Lederwaren	8,192	8,211	19	—
59. Gerbereiabfälle	2,537	2,193	—	344
	27,907	25,526	—	2,381
G. Glas- und Thonfabrikation:				
60. Fenster- und Tafelglas (Sp.-T. I)	6,424	7,320	896	—
61. Hohlglaswaren (Sp.-T. II)	9,346	12,804	3,458	—
62. Porzellan- und Thonwaren des Sp.-T. II	5,485	6,377	892	—
63. Thonröhren und Thonwaren des Sp.-T. III	7,276	7,251	—	25
	28,531	33,752	5,221	—
H. Papierfabrikation:				
64. Lumpen, Papierabfälle und altes Papier	8,749	9,995	1,246	—
65. Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose), Strohstoff	13,606	15,083	1,477	—
66. Papier, Karton und Pappen (Klassen A und B)	15,442	17,406	1,964	—
67. Packpapier und Packpappe des Sp.-T. I	9,760	10,883	1,123	—
	47,557	53,367	5,810	—
I. Strohindustrie:				
68. Strohwaren aller Art	817	864	47	—
K. Holzindustrie:				
69. Holz, mitteleuropäisches (Bau-, Werk- und Nutzholz), in Blöcken, Stämmen und Stangen (Sp.-T. III)	82,252	76,783	—	5,469
70. Holz, mitteleuropäisches, geschnitten, als: Balken, Bretter, Latten, auch Schwellen (Sp.-T. III)	146,508	139,296	—	7,212
71. Holz, anderes als mitteleuropäisches (Sp.-T. I)	4,598	6,185	1,587	—
72. Parquetierwaren und grobe Bauschreinerarbeiten	11,162	10,348	—	814
73. Holzwaren, grobe, des Sp.-T. III	4,327	4,774	447	—
74. Übrige nicht genannte Holzwaren	9,160	9,583	423	—
	258,007	246,969	—	11,038
Übertrag	2,760,626	2,824,729	64,103	—

Verkehr nach Warengattungen.

	1898	1899	Gegenüber 1898	
			mehr	weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag	2,760,626	2,824,729	64,103	—
L. Hilfsstoffe für Landwirtschaft und Industrie:				
75. Erden aller Art (exkl. Farberden)	14,371	11,420	—	2,951
76. Farberden (Erdfarben)	2,163	2,417	254	—
77. Farbhölzer in Blöcken und Stücken oder gemahlen	1,494	1,220	—	274
78. Sumach	718	396	—	322
79. Farben aller Art (exkl. Erdfarben)	6,544	7,264	720	—
80. Salzsäure	4,974	4,649	—	325
81. Schwefelsäure	10,263	9,644	—	619
82. Andere ätzende Säuren, exkl. flüssige Phosphorsäure in Fässern	3,749	4,066	317	—
83. Spirit	9,771	10,495	724	—
84. Soda und Sodalaug, Pottasche	16,245	18,445	2,200	—
85. Salz (Chlornatrium) des Sp.-T. I	18,372	18,836	464	—
86. Salz (Chlornatrium) des Sp.-T. III	2,706	3,099	393	—
87. Salze anderer Art, nicht besonders genannte	12,049	16,045	3,996	—
88. Schwefel	1,900	2,366	466	—
89. Stärke und Stärkemehl, Stärkezucker und Stärkesirup	4,437	4,920	483	—
90. Fette, nicht essbare, Fettwaren, Seifen und Kerzen	14,754	14,114	—	640
91. Teer und Pech des Sp.-T. III	6,162	6,329	167	—
92. Harze, Brauerharz, Kolophonium und Pech des Sp.-T. I	1,493	1,508	15	—
93. Mineralöle, schwere (Sp.-T. III)	2,843	3,547	704	—
94. Mineralöle, andere, als: Petroleum, Naphta, Benzin, Ligroin etc.	35,426	39,264	3,838	—
95. Öle, vegetabilische	9,325	9,667	342	—
96. Tierhaare aller Art	1,286	1,327	41	—
97. Seegras, Waldgras, Alpengras, Alpha, Espartogras	1,692	1,917	225	—
98. Cichorienwurzeln	537	557	20	—
99. Samen und Samereien aller Art, exkl. Getreide	2,178	2,852	674	—
100. Heu und Stroh, auch Torfstreu	15,552	20,457	4,905	—
101. Ölkuchen und Kraftfuttermittel aller Art	6,555	5,383	—	1,172
102. Rohmaterialien zur Düngerfabrikation und Düngemittel des A.-T. 14	46,899	47,628	729	—
103. Rohmaterialien zur Düngerfabrikation und Düngemittel, andere	15,350	15,241	—	109
104. Eis	17,948	41,274	23,326	—
	287,756	326,347	38,591	—
M. Hilfsmittel zum Transport:				
105. Eisenbahnfahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend	10,202	7,951	—	2,251
106. Andere Fahrzeuge	9,097	10,846	1,749	—
107. Leere Gebinde und Emballagen	36,966	37,040	74	—
	56,265	55,837	—	428
N. Nicht rubrizierte Waren:				
108. Einzelsendungen	13,818	14,068	250	—
109. Wagenladungen	19,402	20,109	707	—
	33,220	34,177	957	—
<i>Differenz gegenüber der Güterstatistik nach Klassen</i>	<i>56,834</i>	<i>34,422</i>	<i>—</i>	<i>22,412</i>
	90,054	68,599	—	21,455
Gesamttotal	3,194,701	3,275,512	80,811	—

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	Tonnen	Personen per Personen-kilometer	Gepäck per Tonnen-kilometer	Güter per Tonnen-kilometer	per Zugkilometer		per Wagenachsenkilom.		per Bahnkilometer					
								Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Personen	Gepäck	Vieh		Güter	Total
Kilometer	Anzahl	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Cts.	Cts.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1878	391	265,108	1,140	171,173	4.40	53.84	9.27	18.32	5. 40	11,668	614	426	17,750	30,458	1,982		
1879	401	251,578	1,158	167,377	4.48	54.32	9.23	19.19	5. 65	11,271	629	381	17,384	29,665	2,031		
1880	469	226,700	1,115	153,025	4.32	55.15	9.34	19.23	5. 53	10,251	615	374	15,723	26,963	1,833		
1881	540	205,463	1,017	132,836	4.51	55.77	9.38	19.45	5. 31	9,274	567	358	13,618	23,817	1,770		
1882	541	205,808	1,036	144,206	4.55	56.08	9.17	19.67	5. 43	9,361	581	376	14,583	24,901	1,963		
1883	541	243,308	1,124	146,610	4.41	56.30	8.90	20.01	5. 57	10,739	633	373	14,349	26,094	1,992		
1884	541	201,292	1,123	144,703	4.50	56.43	8.83	19.10	5. 03	9,055	633	422	13,701	23,811	1,905		
1885	541	211,450	1,189	144,014	4.48	56.90	8.45	18.81	4. 89	9,474	676	543	13,149	23,842	2,445		
1886	564	209,269	1,198	148,955	4.46	61.85	8.54	18.83	4. 86	9,334	741	567	13,795	24,437	2,427		
1887	564	213,280	1,178	151,065	4.44	61.78	8.41	18.30	4. 76	9,470	730	464	13,775	24,439	1,665		
1888	564	218,533	1,216	172,516	4.43	59.25	8.06	18.21	4. 87	9,691	720	455	15,129	25,995	1,685		
1889	564	236,002	1,333	178,904	4.46	56.39	8.16	18.73	5. 00	10,525	752	491	15,955	27,723	1,685		
1890	564	250,947	1,387	180,508	4.45	56.43	8.44	18.57	4. 80	11,176	783	483	16,412	28,854	1,616		
1891	567	253,182	1,428	182,291	4.37	56.40	8.47	18.01	4. 55	11,055	805	464	16,571	28,895	1,651		
1892	633	274,611	1,597	172,590	4.37	55.54	8.65	18.06	4. 32	11,989	887	485	15,950	29,311	1,522		
1893	633	290,934	1,688	186,967	4.33	55.88	8.55	18.06	4. 47	12,585	943	533	17,018	31,079	1,791		
1894	662	313,382	1,746	182,303	4.25	56.48	8.65	17.92	4. 33	13,332	986	631	16,731	31,680	1,728		
1895	686	320,891	1,831	185,941	4.28	56.74	8.76	17.92	4. 36	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	17.83	4. 41	14,225	1,104	549	18,538	34,416	1,765		
1897	709	352,093	1,988	204,490	4.18	56.37	8.73	17.94	4. 37	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	17.93	4. 41	15,259	1,171	559	19,167	36,156	1,756		
1899	725	373,625	2,137	216,723	4.17	57.37	8.67	17.86	4. 52	15,567	1,226	532	19,764	37,089	1,803		

Der Titel: „Verschiedene Einnahmen per Bahnkilometer“ wurde von 1878-1888 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.

1898			1899						
Betriebsene Bahnlänge 809 Kilometer			Betriebsene Bahnlänge 809 Kilometer			Differenz gegen 1898			
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	
698,244	17	3.70	I. Allgemeine Verwaltung . . .	710,585	56	3.88	+	12,341	39
3,602,934	97	19.11	II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn .	3,111,672	78	16.77	-	491,262	19
6,147,808	44	32.61	III. Expeditions- und Zugsdienst . .	6,028,511	02	32.50	-	119,297	42
6,135,036	33	32.54	IV. Fahrdienst	6,404,780	65	34.52	+	269,744	32
2,271,000	05	12.04	V. Verschiedene Ausgaben	2,297,023	92	12.88	+	26,023	87
18,855,023	96	100	 Totalausgaben	18,552,573	93	100	-	302,450	03

Die Gegenüberstellung der Totalausgaben des Betriebsdienstes im Berichtsjahr mit denjenigen des Vorjahres erzielt eine Verminderung von Fr. 302,450.03 Cts. Es kostete der Zugskilometer vergleichsweise:

1897	1898	1899
Fr. 2. 72 Cts.	Fr. 2. 78 Cts.	Fr. 2. 73 Cts.

Während einige Kapitel Minderausgaben im Gesamtbetrage von ca. Fr. 610,400. — erzeugen, stehen denselben Mehrausgaben im Total von ca. Fr. 308,000. — gegenüber, so dass, wie eingangs erwähnt, als Facit sich eine Ausgaben-Verminderung von genau Fr. 302,450. 05 Cts. ergibt. Im einzelnen werden die Mehr- und Minderausgaben, soweit grössere Beträge in Frage kommen, wie folgt begründet:

Die Mehrausgaben: Fr. 53,000. — durch Gehaltserhöhungen, Fr. 182,000. — durch vermehrten Unterhalt des Rollmaterials, Fr. 86,000. — durch Abschreibung von ausrangiertem Rollmaterial, Fr. 13,600 durch Wegfall einer im Jahr 1898 stattgehabten ausserordentlichen Einnahme für administrative Bauleitung auf den neuen Linien, Fr. 12,200. — Rollmaterial-Miete wegen weiterer Zunahme des Parcours fremder Wagen auf dem N. O. B.-Netz, welcher Mehr-Ausgabe allerdings eine Mehr-Einnahme von Fr. 23,131. — für den Parcours von N. O. B.-Wagen auf fremden Bahnen gegenüber steht, Fr. 94,000. — Haftpflichtentschädigungen aus den Betriebsunfällen vom 30. Mai 1898 im Bahnhof Luzern und vom 4. Juni 1899 im Bahnhof Aarau.

Die Minderausgaben: Fr. 65,300. — mit der durch Schaffung rationeller Anlagen und Einrichtungen im Personen- und Güterbahnhof Zürich und durch die Bauvollendung der Bahnhofserweiterung möglich gewordenen Personalverminderung, Fr. 158,300. — Minderaufwand für Unterhalt der Bahnanlagen, sowie für Oberbauerneuerung, indem im Berichtsjahre 14 Kilometer Geleise weniger als im Jahre 1898 umgebaut werden mussten, Fr. 25,400. — verminderte Druckkosten, Fr. 8,000. — Mindererfordernis für Unterhalt des Stationsinventars, Fr. 20,400. — durch Minderverbrauch an Material für die Lokomotiven, Fr. 9,800. — Minderausgabe für Mit-

benutzung von fremden Gemeinschaftsbahnhöfen, Fr. 22,700. — Minderaufwand für Bekleidung, Fr. 37,750. — geringere Konzessionsgebühr an den Bund, Fr. 37,700. — Minderbeiträge an die Pensions- und Hilfskasse, entsprechend den reduzierten Einzahlungen der Angestellten in diese Kasse aus Gehaltserhöhungen, endlich Fr. 10,600. — infolge Wegfalls zweier ausserordentlicher Ausgabeposten des Jahres 1898 (provisorische Vorkehren für Truppentransport und Belastungsversuche bei der ausgewechselten Mühlebachbrücke in Mumpf).

Die Materialkosten für Erneuerung des Oberbaues betragen Fr. 750,782. 94 Cts., oder Fr. 261,644. 92 Cts. weniger als im Vorjahre, aus dem bereits angeführten Grunde, und es setzen sich dieselben 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 . .	146,686.	58	50,475.	59	180,702.	34	9,861.	67	14,492.	54	1,306.	78	341,881.	46	61,644.	04
Streckenumbau	318,897.	99	137,585.	45	252,224.	23	23,667.	31	105,489.	—	9,109.	73	676,611.	22	170,362.	49
	465,584.	57	188,061.	04	432,926.	57	33,528.	98	119,981.	54	10,416.	51	1,018,492.	68	232,006.	53
	—188,061.	04			—33,528.	98			—10,416.	51			—232,006.	53		
	277,523.	53			399,397.	59			109,565.	03			786,486.	15		
hiez u:																
Oberbau-Erneuerungs- anteile für fremde Ge- meinschaftsbahnhöfe	4,954.	58			5,748.	72			3,327.	04			14,030.	34		
	282,478.	11			405,146.	31			112,892.	07			800,516.	49		
ab z ü g l i c h:																
Oberbau-Erneuerungs- anteile fremder Ver- waltungen für Ge- meinschaftsbahnhöfe	13,233.	27			16,309.	68			20,190.	60			49,733.	55		
S u m m e	269,244.	84			388,836.	63			92,701.	47			750,782.	94		

Geleiseumbauten wurden im Berichtsjahr vorgenommen:

von	Eisenschienen	Profil II	auf Stahlschienen	Profil V mit neuen eisernen Schwellen .	1,042 m
"	"	" III	" "	" V " " " "	638 "
"	"	S. N. B.	" "	" V " " " "	9,242 "
"	"	Profil V	" "	" V " " " "	5,249 "
"	Stahlschienen	" V	(mit Holzschrwellen)	" V " " " "	4,362 "
"	"	" V	(mit mittelg. Eisenschwellen)	" V " " " "	943 "
"	Eisenschienen	N. L.	auf Stahlschienen	" V mit neuen Holzschrwellen	2,010 "
"	Stahlschienen	Profil V	" "	" V " " " "	28 "
"	"	" V	" "	" V mit Belassung d. Eisenschwellen .	1,078 "
"	Eisenschienen	" V	auf mittelg. Stahlschienen	" V und mittelgute Eisenschwellen .	252 "
"	"	S. N. B.	" " "	" V " " " "	428 "
				Übertrag	25,272m

									Übertrag	25,272 m
von	Eisenschienen	Profil II	auf mittelg.	Stahlschienen	Profil V	mit Belassung	der Holzschwellen			151 „
„	„	„ III	„	„	„ V	„	„	„	„	54 „
„	„	S. N. B.	„	„	„ V	„	„	„	„	268 „
„	„	Profil V	„	„	„ V	„	„	„	„	97 „
„	„	„ II	„	Eisenschienen	„ V	„	„	„	„	60 „
„	„	„ III	„	„	„ V	„	„	„	„	30 „
										<u>25,932 m</u>

ferner:

Umbau von Holzschwellen auf mittelgute Eisenschwellen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	113 „
Zusammen Haupt- und Nebengeleise	.	.	.	.	.	.	.	.	.	<u>26,045 m</u>

nebst 84 Weichenverbindungen, gegen 39,792 m mit 114 Weichenverbindungen im Vorjahr.

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

	1898	1899
Übertrag vom Vorjahre	61 Fälle	25 Fälle
Neu hier angebracht	2676 „	2778 „
Von fremden Bahnen überwiesen	996 „	1274 „
Total	<u>3733 Fälle</u>	<u>4077 Fälle</u>
Erledigt im Berichtsjahre	3708 „	3957 „
Unerledigt blieben	<u>25 Fälle</u>	<u>120 Fälle</u>

Die von der Nordostbahn teils an die Reklamanten, teils an andere Bahnverwaltungen vergüteten Entschädigungen auf Kap. V C 4 beziffern sich auf	1898	1899
	Fr. 60,699. 48 Cts.	Fr. 64,016. 92 Cts.

Davon sind abzurechnen an Rückvergütungen von anderen Bahnen und von Versicherungsgesellschaften, ferner an Erlös von beschädigten und unbezogenen Gütern	1898	1899
	„ 23,361. 14 „	„ 28,421. 79 „

Es bleibt somit eine Nettoausgabe von	1898	1899
	Fr. 37,338. 34 Cts.	Fr. 35,595. 13 Cts.
gegenüber der reklamierten Summe von	1898	1899
	Fr. 111,165. — Cts.	Fr. 235,020. — Cts.

An Bruttoausgaben partizipieren:

	1898	1899
a) Gänzlicher Verlust	Fr. 25,787. 43 Cts.	Fr. 22,727. 59 Cts.
b) Beschädigungen	„ 26,062. 05 „	„ 32,322. 90 „
c) Verspätungen	„ 8,850. — „	„ 8,966. 43 „
	<u>Fr. 60,699. 48 Cts.</u>	<u>Fr. 64,016. 92 Cts.</u>

Nach Gütern verteilt sich diese Summe wie folgt:

	1898	1899
a) Getreide	Fr. 3,555. 70 Cts.	Fr. 3,419. 58 Cts.
b) Mehl	1,363. 55 "	3,473. 54 "
c) Wein	4,232. 52 "	7,689. 90 "
d) Sprit und Öl	5,786. 62 "	6,076. 82 "
e) Kolonialwaren	11,699. 20 "	9,022. 90 "
f) Eisenwaren	8,191. 02 "	8,324. 17 "
g) Baumwollwaren	8,638. 67 "	7,345. 37 "
h) Holzwaren	3,609. 43 "	3,411. — "
i) Glaswaren	2,464. 79 "	3,413. 74 "
k) Diverse	9,890. 98 "	11,360. 51 "
Personenverkehr	1,267. — "	479. 39 "
	Fr. 60,699. 48 Cts.	Fr. 64,016. 92 Cts.

2. Statistik des Betriebsdienstes.

Lokomotiven: Bestand: Im Berichtsjahre wurden 12 Schnellzugslokomotiven der Serie A ²/₄ T Compound (No. 101—112) und 4 Güterzugslokomotiven der Serie C³ T Compound (No. 385—388) dem Betriebe übergeben, dagegen vier, grössere Reparaturen nicht mehr lohnende Lokomotiven der Serie A³ (No. 156, 157, 158 und 162), zu Lasten des Erneuerungsfonds abzüglich des Altmaterialwertes vom Conto „Rollmaterial“ abgeschrieben; es waren somit zu Ende des Berichtsjahres 229 Stück vorhanden, gegenüber 217 im Vorjahre.

Leistungen: Von diesen Lokomotiven wurden für den Strecken- und Rangierdienst durchschnittlich 193 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 174, wovon 145 im Strecken- und 29 im Rangierdienst. Jene 193 Lokomotiven haben im Ganzen 8,324,702 Kilometer, nämlich im Fahrdienst*) 7,290,446 und im Rangierdienst (die Rangierstunde zu 6 Kilometer berechnet) 1,034,256 Kilometer zurückgelegt. (1898: 8,460,801 Kilometer, wovon 7,301,781 im Fahr- und 1,159,020 im Rangierdienst.)

Durchschnittlich waren in der Werkstätte 20 Lokomotiven (1898: 17 Stück.)

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

*) Die durch Lokomotiven der V. S. B. in den Arlbergzügen ausgeführten Kilometer (26,266) sind in dieser Ziffer nicht inbegriffen; ebenso nicht 950 Kilometer, die durch die Lokomotiven anderer fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn und 3112 Kilometer, die durch ausgeliehene N. O. B.-Lokomotiven zurückgelegt worden sind.

Fahrleistungen der Lokomotiven pro 1899 exkl. Rangierdienst.

No.	Sektionen	Fahrplanmäßige Züge			Extrazüge		Total der Züge-kilometer	Vorspann-Kilometer	Nutz-Kilometer	Material-transport-Kilometer	Leer-fahrt-Kilometer	Total der Kilometer
		Schnell- und Personen-zugs-Kilometer	Güterzüge mit Personenbe-förderung-Kilometer	Güterzüge-Kilometer	Schnell- u. Personen-zugs-Kilometer	Güterzüge-Kilometer						
1	Romanshorn-Zürich-Aarau, Rorschach-Konstanz, Turgi-Waldshut	1,440,040	212,342	324,795	12,622	191,611	2,181,410	271,395	2,452,805	3,843	30,848	2,487,496
2	Winterthur-Schaffhausen	150,625	10,094	14,480	60	150	175,409	1,640	177,049	—	2,059	179,108
3a	Orlikon-Bülach-Oberglatt-Dielsdorf	129,043	19,348	—	604	19,342	168,837	4,544	173,381	—	134	173,515
3b	Dielsdorf-Niederweningen	29,200	—	—	27	—	29,227	5	29,232	—	14	29,246
4	Winterthur-Bülach-Koblentz	249,692	38,360	60,768	511	18,601	367,932	8,145	376,077	421	4,900	381,398
5	Zürich-Richterswil-Glarus	*487,207	25,185	168,409	5,592	8,192	*694,585	24,299	718,884	484	2,073	721,441
6	Glarus-Linthal	51,890	4,928	4,928	90	372	62,208	3,805	66,013	—	3,215	69,228
7	Effretikon-Wezikon-Hinwil	85,240	—	14,006	—	*593	*99,839	463	100,302	111	382	100,795
8a	Winterthur-Etzwilen-Konstanz, Etzwilen-Ramsen (Grenze)	270,997	40,602	65,454	95	40,390	417,538	38,808	456,346	5,719	3,362	465,427
8b	Ramsen (Grenze)-Singen	25,064	17,148	3,542	28	5,142	50,924	679	51,603	252	77	51,932
9	Sulgen-Gossau	69,297	13,860	—	—	240	83,397	95	83,492	72	95	83,659
10	Niederglatt-Otelfingen-Wettingen	73,464	—	—	95	950	74,509	212	74,721	—	11	74,732
11	Effretikon-Seebach-Otelfingen-Wettingen-Suhr-Aarau	170,371	36,709	17,864	145	2,525	227,614	4,489	232,103	100	23	232,226
12	Zürich-Altstetten-Zug-Luzern	444,877	15,825	89,179	1,225	32,222	588,328	19,848	603,176	—	2,894	606,070
13	Zürich-Meilen-Rapperswil	242,724	—	44,484	420	26,722	314,350	6,680	321,030	—	52	321,082
14	Etzwilen-Schaffhausen	79,465	10,209	6,468	19	34	96,195	204	96,399	—	6	96,405
15a	Eglisau-Schaffhausen (schweiz. Strecke)	62,300	7,409	—	499	14,710	84,918	2,821	87,739	—	33	87,772
15b	Eglisau-Schaffhausen (bad. Strecke)	42,929	5,114	—	310	9,991	58,344	1,736	60,080	—	—	60,080
16	Thalwil-Zug	117,926	—	26,398	2,256	2,917	149,497	19,990	169,487	—	3,140	172,627
Total eigenes Netz		4,222,351	457,133	840,775	24,598	375,204	5,920,061	409,858	6,329,919	11,002	53,318	6,394,239
Brugg-Basel		350,546	99,299	229,771	2,260	52,235	734,111	28,750	762,861	—	86	762,947
Koblentz-Stein		77,531	25,831	8,161	78	1,411	113,012	1,176	114,188	—	78	114,266
Total Bötzenbergbahn		428,077	125,130	237,932	2,338	53,646	847,123	29,926	877,049	—	164	877,213
Gesamt-Total		4,650,428	582,263	1,078,707	26,936	428,850	6,767,184	439,784	7,206,968	11,002	53,482	7,271,452
Führung der Arbergzüge auf Teilstrecke der V. S. B.			14,585		—	—	14,585	—	14,585	—	—	14,585
Aushilfe an schweiz. Bahnen			1,334			1,114	2,448	1,347	3,795	—	614	4,409
Total			6,327,317		456,900	6,784,217	441,131	441,131	7,225,348	11,002	54,096	7,290,446
			6,293,003		473,650	6,766,653	453,109	453,109	7,219,762	21,285	60,734	7,301,781
plus . 1899			34,314		—	—	17,564	—	5,586	—	—	—
minus . 1899			—		16,750	—	—	11,978	—	10,283	6,638	11,335

* Siehe Bemerkung auf vorstehender Seite.

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

	1898	1899
Verbrauch an Steinkohlen	Kgr. 86,463,765	Kgr. 85,309,955
„ „ Tannenholz	Ster 2,018.175	Ster 2,312.2
Totalverbrauch (1 Ster Tannenholz zu 400 Kgr.		
Steinkohlen berechnet)	Kgr. 87,271,035	Kgr. 86,234,835
Verbrauch an Schmiermaterial	„ 193,411.476	„ 185,085.5
Kosten des Brennmaterials	Fr. 2,175,272.40 Cts.	Fr. 2,162,402.13 Cts.
„ „ „ per 100 Kilogramm	„ 2.49 „	„ 2.50 „
Kosten des Schmiermaterials	„ 80,036.57 „	„ 74,566.78 „
„ „ „ per 1 Kilogramm	„ —.41.88 „	„ —.40.28 „
„ „ Putzmaterials, Beleuchtung, Verpackung,		
Wasserkonsum und Streusand	„ 111,942.83 „	„ 115,849.28 „
Erneuerungs- und Reparaturkosten	„ 626,403.86* „	„ 731,697.90* „
Totalkosten	„ 2,993,655.66* „	„ 3,084,516.09* „

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

	1898	1899
Verbrauch an Brennmaterial	Kgr. 8,582,950	Kgr. 8,393,350
„ „ Schmiermaterial	„ 21,224	„ 18,877
Kosten des Brennmaterials	Fr. 213,934.14 Cts.	Fr. 210,469.44 Cts.
„ „ Schmiermaterials	„ 8,782.82 „	„ 7,605.12 „
„ für Putzmaterial, Beleuchtung, Verpackung,		
Wasserkonsum und Streusand	„ 12,810.44 „	„ 11,518.90 „
Erneuerungs- und Reparaturkosten	„ 92,222.03* „	„ 90,142.40* „
Totalkosten	„ 327,749.43* „	„ 319,735.86* „

Wagen: Bestand.

Personenwagen. Zu Ende des Jahres 1898 waren vorhanden 671 Personenwagen mit 1612 Achsen und 29,276 Sitzplätzen; hievon wurden im Laufe des Berichtsjahres zwei vierachsige Wagen ausrangiert, so dass sich auf Ende 1899 ein Bestand ergab von 669 Personenwagen mit 1604 Achsen und 29,155 Sitzplätzen.

Gepäck- und Güterwagen. Im Berichtsjahr wurden 7 gedeckte und 3 offene alte Güterwagen vom Inventar abgeschrieben, dagegen kamen neu hinzu 100 gedeckte Eilgutwagen mit 200 Achsen und 1250 Tonnen Tragfähigkeit, ferner wurden 40 offene Güterwagen mit 10 Tonnen Tragfähigkeit auf eine solche von 12,5 Tonnen umgebaut, so dass der Bestand am Ende des Berichtsjahres 3,235 Wagen mit 6,472 Achsen und 37,492.5 Tonnen Tragfähigkeit beträgt.

*) In diesen Summen sind die zum Ersatz von Kesseln, Feuerbüchsen, Siederöhren, Dampfeylindern, Achsen, Rädern und Bandagen zu Lasten des Erneuerungsfonds verausgabten Fr. 46,819.81 Cts. (1898: 27,780.68) inbegriffen, dagegen nicht enthalten Fr. 74,101.38 Cts., welche zur Abschreibung der vier ausrangierten Lokomotiven aufgewendet wurden.

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

Leistungen: An Achsenkilometern wurden zurückgelegt:

1. Von den Nordostbahnwagen:

a) Auf eigenen Linien:

	1898		1899
Personenwagen	48,945,435		51,289,056
Gepäck- und Güterwagen	31,497,551	80,442,986*	32,330,954
			83,620,010*
b) Auf fremden Bahnen:			
Personenwagen	8,366,486		9,355,252
Gepäck- und Güterwagen	49,884,532	58,251,018	51,441,569
			60,796,821
Total		138,694,004	144,416,831

2. Von Wagen fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn:

Personenwagen	7,710,765		7,615,046
Gepäck- und Güterwagen	74,609,664		76,780,900
Schweiz. Bahnpostwagen	7,783,994	90,104,423	8,008,394
			92,404,340

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

170,547,409	176,024,350
-------------	-------------

Unterhaltskosten. Der Verbrauch an Schmiermaterial stellte sich im Betriebsjahre auf 14,321 Kgr., wofür Fr. 3,458. 85 Cts. verausgabt wurden, gegenüber 18,528 Kgr. mit einer Ausgabe von Fr. 5,610.60 im Vorjahre. Mit einem Kilogramm Schmiere wurden 12,291.3 Achsen-Kilometer zurückgelegt. (1898: 9,204.8).

Die Erneuerungs- und Reparaturkosten der Wagen belaufen sich auf Fr. 724,970.80 Cts. (1898: Fr. 622,019.24), in welcher Summe die zum Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen zu Lasten des Erneuerungsfonds verausgabten Fr. 6,345. 23 Cts. (1898: Fr. 1,312.54) inbegriffen sind; in jener Summe sind dagegen nicht enthalten: Fr. 56,742. 58 Cts. für die Abschreibung von 2 Personenwagen und 10 Güterwagen.

	1898	1899
*) exkl. die Leistungen { der Werkzeugwagen	5,376 Km.	5,204 Km.
{ des Gastransportwagens	1,422 "	1,190 "
{ des Sandwagens	— "	444 "

a) Stand, Leistungen und Unterhaltskosten des Betriebsmaterials.

I. Lokomotiven.

	Fahrdienst						Rangierdienst			
	A ² , A ² T und B ² T	A ² /4 ^T	A ³ u. A ³ T	B ³ T, C ² T u. C ³ T	E ² u. F ³	Total		1898	1899	
	1898	1899	1898	1899						
a) Stand und Leistungen.										
Zahl der Lokomotiven . . .	87	12	25	66	10	185	200	32	29	
Zurückgelegte Wegstrecke mit Bahnzügen Km.	3,421,555	564,351	1,089,587	2,082,919	67,550	7,219,802	7,225,962			
im Materialtransport	3,751	—	978	4,750	1,523	21,285	11,002			
in Leerfahrten	29,270	46	4,809	16,737	2,620	60,694	53,482			
Total der zurückgelegten Fahrkilometer	3,454,576	564,397	1,095,374	2,104,406	71,693	7,301,781	7,290,446	868,806	752,868	
„ „ Rangierkilom. der Zugslokom.	118,878	6,018	40,812	111,186	4,494	—	—	290,214	281,388	
Total Lokomotivkilometer:	3,573,454	570,415	1,136,186	2,215,592	76,187	—	—	1,159,020	1,034,256	
Im täglichen Durchschnitt										
Fahrkilometer { 1899	9,464.5	1,546.8	3,001.0	5,765.5	196.4	—	19,973.8		2,833.6	
„ „ { 1898	10,241.1	—	3,607.4	5,951.4	204.9	20,004.9	—	3,175.4		
Beförderte Wagenachsenkilometer	66,157,507	14,479,348	23,751,774	69,753,364	922,974	**169,599,481	**175,064,967			
per Fahrkilometer { 1899	19.15	25.65	21.68	33.14	12.87	—	—			
„ „ { 1898	18.79	—	22.18	31.85	12.78	***23.23	***24.01			
b) Kosten des Brennmaterials.										
Verbrauch im ganzen Kg.	34,744,826	6,766,238	13,208,614	27,628,999	681,459	83,934,985	83,030,136	*11,919,000	*11,598,049	
Verbrauch per Lokomotivkilometer { 1899	10.0576	11.9884	12.0585	13.1291	9.5052	11.4951	11.3889	10.2337	11.2139	
exkl. Rangierkilometer . . . Kg. { 1898	10.2421	—	12.4826	13.1537	8.5639	—	—	—	—	
Kosten im ganzen Fr.	871,252.14	169,668.40	331,215.74	692,817.57	17,088.09	2,092,119.75	2,082,041.94	*297,086.79	*290,829.63	
„ per Lokomotivkilometer { 1899	25.2202	30.062	30.288	32.922	23.885	—	28.558	25.6326	28.120	
exkl. Rangierkilometer . . . Cts. { 1898	25.5288	—	31.1135	32.7864	21.3461	28.6522	—	—	—	
c) Übrige Unterhaltskosten.										
Verbrauch an Schmiermaterial . . . Kg.	74,077.5	21,781	26,980	53,927	1,442	186,018.5	178,207.5	*28,617	*25,755	
„ per Lokomotivkilometer { 1899	0.021448	0.038592	0.024681	0.025625	0.020113	—	0.024444	0.024691	0.024902	
exkl. Rangierkil. Kg. { 1898	0.023724	—	0.029421	0.026163	0.023583	0.025475	—	—	—	
Kosten des Schmiermaterials . . . Fr.	29,844.18	8,775.07	10,869.63	21,725.97	580.95	76,977.23	71,795.80	*11,842.16	*10,376.10	
„ per Lokomotivkilometer { 1899	0.8639	1.5548	0.9925	1.0324	0.8103	—	0.9847	1.0218	1.0082	
exkl. Rangierkil. Cts. { 1898	0.9818	—	1.2175	1.0828	0.9759	1.0542	—	—	—	
Kosten für Beleuchtung, Reinigungs- material, Verpackung, Wasser- konsum und Streusand . . . Fr.	52,855.10	8,635.29	16,759.25	32,197.48	1,096.91	107,663.66	111,544.03	*17,089.61	*15,824.15	
Kosten für Brenn-, Schmier-, Beleuch- tungs- und Reinigungsmaterial, Verpackung, Wasserkonsum und Streusand Fr.	953,951.42	187,078.76	358,844.62	746,741.02	18,765.95	2,276,760.64	2,265,381.77	*326,018.56	*317,029.88	
„ per Lokomotivkilometer { 1899	27.614	33.147	32.760	35.485	26.175	—	31.073	28.129	30.653	
exkl. Rangierkil. Cts. { 1898	27.985	—	33.805	35.948	23.796	31.181	—	—	—	
„ per Wagenachsenkilometer { 1899	1.441	1.292	1.510	1.070	2.038	—	1.294	—	—	
„ „ Cts. { 1898	1.489	—	1.524	1.109	1.862	1.342	—	—	—	
Unterhalts- und Erneuerungskosten der Lokomotiven und Tender . . Fr.	331,818.76	16,088.75	113,600.28	232,910.62	8,611.29	602,285.79	703,029.70	*116,340.10	*118,810.60	
Kosten per Lokomotivkilometer { 1899	9.6052	2.8506	10.371	11.068	12.011	—	9.6431	10.0878	11.487	
exkl. Rangierkil. Cts. { 1898	7.7254	—	8.9965	8.6137	10.6156	8.2485	—	—	—	
d) Total.										
Für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung, Verpackung, Wasser- konsum und Streusand, sowie für Erneuerungen und Reparaturen Fr.	1,285,770.18	203,167.51	472,444.90	979,651.64	27,377.24	2,879,046.43	2,968,411.47	*442,358.66	*435,840.48	
per Lokomotivkilometer exkl. { 1899	37.21	35.99	43.13	46.55	38.18	—	40.71	38.17	42.14	
Rangierkilometer . . . Cts. { 1898	35.71	—	42.80	43.95	34.41	39.43	—	—	—	
per Wagenachsenkil. . . . Cts. { 1899	1.94	1.40	1.98	1.40	2.96	—	1.69	Für jeden einzelnen Tag:		
„ „ { 1898	1.89	—	1.93	1.38	2.69	1.69	—	Fr. 1,211.94	Fr. 1,194.06	

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

** In diesen Ziffern sind die durch V.-S.-B.-Lokomotiven beförderten Wagenachsenkilometer: 1898 = 954,726; 1899 = 959,388 nicht inbegriffen.

*** Bei Berechnung dieser Verhältniszahlen sind die von N.-O.-B.-Lokomotiven auf der V.-S.-B. (Ziegelbrücke-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				
						im einzelnen			im ganzen	Personen- gewicht	Eigen- gewicht der Wagen	Bruttolast		
	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	im ganzen		im ganzen	per Bahn- kilometer	per Achsenkilometer						
												Tonnen		
1899	45	176	448	669	1604	1,365	7,768	20,022	29,155	22,702,103	292,786,462	315,488,565	389,973	5.355
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

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					
1899	60,644,308	303,876.39	0.501	2.41	58,904,102	4,792	1,157.38	0.0813	0.0019	98,167.51	0.166		
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		

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				
1899	60,644,308	303,876.39	0.501	2.41	58,904,102	4,792	1,157.38	0.0813	0.0019	98,167.51	0.166
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

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			
	vierrädrige	sechsrädrige	vierrädrige	der Wagen	der Achsen						im ganzen	per Bahn- kilomtr.	per Achsenkilometer	
Tonnen								Tonnen						
1899	101	2	3,132	3,235	6,472	37,492	3.3704	5.794	197,973,268	391,700,997	589,674,265	728,893	5.034	
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	

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
1899	83,772,523	421,094.41	0.502	2.26	117,120,248	9,529	2,301.47	0.0813	0.0019	
1898	81,382,083	327,428.47	0.402	1.81	113,892,631	12,373	3,746.75	0.1086	0.0083	

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
1899	83,772,523	421,094.41	0.502	2.26	117,120,248	9,529	2,301.47	0.0813	0.0019
1898	81,382,083	327,428.47	0.402	1.81	113,892,631	12,373	3,746.75	0.1086	0.0033

b) Durchschnittsresultate und Verhältniszahlen.

I. Ausgaben.		1897	1898	1899
Während des ganzen Jahres betriebene Länge		1897: 793 Kilometer im Durchschnitt.		
		1898: 809 " " "		
		1899: 809 " " "		
Gesamt-Betriebsausgaben	per Bahnkilometer . . . Fr.	22,457.10	23,306.58	22,932.72
	„ Zugskilometer . . . „	2.72	2.78	2.73
	„ Nutzkilometer . . . „	2.56	2.61	2.56
	„ Lokomotivkilometer . . „	2.52	2.58	2.54
	„ Wagenachskilometer . Cts.	10.93	11.05	10.53
I. Allgemeine Verwaltung	„ Bahnkilometer . . . Fr.	851.14	863.09	878.35
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn . . .	„ „ . . . „	4,004.74	4,453.57	3,846.32
III. Expeditions- und Zugsdienst . . .	„ „ . . . „	7,381.07	7,599.27	7,451.80
IV. Fahrdienst:				
Im ganzen	„ Bahnkilometer . . . „	7,518.24	7,583.48	7,916.91
	„ Zugskilometer . . . Cts.	90.96	90.50	94.27
	„ Nutzkilometer . . . „	85.65	84.97	88.64
	„ Lokomotivkilometer . „	84.33	84.02	87.85
	„ Wagenachskilometer . „	3.65	3.59	3.63
A. Personal	„ Zugskilometer . . . „	28.77	29.21	29.51
	„ Nutzkilometer . . . „	27.10	27.43	27.75
	„ Lokomotivkilometer . „	26.68	27.12	27.50
	„ Wagenachskilometer . „	1.15	1.16	1.13
B. Materialverbrauch der Lokomotiven u. Wagen	„ Zugskilometer . . . „	38.85	39.91	39.51
	„ Nutzkilometer . . . „	36.58	37.47	37.15
	„ Lokomotivkilometer . „	36.02	37.05	36.82
	„ Wagenachskilometer . „	1.56	1.58	1.53
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials	„ Zugskilometer . . . „	22.74	20.79	24.70
	„ Nutzkilometer . . . „	21.41	19.52	23.22
	„ Lokomotivkilometer . „	21.08	19.30	23.01
	„ Wagenachskilometer . „	0.92	0.83	0.95
D. Sonstige Ausgaben	„ Zugskilometer . . . „	0.60	0.59	0.55
	„ Nutzkilometer . . . „	0.56	0.55	0.52
	„ Lokomotivkilometer . „	0.55	0.55	0.52
	„ Wagenachskilometer . „	0.02	0.02	0.02
V. Verschiedene Ausgaben	„ Bahnkilometer . . . Fr.	2,701.91	2,807.17	2,839.34

Bemerkungen: Durch die Einführung des neuen Rechnungsschema im Jahre 1885 ist eine Vergleichung mit den entsprechenden Ziffern der älteren Jahresberichte unmöglich geworden. Um indessen weiter zurückgreifende Vergleichungen zu ermöglichen, wurden für die Jahre 1878 bis 1884 die Durchschnitts- und Verhältniszahlen nachträglich analog der vorstehenden Tabelle ermittelt; wir weisen diesfalls auf die Tabelle über die chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben (Seite 84 und 85). 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:

		1897	1898	1899
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn. B. b. Erneuerung des Oberbaues	per Bahnkilometer . Fr.	896.06	1,108.06	701.83
	„ Nutzkilometer . Cts.	10.21	12.42	7.85
	„ Lokomotivkilometer . „	10.05	12.28	7.79
	„ Wagenachskilometer . „	0.43	0.53	0.33
IV. Fahrdienst. C. b. Erneuerung des Rollmaterials	„ Bahnkilometer . Fr.	312.45	121.26	227.45
	„ Nutzkilometer . Cts.	3.56	1.38	2.51
	„ Lokomotivkilometer . „	3.51	1.34	2.52
	„ Wagenachskilometer . „	0.15	0.05	0.10
V Verschiedene Ausgaben. A. Pacht- und Mietzinse (Passivzinse)	„ Bahnkilometer . Fr.	1,656.40	1,728.02	1,753.74
	„ Nutzkilometer . Cts.	18.87	19.36	19.61
	„ Lokomotivkilometer . „	18.58	19.15	19.46
	„ Wagenachskilometer . „	0.80	0.82	0.80
C. Sonstige Ausgaben. (Verwendungen aus der Reserve für ausserordentliche Anforderungen an die Jahresrechnung und aus Versicherungsfonds.)	„ Bahnkilometer . Fr.	10.22	2.08	38.95
	„ Nutzkilometer . Cts.	0.12	0.02	0.41
	„ Lokomotivkilometer . „	0.11	0.02	0.43
	„ Wagenachskilometer . „	0.01	0.01	0.02
Im ganzen	„ Bahnkilometer . Fr.	2,875.13	2,959.42	2,721.97
	„ Nutzkilometer . Cts.	32.76	33.16	30.47
	„ Lokomotivkilometer . „	32.25	32.79	30.20
	„ Wagenachskilometer . „	1.39	1.41	1.25

						1897	1898	1899
II. Fahrmaterial.								
Länge des Netzes während des ganzen Jahres		Kilometer				793	809	809
a) Den Bestand des Fahrmaterials betreffend:								
Auf jede Lokomotive kommen		Bahnkilometer				3.6884	3.7281	3.6116
"	"	"	"	Personenwagenachsen		7.0887	7.3732	7.1937
"	"	"	"	Gepäck- und Güterwagenachsen		27.381	28.396	28.250
"	"	"	"	im ganzen	Wagenachsen	34.465	35.769	35.443
"	"	"	"	Sitzplätze		123.595	133.945	130.647
"	"	"	"	Tonnen Tragkraft		154.144	163.751	163.597
Auf jeden Bahnkilometer kommen		Lokomotiven				0.259	0.268	0.279
"	"	"	"	Personenwagenachsen		1.920	1.978	1.991
"	"	"	"	Gepäck- und Güterwagenachsen		7.422	7.617	7.822
"	"	"	"	im ganzen	Wagenachsen	9.344	9.594	9.813
"	"	"	"	Sitzplätze		33.509	35.928	36.175
"	"	"	"	Tonnen Tragkraft		41.792	43.923	45.309
Auf jede Personenwagenachse fallen		Sitzplätze				18.077	18.166	18.161
"	"	Gepäck- und Güterwagenachse fallen			Tonnen Tragkraft	5.629	5.767	5.791
b) Die Leistungen und Unterhaltskosten der Lokomotiven betreffend:								
1. Fahr- und Rangierdienstlokomotiven.								
Auf die vorhandenen Lokomotiven verteilt, hat jede derselben im Fahr- und Rangierdienst zurückgelegt					per Jahr Km.	38,508	38,990	37,164
					" Tag "	105.50	106.82	101.01
Im Durchschnitt hat jede eingeteilte Fahrdienstlokomotive zurückgelegt					" Jahr "	46,204	46,214	44,454
					" Tag "	126.586	126.614	121.79
Im Durchschnitt hat jede Fahrdienstlokomotive im Feuer zurückgelegt					" Jahr "	51,980	52,531	50,279
					" Tag "	142.411	143.920	137.75
Im Durchschnitt hat jede Lokomotive im Rangierdienst zurückgelegt					" Jahr "	36,667	36,219	35,664
					" Tag "	100.457	99.230	97.71
2. Fahrdienstlokomotiven.								
Durchschnittliche Achsenzahl per Zug						22.98	23.28	24.07
Reparaturkosten der Lokomotiven per Lokomotivkilometer					Centimes	8.44	8.25	9.643
" Zugskilometer					"	9.12	8.90	10.363
" Wagenachsenkilometer					"	0.37	0.3551	0.401
Verbrauch an Steinkohlen " Lokomotivkilometer					Kilogr.	10.7719	11.4958	11.3889
" Zugskilometer					"	11.6365	12.4042	12.2387
" Wagenachsenkilometer					"	0.4697	0.4949	0.4742
" " Schmiermaterial " Lokomotivkilometer					"	0.0213	0.0254	0.0244
" Zugskilometer					"	0.0230	0.0275	0.0262
" Wagenachsenkilometer					"	0.0099	0.0011	0.0010
Kosten des Brennmaterials " Lokomotivkilometer					Centimes	27.746	28.654	28.558
" Zugskilometer					"	29.973	30.918	30.689
" Wagenachsenkilometer					"	1.210	1.233	1.189

	1897	1898	1899
Kosten des Schmiermaterials per Lokomotivkilometer Centimes	0.8575	1.0543	0.984
„ Zugskilometer „	0.9263	1.1376	1.058
„ Putzmaterials „ Lokomotivkilometer „	1.283	1.475	1.530
„ Zugskilometer „	1.387	1.591	1.644
„ für Reparaturen, sowie für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial:			
per Bahnkilometer Franken	3,416.78	3,558.77	3,669.24
„ Lokomotivkilometer Centimes	38.83	39.43	40.71
„ Zugskilometer „	41.40	42.55	43.75
„ Wagenachsenkilometer „	1.67	1.69	1.69
c) Die Leistungen und Unterhaltskosten der Wagen betreffend:			
Von den Nordostbahnwagen hat jede Achse durchlaufen Kilometer	17,146	17,578	17,857
und zwar jede Personenwagenachse „	35,336	35,819	37,635
„ Gepäck- und Güterwagenachse „	12,683	12,938	12,936
Täglich ist die ganze Bahn durchlaufen worden von:			
Personenwagenachsen „	183.08	191.87	199.48
Gepäck-, Güter- und Bahnpostwagenachsen „	379.87	385.69	396.63
Gesamtwagenachsen „	562.95	577.57	596.11
Von den auf der Nordostbahn durchlaufenen Wagenachsenkilometern fallen:			
auf Nordostbahnwagen Procente	45.93	47.17	47.50
„ fremde Wagen „	54.07	52.83	52.49
Kosten des Schmiermaterials per Wagenachsenkilometer Centimes	0.0081	0.0033	0.0019
Reparaturkosten per Bahnkilometer Franken	761.14	768.87	896.13
„ Wagenachse Ende Jahr „	80.89	78.83	89.64
„ Wagenachsenkilometer Centimes	0.472	0.448	0.502
d) Ausnützung der Wagen:			
In den Personenwagen waren während des Jahres von sämtlichen Sitzplätzen			
durchschnittlich besetzt Procente	28.69	28.47	28.26
Ausnützung der Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen Procente	35.09	35.14	34.66

3. Chronologische Vergleichung der Betriebs-Ausgaben.

3. Chronologische Vergleichung

Betriebs- jahr	Durchschnittlich betriebene Bahn- länge	Ausgabe per										
		Allgemeine Verwaltung			Unterhalt und Aufsicht der Bahn					Expeditions- und Zugdienst		
		Personal	Sonstige Aus- gaben	Total	Personal	Unterhalt der Bahn	Oberbau- erneuer- ung	Sonstige Ausgaben	Total	Personal	Sonstige Ausgaben	Total
	Kilometer	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1878	536	812	162	974	1,467	869	586	86	3,008	5,302	487	5,789
1879	549	727	121	848	1,339	1,059	280 ¹⁾	59	2,737	4,753	464	5,217
1880	607	615	122	737	1,172	1,039	481 ¹⁾	49	2,741	4,173	409	4,582
1881	688	556	90	646	1,118	1,026	168 ¹⁾	46	2,358	3,762	352	4,114
1882	689	540	91	631	1,126	1,145	360 ¹⁾	58	2,689	3,910	401	4,311
1883	689	552	106	658	1,165	1,262	309 ¹⁾	55	2,791	4,014	411	4,425
1884	689	556	93	649	1,163	800	928	68	2,959	3,785	403	4,188
1885	689	560	103	663	1,150	749	948	60	2,907	3,830	429	4,259
1886	689	557	98	655	1,159	807	911	57	2,934	3,932	454	4,386
1887	689	565	94	659	1,158	824	945	61	2,988	3,999	487	4,486
1888	689	575	112	687	1,159	938	802	60	2,959	4,190	461	4,651
1889	689	552	105	657	1,166	1,001	955	63	3,185	4,319	491	4,810
1890	689	597	108	705	1,254	1,075	968	73	3,370	4,647	550	5,197
1891	692	605	107	712	1,420	1,103	1,116	86	3,725	5,150	598	5,748
1892	702	595	101	696	1,434	1,202	1,194	90	3,920	5,302	595	5,897
1893	717	618	115	733	1,423	1,327	1,155	89	3,994	5,376	630	6,006
1894	746	620	124	744	1,456	1,115	929	98	3,598	5,655	633	6,288
1895	770	651	117	768	1,502	1,263	1,007	110	3,882	5,807	725	6,532
1896	771	680	129	809	1,606	1,333	1,009	114	4,062	6,187	737	6,924
1897	793	722	129	851	1,663	1,328	896	118	4,005	6,561	820	7,381
1898	809	732	131	863	1,726	1,502	1,108	118	4,454	6,724	875	7,599
1899	809	763	115	878	1,721	1,317	702	106	3,846	6,623	829	7,452

Bemerkungen:

¹⁾ 1879—1888 Einzelauswechslung von Oberbaumaterialien in der Rubrik „Unterhalt der Bahn“ inbegriffen.

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

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

Die vorstehende Tabelle ist auf Grund des seit Januar 1885 neu eingeführten, in der Verordnung des Bundesrates vom 25. Nov. 1894 vorgeschriebenen Schemas für die Betriebsrechnungen aufgestellt, beziehungsweise umgearbeitet worden.

der Betriebs-Ausgaben.

Bahnkilometer										Ausgaben- Betreffnis per		
Fahrdienst						Verschiedene Ausgaben				Im ganzen	Loko- motiv- 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		Loko- motiv- kilometer	Wagen- achs- kilometer
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	9,96
1,157	1,220	1,214	470	19	4,080	1,505 3)	247	77	1,829	13,738	2,64	10,49
1,189	1,309	1,214	737	19	4,468	1,592 3)	230	63	1,885	14,328	2,59	10,41
1,238	1,370	1,200	593	22	4,423	1,033	238	75	1,346	13,902	2,48	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	2,39	10,28
1,944	2,707	1,299	280	46	6,276	1,503	994	409	2,906	20,364	2,46	10,82
2,118	2,940	1,455	223	48	6,784	1,783	1,112	152	3,047	21,626	2,52	10,71
2,379	3,211	1,567	312	49	7,518	1,657	1,035	10	2,702	22,457	2,52	10,93
2,448	3,344	1,621	121	49	7,583	1,728	1,077	2	2,807	23,306	2,58	11,05
2,479	3,318	1,846	227	47	7,917	1,754	1,047	39	2,840	22,933	2,54	10,53

D. Finanzergebnis.

Vergleichende Übersicht der Resultate des Berichtsjahres mit dem Vorjahre.

	1898		1899		Mehr resp. weniger gegen 1898		
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Ertrag des Personen-, Gepäck-, Tier- und Gütertransportes	26,213,178	89	26,889,434	75	+	676,255	86
Verschiedene Einnahmen	1,273,096	71	1,307,139	29	+	34,042	58
	27,486,275	60	28,196,574	04	+	710,298	44
Betriebsausgaben	16,553,243	47	16,238,261	44	÷	314,982	03
Überschuss der Betriebseinnahmen für eigene Rechnung	10,933,032	13	11,958,312	60	+	1,025,280	47
oder:	1898	1899					
In Prozenten der Bruttoeinnahmen	39,78 %	42,41 %					
Per Bahnkilometer (Gesamtlänge ⁷²⁵ / ₇₉₅ Kil.)	Fr. 15,080. 05	Fr. 16,494.22					
„ Zugkilometer	1.84	2.01					
„ Nutzkilometer	1.72	1.88					
Ertrag verfügbarer Kapitalien	93,494	53	250,547	39	+	197,052	86
Hiezu:							
Zinse für die zum Bau neuer Linien etc. verwendeten Kapitalien	—	—	28,732	55	+	28,732	55
Ertrag von Nebengeschäften	17,371	57	37,369	04	+	19,997	47
Zuschüsse aus den Spezialfonds	1,180,481	96	984,017	95	÷	196,464	01
Zuwendungen aus der Reserve für Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung	230,364	78	137,446	38	÷	92,918	40
Betriebs-Subventionen.	39,375	—	39,375	—	—	—	—
Aus sonstigen Quellen	98,878	41	244,229	76	+	145,351	35
	12,592,998	38	13,720,030	67	+	1,127,032	29
Davon kommen in Abzug:							
Konto-Korrentzinse und Provisionen	30,423	43	14,800	76	÷	15,622	67
Hiezu:							
Emissionskosten des 4 1/2 % Anleihe von 15 Mill. Fr. vom 1. Juni 1898	11,527	38	95,935	20	+	84,407	82
10 Mill. Fr. vom 19. Mai 1899	44,694	97	114,457	95	+	69,762	98
Abschreibungen	2,036,062	26	1,150,000	—	÷	886,062	26
Einlage in die Spezialfonds	—	—	1,361,832	81	+	1,361,832	81
Zuwendungen an die Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung	297,037	35	99,257	26	÷	197,780	09
Verwendungen zu verschiedenen Zwecken	2,419,745	39	2,836,283	98	+	416,538	59
Reinertrag des eigenen Netzes	10,173,252	99	10,883,746	69	+	710,493	70
Hiezu kommt ferner:							
Anteil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien	1,143,537	71	1,199,566	88	+	56,029	17
	11,316,790	70	12,083,313	57	+	766,522	87
und mit Einrechnung des Aktivsaldo vom Vorjahr	13,951	68	145,711	28	+	131,759	60
Total	11,330,742	38	12,229,024	85	+	898,282	47
Hievon sind erforderlich:							
Für Verzinsung der Anleihen:							
a) Hypothekendarlehen auf das alte Netz von Fr. 156,350,000. —	5,950,625	—	5,950,625	—	—	—	—
b) Anleihen ohne Hypothek von 25,000,000 Fr.	315,198	20	829,891	64	+	514,693	44
c) Hypothekendarlehen auf die Ostsektion der ehem. Nationalbahn von Fr. 3,000,000	120,000	—	120,000	—	—	—	—
d) Subventionsdarlehen von Fr. ^{12,932,000} / _{10,282,000}	326,510	40	301,477	68	÷	25,032	72
	6,712,333	60	7,201,994	32	+	489,660	72
Überschuss über die Verzinsung der Anleihen	4,618,408	78	5,027,030	53	+	408,621	75
Verwendet für Amortisationen	700,000	—	730,000	—	+	30,000	—
„ „ ausserordentl. Zuschuss an die Pensions- und Hilfskasse zur Amortisation des Defizits	170,115	—	176,494	30	+	6,379	30
	870,115	—	906,494	30	+	36,379	30
Zur Verfügung der Aktionäre	3,748,293	78	4,120,536	23	+	372,242	45

Über die in vorstehender Tabelle ausgewiesenen Differenzen zwischen dem Finanzergebnis des Berichts- und Vorjahres, — soweit solche nicht bereits an anderer Stelle behandelt worden sind —, bemerken wir:

Das Mehrerträgnis der „Verschiedenen Einnahmen“ beträgt Fr. 34,042.58 Cts. und resultiert in der Hauptsache aus Fr. 47,196.05 Cts. Mehreinnahmen an „Pacht- und Mietzinsen“, wovon Fr. 7,648.78 Cts. auf Bahnhöfe und Bahnstrecken, infolge weiterer Kapitalaufwendungen und daraus resultierender gesteigerter Baukapitalzinseinnahme für den erweiterten Bahnhof Zürich und die Beteiligung beim Bahnhof Luzern, Fr. 16,416.03 Cts. auf sonstige Objekte, wie Gebäude, Restaurationen, Landabschnitte etc., vornehmlich wegen Vermietung der Verkaufslokale in den bisherigen Einnahmereien in der Vorhalle des Bahnhofes Zürich per 1. September 1898 und endlich Fr. 23,131.24 Cts. auf die bereits an anderer Stelle erwähnte Mehreinnahme für Miete von Rollmaterial entfallen. Dagegen sind die „Erträge der Hülfsgeschäfte“ um Fr. 16,134.26 Cts. hinter dem Vorjahre zurückgeblieben, woran die Materialrechnung des Bahnoberingenieurs allein mit Fr. 11,300. — beteiligt ist. Die „sonstigen Einnahmen“ ergeben eine Vermehrung um wenige Fr. 2,980.79 Cts.

Zufolge der durch die Emission des neuen 4⁰/₀ Anleihe von 10 Millionen Franken vom 19. Mai 1899 zur Verfügung gestandenen vermehrten Gelder hat der „Ertrag verfügbarer Kapitalien“ nach Abzug der Konto-Korrentzinse und der Wertabschreibung auf den eigenen Wertpapieren eine Steigerung erfahren um Fr. 212,675.53 Cts.

Die in Einnahmen gebrachten „Zinse für zum Bau neuer Linien etc. verwendete Kapitalien“ betreffen die Bauzinse für die Anlagekosten der II. Spur Zürich-Thalwil bis zur Betriebsübergabe der letztern.

Der „Ertrag von Nebengeschäften“ umfasst die Ergebnisse des Dampfbootbetriebes auf dem Boden- und Zürichsee, welche in Abschnitt E des Berichtes (pag. 94) einlässlich erörtert sind.

Die „Zuschüsse aus den Spezialfonds“ dienen zur Ausgleichung der unter nachbezeichneten Verrechnungsrubriken eingestellten Ausgaben:

1. Verwendungen aus Erneuerungsfonds.

Betriebsrechnung II B b: Erneuerung des Oberbaues	Fr. 567,782.94 Cts.	
idem IV C b: Erneuerung des Rollmaterials	„ 184,009. — „	
Gewinn- und Verlustrechnung (Einnahmen):		
3 a: Anteil an der Oberbauerneuerung auf der Bötzberrgbahn	„ 17,740.36 „	
3 b: Anteil an derjenigen auf der Aargauischen Südbahn	„ 28,394.04 „	
6: Hauptreparatur des Trajektkahns B, Bodensee	„ 20,879.28 „	Fr. 818,805.62 Cts.

2. Verwendungen aus dem Versicherungsfonds.

Betriebsrechnung, Einn. III 2: Entschädigungen für Unfälle bei den Hülfseschäften	Fr. 39,530.14 Cts.	
idem Ausg., IV C. a: Schädigungen des Rollmaterials	„ 17,189.87 „	
idem V C. 3: Entschädigungen für Unfälle im Bahnbetrieb	„ 181,570.61 „	
Gewinn- und Verlustrechnung, Einn. 6 und bezw. 3 Ausgaben:		
Entschädigungen für Unfälle und Schädigungen an Transportmaterial bei den Nebengeschäften	„ 1,921.71 „	
Übertrag	Fr. 240,212.33 Cts.	Fr. 818,805.62 Cts.

	Übertrag	Fr. 240,212.33 Cts.	Fr. 818,805.62 Cts.
ab: Quote der Betriebsrechnung nach § 4 des Regulativs über den			
Versicherungsfonds		„ 75,000. — „	„ 165,212.33 „
	Zusammen		Fr. 984,017.95 Cts.

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

Betriebsrechnung V C 3: Anteile der Nordostbahn an den Haftpflichtentschädigungen aus den Unfällen bei Mönchenstein und Aarau Fr. 31,511.18 Cts.

Gewinn- und Verlustrechnung (Ausgaben):

Ziffer 1: Emissionskosten des 4 ⁰ / ₀ Anleihe von 10 Millionen Franken		
d. d. 19. Mai 1899	„	95,935.20 „
„ 6: Verwendung zu verschiedenen Zwecken	„	10,000. — „
	Zusammen	Fr. 137,446.38 Cts.

Von den zu Lasten der Gewinn- und Verlustrechnung verbuchten Abschreibungen entfallen

Fr. 15,553.19 Cts. auf das Jahr 1898;
„ 98,904.76 „ auf das laufende Jahr

Zusammen Fr. 114,457.95 Cts.

Dieselben umfassen mit Fr. 27,414.72 Cts. die nach Abzug des Erlöses für gewonnenes Material sich ergebenden Verluste auf den in Beilage 5 zu den Jahresrechnungen näher bezeichneten untergegangenen Anlagen mit Ausschluss der Brückenkonstruktionen, deren Abschreibung zu Lasten des Konto „Zu amortisierende Verwendungen“ erfolgte, sowie mit Fr. 71,490.04 Cts. die von der Baurechnung abzusetzenden Kosten für Änderungen an bestehenden Anlagen anlässlich Erstellung der II. Spur Zürich-Thalwil. Die letzteren Ausgaben betreffen hauptsächlich die Versetzung des im alten verlassenen Bahnhof Zug abgebrochenen Stationsgebäudes auf die Station Wollishofen, die Verschiebung des bisherigen Stationsgebäudes letztgenannter Station behufs Verwendung als Güterschuppen, die Versetzung des Passagierabtrittes ebendasselbst und endlich die Verlegung von Geleisen, Bahnabschlüssen, Telegraphen- und Signaleinrichtungen auf den sämtlichen Stationen der in Frage kommenden doppelspurigen Strecke.

An dem um Fr. 56,029.17 Cts. gestiegenen Anteil am „Ertrag gemeinschaftlicher Linien“ partizipieren alle vier Gemeinschaftsbahnen und zwar die Bötzbahn, einschliesslich die Linie Koblenz-Stein, mit Fr. 32,883.16 Cts., die Aargauische Südbahn mit Fr. 21,556.62 Cts. und endlich die Linie Wohlen-Bremgarten durch Rückgang des letztjährigen Defizit-Anteils von Fr. 12,112.56 Cts. auf Fr. 10,523.17 Cts. mit Fr. 1,589.39 Cts. Von dem Mehranteil für die Bötzbahn, einschl. Linie Koblenz-Stein, entfallen nach den den Rechnungen über diese Linie beigegebenen Sektionsrechnungen Fr. 24,191.13 Cts. auf die Bötzbahn und Fr. 8,692.03 Cts. auf die Linie Koblenz-Stein.

Die Rendite der Beteiligungskapitalien beträgt für die Bötzbahn 6.77⁰/₀, für die Linie Koblenz-Stein 1.51⁰/₀, zusammen im Durchschnitt 5.95⁰/₀, gegen 5.73⁰/₀ im Vorjahr; für die Aargauische Südbahn 5.60⁰/₀ gegen 5.24⁰/₀ im Jahr 1898. Im Durchschnitt verzinste sich die Gesamtbeteiligung von Fr. 21,190,000. — an allen vier Gemeinschaftsbahnen zu 5.66⁰/₀ gegen 5.40⁰/₀ im Vorjahre.

Die Mehrausgabe von Fr. 489,660.72 Cts. für die Verzinsung der Anleihen setzt sich wie folgt zusammen:

1. 4 ⁰ / ₀ Mehrzins auf dem Anleihen von 15 Millionen Franken d. d. 1. Juni 1898 für 12, statt 8 Monate im Vorjahre = Fr. 200,000. — zuzüglich die pro 1898 gekürzten Marchzinse von Fr. 84,801.80 Cts. für Einzahlungen nach 1. Mai 1898	Fr. 284,801.80 Cts.
2. 4 ⁰ / ₀ Zins vom 1. Mai bis 31. Dezember 1899 auf dem 10 Millionen Anleihen d. d. 19. Mai 1899	Fr. 266,666.67 Cts.
abzüglich: Marchzinse auf Einzahlungen nach dem 1. Mai 1899	„ 36,775.03 „
	„ 229,891.64 „
3. Erhöhung des Zinsfusses für einen Teil der Subventions-Darleihen:	
a) Rechtsufrige Zürichseebahn, 1 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ Zins auf Fr. 330,000. — für 12, statt 10 ¹ / ₂ Monate im Vorjahre	Fr. 206.25 Cts.
Desgleichen auf Fr. 4,060,000. — für 10 ¹ / ₂ Monate, d. h. vom 15. Februar bis 31. Dezember 1899	„ 17,762.50 „
b) Linie Thalwil-Zug, 1 ¹ / ₄ ⁰ / ₀ Zins auf Fr. 1,663,000. — für 11 Monate, d. h. vom 1. Febr. bis 31. Dez. 1899	„ 3,811.03 „
	„ 21,779.78 „
	Fr. 536,473.22 Cts.

Dagegen gehen ab folgende Zinsverminderungen, infolge Rückzahlung der Kapitalbeteiligung des Kantons Glarus für die Linie Glarus Linthal:

2 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ Zins für 2 Monate auf 1,000,000 Fr. Rückzahlung per 1. März 1898	Fr. 4,166.65 Cts.
2 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ „ „ 10 „ „ 1,000,000 „ „ „ 1. März 1899	„ 20,833.35 „
4 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ „ „ 7 „ „ 450,000 „ „ „ 31. Mai 1899	„ 11,812.50 „
2 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ „ „ 4 „ „ 1,200,000 „ „ „ 1. Sept. 1899	„ 10,000. — „
3,650,000 Fr.	Summe wie oben
	Fr. 489,660.72 Cts.

E. Verschiedenes.

1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.

Verkehr und Einnahmen.

	Transportquantitäten				Einnahmen					
	1898		1899		1898			1899		
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente
I. Personentransport.										
Einfache Fahrt I. Platz	11,027	8.15	11,939	8.41	23,193.	26	16.06	25,430.	10	16.29
" " II. "	23,676	17.51	23,531	16.57	30,429.	80	21.07	30,763.	12	19.70
Hin- und Rückfahrt I. "	8,328	6.16	9,140	6.43	8,478.	23	5.87	9,861.	09	6.32
" " II. "	28,198	20.85	30,888	21.74	19,109.	92	13.24	21,463.	14	13.74
Abonnementsbillette I. "	10,893	8.06	10,984	7.73	8,339.	33	5.78	8,907.	93	5.70
" II. "	6,110	4.52	6,266	4.41	3,080.	04	2.13	3,657.	64	2.34
Lustfahrtbillette I. "	15,801	11.68	16,242	11.43	29,188.	35	20.21	30,964.	62	19.83
" II. "	31,190	23.07	33,067	23.28	22,587.	97	15.64	25,107.	47	16.08
Total	135,223	100	142,057	100	144,406.	90	100	156,155.	11	100
Rekapitulation nach Plätzen:										
I. Platz	46,049	34.05	48,305	34.00	69,199.	17	47.92	75,163.	74	48.13
II. "	89,174	65.95	93,752	66.00	75,207.	73	52.08	80,991.	37	51.87
Total	135,223	100	142,057	100	144,406.	90	100	156,155.	11	100
II. Gepäcktransport	Tonnen		Tonnen							
	338		389		6,236.	79		6,902.	32	
III. Viehtransport.	Stück		Stück							
Klasse a, Pferde	230	5.35	149	5.12						
" b, schweres Vieh	677	15.75	523	17.95						
" c, leichtes "	771	17.98	416	14.28						
" d, Schweine	2	0.05	—	—	4,532.	56		2,969.	41	
" e, Kälber, Schafe und Ziegen	1,807	42.03	1,134	38.93						
Hunde	812	18.89	691	23.72						
Total	4,299	100	2,913	100	4,532.	56		2,969.	41	
IV. Gütertransport.	Tonnen		Tonnen							
Eilgut	1,590	1.09	1,602	1.08						
Stückgut	11,335	7.80	11,755	7.55						
Massengut A	7,029	4.84	7,303	4.69						
" B	32,703	22.51	36,058	23.15	386,092.	67		416,239.	00	
Spezialtarif I	33,054	22.75	43,067	27.65						
" II	14,960	10.29	11,040	7.09						
" III	44,636	30.72	44,928	28.84						
Total	145,307	100	155,753	100	386,092.	67		416,239.	00	
V. Verschiedenes					68.	78		78.	20	
Gesamttotal					541,337.	70		582,344.	04	
Rekapitulation:										
Personentransport					144,406.	90	26.68	156,155.	11	26.81
Gepäcktransport					6,236.	79	1.15	6,902.	32	1.19
Viehtransport					4,532.	56	0.84	2,969.	41	0.51
Gütertransport					386,092.	67	71.82	416,239.	00	71.48
Verschiedenes					68.	78	0.01	78.	20	0.01
Total					541,337.	70	100	582,344.	04	100

Zusammenzug des Verkehres und der Einnahmen der Bodensee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Ver- schiedenes		Total- einnahme	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1899	142,057	156,155	11	389	6,902	32	2,913	2,969	41	155,753	416,239	00	78	20	582,344	04
1898	135,223	144,406	90	338	6,236	79	4,299	4,532	56	145,307	386,092	67	68	78	541,337	70
mehr als 1898	6,834	11,748	21	51	665	53	—	—	—	10,446	30,146	33	9	42	41,006	34
weniger „ „	—	—	—	—	—	—	1,386	1,563	15	—	—	—	—	—	—	—

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
1899	Fr. 1. 10 Cts.	Fr. 17. 74 Cts.	Fr. 1. 02 Cts.	Fr. 2. 67 Cts.
1898	„ 1. 07 „	„ 18. 45 „	„ 1. 05 „	„ 2. 66 „

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

1898				1899			Gegenüber 1898			
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Mehrausgabe		Minderausgabe	
10,000	—	2.25	1. Centralverwaltung und technische Leitung .	10,000	—	2.14	—	—	—	—
15,384	15	3.47	2. Besoldungen des Verwaltungspersonals .	14,995	20	3.20	—	—	388	95
151,661	48	34.19	3. Besoldungen und Ersparnisprämien des Schiffspersonals .	150,731	69	32.20	—	—	929	79
2,737	37	0.62	4. Bekleidung desselben .	2,544	75	0.54	—	—	192	62
3,102	88	0.70	5. Mietzinse, Bureaubedürfnisse etc., Beleuchtung und Beheizung der Bureaux .	3,349	52	0.72	246	64	—	—
60,508	80	13.64	6/7. Ein- und Ausschiffen der Güter .	65,932	30	14.09	5,423	50	—	—
98,877	04	22.29	8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe .	112,126	34	23.95	13,249	30	—	—
73,713	17	16.62	9. Unterhalt der Schiffe samt Ausrüstung .	77,857	48	16.63	4,144	31	—	—
11,110	40	2.50	10. Assekuranzprämien .	11,490	38	2.45	379	98	—	—
16,505	09	3.72	11. Verschiedenes .	19,088	20	4.08	2,583	11	—	—
443,600	38	100	Total	468,115	86	100	24,515	48	—	—

Nach vorstehender Übersicht sind im Berichtsjahr Fr. 24,515.48 Cts. Mehrausgaben gegenüber dem Vorjahr entstanden, welche wesentlich durch vermehrten Güter- und Trajektverkehr (Kap. 6/7), grössere Fahrleistungen und durchschnittlich grösseren Materialverbrauch der Schiffe (Kap. 8), vermehrten Schiffsunterhalt (Kap. 9), vermehrte Steuern und Konzessionsgebühren und vermehrten Aufwand für Unterhalt der Werfte (Kap. 11) begründet werden.

Finanzergebnis des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

	1 8 9 8					1 8 9 9				
	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	541,337	70	4	54	—	582,344	04	4	69	—
Ausgaben	443,600	38	3	72	81.95	468,115	86	3	77	80.38
Vorschlag	97,737	32	—	82	18.05	114,228	18	—	92	19.62

Betriebsmaterial.

Im Bestande des Betriebsmaterials auf dem Bodensee ist im Berichtsjahr keine Änderung eingetreten. Derselbe war somit am 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.

						1898	1899
a. Leistungen der Schiffe:							
Dampfboote und Trajektfähre (letztere zur Hälfte).							
Dieselben haben zurückgelegt				Kilometer		119,074	124,091
und zwar in				Zeitstunden		6,801	7,184
somit per Zeitstunde durchschnittlich				Kilometer		17.51	17.27
Schleppboote. Solche durchliefen				"		98,818	108,035
b. Verbrauch an Brennmaterial: Holz						Ster	11.000
Steinkohlen				Tonnen		3,481.450	3,757.250
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Ster Holz = 400 Kilogr. Kohlen)						"	3,485.850
Durchschnittsverbrauch per Kilometer				Kilogramm		29.275	30.309
" Zeitstunde				"		512.550	523.531
Kosten für Brennmaterial im ganzen				Franken		93,080.45	105,330.21
per Kilometer				Centimes		78.17	84.88
" Zeitstunde				Franken		13.69	14.66
c. Verbrauch an Schmiermaterial: Öl und Talg im ganzen						Tonnen	9.314
per Kilometer				Kilogramm		0.078	0.088
" Zeitstunde				"		1.370	1.436
Kosten für Schmiermaterial im ganzen				Franken		3,538.76	4,341.90
per Kilometer				Centimes		2.97	3.50
" Zeitstunde				"		52.03	60.44
d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten: im ganzen						Franken	73,713.17
per Kilometer				Centimes		61.91	62.74

2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.

Verkehr und Einnahmen.

	Transportquantitäten				Einnahmen					
	1898		1899		1898			1899		
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente
I. Personentransport.										
Einfache Fahrt . . . I. Platz	6,448	2.66	5,885	2.29	4,966.	56	5.26	4,259.	30	4.81
" " . . . II. "	22,962	9.47	23,856	9.29	9,834.	85	10.42	8,870.	45	10.02
Hin- und Rückfahrt . . I. "	27,083	11.18	28,952	11.28	20,525.	83	21.75	20,023.	75	22.61
" " . . . II. "	129,645	53.50	147,902	57.62	39,747.	54	42.13	37,481.	61	42.38
Strecken-Abonnements . I. "	2,871	1.18	1,302	0.51	793.	15	0.84	294.	85	0.33
" " . . . II. "	28,062	11.58	21,877	8.52	4,369.	38	4.63	3,228.	55	3.65
General-Abonnements . I. "	1,117	0.46	1,574	0.61	2,104.	50	2.23	2,112.	91	2.39
" " . . . II. "	1,322	0.55	1,588	0.62	1,762.	86	1.87	1,517.	56	1.71
Gesellschafts-, Lust- u. Rundfahrtbillette . I. "	12,682	5.25	11,336	4.42	6,837.	05	7.25	6,464.	86	7.30
" " . . . II. "	10,156	4.19	12,411	4.84	3,415.	70	3.62	4,297.	79	4.85
Total .	242,348	100	256,683	100	94,357.	42	100	88,551.	63	100
Rekapitulation nach Plätzen:										
I. Platz	50,201	20.71	49,049	19.11	35,227.	09	37.38	33,155.	67	37.44
II. "	192,147	79.29	207,634	80.89	59,130.	33	62.67	55,395.	96	62.56
Total .	242,348	100	256,683	100	94,357.	42	100	88,551.	63	100
II. Gepäcktransport	Tonnen		Tonnen							
	588	.	611	.	2,673.	05	.	2,794.	70	.
III. Viehtransport.	Stück		Stück							
Klasse I	26	2.58	22	2.86	823.	00	.	733.	15	.
" II	436	42.45	381	40.92						
" III	542	52.78	508	54.57						
" IV	23	2.24	20	2.15						
Total .	1,027	100	931	100	823.	00	.	733.	15	.
IV. Verschiedenes	.	.	.	.	800.	00	.	500.	00	.
Gesamttotal .	.	.	.	.	98,653.	47	.	92,579.	48	.
Rekapitulation:										
Personentransport	.	.	.	.	94,357.	42	95.65	88,551.	63	95.65
Gepäcktransport	.	.	.	.	2,673.	05	2.71	2,794.	70	3.02
Viehtransport	.	.	.	.	823.	00	0.83	733.	15	0.79
Verschiedenes	.	.	.	.	800.	00	0.81	500.	00	0.54
Total .	.	.	.	.	98,653.	47	100	92,579.	48	100

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.
1899	256,683	88,551	63	611	2,794	70	931	733	15	500	00	92,579	48
1898	242,348	94,357	42	588	2,673	05	1,027	823	00	800	00	98,653	47
mehr als 1898	14,335	—	—	23	121	65	—	—	—	—	—	—	—
weniger " "	—	5,805	79	—	—	—	96	89	85	300	—	6,073	99

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
1899	Fr. 0. 34 Cts.	Fr. 4. 57 Cts.	Fr. 0. 79 Cts.	Fr. — Cts.
1898	„ 0. 39 „	„ 4. 55 „	„ 0. 80 „	„ — „

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

1898				1899			Gegenüber 1898			
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Mehrausgabe		Minderausgabe	
							Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
5,000	—	3.12	1. Centralverwaltung und technische Leitung	5,000	—	3.36	—	—	—	—
2,551	—	1.59	2. Besoldung des Verwaltungspersonals	2,626	—	1.77	75	—	—	—
75,263	09	47.01	3. Besoldungen und Löhne des Schiffspersonals	75,050	22	50.52	—	—	212	87
1,388	25	0.87	4. Bekleidung desselben	1,069	45	0.72	—	—	318	80
5,414	16	3.33	5. Mietzinse u. Bureaubedürfnisse etc., Beleuchtung und Beheizung der Bureaux	5,098	05	3.43	—	—	316	11
28,217	41	17.62	6. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	30,782	77	20.72	2,565	36	—	—
31,140	94	19.45	7. Unterhalt der Schiffe samt Ausrüstung	19,502	55	13.13	—	—	11,638	39
3,842	84	2.40	8. Assekuranzprämien, Steuern und Konzessionsgebühren	3,417	36	2.30	—	—	425	48
7,293	70	4.56	9. Verschiedenes	6,012	94	4.05	—	—	1,280	76
160,111	39	100	Total	148,559	34	100	—	—	11,552	05

Die durch vorstehende Übersicht ausgewiesene Minderausgabe von Fr. 11,552. — setzt sich zusammen aus zwei Mehrausgabeposten von Fr. 2640. — und sechs Minderausgabeposten von total Fr. 14,192. — Die Hauptpost der Mehrausgaben (Kap. 6) wird begründet mit durchschnittlich grösserm Materialverbrauch der Schiffe und die Hauptpost der Minderausgaben (Kap. 7) mit geringerem Aufwand für Unterhalt der Dampfboote „Helvetia“, „St. Gotthard“ und „Lukmanier“.

Finanzergebnis des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

	1898					1899				
	Total		per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen	Total		per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Einnahmen	98,653	47	1	04	—	92,579	48	0	99	—
Ausgaben	160,111	39	1	69	162.29	148,559	34	1	59	160.47
Rückschlag	— 61,457	92	— 0	65	— 62.29	— 55,979	86	— 0	60	— 60.47

Betriebsmaterial.

Im Bestand des Betriebsmaterials für den Zürichsee ist eine Änderung nur durch den Abgang von zwei hölzernen Kohlenschiffen eingetreten. Derselbe war sonach zu Ende des Berichtsjahres folgender: 1 Salondampfer, 3 andere Raddampfer, 2 Schraubendampfboote, und 2 eiserne Kohlenschiffe.

Mit Bezug auf die Frage der Fortsetzung des Betriebes und das Verhältnis zu den Konkurrenzunternehmungen verweisen wir auf Abschnitt I, S. 36.

3. Werkstättebetrieb.

Die Abteilung für Wagenreparatur ist einerseits durch die Einrichtung einer kleinen Schnellreparaturwerkstätte mit zugehörigen Geleisen im Rangierbahnhof Zürich ebenfalls entlastet und anderseits mittelst baulichen Ergänzungen sowie dadurch erweitert worden, dass ihr nach Bezug des neuen Rohmaterialbahnhofes Zürich in dem noch für Betriebszwecke reservierten Teile des alten Rohmaterialbahnhofes Geleise zugeteilt wurden zur weiteren Aufstellung von schadhaften Wagen und Vornahme von Reparaturen, die im Freien besorgt werden können.

Mit diesen Massnahmen und nach Vollendung der zur Zeit noch im Gange befindlichen Ergänzungseinrichtungen werden wir, wie es bereits bei der Lokomotivreparaturabteilung der Fall ist, auch die Wagen-Reparaturwerkstätte auf die gewünschte Höhe gebracht haben, welche die Gewähr bietet, dass die für den Wagenpark unseres ganzen Bahnnetzes nach bestehenden Vorschriften in Frage kommenden Wagenrevisionen prompt und unter Vermeidung von Rückständen durchgeführt werden können.

Die Rechnung der Werkstätte zeigt folgendes Ergebnis:

Einnahmen.

Arbeiten und Materialabgaben zu Lasten	
des Eisenbahnbetriebes	Fr. 1,461,213. 27 Cts.
des Dampfbootbetriebes:	
a) auf dem Bodensee	Fr. 92,756. 14 Cts.
b) auf dem Zürichsee	„ 23,381. 34 „
	„ 116,137. 48 „
des Bau-Contos	„ 35,217. 17 „
des Erneuerungsfonds	„ 53,165. 04 „
von andern Rechnungsstellern der Nordostbahn	„ 5,974. 75 „
von fremden Verwaltungen	„ 172,790. 50 „
Total der Einnahmen	Fr. 1,844,498. 21 Cts.

Ausgaben.

Besoldungen, Unterhalt der technischen Einrichtungen, Beleuchtung, Heizung, Assekuranz etc.	Fr. 286,570. 67 Cts.
Arbeiten auf Eisenbahnbetriebs-Conto	„ 1,093,038. 41 „
Arbeiten auf Dampfbootbetrieb:	
a) auf dem Bodensee	Fr. 70,530. 73 Cts.
b) auf dem Zürichsee	„ 18,210. 07 „
	„ 88,740. 80 „
Arbeiten auf Bau-Conto	„ 35,266. 72 „
Arbeiten für andere Rechnungssteller der Nordostbahn	„ 40,093. 70 „
Anschaffung von Reservestücken und für unvollendete Arbeiten	„ 299,383. 05 „
Total der Ausgaben	„ 1,843,093. 35 „
Einnahmen-Überschuss	Fr. 1,404. 86 Cts.

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

In dem Einnahmen-Posten des Eisenbahn-Betriebes von Fr. 1,461,213. 27 Cts. figurirt der Unterhalt des Rollmaterials mit Fr. 1,455,820. 42 Cts. und zwar:

Die Lokomotiven	(inkl. Fr. 129,011. 58 Cts. Ersatzstücke)	mit Fr. 748,860. 22 Cts.
„ Personenwagen	(„ „ 15,898. 49 „ „)	„ „ 290,367. 90 „
„ Gepäck- und Güterwagen	(„ „ 57,274. 40 „ „)	„ „ 416,592. 30 „
Total		Fr. 1,455,820. 42 Cts.

In der Hauptwerkstätte gelangten im Berichtsjahre 158 Lokomotiven, 1381 Personenwagen, 148 Gepäckwagen und 5287 Güterwagen zur Reparatur und Revision. Der durchschnittliche Reparaturstand des gesamten Rollmaterials betrug bei den Lokomotiven 80/o, bei den Personenwagen 8,40/o, bei den Gepäckwagen 4,30/o und bei den Güterwagen 2,350/o. 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 Wagen-Werkstätte Romanshorn wurden 23 Personenwagen, sowie 7 Gepäck- und 578 Güterwagen revidiert.

Von den wichtigern laufenden Reparaturen des Rollmaterials sind zu erwähnen:

1. An Lokomotiven: Abdrehen der Bandagen von 411 Paar Triebrädern, 282 Paar Tenderrädern, und 76 Paar Laufrädern, sowie Reparatur von 1088 Stück Lokomotiv- und 723 Stück Tendertragfedern.

2. An Personenwagen: Abdrehen und Auswechseln von 172 Paar Bandagen, Anstreichen von 89 Stück Wagen und 188 Wagendächern, Überziehen von 20 Wagendächern, Umpolstern und Überziehen von 914 Sitz- und Rückenpolstern, sowie Reparatur von 240 Stück Tragfedern.

3. An Gepäck- und Güterwagen: Reparatur von Kontroll-Apparaten, Auswechseln und Abdrehen von 514 Paar Bandagen, Anstreichen von 10 Gepäck- und 171 Güterwagen, Anstreichen von 74 Wagendächern, Reparatur von 720 Stück Tragfedern.

Von den für den Dampfboot-Betrieb auf dem Bodensee ausgeführten Arbeiten im Betrage von Fr. 92,756. 14 Cts. sind im speziellen hervorzuheben: Die Hauptreparatur des Trajektkahnes III mit Fr. 13,803. 95 Cts., die Vollendung der Hauptreparatur des Trajektkahnes B mit Fr. 14,681. 59 Cts. und endlich die Hauptreparatur des Dampfbootes „Zürich“, welche aber erst im Jahre 1900 vollendet werden wird. Von den Kosten der letztern entfallen auf das Jahr 1899: Fr. 11,429. 78 Cts.

Zu Lasten des Dampfboot-Betriebes auf dem Zürichsee figurieren unter den Einnahmen Fr. 23,381. 34 Cts. und sind hiebei insbesondere die Reparaturen der Landungsstege mit Fr. 3,748. 61 Cts. zu erwähnen.

Die Arbeiten auf Bau-Conto im Betrage von Fr. 35,217. 17 Cts. spezifizieren sich folgendermassen:

1. Arbeiten für Unterbau, Hochbau, Signal-Einrichtungen u. s. w.	Fr. 7,003. 52 Cts.
2. Ausrüstung von neuen Lokomotiven	„ 6,773. 50 „
3. Ausrüstung von neuen Personenwagen	„ 11,233. 39 „
4. Anfertigung von Blechflaschen und Laternen u. s. w. für diverse Stationen	„ 198. 77 „
5. Herstellen der Inventargegenstände für die neuen Lokomotiv-Remisen Zürich und Romanshorn	„ 10,007. 99 „
Total	Fr. 35,217. 17 Cts.

Die Arbeiten und Lieferungen auf Conto Erneuerungsfonds von Fr. 53,165. 04 Cts. stellen sich wie folgt:

1. Ersetzen eines Dampfkessels mit Feuerbüchse	Fr. 8,466. 69 Cts.
2. Ersetzen von 4 Feuerbüchsen	„ 10,038. 73 „
3. „ „ 2458 Siederöhren	„ 21,985. 86 „
4. „ „ 8 Dampfcylindern	„ 5,555. 61 „
5. „ „ 202 Bandagen für Triebräder	„ 19,818. 06 „
6. „ „ 132 „ „ Lauf- und Tenderräder	„ 8,613. 08 „
7. „ „ 58 „ „ Personenwagen	„ 3,160. 57 „
8. „ „ 116 „ „ Gepäck- und Güterwagen	„ 6,321. 11 „
9. „ „ 8 Achsen „ „ „ „	„ 599. 35 „
	Fr. 84,559. 06 Cts.
Abzüglich der Erlöse an Altmaterialien	„ 31,394. 02 „
Total	Fr. 53,165. 04 Cts.

Unter den Arbeiten zu Lasten anderer Rechnungssteller der Nordostbahn im Betrage von Fr. 5,974. 75 Cts. figurieren:

1. Arbeiten auf Conto Material-Rechnung des Bahn-Ober-Ingenieurs	Fr. 3,463. 92 Cts.
2. Diejenigen auf Material-Conto (Materialverwaltung)	„ 2,347. 51 „
3. „ „ Liegenschaften-Conto N. O. B.	„ 21. 78 „
4. „ „ Betriebsrechnung der Bötzberrgbahn	„ 141. 54 „
Total	Fr. 5,974. 75 Cts.

Der letzte Einnahmen-Posten von Fr. 172,790. 50 Cts. zu Lasten von eignen 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 Bahninventars	Fr. 27,719. 61 Cts.
2. Ergänzung und Unterhalt des Stations-Inventars	„ 15,830. 72 „
3. Unterhalt des Inventars der Hauptmagazin-Verwaltung	„ 312. 33 „
4. Beiträge von fremden Verwaltungen und Privaten an den Unterhalt des Rollmaterials und der Schiffe der Nordostbahn	„ 5,379. 77 „
5. Vergütungen von fremden Verwaltungen und Privaten für gelieferte Arbeiten	„ 11,656. 39 „
6. Erlöse aus Abgangsmaterialien	„ 111,891. 68 „
Total	Fr. 172,790. 50 Cts.

Der Arbeiterstand stellte sich Ende 1899 gegenüber 1898 wie folgt:

	1898	1899
Hauptwerkstätte Zürich	572	600
Filialwerkstätte Romanshorn	98	89
Depot Winterthur	16	16
„ Brugg	11	10
Schiffswerfte Wollishofen	14	17
Total:	711	732

4. Unfälle.

Im Berichtsjahr sind 5 Entgleisungen, 4 auf Stationen und 1 auf offener Bahn, sowie 8 Zusammenstösse auf Stationen vorgekommen, wobei 2 Reisende getötet, und 6 Reisende, sowie 2 Angestellte verletzt wurden. Infolge anderweitiger Vorfälle wurden auf der Bahn 15 Personen getötet und 128 Personen verletzt. Die Todesfälle betrafen 1 Reisenden, 6 Bahnangestellte und 8 Drittpersonen, die Verletzungen 4 Reisende, 119 Bahnangestellte und 5 Drittpersonen. Ferner sind noch 5 auf Bahngeliet vorgekommene Selbstmorde zu verzeichnen.

5. Versicherungen.

Auf Ende des Berichtsjahres standen 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. 21,835,670. — Cts.
2. Transportmaterial, Transportgüter, Materialvorräte und Mobiliar	„ 53,975,000. — „
	Fr. 75,810,670. — Cts.

b) Gegen die Gefahren des Wassertransportes:

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

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

„ 1,100,000. — „

Total

Fr. 77,270,670. — Cts.

Überdies besteht zur Ausgleichung der Folgen von Personen-Unfällen und Beschädigungen von Transportmaterial der Versicherungsfonds, der per Ende 1899 laut Rechnung einen Aktivsaldo erzeugt von

Fr. 1,018,812.18 Cts.

Der Brandkataster unter litt. a 1 ist um Fr. 855,670. — grösser als im Vorjahr infolge Zuwachs der in Zürich erstellten neuen Lokomotivremise und Erweiterung verschiedener Stationsgebäude, Güterschuppen und Wärterwohnhäuser. Dagegen sind von den Versicherungen unter litt. a 2 diejenigen für die Lagergüter in Romanshorn um Fr. 750,000. — reduziert worden, zum Teil wegen Kündigung der Miete des kantonalen Lagerhauses daselbst durch den Fiskus, während hinwieder wegen weiterer Vermehrung des Rollmaterials die Versicherungssumme für dasselbe um Fr. 500,000. — erhöht werden musste.

6. Personaletat.

Der Stand des Personals auf Ende des Jahres war folgender:

A. Bahnbetriebs-Personal.

I. Allgemeine Verwaltung.

Präsident des Verwaltungsrates	—	—	—	1	—	1
Direktion	5	—	5	5	—	5
Sekretär des Verwaltungsrates	1	—	1	1	—	1
Oberinspektor	1	—	1	1	—	1
Sekretariat der Direktion, Kanzlei und Registratur	28	3	31	26	5	31
Vorstand des Rechnungsrevisorats und Buchhaltungsbureau, Buchhalter und Gehülfen	19	7	26	18	8	26
Hauptkassier und Gehülfen	3	—	3	3	—	3
Vorstand des Rechts- und Reklamationsbureau und Gehülfen	5	—	5	5	—	5
Vorstand des Personentarifbureau und Gehülfen	4	1	5	3	—	3
Kommerzieller Inspektor und Gehülfen (Gütertarifbureau)	11	1	12	13	1	14
Vorstand der Betriebskontrolle einschl. statistisches Bureau und Gehülfen	83	14	97	81	15	96
Telegrapheninspektor und Gehülfen	7	1	8	6	1	7
Hauptmagazinverwalter und Bureaugehülfen	10	—	10	10	—	10
Magazinier, Schaffner und Arbeiter der Hauptmagazin-Verwaltung	7	73	80	7	78	85
Abwärts der Centralverwaltung	5	1	6	6	—	6

1898			1899		
Mit Jahres-gehalt	Im Taggeld	Total	Mit Jahres-gehalt	Im Taggeld	Total
Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl
—	—	—	1	—	1
5	—	5	5	—	5
1	—	1	1	—	1
1	—	1	1	—	1
28	3	31	26	5	31
19	7	26	18	8	26
3	—	3	3	—	3
5	—	5	5	—	5
4	1	5	3	—	3
11	1	12	13	1	14
83	14	97	81	15	96
7	1	8	6	1	7
10	—	10	10	—	10
7	73	80	7	78	85
5	1	6	6	—	6
189	101	290	186	108	294

II. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst.

Bahnoberingenieur und Adjunkte	4	—	4	4	—	4
Ingenieure, Architekt, Assistenten und Geometer etc.	18	2	20	15	1	16
Kassabureau, Kanzlei und Abwärts des Oberingenieurs	12	2	14	12	2	14
Brückenaufseher, Brücken- und Stellwerkmonteuere, Beleuchtungskontrolleur und Gehülfe	8	6	14	13	3	16
Sektionsingenieure	6	—	6	6	—	6
Bahnmeister, Telegraphenaufseher und Aspiranten	45	17	62	45	12	57
Bahn- und Hilfsbahnwärter	351	—	351	353	—	353
Barrierenwärter und Barrierenwärterinnen	123	—	123	123	—	123
Strassenwärter	1	—	1	1	—	1
Bahnarbeiter	—	810	810	—	410	410
Baumaterialverwalter, Vorstand der Bauwerkstätte, Werkführer und Bureau-gehülfen	17	2	19	16	2	18
Vorarbeiter und Arbeiter der Bauwerkstätte	3	184	187	3	155	158

4	—	4	4	—	4
18	2	20	15	1	16
12	2	14	12	2	14
8	6	14	13	3	16
6	—	6	6	—	6
45	17	62	45	12	57
351	—	351	353	—	353
123	—	123	123	—	123
1	—	1	1	—	1
—	810	810	—	410	410
17	2	19	16	2	18
3	184	187	3	155	158
588	1023	1611	591	585	1176

III. Expeditions- und Zugsdienst.

Betriebschef und Adjunkte	5	—	5	5	—	5
Sekretär, Kanzlei und Abwart des Betriebschefs	17	5	22	18	4	22
Vorstand der Centralwagenkontrolle und Gehülfen	22	3	25	19	4	23
Bahnbezirks-Vorstände	15	—	15	15	—	15
Adjunkte und Inspektionsgehülfen	13	—	13	10	—	10
Stationsvorstände	158	—	158	158	—	158
Einnehmer	38	—	38	37	1	38
Gepäckexpedienten	20	—	20	20	—	20
Stationsgehülfen, Telegraphisten und Wagenkontrolleure	213	23	236	218	19	237

Übertrag

5	—	5	5	—	5
17	5	22	18	4	22
22	3	25	19	4	23
15	—	15	15	—	15
13	—	13	10	—	10
158	—	158	158	—	158
38	—	38	37	1	38
20	—	20	20	—	20
213	23	236	218	19	237
501	31	532	500	28	528

	1898			1899		
	Mit Jahres-gehalt	Im Taggeld	Total	Mit Jahres-gehalt	Im Taggeld	Total
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl
Übertrag	501	31	532	500	28	528
Portiers, Hausknechte und Putzerinnen	22	6	28	22	4	26
Gepäckträger	28	37	65	27	35	62
Nachtwächter	12	6	18	12	7	19
Lampisten und Dampfheizer etc.	3	6	9	3	6	9
Rangierleiter	57	—	57	55	—	55
Wagenwärter	155	62	217	150	51	201
Billetdrucker	5	—	5	5	—	5
Billetsortiererinnen	—	9	9	—	9	9
Wärtervorstände	25	—	25	25	2	27
Weichen- und Hilfsweichenwärter	520	52	572	514	51	565
Güterverwalter in Zürich und dessen Bureau	3	—	3	3	—	3
Güterexpedienten und Gehülften	191	18	209	188	21	209
Lagerhausverwalter und Gehülften in Zürich und Romanshorn	10	5	15	10	3	13
Güterschaffner	41	—	41	40	—	40
Schriftenbesorger, Frachtenbezüger und Camionneure, sowie Portiers und Ausläufer	46	13	59	42	14	56
Güterverlader	—	531	531	—	511	511
Oberzugführer	3	—	3	3	—	3
Zugführer	116	—	116	114	—	114
Kondukteure	230	6	236	226	5	231
Bremser	205	1	206	197	8	205
	2173	783	2956	2136	755	2891
IV. Fahrdienst und Werkstätten.						
Betriebs-Maschinenmeister und Adjunkt	2	—	2	2	—	2
Konstrukteure, Zeichner, Bureaubeamte und Abwart	14	7	21	18	3	21
Depotchefs und deren Gehülften	10	1	11	10	1	11
Lokomotivkontrolleure	2	—	2	2	—	2
Lokomotivführer	179	—	179	174	—	174
Lokomotivheizer	209	57	266	218	59	277
Wagenvisiteure	34	10	44	34	9	43
Wagenmeister und Gehülften	3	—	3	3	—	3
Zugskontrolleur	1	—	1	1	—	1
Lokomotivputzer	—	116	116	—	113	113
Remisenarbeiter, Nachtheizer und Drehscheibenwärter	—	31	31	—	45	45
Wagenschmierer, Lampisten und Wagenreiniger	1	67	68	1	69	70
	455	289	744	463	299	762
Maschinenmeister für den Werkstätdienst und Ingenieure	4	—	4	4	—	4
Werkführer, Konstrukteure und Bureaubeamte	18	—	18	18	—	18
Chefmonteur und Vorarbeiter	2	28	30	4	26	30
Portier und Abwart	2	—	2	2	—	2
Werkstättarbeiter	—	681	681	—	706	706
	26	709	735	28	732	760
	481	998	1479	491	1031	1522

B. Personal der Dampfschiffahrt auf dem Zürich- und Bodensee.						1898			1899		
						Mit Jahres- gehalt	Im Taggeld	Total	Mit Jahres- gehalt	Im Taggeld	Total
						Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl
I. Zürichsee.											
Buchhalter						1	—	1	1	—	1
Chef-Kapitän und Kapitäne						4	—	4	4	—	4
Steuermänner und Untersteuermänner						6	—	6	5	—	5
Einzüger und Matrosen						7	—	7	7	—	7
Maschinen und Heizer						5	1	6	4	2	6
Anbinder						7	—	7	7	—	7
						30	1	31	28	2	30
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						6	—	6	7	—	7
Schleppschifführer und Matrosen						24	—	24	23	—	23
Hülfsmatrosen und Tagelöhner						—	14	14	—	16	16
Maschinen und Heizer						15	—	15	14	1	15
						55	14	69	54	17	71
						85	15	100	82	19	101
Rekapitulation.											
A. Bahnbetriebs-Personal.											
I. Allgemeine Verwaltung						189	101	290	186	108	294
II. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst						588	1023	1611	591	585	1176
III. Expeditions- und Zugdienst						2173	783	2956	2136	755	2891
IV. Fahrdienst und Werkstätten						481	998	1479	491	1031	1522
Total						3431	2905	6336	3404	2479	5883
Hienach kommen auf einen am Jahresschluss betriebenen Kilometer Bahnlänge (809 Km.):											
1898 7.88 Angestellte.											
1899 7.27 idem											
B. Dampfschiffahrts-Personal						85	15	100	82	19	101
Gesamt-Total						3516	2920	6436	3486	2498	5984

7. Unterstützungs- und Krankenkassen.

Das in nachstehender Tabelle aufgeführte Defizit und Deckungskapital der Pensions- und Hilfskasse per Ende 1899 ergibt sich wie folgt:

a) Defizit auf Grund der versicherungstechnischen Bilanz.

Bestand zu Ende 1898	Fr. 1,960,152.10 Cts.
ab: Verminderung im Jahr 1899 durch den ausserordentlichen Zuschuss der Bahngesellschaft als X. Amortisationsrate	„ 176,494.30 „
Restiert am 31. Dezember 1899	<u>Fr. 1,783,657.80 Cts.</u>

b) Deckungskapital.

Bestand zu Ende 1898	Fr. 10,034,044.99 Cts.
Hiezu kamen im Berichtsjahr:	
1. für Verzinsung des Defizits per Ende 1898 zu $3\frac{3}{4}\%$	Fr. 73,505.70 Cts.
2. an ordentlichen Einnahmen	„ 994,893.38 „
3. Vermehrung für nicht verfallene Aktivzinse	„ 18,142.34 „
	<u>Fr. 1,086,541.42 Cts.</u>
abzüglich die Jahresausgaben von 1899	„ 586,931.23 „
	<u>„ 499,610.19 „</u>
Sonach Bestand per 31. Dezember 1899	<u>Fr. 10,533,655.18 Cts.</u>

		a.		b.		c.		Total	
		Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und Angestellten		Krankenkasse für die Güter- und Werkstätte- arbeiter		Krankenkasse für die Bahnarbeiter			
		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Jahresrechnung pro 1899.									
Einnahmen.									
1. Beiträge der Mitglieder:									
a) Eintrittsgelder		—	—	3,780	35	—	—	3,780	35
b) Beiträge von Gehaltserhöhungen		17,862	30	—	—	—	—	17,862	30
c) Regelmässige Beiträge		321,250	94	37,062	61	16,788	40	375,101	95
d) Nachzahlungen		2,512	90	—	—	—	—	2,512	90
2. Beiträge der Gesellschaft:									
a) Regelmässige Beiträge		341,626	14	—	—	—	—	341,626	14
b) Ausserordentliche Beiträge		257,725	31	—	—	—	—	257,725	31
c) Sonstige Zuwendungen		1,690	—	—	—	—	—	1,690	—
3. Verschiedene Einnahmen:									
a) Kapitalzinse und Kursgewinne		293,711	55	2,885	15	1,236	35	297,833	05
b) Beiträge von Versicherungsanstalten		—	—	—	—	—	—	—	—
c) Erlöse aus gefundenen Gegenständen Bussen etc.		5,555	97	1,067	60	239	50	6,863	07
d) Geschenke und Verschiedenes		2,958	27	236	70	132	05	3,327	02
		1,244,893	38	45,032	41	18,396	30	1,308,322	09
Ausgaben.									
1. Unterstützungen und Pensionen:									
a) Unterstützungen und Pensionen an lebende Mitglieder		386,365	11	42,880	95	17,867	49	447,113	55
b) Unterstützungen und Pensionen an die Hinterlassenen verstorbener Mitglieder		169,101	87	1,080	—	—	—	170,181	87
c) Aversalentschädigungen für den Verzicht auf das Unterstützungsrecht		2,760	—	—	—	—	—	2,760	—
2. Abgangsentschädigungen an aus- tretende Mitglieder.									
		27,195	85	1,582	05	—	—	28,777	90
3. Verschiedene Ausgaben (Verwaltungs- kosten etc.)									
		1,508	40	—	—	74	—	1,582	40
		586,931	23	45,543	—	17,941	49	650,415	72
Einnahmen-Überschuss im Jahr 1899		657,962	15	÷ 510	59	454	81	657,906	37
Hiezu: Aktivsaldo-Vortrag vom Jahr 1898		7,997,148	84	81,250	88	34,692	42	8,113,092	14
Aktivsaldo-Vortrag auf das Jahr 1900		8,655,110	99	80,740	29	35,147	23	8,770,998	51
Zahl der Mitglieder		3,277		1,810		969		6,056	
Zahl der Unterstützungsfälle		876		741		425		2,042	

II. Bilanz auf 31. Dezember 1899.

Aktiven.

1. Wertschriften und hypothekarische Anlagen:

- a) Schuldbriefe
b) Diverse Obligationen
c) Nordostbahn-Obligationen

2. Guthaben an die Nordostbahngesellschaft

3. Nicht verfallene Aktivzinse

4. Sonstige Guthaben

5. Liegenschaften

6. Kassasaldo

7. Defizit

Passiven.

1. Schulden

2. Nicht verfallene Passivzinse

3. Deckungskapital

4. Reserven

a. Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und Angestellten		b. Krankenkasse für die Güter- und Werkstätte- arbeiter		c. Krankenkasse für die Bahnarbeiter		Total	
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
5,121,700	—	5,000	—	—	—	5,126,700	—
2,253,000	—	14,000	—	14,000	—	2,281,000	—
1,225,500	—	61,500	—	20,000	—	1,307,000	—
54,910	99	240	29	1,147	23	56,298	51
94,886	39	—	—	—	—	94,886	39
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
1,783,657	80	—	—	—	—	1,783,657	80
10,533,655	18	80,740	29	35,147	23	10,649,542	70
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
10,533,655	18	—	—	—	—	10,533,655	18
—	—	80,740	29	35,147	23	115,887	52
10,533,655	18	80,740	29	35,147	23	10,649,542	70

Auf den Ausgaben der vorstehend aufgeführten Krankenkassen ergeben sich pro 1899 folgende Durchschnittsziffern:

	Krankenkasse der Güter- und Werk- stättearbeiter	Krankenkasse für die Bahnarbeiter
Zahl der Unterstützungsfälle	741	425
„ „ Krankentage im Total	18,731 ¹ / ₂	7289
Krankentage pro Unterstützten im Durchschnitt	25,28	17,15
Krankengelder „ „ „ „	Fr. 33.76 Cts.	Fr. 24.61 Cts.
Heilungskosten „ „ „ „	„ 24.11 „	„ 17.43 „
Krankengelder und Heilungskosten per Unterstützten und Tag im Durchschnitt	„ 2.29 „	„ 2.45 „

d) Alfred-Escher-Stiftung.

Der Wertschriftenbestand dieser Stiftung blieb im Berichtsjahr unverändert, und es wurde der Zinsertrag aus den das Stiftungskapital bildenden 30 Stück 3 1/2 0/0 Gotthardbahn-Obligationen à Fr. 1000 = Fr. 30,000 den in Betracht fallenden Conti wie folgt zugewendet:

Fr. 700. — Cts.	als Jahreszins von Fr. 20,000. — Cts. Kapital zu gunsten der Pensions- und Hilfskasse;
Fr. 220. 50 Cts.	zu gunsten der Krankenkasse der Güter- und Werkstättenarbeiter;
„ 129. 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 1898	Fr. 64,876. 25 Cts.
An Einnahmen kamen im Jahr 1899 hinzu: Einlagen und Zinsen	Fr. 9,831. 05 Cts.
Die Ausgaben betruhen an rückbezahlten Kautionsguthaben und Zinsen	„ 4,658. 55 „
Vermehrung	„ 5,172. 50 „
Bestand am 31. Dezember 1899: in Wertpapieren	Fr. 69,500. — Cts.
in Konto - Korrent - Guthaben bei der Nordostbahn	„ 548. 75 „
	Fr. 70,048. 75 Cts.

b) Kautionskasse der Güterarbeiter.

Am 31. Dezember 1898 betrug der Aktivsaldo derselben	Fr. 115,605. 20 Cts.
An Einlagen und Zinsen kamen im Jahr 1899 hinzu	Fr. 27,852. 47 Cts.
Die Ausgaben betruhen an Rückzahlungen von Kautionsguthaben und Zinsen	„ 23,475. 57 „
Vermehrung	„ 4,376. 90 „
Bestand am 31. Dezember 1899:	
in Wertpapieren	Fr. 115,500. — Cts.
in Konto-Korrent-Schuld an die Nordostbahn	„ ÷ 129. 01 „
in Barschaft in Handen der Rechnungssteller	„ 4,611. 11 „
	Fr. 119,982. 10 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 1899:

	Kautionen von:				Total	
	Beamten und Angestellten		ständigen Güterarbeitern			
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Bestand der Kautionen.						
a) In bar	70,048	75	119,982	10	190,030	85
b) In Wertschriften (von Beamten und Angestellten selbst deponierte Titel)	64,500	—	—	—	64,500	—
c) Bürgschafts-Genossenschaft	2,850,500	—	—	—	2,850,500	—
d) Sonstige Bürgschaften (Personalbürgschaften)	113,000	—	—	—	113,000	—
Summe	3,098,048	75	119,982	10	3,218,030	85
B. Anlage der Kautionen.						
a) Unter getrennter Verwaltung:						
1. Barkautionen von Angestellten	69,500	—	—	—	69,500	—
2. Von Beamten und Angestellten deponierte Wertschriften . . .	64,500	—	—	—	64,500	—
3. Kautionskasse der ständigen Arbeiter	—	—	115,500	—	115,500	—
b) In Verwaltung der Bahngesellschaft	548	75	4,482	10	5,030	85
c) Bürgschaften	2,963,500	—	—	—	2,963,500	—
Summe	3,098,048	75	119,982	10	3,218,030	85

V. Bahnbau.

I. Ausbau der im Betriebe befindlichen Linien.

a) Erweiterung des Hauptbahnhofes Zürich.

Der in unserm Geschäftsbericht über das Jahr 1898 (Seite 91) als noch fehlend bezeichnete Ausbau des Personenbahnhofes Zürich durch Verlegung des Wartsaales und der Restauration III. Klasse auf die Nordseite der Einsteighalle gegenüber dem jetzigen Wartsaal II. Klasse entsprechend der Lage der Billetschalter III. Klasse konnte im Berichtsjahre nicht bewerkstelligt werden, weil die durch die Bundesbehörde zu erteilende Genehmigung unseres Projektes vom 12. November 1897, welches die genannten Bauten sowie die Unterbringung der Bahnpost in neu zu erstellenden besondern Räumlichkeiten an der Museumsstrasse vorsieht, das Jahr 1899 hindurch ausblieb.

Dagegen wurde die im letztjährigen Geschäftsbericht (Seite 90) näher beschriebene neue Lokomotivremise samt Zubehörenden vollendet und am 19. August dem Betrieb übergeben.

Ebenso ist die in der Hauptsache noch im Vorjahre fertig erstellte neue Rohmaterialbahnhof-Anlage am 2. Januar für den Verkehr eröffnet worden. Dieselbe erhielt im Berichtsjahre noch ein massives Expeditionsgebäude mit Wohnung für den Expedienten, wozu das Abbruchmaterial des ehemaligen Eilgutgebäudes verwendet wurde, das anlässlich der Umbauten aus dem Personenbahnhofe entfernt werden musste.

Für die direkte Einfahrt von Altstetten her in den Güterbahnhof Zürich ist die Anlage einer Güterdoppelspur zwischen dem Rangierbahnhofe und der Station Altstetten begonnen und bis auf den Anschluss in Altstetten ausgeführt worden.

b) Übrige Objekte.

Im Geschäftsberichte unseres Verwaltungsrates für das Jahr 1897 (Seite 12) sind die Verhandlungen über Erstellung einer Station Bäch zwischen Richterswil und Pfäffikon (Schwyz) erwähnt. Seither hat das Eisenbahndepartement mit Schlussnahme vom 4. August 1898 die Anlage der neuen Station bei *km* 29,363 der linksufrigen Zürichseebahn genehmigt. Demnach wird die Distanz zwischen der Station Bäch von derjenigen in Richterswil 1916 *m*, von derjenigen in Pfäffikon (Schwyz) 4116 *m* betragen, je von Mitte zu Mitte Aufnahmsgebäude gemessen.

Nach dem zur Ausführung angenommenen Projekte ist die neue Station mit einer horizontalen Länge von 320 *m* vorgesehen und wird neben dem durchgehenden Geleise ein Gütergeleise mit beidseitig angefügten längern Stumpengeleisen zu Verladezwecken, ferner an Hochbauten ein Aufnahmsgebäude mit angebautem Güterschuppen, sowie ein freistehendes Abortgebäude erhalten. Dazu wird sie mit Brückenwage und Drehkralm ausgerüstet.

Mit den Bauarbeiten wurde im Frühjahr begonnen. Die Eröffnung der Station ist auf den 1. Juni 1900 in Aussicht genommen.

Da das bisherige Aufnahmsgebäude des Bahnhofes Bülach, das seiner Zeit nur als Provisorium erstellt worden ist, infolge Zunahme des Verkehrs, namentlich nach Eröffnung der Linie Eglisau-Schaffhausen, den Bedürfnissen nicht mehr genügt, legten wir dem Verwaltungsrate ein Projekt für einen massiven Neubau vor, welches im März 1899 von demselben genehmigt wurde unter Erteilung des zur Durchführung nötigen Kredites von 130,000 Fr. Unterm 16. Mai erhielt es auch die Genehmigung der Bundesbehörde, worauf wir alsbald mit den Bauarbeiten begannen, so dass die Baute bis Ende des Berichtsjahres im Rohbau beinahe vollendet war.

Unser Verwaltungsrat hat schon in seinem Geschäftsbericht für das Jahr 1897 (Seite 12) sein grundsätzliches Einverständnis mit der Errichtung einer Personenhaltestelle Oberwezikon bekannt gegeben. Diese ist nun mit Zustimmung der beteiligten Behörden im Berichtsjahre bei *km* 16,88 der Linie Effretikon-Hinwil zwischen den Stationen Kempten und Wezikon, nämlich 1066 *m* von ersterer und 1263 *m* von letzterer entfernt, eingerichtet und am 1. September in Betrieb genommen worden.

Für die Erweiterung der Station Oerlikon ist unser Projekt vom Eisenbahndepartement unterm 11. Dezember genehmigt worden, immerhin mit einigen Vorbehalten, welche die Ausarbeitung eines neuen, die verlangten Änderungen und Ergänzungen umfassenden Gesamtplanes bedingen. Das in unserm letztjährigen Berichte (Seite 92) erwähnte Erweiterungsprojekt des Herrn Ingenieur Isaak fiel damit dahin.

Von baulichen Massnahmen und Einrichtungen während des Berichtsjahres sind sodann noch hervorzuheben:

Im Bahnhof Romanshorn die Einrichtung der elektrischen Beleuchtung in der dortigen Lokomotivremise und die Ausrüstung der Depot-Werkstätte mit elektrischer Licht- und Kraftanlage.

Auf der Station Weinfelden die Vergrößerung des Güterschuppens samt Rampe um nahezu das Doppelte; ferner die Ausführung der Unterbauarbeiten für die vorzunehmende Erweiterung der Geleiseanlage.

Im Personenbahnhofe Schaffhausen die Erstellung eines besondern Dienstgebäudes mit Unterkunftslökalen für das Zugspersonal unserer Unternehmung und dasjenige der badischen Bahn.

Auf Station Henggart die Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes durch Aufbau und Anbau behufs Gewinnung geeigneterer Dienst- und Wohnräume; die Verrechnung erfolgt indes pro 1900.

Auf Station Altstetten die Erweiterung der Centralanlage für Weichen und Signale infolge der Einbeziehung der Güterdoppelspur Rangierbahnhof Zürich-Altstetten in jene.

Im Bahnhof Aarau die Einlegung einer neuen Drehscheibe von 16 m Durchmesser zum Drehen der im Betriebe stehenden grössten Lokomotiven.

Auf Station Zürich-Wollishofen die Wieder-Errichtung des im alten Bahnhof Zug ausgefallenen ehemaligen Aufnahmsgebäudes und die Verschiebung des bisherigen dortigen Stationsgebäudes in der Richtung gegen Enge, welches nun ganz für den Güterdienst verwendet wird.

Auf Station Töss die Erweiterung des Verladeplatzes, die Verlängerung der Verladegeleise und die Einrichtung einer Schiebebühne für die Wagenauswechslung.

Auf Station Affoltern a./A. die Erstellung einer Anbaute an das Aufnahmsgebäude behufs Schaffung grösserer Wartlokale und Bureauräume, sowie Anbringen eines Perrondaches.

Auf Station Stein a./Rh. die Einrichtung eines geräumigen Verladeplatzes mit Verladegeleise auf der Ostseite der Stationsanlage.

Hinsichtlich der vielen übrigen kleinern Bauten und Einrichtungen verweisen wir auf Beilage 5 zur Jahresrechnung.

II. Neue Linien.

Zu Ende des Berichtsjahres wurde das seiner Zeit für den Bau der neuen Linien bestellte Baubureau, dessen Personalbestand schon seit langem successive vermindert worden war, gänzlich aufgehoben, da die Schlussarbeiten desselben, insbesondere die langwierigen Abrechnungen über die Grunderwerbungen in den einzelnen Gemeinden, welche durch die neugebauten Linien berührt sind, in der Hauptsache beendet waren.

Hervorzuheben ist noch, dass der im letztjährigen Geschäftsbericht (Seite 93) erwähnte Abrechnungsprozess mit der Bauunternehmung Lerat & Cie., welche die Unterbauarbeiten des II. Loses der rechtsufrigen Zürichseebahn besorgte, nach dem erfolgten Ableben des Firmaträgers, Herrn Lerat, durch einen mit dessen Erben und zugleich Rechtsnachfolgern der Firma abgeschlossenen Vergleich erledigt werden konnte.

Ebenso vermochten die im Vorjahre noch als unerledigt aufgeführten Abrechnungen mit:

- a) Herrn P. Jardini, Unternehmer des I. Unterbauloses der Linie Thalwil-Zug;
- b) Herren Probst, Chappuis & Wolf, Unternehmer des I. Loses der Linie Eglisau-Schaffhausen, schliesslich auf dem Wege gütlicher Verständigung bereinigt zu werden.

Mit den Herren Gebrüdern Messing, den Unternehmern des III. Loses der Linie Thalwil-Zug, wurde die Abrechnung bis auf zwei Punkte beglichen, bezüglich welcher sich die Genannten die Geltendmachung von Nachforderungen vorbehielten, deren Berechtigung von uns jedoch bestritten ist.

In Sachen der Entschädigungsforderungen der Gemeinde Neuhausen und der dortigen Aluminiumgesellschaft wegen der oberhalb der Scheibengasse in Neuhausen in der Zeit des Bahnbaues vorgefallenen Terrain-Rutschungen steht der bundesgerichtliche Entscheid immer noch aus.

VI. Direktion.

Die Direktion hielt im Berichtsjahre 82 Sitzungen und fasste 2513 Beschlüsse, abgesehen von den durch die Direktionsmitglieder in ihrer Einzelkompetenz erledigten Geschäften. Was die Zahl der Direktionsgeschäfte betrifft, so ist zu bemerken, dass das Hauptregister im Berichtsjahre 41,814 (Prinzipal-)Nummern aufweist gegenüber 42,561 im Vorjahre.

Anfangs Januar trat folgende Änderung in der Geschäftsverteilung der Direktion in Kraft:

Herrn Direktor Brack, bisher Vorsteher des II. Departements, wurde das V. Departement (Haftpflichtangelegenheiten, Expropriation, Grundkataster, Fragen des Nachbarrechts, Gemeinschaftsstrecken und Gemeinschaftsbahnhöfe) zugeteilt; Stellvertreter mit Bezug auf die Expropriationsgeschäfte, den Grundkataster und Fragen des Nachbarrechts Herr Direktor Mezger, mit Bezug auf die übrigen Geschäfte Herr Direktor Däniker.

Herr Direktor Mezger, bisher Vorsteher des V. Departements, erhielt das II. Departement (Bahnbau, Unterhalt von Bahn und Dampfbooten, Werkstätten); Stellvertreter mit Bezug auf den Bau neuer Linien Herr Direktor Brack, mit Bezug auf die übrigen Geschäfte Herr Präsident Birchmeier.

Im übrigen blieb es bei der bisherigen Geschäftsverteilung.

Im Oktober erklärte Herr Dr. A. Guyer, Vorstand des Rechtsbureau, den Rücktritt von seiner Stelle aus gesundheitlichen Gründen. Als Ersatz wurde gewählt Herr Paul Müri, bisher Adjunkt des Rechtsbureau, dem hinwieder in die verlassene Stelle Herr P. Hafner, bisher ausserordentlicher Adjunkt, nachfolgte.

An diesem Orte dürfte auch des Ausganges eines Prozesses zu erwähnen sein, den wir mit einem Angestellten unserer Verwaltung durchzuführen hatten, weil wir ihn wegen der öffentlich gethanen Äusserung, die Direktion habe sich bei der Lohnbewegung von 1896/97, wenn schon die Feststellungen der ad hoc bestellten verwaltungsärztlichen Untersuchungskommission sie entlasten, doch des Wortbruches und der Vertragsfälschung schuldig gemacht, sofort aus unserm Dienste entliessen. Der Angestellte klagte bei dem zürcherischen Handelsgericht wegen unberechtigter Entlassung vor Ablauf des Anstellungsvertrages auf Schadenersatz. Die Klage wurde aber abgewiesen. Das Handelsgericht stellte fest, dass der Vorwurf des Wortbruches und der Vertragsfälschung materiell haltlos sei und dass die öffentliche Äusserung desselben durch den Kläger die Beklagte vollkommen berechtigt habe, jenen sofort aus ihrem Dienste zu entlassen. Die vom Kläger erklärte Weiterziehung an das Bundesgericht wurde wieder zurückgezogen.

Indem wir hiemit die Berichterstattung über unsere Geschäftsführung im Jahre 1899 schliessen und Ihnen die Genehmigung der nachstehenden Rechnungen empfehlen, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 25. Mai 1900.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn:

Der Präsident:

Birchmeier.

Rechnungen

der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft,

umfassend das Jahr 1899.

- I. Betriebsrechnung.
 - II. Gewinn- und Verlustrechnung.
 - III. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für das bisherige Netz und auf Nebengeschäfte.
 - IV. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken für die neuen Linien.
 - V. Kapitalrechnung.
 - VI. Bilanz per 31. Dezember 1899, nebst Beilage.
-

Beilagen:

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

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.							
I. Ertrag des Personentransportes		.	.	11,286,060	59		
II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes.							
1. Vom Gepäck	888,838	53					
2. Von Tieren	385,759	64					
3. Von Gütern	14,328,775	99	15,603,374	16	26,889,434	75	
III. Verschiedene Einnahmen.							
1. Pacht- und Mietzinse. (Aktivzinse.)							
a) Für Bahnhöfe und Bahnstrecken	400,776	67					
b) Für sonstige Objekte, wie Gebäude, Restaurationen, Landabschnitte etc.	193,033	01					
c) Für Rollmaterial	654,565	13	1,248,374	81			
2. Ertrag von Hilfsgeschäften.							
a) Werkstätte	1,404	86					
b) Material-Verwaltung	13,798	58					
c) Materialrechnung des Bahn-Oberingenieurs	10,000	—					
d) Privattelegraphendienst	1,477	53	26,680	97			
3. Sonstige Einnahmen.							
a) Entschädigung für die Bahnpostwagen	22,677	39					
b) Verschiedenes	9,406	12	32,083	51	1,307,139	29	
Summe der Einnahmen					28,196,574	04	

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1899.

Ausgaben.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Allgemeine Verwaltung.							
A. Personal.							
1. Verwaltungsbehörden (Generalversammlung, Revisions-Kommission, Verwaltungsrat und Direktion)		111,865	05				
2. Sekretariat, Kanzlei und Registratur		93,402	25				
3. Rechnungsrevisorat, Buchhaltung und Hauptkasse		82,902	20				
4. Rechts- und Reklamationsbureaux		19,577	55				
5. Tarifbureaux (Personen- und Güter-Tarifbureau)		65,131	91				
6. Betriebskontrolle und Statistisches Bureau		211,648	99				
7. Telegraphen-Inspektion		20,378	66				
8. Abwartpersonal der Centralverwaltung		12,745	55	617,652	16		
B. Sonstige Ausgaben.							
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme		57,135	32				
2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale		16,007	80				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars		4,297	65				
4. Verschiedenes		15,492	63	92,933	40	710,585	56
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.							
A. Personal.							
1. Bureau des Bahn-Oberingenieurs		154,613	49				
2. Sektionsingenieure und deren Gehülfen		37,117	05				
3. Bahnmeister und deren Stellvertreter		129,630	80				
4. Bahn- und Barrierenwärter und deren Stellvertreter		714,756	41				
5. 1/3 der Kosten der Wärtervorstände und Weichenwärter von Fr. 997,574. 79 Cts.		332,524	93				
6. Bekleidungskosten		23,943	21	1,392,585	89		
B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen.							
<i>a) Unterhalt der Bahnanlagen.</i>							
1. Unterbau (Bahnkörper und Kunstbauten)		355,479	57				
2. Oberbau (mit Ausnahme der Materialien)		412,649	65				
Übertrag		768,129	22	1,392,585	89	710,585	56

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Ausgaben.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .		768,129	22	1,392,585	89	710,585	56
3. Hochbau		161,904	62				
4. Mechanische Stationseinrichtungen (einschl. Fundation) .		36,136	22				
5. Telegraphenleitungen, Signale, Einfriedigungen, Barrieren etc.		92,954	56				
6. Räumung von Schnee und Eis		6,636	71	1,065,761	33		
b) Erneuerung des Oberbaues. (Erneuerungsfonds.)							
1. Schienen und deren Befestigungsmittel		203,617	61				
2. Bahn-, Weichen- und Brückenschwellen		294,059	43				
3. Weichen, Kreuzungen, centrale Weichenstellungen und Verriegelungen, Drehscheiben und Schiebebühnen		70,105	90	567,782	94		
C. Sonstige Ausgaben.							
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Insetate Porti und Telegramme		12,391	—				
2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale		5,873	20				
3. Beleuchtung der Bahn		6,052	94				
4. Ergänzung und Unterhalt des Inventars		57,630	76				
5. Vergütungen für vorübergehende Benützung von Grundstücken und für Kulturschaden		193	50				
6. Verschiedenes		3,401	22	85,542	62	3,111,672	78
III. Expeditions- und Zugsdienst.							
A. Personal.							
1. Betriebs-Chef, Kursbureau und Centralwagenkontrolle .		141,683	77				
2. Bahnhof- und Stationsvorstände und das denselben unterstellte Personal:							
a) Bahnhof- und Stationsvorstände, deren Stellvertreter und Gehülfen, Einnehmer, Gepäckexpedienten, Wagenkontroleure, Telegraphisten, Portiers, Gepäckträger und Nachtwächter		1,120,523	88				
b) Bahnhofaufseher und Wagenwärter		466,505	90				
c) Billetdrucker und Billetsortiererinnen		20,033	65				
d) 2/3 der Kosten der Wärtervorstände und Weichenwärter von Fr. 997,574.79 Cts.		665,049	86				
e) Lagerhausverwaltungen, Güterexpedienten, Güterschaffner, Camionneure, Lagerhaus- und Güterarbeiter		1,472,568	23				
Übertrag .		3,886,365	29	.	.	3,822,258	34

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1899.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.							
Übertrag .		3,886,365	29	.	.	3,822,258	34
3. Zugsdienstpersonal (Oberzugführer, Zugführer, Kondukteure und Bremser)		1,372,676	22				
4. Bekleidungskosten		99,065	81	5,358,107	32		
B. Sonstige Ausgaben.							
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen einschl. Billette, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme		238,081	91				
2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale und Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen		347,630	12				
3. Ergänzung und Unterhalt des Stationsinventars (einschliesslich der Telegraphenapparate und Wagendecken) und der Requisiten für das Zugspersonal		52,821	74				
4. Konsummaterialien für mechanische Stationseinrichtungen, Telegraphenapparate etc.		11,793	45				
5. Camionnage und Plombage		10,100	21				
6. Verschiedenes		9,976	27	670,403	70	6,028,511	02
IV. Fahrdienst.							
A. Personal.							
1. Bureau des Betriebsmaschinenmeisters		61,414	35				
2. Depotehfs, Maschinenpersonal und Wagenvisiteure		1,625,458	10				
3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials (Lokomotivputzer, Remisenarbeiter, Wagenmeister, Wagenschmierer und Wagenreiniger etc.)		312,811	79				
4. Bekleidungskosten		5,502	14	2,005,186	38		
B. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen.							
a) Lokomotiven.							
1. Brennmaterial		2,372,871	57				
2. Schmiermaterial		82,171	90				
3. Beleuchtungsmaterial		12,851	18				
4. Reinigungsmaterial, Verpackung, Wasser und Streusand		114,517	—	2,582,411	65		
b) Wagen.							
1. Beheizungsmaterial		71,597	37				
2. Schmiermaterial		3,458	85				
Übertrag .		75,056	22	4,587,598	03	9,850,769	36

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Ausgaben.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .		75,056	22	4,587,598	03	9,850,769	36
3. Beleuchtungsmaterial		17,767	69				
4. Reinigungs- und Desinfektionsmaterial		8,802	45	101,626	36		
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials.							
a) Unterhalt.							
1. Lokomotiven und Tender		775,020	49				
2. Personenwagen		301,949	92				
3. Gepäck- und Güterwagen		416,675	65	1,493,646	06		
b) Erneuerung. (Erneuerungsfonds.)							
1. Lokomotiven und Tender		120,921	19				
2. Personenwagen		24,370	45				
3. Gepäck- und Güterwagen		38,717	36	184,009	—		
D Sonstige Ausgaben.							
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme		7,398	23				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale, Remisen und Übernachtlokale		15,292	36				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars		14,373	39				
4. Verschiedenes		837	22	37,901	20	6,404,780	65
V. Verschiedene Ausgaben.							
A. Pacht- und Mietzinse (Passiv-Zinse).							
1. Für Bahnhöfe und Bahnstrecken		197,284	44				
2. Für sonstige Objekte (Gebäude, Landabschnitte etc.)		4,311	54				
3. Für Rollmaterial		1,217,181	92	1,418,777	90		
B. Verlust an Hülfsge­schäften				—	—		
C. Sonstige Ausgaben.							
1. Gerichts- und Prozesskosten		3,284	86				
2. Feuerversicherungen		55,421	99				
3. Unfallversicherungen und Entschädigungen:							
Betriebsausgaben	Fr. 181,570. 61						
Verwendungen aus der „Reserve für ausserordentliche Anforderungen an die Jahresrechnung“	„ 31,511. 18	213,081	79				
Übertrag .		271,788	64	1,418,777	90	16,255,550	01

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1899.

Summe der Ausgaben des Betriebes für eigene Rechnung

II. Gewinn- und Verlustrechnung der Schweizerischen

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
1. Aktiv-Saldo vom Jahr 1898	.	.	3,748,293	78		
Hievon ab:						
Jahresdividende pro 1898 gemäss Beschluss der Generalver-						
sammlung vom 24. Juni 1899:						
5 % auf Fr. 516,500. — Prioritätsaktienkapital . .	25,825	—				
4 1/2 % „ „ 79,483,500. — Stammaktienkapital . .	3,576,757	50	3,602,582	50	145,711	28
Fr. 80,000,000. —						
2. Überschuss der Betriebseinnahmen.						
Betriebseinnahmen	28,196,574	04				
Betriebsausgaben	16,238,261	44	11,958,312	60		
3. Anteil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien.						
a. Bötzberrgbahn (einschliesslich Linie Koblenz-Stein) . .	870,932	78				
b. Aargauische Südbahn	339,157	27				
c. Eisenbahnunternehmung Wohlen-Bremgarten, Defizit . .	÷ 10,523	17	1,199,566	88		
4. Ertrag verfügbarer Kapitalien	.	.	290,547	39		
5. Zins für die zum Bau neuer Linien etc. ver-	.	.	28,732	55		
wendeten Kapitalien						
6. Ertrag von Nebengeschäften.						
Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee	.	.	93,348	90		
7. Zuschüsse aus den Spezialfonds.						
a. Erneuerungsfonds	818,805	62				
b. Versicherungsfonds	165,212	33	984,017	95		
8. Zuwendungen aus der „Reserve für Deckung						
ausserordentlicher Anforderungen an die						
Jahresrechnung“	.	.	137,446	38		
9. Betriebs-Subventionen.						
Für die Linie Eitzweilen-Schaffhausen	.	.	39,375	—		
Übertrag .	.	.	14,731,347	65	145,711	28

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1899.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
1. Kontokorrentzinse und Provisionen etc.	14,800	76				
Hiezu:						
Emissionskosten des 4 0/0 Anleihe von 10 Millionen Franken d. d. 19. Mai 1899	95,935	20	110,735	96		
2. Verzinsung der konsolidierten Anleihen.						
a. Hypothekaranleihen von 160 Millionen Franken.						
Fr. 62,512,500 zu 3 1/2 0/0	Fr. 2,187,937. 50					
" 92,000,000 " 4 0/0	" 3,680,000. —					
" 1,837,500 " 4 1/2 0/0	" 82,687. 50	5,950,625	—			
<u>Fr. 156,350,000</u>						
b. Anleihen ohne Hypothek:						
Fr. 15,000,000 zu 4 0/0	Fr. 600,000. —					
" 10,000,000 zu 4 0/0 v. 1. Mai—31. Dez. 1899						
<u>Fr. 25,000,000</u>	Fr. 266,666. 67					
abzüglich:						
Marchzinse a. Einzahlungen						
nach dem 1. Mai 1899:	" 36,775. 03	829,891	64			
" 229,891. 64						
c. Hypothekaranleihen auf die Ostsektion d. ehem. Nationalbahn						
Fr. 3,000,000 zu 4 0/0	120,000	—				
d. Subventionsdarleihen:						
Fr. 1,282,000 unverzinslich	Fr. —. —					
" 80,000 zu 2 0/0	" 1,600. —					
" 460,000 { zu 2 0/0 v. 1. Januar—15. Febr. 1899	" 1,150. —					
" 2 1/2 0/0 v. 15. Febr.—31. Dez. 1899	" 10,062. 50					
" 860,000 zu 2 1/2 0/0	" 21,500. —					
" 3,600,000 { zu 2 1/2 0/0 v. 1. Januar—15. Febr. 1899	" 11,250. —					
" 3 0/0 v. 15. Febr.—31. Dez. 1899	" 94,500. —					
" 2,000,000 zu 3 0/0	" 60,000. —					
" 337,000 zu 3 1/4 0/0	" 10,952. 50					
" 1,663,000 { zu 3 1/4 0/0 v. 1. Januar—1. Febr. 1899	" 4,503. 95					
" 3 1/2 0/0 v. 1. Febr.—31. Dez. 1899	" 53,354. 58					
<u>Fr. 10,282,000</u>	Fr. 268,873. 53					
Hiezu:						
Marchzinse auf den im Jahr 1899 rückbezahlten						
Raten des Subventionsdarlehens für die Linie						
Glarus-Linthal	" 32,604. 15	301,477	68	7,201,994	32	
Übertrag				7,312,730	28	

II. Gewinn- und Verlustrechnung der Schweizerischen

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	.	.	14,731,347	65	145,711	28
10. Aus sonstigen Quellen.						
a. Beitrag der Schweiz. Centralbahn an das Betriebsdefizit der Westsektion der ehemaligen Nationalbahn	32,000	—				
b. Anteil der Nordostbahn am Mehrertrag der Schweiz. Centralbahn über 5% im Jahre 1898 für die Strecke Aarau-Wöschnau	14,115	40				
c. Betriebssubvention der Civilgemeinde Ober-Wetzikon für Einrichtung einer Haltestelle in Oberwetzikon, gemäss Vertrag vom 4. April 1899	6,000	—				
d. Ertrag des Liegenschaftenkonto der Nordostbahn pro 1899	30,281	55				
e. Zuwendung von frei gewordenen Reserven aus den Jahren 1896/1897	161,832	81	244,229	76	14,975,577	41
Summe .					15,121,288	69

Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1899.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.							
	Übertrag .	.	.	7,312,730	28		
3. Verluste auf dem Betrieb von Nebengeschäften.							
	Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee, Rückschlag	.	.	55,979	86		
4. Verwendungen zu Amortisationen u. Abschreibungen.							
a.	Abschreibung am Konto „Zu amortisierende Verwendungen“	730,000	—				
b.	Verzinsung des Defizits der Pensions- und Hilfskasse der Angestellten pro 1899 Fr. 73,505. 70						
c.	Ausserordentlicher Zuschuss an diese Kasse pro 1899 zur Amortisation des Defizits „ 176,494. 30	250,000	—				
d.	Abschreibungen am Baukonto:						
I.	Zufolge Zugeständnis an das Schweiz. Eisenbahndepartement anlässlich Bereinigung der Baurechnungen pro 1898:						
	Bisheriges Netz Fr. 13,517. 21						
	Neue Linien „ 2,035. 98						
	Fr. 15,553. 19						
II.	Abschreibungen pro 1899:						
1.	Für beseitigte Bauobjekte, abzüglich Erlös für gewonnenes Material:						
	Bisheriges Netz . . Fr. 20,362. 57						
	Neue Linien . . . „ 3,051. 41						
	Nebengeschäfte (Zürichsee) . . . „ 4,000. 74						
	Fr. 27,414. 72						
2.	Für Änderungen an bestehenden Anlagen:						
	Bisheriges Netz . . „ 71,490. 04 „ 98,904. 76	114,457	95	1,094,457	95		
5. Einlagen in die Spezialfonds.							
a.	Erneuerungsfonds	1,050,000	—				
b.	Versicherungsfonds	100,000	—	1,150,000	—		
6. Zuwendung an die Reserve für Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung							
		.	.	1,361,832	81		
7. Verwendungen zu verschiedenen Zwecken.							
a.	Rückbuchung von Gemeinschaftsanteilen für die Bahnhöfe Winterthur und Rorschach infolge der Vertragsrevision mit den Vereinigten Schweizerbahnen und der Tössthalbahn, rückwirkend auf 1. Juli 1896, sowie Nachvergütungen für den Bahnhof Rapperswil gemäss dem definitiven Vertrag vom 28. Dezember 1898	15,751	56				
b.	Subventionierung des Organs „Die Schweizerbahnen“: III. Jahresrate vom 1. April 1898 bis 31. März 1899 .	10,000	—	25,751	56	11,000,752	46
8. Zur Verfügung der Aktionäre		.	.	.	.	4,120,536	23
	Summe .	.	.	.	.	15,121,288	69

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

	Erlöse und Rück- erstattungen		Verwendungen zu Bauzwecken		Zusammenzüge				TOTAL	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.										
A. Organisations- und Verwaltungskosten	18,381	77	7,625	12	.	.	.	.	÷ 10,756	65
B. Verzinsung des Baukapitals	14,266	96	31,713	73	.	.	.	.	17,446	77
C. Expropriation.										
1. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	8	40	840	50	.	.	832	10		
2. Entschädigungen	252,770	66	67,502	25	.	.	÷ 185,268	41		
3. Schätzungs- und Gerichtskosten	1,111	50	1,142	05	.	.	30	55		
4. Vermarkung	—	—	41	55	.	.	41	55		
5. Verschiedenes	123	60	447	75	.	.	324	15	÷ 184,040	06
D. Bahnbau.										
1. Unterbau.										
a. Erdarbeiten und Mauern, Anpflanzung der Böschungen, Entwässerungen etc..	48,419	07	62,674	21	14,255	14				
b. Tunnels	—	—	—	—	—	—				
c. Brücken und Durchlässe	29,983	72	92,269	63	62,285	91				
d. Beschotterung	18,887	15	138,271	—	119,383	85				
e. Chausseierung von Strassen und Vorplätzen	792	10	15,842	92	15,050	82				
f. Fluss- und Uferbauten	16,136	56	—	—	÷ 16,136	56				
g. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	194,839	16		
2. Oberbau.										
a. Schienenunterlagen (Schwellen)	10,535	73	134,236	90	123,701	17				
b. Schienen und deren Befestigungsmittel	35,081	49	152,332	11	117,250	62				
c. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen, einschl. Fundierung	38,830	86	185,186	84	146,355	98				
d. Legen des Oberbaues	4,546	41	28,016	33	23,469	92				
e. Verschiedenes	—	—	842	04	842	04	411,619	73		
3. Hochbau u. mechanische Stationseinrichtungen.										
a. Verwaltungsgebäude	—	—	—	—	—	—				
b. Gebäude für den Dienst der Reisenden und Güter, einschl. Einsteighallen, Trottoirs und Rampen	46,651	29	160,638	84	113,987	55				
c. Werkstätten und feste Einrichtungen derselben, Remisen und Magazine	11,622	71	3,839	20	÷ 7,783	51				
d. Wasserstationen u. Brunnen, einschl. Wasser-Beschaffung	2,711	43	7,966	61	5,255	18				
e. Hebevorrichtungen und Brückenwagen	16,771	05	—	—	÷ 16,771	05				
f. Wärterhäuser	1,370	—	24,260	25	22,890	25				
g. Beleuchtungseinrichtungen u. Gasleitungen	5,702	20	9,030	99	3,328	79				
h. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	120,907	21		
Übertrag	574,704	66	1,124,720	82	.	.	727,366	10	÷ 177,349	94

1899.

Total der Netto-Ausgaben

IV. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken

vom Jahr

	Rechtsufrige Zürichsee- bahn.				Etzweilen-Schaffhausen.			
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.								
A. Organisations- und Verwaltungskosten, einschl. technische Bauleitung.								
1. Gehalte, Taggelder und Reiseauslagen	2,978	90			—	—		
2. Bureaukosten	297	16			—	—		
3. Mobiliar, Instrumente und Messgerätschaften	÷ 419	86			—	—		
4. Miete, Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Bureaux	1,067	97			—	—		
5. Allgemeine Rechtskosten	70	—			—	—		
6. Verschiedenes	—	53	3,994	70	—	—	—	—
B. Verzinsung des Baukapitals.								
1. Aktienkapital	—	—			—	—		
2. Obligationen	—	—			—	—		
3. Verschiedene Zinsen und Unkosten	—	—	—	—	—	—	—	—
C. Expropriation.								
1. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	152	35			—	—		
2. Entschädigungen	÷ 5,508	55			÷ 132	35		
3. Schätzungs- und Gerichtskosten	480	80			—	—		
4. Herstellung der Katasterpläne und Vermarkung	1,250	55			878	—		
5. Verschiedenes	71	85	÷ 3,553	—	—	—	745	65
D. Bahnbau.								
1. Unterbau.								
a. Erdarbeiten und Mauern, Anpflanzung der Böschungen, Entwässerungen etc.	102,676	89			—	—		
b. Tunnels	2,919	09			÷ 200	—		
c. Brücken und Durchlässe	25,357	56			—	—		
d. Beschotterung	2,324	04			—	—		
e. Chaussierung von Strassen und Vorplätzen	6,635	44			—	—		
f. Fluss- und Uferbauten	86	98			—	—		
g. Verschiedenes	—	—	140,000	—	—	—	÷ 200	—
2. Oberbau.								
a. Schienenunterlagen (Schwellen etc.)	÷ 98	10			—	—		
b. Schienen und deren Befestigungsmittel	÷ 1,264	40			—	—		
c. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen, einschl. Fundierung	—	—			—	—		
d. Legen des Oberbaues	—	—			—	—		
e. Verschiedenes	256	70	÷ 1,105	80	—	—	—	—
Übertrag			139,335	90			545	65

für die neuen Linien der Schweizerischen Nordostbahn
1899.

Thalweil - Zug.				Eglisau-Schaffhausen.				Zusammenzüge.				TOTAL	
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
15,662	73			10,228	74			.	.	28,870	37		
440	72			350	56			.	.	1,088	44		
÷ 864	26			÷ 455	88			.	.	÷ 1,740	—		
2,198	33			1,159	58			.	.	4,425	88		
—	—			—	—			.	.	70	—		
1	59	17,439	11	—	58	11,283	58	.	.	2	70	32,717	39
—	—			—	—			.	.	—	—		
—	—			—	—			.	.	—	—		
÷ 1,951	85	÷ 1,951	85	—	—	—	—	.	.	÷ 1,951	85	÷ 1,951	85
507	50			219	55			.	.	879	40		
19,105	80			4,480	93			.	.	17,945	83		
485	90			870	50			.	.	1,837	20		
7,486	35			3,874	34			.	.	13,489	24		
461	80	28,047	35	264	95	9,710	27	.	.	798	60	34,950	27
54,116	59			19,982	31			176,775	79				
31,064	03			—	—			33,783	12				
32,029	—			104,292	39			161,678	95				
÷ 8,108	74			6,461	70			677	—				
36,080	98			2,389	88			45,106	30				
4,849	82			—	—			4,936	80				
—	—	150,031	68	—	—	133,126	28	—	—	422,957	96		
÷ 987	70			—	—			÷ 1,085	80				
÷ 1,785	—			—	—			÷ 3,049	40				
÷ 7,868	25			—	—			÷ 7,868	25				
÷ 724	80			—	—			÷ 724	80				
—	—			—	—			256	70				
		÷ 11,365	75							÷ 12,471	55		
.	.	182,200	54	.	.	154,120	13	.	.	410,486	41	65,715	81

IV. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken

vom Jahr

	Rechtsufrige Zürichsee- bahn.				Etzweilen-Schaffhausen.			
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag	.	.	139,335	90	.	.	545	65
3. Hochbau und mechanische Stations- einrichtungen.								
a. Verwaltungsgebäude	—	—			—	—		
b. Gebäude für den Dienst der Reisenden und Güter, einschl. Einsteighallen, Trot- toirs und Rampen	—	—			—	—		
c. Werkstätten und feste Einrichtungen derselben, Remisen und Magazine	—	—			—	—		
d. Wasserstationen und Brunnen, einschl. Wasserbeschaffung	600	10			—	—		
e. Hebevorrichtungen und Brückenwagen	—	—			—	—		
f. Wärterhäuser	—	—			—	—		
g. Beleuchtungseinrichtungen und Gaslei- tungen	—	—			—	—		
h. Verschiedenes	827	53			—	—		
			1,427	63			—	—
4. Telegraph, Signale und Verschie- denes.								
a. Telegraphenleitungen	—	—			—	—		
b. Signaleinrichtungen und zugehörige Lei- tungen	÷ 1,262	90			—	—		
c. Orientierungs- und Ordnungszeichen	403	37			—	—		
d. Einfriedigung und Barrieren	÷ 48	—			—	—		
e. Verschiedenes	—	—			—	—		
			÷ 907	53			—	—
II. Rollmaterial.			139,856	—			545	65
1. Lokomotiven und Tender	—	—			—	—		
2. Personenwagen	—	—			—	—		
3. Gepäck- und Güterwagen	—	—			—	—		
III. Mobiliar und Gerätschaften.								
1. Für die allgemeine Verwaltung	—	—			—	—		
2. Für den Bahnaufsichts- und Unter- haltungsdienst	49	48			—	—		
3. Für den Stationsdienst	22	60			÷ 2,129	26		
4. Für den Transportdienst	—	—			—	—		
5. Für die Werkstätten	—	—			—	—		
6. Telegraphenapparate	—	—			—	—		
			72	08			÷ 2,129	26
Total der Ausgaben	.	.	139,928	08	.	.	÷ 1,583	61

für die neuen Linien der Schweizerischen Nordostbahn
1899.

Thalweil - Zug.				Eglisau-Schaffhausen.				Zusammenzüge.				TOTAL	
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
.	.	182,200	54	.	.	154,120	13	.	.	410,486	41	65,715	81
—	—			—	—			—	—				
180	—			—	—			180	—				
—	—			—	—			—	—				
÷ 1,290	75			—	—			÷ 690	65				
2,468	44			—	—			2,468	44				
—	—			—	—			—	—				
—	—	1,357	69	—	—	—	—	827	53	2,785	32		
—	—			—	—			—	—				
148	13			560	40			÷ 554	37				
—	—			—	—			403	37				
648	65			1,431	56			2,032	21				
—	—	796	78	—	—	1,991	96	—	—	1,881	21	415,152	94
		184,355	01			156,112	09					480,868	75
÷ 247	27			÷ 123	66			.	.	÷ 370	93		
—	—			—	—			.	.	—	—		
—	—	÷ 247	27	—	—	÷ 123	66	.	.	—	—	÷ 370	93
—	—												
—	—			—	—			.	.	—	—		
1,990	08			1,400	—			.	.	3,439	56		
244	20			—	—			.	.	÷ 1,862	46		
—	—			—	—			.	.	—	—		
—	—			—	—			.	.	—	—		
—	—	2,234	28	—	—	1,400	—	.	.	—	—	1,577	10
.	.	186,342	02	.	.	157,388	43	.	.	.	.	482,074	92

V. Rechnung über den Kapitalverkehr der

Einnahmen.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Kapitaleinzahlungen.							
Einzahlungen auf konsolidierte Anleihen.							
4 0/0 Anleihen von 10 Millionen Franken d. d. 19. Mai 1899, ohne Hypothek auf das Nordostbahnnetz						10,000,000	—
II. Zuwendungen aus dem Baukonto.							
Zu Gunsten des Konto „Unvollendete Bauobjekte“:							
Übertragung der Verwendungen für die per Ende 1898 unvollendet gebliebenen und pro 1899 zur definitiven Verbuchung gelangten Bauten auf die Baurechnung.						948,759	07
III. Zuwendungen aus dem Betriebsertrag.							
1. Zu Gunsten des Konto „Zu amortisierende Verwendungen“:							
XVI. Amortisationsquote für das Jahr 1899.				730,000	—		
2. Zu Gunsten des Konto „Verwendungen zu Bauzwecken“:							
a) Abschreibungen vom Baukonto zufolge Zugeständnis an das Schweiz. Eisenbahndepartement, anlässlich Bereinigung der Baurechnungen pro 1898:							
1.	Bisheriges Netz	13,517	21				
2.	Rechtsufrige Zürichseebahn	Fr. 48.	—				
3.	Thalweil-Zug.	„ 1,859.	97				
4.	Eglisau-Schaffhausen	„ 128.	01	2,035	98		
b) Weitere Abschreibungen im Jahr 1899.		15,553	19				
Für beseitigte Bauobjekte:							
1.	Bisheriges Netz	Fr. 20,362.	57				
2.	Rechtsufrige Zehseeb.	Fr. 3,729.	77				
3.	Thalweil-Zug	„ 678.	36				
		„ 3,051.	41				
		Fr. 23,413.	98				
Für Änderungen an bestehenden Anlagen:							
Bisheriges Netz (II. Spur Zürich-Thalweil)		„ 71,490.	04	94,904	02	110,457	21
3. Zu Gunsten des Konto „Verwendungen auf Nebengeschäfte“							
Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee				4,000	74	844,457	95
Übertrag						11,793,217	02

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1899.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Passivsaldo-Vortrag vom Jahr 1898	.	.	.	.	10,009,577	22
II. Kapitalrückzahlungen.						
Rückzahlung des Restes des Subventions-Darlehens für die Linie Glarus-Lintthal:						
II. Rate, Wert 1. März 1899	.	.	1,000,000	—		
III. " " 31. Mai "	.	.	450,000	—		
IV. " " 1. September 1899	.	.	1,200,000	—	2,650,000	—
III. Verwendungen zu Bauzwecken.						
1. Brutto-Bauausgaben für das bisherige Netz pro 1899:						
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen	1,225,339	77				
II. Rollmaterial	1,666,979	69				
III. Mobiliar und Gerätschaften	22,965	37	2,915,284	83		
2. Bauausgaben für die neuen Linien pro 1899: (ausschliesslich der Abschreibungen sub Ziffer III. 2 Einnahmensseite)						
Rechtsufrige Zürichseebahn	143,705	85				
Etzweilen-Schaffhausen	÷ 1,583	61				
Thalweil-Zug	187,523	63				
Eglisau-Schaffhausen	157,516	44	487,162	31		
3. Unvollendete Bauobjekte:						
Bauausgaben pro 1899	.	.	2,350,001	16	5,752,448	30
IV. Beteiligung bei andern Bahnunternehmungen.						
Beteiligung bei der Bützbergbahn:						
30. Kapitaleinzahlung d. Nordostbahn, Wert 1. Mai 1899	.	.	.	.	25,000	—
V. Verwendungen auf Nebengeschäfte.						
Brutto-Ausgaben f. Dampf- u. Schleppboote auf dem Bodensee	.	.	.	.	974	40
VI. Zu amortisierende Verwendungen.						
Zu Gunsten des Konto „Verwendungen zu Bauzwecken“:						
Abschreibung von Brückenkonstruktionen pro 1899 .	.	.	.	.	24,824	67
Übertrag .	.	.	.	.	18,462,824	59

V. Rechnung über den Kapitalverkehr der

Einnahmen.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .		.	.	.	.	11,793,217	02
IV. Erlöse und Rückerstattungen.							
1. Zu Gunsten des Konto „Verwendungen zu Bau- zwecken“ (bisheriges Netz):							
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen	501,441	02					
II. Rollmaterial	153,503	56					
III. Mobiliar und Gerätschaften	160	—	655,104	58			
2. Zu Gunsten des Konto „Unvollendete Bau- objekte“	.	.	48,841	97			
3. Zu Gunsten des Konto „Verwendungen auf Nebengeschäfte“:							
Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee	.	.	6,142	31	710,088	86	
					12,503,305	88	
V Passivsaldo-Vortrag auf das Jahr 1900 (vide Ausweis neben) .	.	.	.	.	5,959,518	71	
Summe .		.	.	.	.	18,462,824	59

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1899.

Ausgaben.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .		.	.	.	.	18,462,824	59
Ausweis über den nebenstehenden Passiv-Saldo per 31. Dezember 1899.							
1. Aktiven laut Bilanz:							
a) Kasse, Wechsel und Bankguthaben		8,551,573	21				
b) Wertschriften		1,500,592	—				
c) Entbehrliche Liegenschaften		2,617,629	97				
d) Materialvorräte		3,372,479	12				
e) Diverse Debitoren		48,359	60	16,090,633	90		
2. Passiven laut Bilanz:							
a) Schwebende Schulden		4,647,541	24				
b) Spezialfonds		11,809,711	09				
c) Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung		1,472,364	05				
d) Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung		4,120,536	23	22,050,152	61		
Summe wie neben		.	.	5,959,518	71		
Summe .						18,462,824	59

VI. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

Debitoren.

I. Verwendungen zu Bauzwecken.

A. Bisheriges Netz der Nordostbahn.

1. Bahnanlage und feste Einrichtungen.

- a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . . 140,475,083 98
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1899, lt. Rechnung . . . 628,184 67

2. Rollmaterial.

- a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . . 30,585,321 80
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1899, lt. Rechnung . . . 1,503,820 39

3. Mobiliar und Gerätschaften.

- a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . . 2,409,285 89
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1899, lt. Rechnung . . . 22,805 37

B. Neue Linien.

1. Rechtsufrige Zürichseebahn.

- a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . . 20,630,610 63
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1899, lt. Rechnung . . . 139,928 08

2. Linie Dielsdorf-Niederweningen.

- Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz 883,424 68

3. Linie Etzweilen-Schaffhausen.

- a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . . 4,712,745 91
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1899, lt. Rechnung . . . ÷ 1,583 61

4. Linie Thalwil-Zug.

- a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . . 13,075,937 86
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1899, lt. Rechnung . . . 186,342 02

5. Linie Eglisau-Schaffhausen.

- a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . . 6,253,896 94
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1899, lt. Rechnung . . . 157,388 43

C. Unvollendete Bauobjekte.

- a. Betrag der Bauausgaben, lt. vorjähriger Bilanz . . . 18,905,021 62
b. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1899, lt. Rechnung . . . 2,350,001 16
ab: Übertragungen auf den Baukonto etc.

II. Beteiligung bei andern Bahnunternehmungen.

1. Bötzbeargbahn und Linie Koblenz-Stein.

a. Bötzbeargbahn:

- Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz . . . 12,325,000 —
Betrag der geleisteten Einzahlungen pro 1899, lt. Rechnung . . . 25,000 —

b. Linie Koblenz-Stein:

- Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz

2. Aargauische Südbahn.

- Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz

3. Linie Wohlen-Bremgarten.

- Betrag der geleisteten Einzahlungen, lt. vorjähriger Bilanz

Übertrag

Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
140,475,083	98				
628,184	67	141,103,268	65		
30,585,321	80				
1,503,820	39	32,089,142	19		
2,409,285	89				
22,805	37	2,432,091	26	175,624,502	10
20,630,610	63				
139,928	08	20,770,538	71		
		883,424	68		
4,712,745	91				
÷ 1,583	61	4,711,162	30		
13,075,937	86				
186,342	02	13,262,279	88		
6,253,896	94				
157,388	43	6,411,285	37	46,038,690	94
				221,663,193	04
18,905,021	62				
2,350,001	16	21,255,022	78		
		997,601	04	20,257,421	74
				241,920,614	78
12,325,000	—	12,350,000	—		
25,000	—				
		2,285,000	—		
		14,635,000	—		
		6,055,000	—		
		500,000	—	21,190,000	—
				263,110,614	78

Gesellschaft auf 31. Dezember 1899.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Kreditoren.							
I. Gesellschaftskapital.							
1. Stammaktien,	158,967 Aktien à Fr. 500. — . . .	.	.	79,483,500	—	80,000,000	
2. Prioritätsaktien,	1,033 " " 500. — . . .	.	.	516,500	—		
	<u>160,000 Aktien</u>						
II. Konsolidierte Anleihen.							
A. Anleihen von 160 Millionen Franken I. Hypothek auf die Nordostbahn (ausschliesslich Nationalbahn, Linie Effretikon-Hinweil und Sulgen-Gossau).							
1. 4% Anleihen von 87 Mill. Franken v. 1. Oktober 1887 .	87,000,000	—		156,350,000	—		
2. 4% Anleihen von 5 Mill. Franken vom 1. März 1889 .	5,000,000	—					
3. 4 1/2 % Anleihen von 1,837,500 Franken v. 1. Januar 1892.	1,837,500	—					
4. 3 1/2 % Anleihen von 10 Mill. Franken vom 31. August 1894	10,000,000	—					
5. 3 1/2 % Anleihen von 7 Mill. Franken vom 15. Juni 1895 .	7,000,000	—					
6. 3 1/2 % Anleihen von 35 Mill. Franken v. 28. Februar 1897	35,000,000	—					
7. 3 1/2 % Anleihen von 10,512,500 Franken v. 20. Sept. 1897	10,512,500	—					
B. Anleihen ohne Hypothek auf das Nordostbahnnetz.							
1. 4 % Anleihen von 15 Millionen Franken v. 1. Juni 1898 .	15,000,000	—		25,000,000	—		
2. 4 % Anleihen von 10 Millionen Franken v. 19. Mai 1899 .	10,000,000	—					
C. 4% Hypothekaranleihen I. Ranges auf die Ostsektion der ehemaligen Schweizerischen Nationalbahn.							
Anleihen d. d. 30. April 1880/6. November 1883 . . .	.	.		3,000,000	—		
D. Subventionsdarleihen.							
1. Subventionsdarleihen für die rechtsufrige Zürichseebahn, verzinslich zu 2% bis 3%: Betrag der Einzahlungen laut vorjähriger Bilanz . . .	5,000,000	—		10,282,000	—	194,632,000	—
2. Subventionsdarleihen für die Linie Dielsdorf-Niederweningen vom 30. September 1889, unverzinslich in den ersten 12 Jahren	157,000	—					
3. Subventionsdarleihen für die Linie Thalweil-Zug, verzinslich zu 3 1/4 % und bezw. 3 1/2 %: Betrag der Einzahlungen lt. vorjähriger Bilanz	2,000,000	—					
4. Subventionsdarleihen für die Linie Etzweilen-Schaffhausen, unverzinslich während 10 Jahren: Betrag der Einzahlungen laut vorjähriger Bilanz . . .	1,125,000	—					
5. Subventionsdarleihen für die Linie Eglisau-Schaffhausen, verzinslich zu 3 %: Betrag der Einzahlungen laut vorjähriger Bilanz . . .	2,000,000	—					
Übertrag		.	.	.	.	274,632,000	—

VI. Bilanz der Schweizerischen Nordostbahn-

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Debitoren.						
Übertrag	.	.	.	.	263,110,614	78
III. Verwendungen auf Nebengeschäfte.						
1. Dampfboote auf dem Bodensee (einschl. Werfte Romanshorn).						
a. Betrag der Ausgaben, laut vorjähriger Bilanz	1,718,389	20				
b. Betrag der Ausgaben im Jahr 1899, laut Rechnung	974	40	1,719,363	60		
2. Dampfboote auf d. Zürichsee (einschl. Werfte Wollishofen).						
a. Betrag der Ausgaben, laut vorjähriger Bilanz	605,113	91				
b. ab: Betrag der Einnahmen im Jahr 1899, laut Rechnung	10,143	05	594,970	86		
3. Imprägnieranstalt.						
Betrag der restierenden Anlagekosten, laut vorjähriger Bilanz	.	.	10,814	70	2,325,149	16
IV. Zu amortisierende Verwendungen.						
1. Betrag der zu amortisierenden Verwendungen per 31. Dez. 1898	11,600,930	10				
Hiezu:						
Übertragung vom Baukonto:						
Abschreibung beseitigter Brückenkonstruktionen pro 1899	24,824	67				
Dagegen ab:	11,625,754	77				
XVI. Amortisationsquote, lt. Amortisationsplan	730,000	—	10,895,754	77		
2. Gotthardbahn-Subvention	.	.	4,260,000	—	15,155,754	77
V. Verfügbare Mittel.						
1. Kasse, Wechsel und Bankguthaben.						
a. Barbestand der Kasse, einschl. Checkkonti	123,718	86				
b. Wechsel-Konto, Bestand des Portefeuilles	7,406,451	40				
c. Eidgen. Bank A. G., Separat-Darlehenskonto	1,021,402	95	8,551,573	21		
2. Wertschriften.						
Eigene Wertpapiere	.	.	1,500,592	—		
3. Entbehrliche Liegenschaften.						
Liegenschaften-Konto der Nordostbahn	.	.	2,617,629	97		
4. Material-Vorräte.						
a. Material-Konto (Vorräte an Kohlen, Holz, Eisen, Öle etc.)	1,345,331	39				
b. Material-Rechnung des Bahnoberingenieurs (Vorräte an Schienen, Schwellen etc.)	1,635,631	92				
c. Werkstätte-Konto (Vorräte an Achsen, Rädern, Bandagen etc.)	391,515	81	3,372,479	12		
5. Verschiedene Hauptbuch-Debitoren.						
Diverse Debitoren, lt. umstehendem Ausweis	.	.	48,359	60	16,090,633	90
Summe	.	.	.	.	296,682,152	61

Gesellschaft auf 31. Dezember 1899.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Kreditoren.						
Übertrag					274,632,000	—
III. Schwebende Schulden.						
1. Gekündete, aber noch nicht eingelöste Obligationen:						
a. des 4% Anleihe von 15 Mill. Fr. vom 1. Dezember 1885	Fr.	500. —				
b. des 4% Anleihe von 20 Mill. Fr. vom 1. Oktober 1886	"	5,000. —	5,500	—		
2. Ausstehende Coupons und Ratazinse	2,141,342	51				
3. Noch nicht ausgeschiedene Guthaben der Unterstützungskassen und Kationen der Angestellten:						
a. der Pensions- und Hilfskasse der Angestellten	Fr.	54,910. 99				
b. der Krankenkasse der Güter- u. Werkstätte-Arbeiter	"	240. 29				
c. der Krankenkasse der Regiearbeiter des Bahnoberingenieurs	"	1,147. 23				
d. der Barkationen v. Beamten u. Angestellten	"	548. 75	56,847	26		
4. Barkationen von Bauunternehmern und Lieferanten			28,625	—		
5. Diverse Hauptbuch-Kreditoren:						
Diverse Kreditoren, lt. umstehendem Ausweis.	2,415,226	47	4,647,541	24		
IV. Spezialfonds.						
1. Erneuerungsfonds der Nordostbahn:						
a. Statutarischer Maximalbetrag	Fr.	8,000,000. —				
b. Mehreinlagen per Ende 1899	"	95,898. 91				
c. Reserve aus provisor. Mehr-, bezw. Ergänzungseinlagen für die Jahre 1896/98, gemäss Verfügungen des Bundesrates	"	2,655,000. —	10,750,898	91		
2. Versicherungsfonds			1,018,812	18		
3. Fonds zur Förderung spezieller Eisenbahninteressen			40,000	—	11,809,711	09
V. Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung					1,472,364	05
VI. Aktiv-Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung der Nordostbahn					4,120,536	23
					22,050,152	61
Summe					296,682,152	61

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

per 31. Dezember 1899.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Diverse Debitoren.				
1. Vorschüsse an Gerichte und diverse Rechnungsstellen	16,041	20		
2. Couponszahlstellen (Konto-Korrent-Guthaben der Nordostbahn)	31,203	—		
3. Kautionskasse der Güterarbeiter etc. (Konto-Korrent-Guthaben der Nordostbahn)	129	01		
4. Union Commerciale	986	39		
Summe .	.	.	48,359	60
II. Diverse Kreditoren.				
1. Saldo der Baurechnung der Bötzbeargbahn	36,289	13		
2. Saldo der Baurechnung Koblenz-Stein	4,022	46		
3. Barkautionen für Frachtenkredite	2,100	—		
4. Konto-Korrent-Saldo der Bürgschaftsgenossenschaft	42,865	14		
5. Güter- und Lagerhausexpeditionen, schweizerische und ausländische Eisenbahn- gesellschaften und diverse Transportanten	717,366	45		
6. Konto pro Diversi	1,612,583	29		
Summe .	.	.	2,415,226	47

Beilagen

zu den

Jahres-Rechnungen

von 1899.

1. Rechnung über den Erneuerungsfonds.
2. Rechnung über den Versicherungsfonds.
3. Rechnung über die Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung.
4. Rechnungen über die Nebengeschäfte.
 - A. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.
 - B. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.
5. Ausweis der Bauausgaben, nach Objekten geordnet.

(Beilage zu den Rechnungen III und IV.)

Rechnung über den Erneuerungsfonds

vom Jahr

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
I. Saldo-Vortrag vom Jahr 1898:						
a) Statutarischer Maximalbetrag	.	.	8,000,000	—		
b) Reserve aus provisor. Mehr- bzw. Ergänzungseinlagen für die Jahre 1896/1898, gemäss Verfügungen des Bundesrates	.	.	2,519,704	53	10,519,704	53
II. Jahreseinlage aus dem Betriebsertrag pro 1899, gemäss § 6 der Gesellschaftsstatuten vom 27. Januar 1896	.	.	.	.	1,050,000	—
Summe	.	.	.	.	11,569,704	53
Ausgaben.						
I. Erneuerung des Oberbaues.						
1. Schienen und deren Befestigungsmittel	269,244	84				
2. Bahn-, Weichen- und Brückenschwellen	388,836	63				
3. Weichen, Kreuzungen, centrale Weichenstellungen und Verriegelungen, Drehscheiben und Schiebebühnen	92,701	47	750,782	94		
Hievon ab:						
Vorschläge auf ausgewechselten Oberbaumaterialien	.	.	183,000	—	567,782	94
II. Erneuerung des Rollmaterials.						
a. Lokomotiven.						
1. Ersatz von Kesseln, Feuerbüchsen, Siederöhren, Dampf- cylindern, Achsen, Rädern und Bandagen	46,819	81				
2. Abschreibung der ausrangierten 4 ehemal. Nationalbahn- Lokomotiven A ³ Nr. 156/158 und 162, abzüglich Alt- materialwert	74,101	38	120,921	19		
b. Personenwagen.						
1. Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen	1,926	47				
2. Abschreibung der ausrangierten 2 Personenwagen A ^{B4} Nr. 412 und C ⁴ Nr. 1811, abzüglich Altmaterialwert	22,443	98	24,370	45		
c) Gepäck- und Güterwagen.						
1. Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen	4,418	76				
2. Abschreibung der ausrangierten 10 Güterwagen K ^C Nr. 3021, 3024, 3030, 3084, 3148, 3157, K ¹ 4295, L 9611, 9623 und 9644, abzüglich Altmaterialwert	34,298	60	38,717	36	184,009	—
Übertrag	.	.	.	.	751,791	94

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	.	.	.	.	751,791	94
III. Erneuerung der Schiffe.						
a) Dampfboote auf dem Bodensee.						
Hauptreparatur des Trajektkahns B.	.	.	27,091	28		
ab: zu Lasten der Dampfboot-Betriebsrechnung	.	.	6,212	—	20,879	28
IV. Häftiger Anteil der Nordostbahn an den Kosten der Oberbau-erneuerung auf den Gemeinschaftsbahnen.						
1. Bützbergbahn, einschl. Linie Koblenz-Stein <u>Fr. 35,480. 73</u>	.	.	17,740	36		
2. Aargauische Südbahn <u>Fr. 56,788. 08</u>	.	.	28,394	04	46,134	40
					818,805	62
V. Saldo-Vortrag auf 1. Januar 1900:						
a. Statutarischer Maximalbetrag	.	.	8,000,000	—		
b. Mehreinlagen per Ende 1899	.	.	95,898	91		
c. Reserve aus provisor. Mehr-, bezw. Ergänzungseinlagen für die Jahre 1896/98, gemäss Verfügungen des Bundesrates	.	.	2,655,000	—	10,750,898	91
Summe .	.	.	.	.	11,569,704	53
NB. Der Betrag dieses Fonds ist unausgeschieden in den Aktiven der Bilanz enthalten.						

Rechnung über den Versicherungsfonds der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom Jahr 1899.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
I. Saldo-Vortrag vom Jahr 1898	.	.	.	.	1,084,024	51
II. Einlage aus dem Betriebsertrag pro 1899	.	.	.	.	100,000	—
Summe .	.	.	.	.	1,184,024	51
Ausgaben.						
I. Vergütung an die Gewinn- und Verlustrechnung, gemäss § 4 des Regulativs für den Versicherungsfonds, für die der Betriebsrechnung und den Rechnungen über die Hilfs- und Nebengeschäfte pro 1899 direkt belasteten Ausgaben für Unfallentschädigungen und Materialschäden über den Jahresbetrag von Fr. 75,000 hinaus, nämlich:						
a. Unfallentschädigungen	222,389	61				
b. Reparaturkosten von beschädigtem Transportmaterial .	17,822	72	240,212	33		
abzüglich zu Lasten der Betriebsrechnung verbleibende .	.	.	75,000	—	165,212	33
II. Saldo-Vortrag auf 1. Januar 1900	.	.	.	.	1,018,812	18
Summe .	.	.	.	.	1,184,024	51

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

Rechnung über die Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung vom Jahr 1899.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
I. Saldo-Vortrag vom Jahr 1898	.	.	247,977	62
II. Zuwendung von frei gewordenen Reserven aus den Jahren 1896/1897 . . .	161,832	81		
III. Einlage aus dem Betriebsertrag pro 1899	1,200,000	—	1,361,832	81
Summe .	.	.	1,609,810	43
 Ausgaben.				
I. Emissionskosten des 4 ⁰ / ₀ Anleihens von 10 Millionen Franken d. d. 19. Mai 1899:				
Kursverluste	91,470	—		
Druckkosten, Porti etc.	4,465	20	95,935	20
II. Anteil der Nordostbahn an den Haftpflichtentschädigungen infolge des Unfalles bei Mönchenstein am 14. Juni 1891, laut IX. Abrechnung der Jura-Simplonbahn vom 3. Februar 1900	.	.	1,294	75
III. Haftpflichtentschädigungen infolge des Eisenbahnunfalles in Aarau am 4. Juni 1899.				
Ausgerichtete Entschädigungen im Jahr 1899	72,772	77		
abzüglich:				
Anteile der Centralbahn und Aarg. Südbahn als Mitbenützerinnen des Bahnhofes Aarau	42,556	34	30,216	43
IV. Subventionierung des Organs „Die Schweizerbahnen“, III. Rate vom 1. April 1898 bis 31. März 1899	.	.	10,000	—
V. Saldo-Vortrag auf 1. Januar 1900	.	.	137,446	38
			1,472,364	05
Summe .	.	.	1,609,810	43
NB. Der Betrag dieser Reserve ist unausgeschieden in den Aktiven der Bilanz enthalten.				

Rechnungen über die Nebengeschäfte

vom Jahr

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.				
<i>Einnahmen.</i>				
1. Ertrag des Personentransportes	156,155	11		
2. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes.				
a. Vom Gepäck Fr. 6,902.32				
b. Von Tieren " 2,969.41				
c. Von Gütern " 416,239.—	426,110	73	582,265	84
3. Verschiedene Einnahmen			78	20
Summe der Einnahmen			582,344	04
<i>Ausgaben.</i>				
1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und des technischen Personals	10,000	—		
2. Besoldungen und Entschädigungen des Verwaltungspersonals	14,995	20		
3. Besoldungen, Löhne und Ersparnisprämien des Schiffspersonals	150,731	69		
4. Bekleidung des Schiffspersonals	2,544	75		
5. Mietzinse, Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten, Beleuchtung und Heizung der Bureaux	3,349	52		
6. Löhne für das Ein- und Ausladen der Güter	5,135	70		
7. Quote für das Ein- und Ausladen der trajektierten Wagen	60,796	60		
8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	112,126	34		
9. Unterhalt der Schiffe und Ausrüstungsgegenstände	77,857	48		
10. Assekuranzprämien	11,490	38		
11. Verschiedenes	19,088	20		
Summe der Ausgaben			468,115	86
<i>Rechnungs-Abschluss.</i>				
Die Einnahmen betragen	582,344	04		
Die Ausgaben betragen	468,115	86		
Überschuss der Betriebseinnahmen pro 1899			114,228	18
Hievon ab nach Verordnung des Bundesrates vom 25. November 1884:				
Die Verwendungen aus dem Erneuerungsfonds, vide Ziffer III der Spezialrechnung über denselben			20,879	28*
Netto-Ertrag pro 1899			93,348	90
* Dieser Betrag wird in der Gewinn- und Verlustrechnung sub Ziffer 7 „Zuschüsse aus den Spezialfonds“ wieder vereinnahmt.				

der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

1899.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
B. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.				
Einnahmen.				
1. Ertrag des Personentransportes	88,551	63		
2. Ertrag des Gepäck- und Tiertransportes.				
a. Vom Gepäck Fr. 2,794. 70				
b. Von Tieren " 733. 15	3,527	85	92,079	48
3. Verschiedene Einnahmen	.	.	500	—
Summe der Einnahmen	.	.	92,579	48
Ausgaben.				
1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und des technischen Personals	5,000	—		
2. Besoldungen und Entschädigungen des Verwaltungspersonals	2,626	—		
3. Besoldungen, Löhne und Ersparnisprämien des Schiffspersonals	75,050	22		
4. Bekleidung des Schiffspersonals	1,069	45		
5. Bureaubedürfnisse und Unterhalt des Inventars	3,323	17		
6. Mietzinse, Beleuchtung und Heizung der Bureaux	1,774	88		
7. Brennmaterial für die Schiffe	28,436	84		
8. Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	2,345	93		
9. Unterhalt der Schiffe und Ausrüstungsgegenstände	19,502	55		
10. Assekuranzprämien, Steuern und Konzessionsgebühren	3,417	36		
11. Ersatzleistungen	—	—		
12. Verschiedenes	6,012	94		
Summe der Ausgaben	.	.	148,559	34
Rechnungs-Abschluss.				
Die Einnahmen betragen	92,579	48		
Die Ausgaben betragen	148,559	34		
Rückschlag pro 1899	.	.	55,979	86

Ausweis über die Verwendungen zu geordnet nach den

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Verwendungen zu Bauzwecken.					
a) Bisheriges Netz.					
Stammnetz.					
1. Konstanz:	Erstellung von Freiladegleisen von 241,8 m Nutzlänge und Freiladestrassen auf dem Terrain der N. O. B., IV. Rate pro 1898	6,149	64		
	Anteilsbetroffnis der N. O. B. an den Kosten der Aufstellung von Vorsignalen zu den Einfahrtssignalen gegen Kreuzlingen und Emmishofen	369	82		
2. Kesswil:	Anschluss der Station an die Ortswasserversorgung für einen Küchenhahn	44	40		
3. Romanshorn:	Neue Lokomotivremise; Nachtrag pro 1898 und Einrichtung der elektrischen Kraftanlage und Beleuchtung etc.	7,101	06		
	(vide auch Pos. 60 und 61)				
	Anschluss der Geleise vom Lagerschuppen (ehemal. Schaffhauser-Schuppen) an die Trajektgeleise, Nachtrag pro 1898	1,016	05		
	Anlage von Bohlenwegen über die Geleise in der Einsteighalle an 2 Stellen zu leichterem Verkehr der Postkarren und Handwagen	350	04		
4. Weinfelden:	Vergrößerung des Güterschuppens durch Verlängerung und sogen. Zwillingsanbau	11,864	60		
	Aufkiesen der Geleise auf Schienenhöhe	145	60		
5. Müllheim- Wigoltingen:	Einführung des Wassers in die Küche der Stationswohnung	112	30		
	Aufkiesen der Geleise auf Schienenhöhe	110	—		
6. Wiesendangen:	Dasselbe	237	—		
7. Schaffhausen:	Bahnhöferweiterung; Nachtrag pro 1897 für Landerwerb	1,022	15		
	(vide auch Pos. 69)				
	Erstellen der elektrischen Beleuchtungsanlage; Nachtrag pro 1897 für Elektrizitätszähler	302	—		
	(vide auch Pos. 69)				
	Erstellen eines Dienstgebäudes aus Backsteinmauerwerk	15,296	05		
	(vide auch Pos. 59)				
	Erstellen je eines Vorsignals für die beiden Einfahrten der Badischen Bahn von Basel und Singen her	1,334	90		
	(vide auch Pos. 69)				
8. Henggart:	Aufkiesen der Geleise auf Schienenhöhe	256	85		
9. Hettlingen:	Erweiterung des Stationsgebäudes durch einen Anbau und Aufbau eines I. Stockes	18,231	82		
	(vide auch Pos. 59)				
10. Winterthur:	Einbeziehung der Signaleinrichtungen der Einfahrt der Vereinigten Schweizerbahnen in das Baukapital der N. O. B.	784	08		
11. Dietlikon:	Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes durch einen Wohnungs- und einen Bureauanbau	13,931	64		
	(vide auch Pos. 59 und 70)				
12. Wallisellen:	Einbeziehung der Signaleinrichtungen für die Einfahrt der Vereinigten Schweizerbahnen in das Baukapital der N. O. B.	340	63		
13. Zürich:	Einführung der elektrischen Blocksignaleinrichtungen der Linie Zürich-Thalweil, anlässlich Erstellen der II. Spur	3,167	70		
	(vide auch Pos. 27)				
Übertrag		82,168	33		

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte, Bauobjekten, pro 1899.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag .	82,168	33		
14. Altstetten:	Erweiterung der Centralanlage infolge Einbeziehung des neuen Gütergeleises Zürich-Altstetten (vide auch Pos. 72)	17,932	62		
	Aufkiesen der Geleise auf Schienenhöhe	570	—		
15. Schlieren:	Verlängerung des IV. Geleises bis zum Flurwegübergang und des sogen. Waggeleises um zusammen 78 m; Erstellen eines Verbindungsgeleises von Weiche 1—2 von 68,7 m nutzbarer Länge und Verlängerung des Stumpengeleises bis zum Anschlussgeleise des Gaswerkes der Stadt Zürich um 77 m mit 2 Weichenverbindungen (vide auch Pos. 73)	21,154	88		
	Aufkiesen der Geleise auf Schienenhöhe	444	68		
16. Dietikon:	Dasselbe	482	75		
17/18. Baden:	Ersetzen des Vierkurbelapparates durch einen Sechskurbelapparat und besondere Verriegelung der 2 Weichen Nr. 6 und 25 (vide auch Pos. 74)	1,345	53		
	Einrichtung der Wasserspülung in den Aborten	455	57		
19. Turgi:	Verbesserung der Beleuchtung durch Aufstellung von 19 weiteren Stationslaternen	995	68		
	Vergrößerung des Güterschuppens durch Aufstellen des in Altstetten abgebrochenen Güterschuppens, sowie erstellen einer neuen Rampe (vide auch Pos. 59 und 75)	20,138	72		
20. Brugg:	Einrichtung der Wasserspülung in den Passagierabtritten	1,686	96		
21. Aarau:	Erstellen einer Lokomotivdrehscheibe von 16 m Durchmesser nebst Geleisen hiezu von 95 m Länge und Ersetzung einer einfachen Weiche durch eine englische (vide auch Pos. 76)	27,337	34		
22. Offene Bahn:	Erstellen neuer, bezw. Verstärkung bestehender Brückenkonstruktionen <i>A. Erstellen neuer Eisenkonstruktionen bei:</i>				
	Km. 84.430 Bachbrücke bei Egnach	Fr. 3,082.80			
	„ 91.703 Brücke über die Steinacher-Aach bei Arbon	„ 4,504.15			
	„ 92.785 Bachbrücke bei Horn	„ 1,001.—			
	„ 95.928 „ vor Rorschach	„ 3,257.10			
	„ 96.212 „ bei „	„ 1,299.35			
	„ 69.519 „ „ Erlen	„ 1,122.59			
	„ 68.425 „ vor „	„ 463.40			
	„ 64.205 „ nach Bürglen	„ 561.61			
	„ 64.188 „ „ „	„ 1,113.86			
	„ 58.930 „ vor Weinfelden	„ 2,595.68			
	„ 49.010 „ nach Felben	„ 929.65			
	„ 44.370 „ „ Frauenfeld	„ 954.80			
	„ 29.415 „ vor Oberwinterthur	„ 1,801.65			
	„ 43.430 Strassenbrücke vor Marthalen	„ 1,160.70			
	„ 32.420 Bachbrücke vor Hettlingen, Nachtrag pro 1898	„ 500.—			
	„ 22.758 Strassenunterführung in Baden	„ 5,545.25			
	„ 36.670 Strassenbrücke bei Döttingen (vide auch Pos. 77)	„ 4,434.15			
		34,327	74		
	Übertrag .	209,040	80		

Ausweis über die Verwendungen zu geordnet nach den

				Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag				209,040	80		
<i>B. Verstärkung:</i>							
22. Offene Bahn:	Km. 95.084	Bachbrücke nach Horn	Fr. 1,022. 47				
	" 35.059	Strassenbrücke bei Döttingen	" 862. 90	1,885	37		
	(vide auch Pos. 77)						
	Eindecken und Einfriedigen nachstehender Brücken bei:						
	Km. 39.977	Bachbrücke Brugg-Rapperswil	Fr. 226. 45				
	" 40.550	" " "	" 152. 35	378	80		
	Anbringen von Leitschienen bei der Thurbrücke bei Müllheim			7,685	56		
	Erstellen von Glockensignalen auf der Strecke Romanshorn-Uttwil			2,700	—		
	(vide auch Pos. 67)						
	Erstellen von Glockensignalen auf der Strecke Romanshorn-Egnach			2,496	65		
	(vide auch Pos. 66)						
	Erweiterung des Wärterwohnhauses bei Km. 29.344 Strecke Winterthur-Neuhausen durch Verlängerung und Anbau			3,894	52		
	Dasselbe bei Km. 41.350 der gleichen Strecke			4,181	43		
	Erstellen eines Wärterwohnhauses mit Pumpbrunnen bei Km. 13.180 Dietlikon-Effretikon			7,664	99		
	Verriegelung der Abzweigungsweiche Örlikon-Glattbrugg und erstellen eines Abschluss-Signals gegen Örlikon			4,971	55		
	(vide auch Pos. 77)						
	Anschluss des Wärterwohnhauses bei Km. 21.149 Wettingen-Baden an die Ortswasserversorgung der Stadt Baden			623	43		
	Anschluss des Wärterwohnhauses bei Km. 24.68 Baden-Turgi an die Ortswasserversorgung der Stadt Baden			548	62		
	<i>Erstellen eiserner Schlagbaumbarrrieren an Stelle hölzerner Schiebebarrrieren bei:</i>						
	Km. 28.605 Winterthur-Oberwinterthur						
	Gesamtkosten		Fr. 1,042. 41				
	Hievon zu Lasten ehemal. S. N. B. 1/2		" 521. 20				
			Fr. 521. 21				
	Km. 4.900	bei Örlikon, Richtung Bülach	" 301. 91				
	" 9.550	Glattbrugg-Rümlang	" 1,019. 15				
	" 47.788	Rapperswil-Aarau	" 458. 14				
	" 33.542	Siggenthal-Döttingen	" 1,033. 53	3,333	94		
	(vide auch Pos. 48, 77 und 94)						
	<i>Erstellen von Einfriedigungen, Bahnabschlüssen etc. auf den Strecken: Romanshorn-Konstanz, Romanshorn-Rorschach, Erlen-Romanshorn, Islikon-Sulgen, Winterthur-Neuhausen, Baden-Brugg, Brugg-Rapperswil, Rapperswil-Aarau und Turgi-Koblentz</i>			1,607	15	251,012	81
Linksufrige Zürichseebahn.							
23. Bendlikon:	Erstellen eines Hydranten für die Viehwagenreinigung			649	60		
24. Rüschlikon:	Desgleichen			665	45		
25. Horgen:	Einführung der elektrischen Beleuchtung des Vorplatzes durch 5 Bogenlampen à 12 Ampères			1,600	—		
Übertrag				2,915	05	251,012	81

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte, Bauobjekten, pro 1899.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag	2,915	05	251,012	81
26. Wädenswil:	Pflasterung des Viehstandplatzes und Wasserzuleitung zu demselben	311	10		
27. Offene Bahn:	Erstellen einer elektrischen Läuteinrichtung vom Stellwerk II zur Station Wiedikon und verlängern der Leitungen zum vorgesetzten Signal A gegen Zürich	972	55		
	Erstellen des II. Geleises Zürich-Thalwil mit Erweiterung der Geleiseanlagen auf den Stationen Wollishofen und Thalwil, sowie Vermehrung der Weichen auf den Stationen Enge, Bendlikon und Rüschlikon; Verstärken der zweiten, schon vorhandenen Sihlbrücke; Erstellen je einer neuen Eisenkonstruktion über den Sihlkanal und bei der Überfahrtsbrücke im Mönchhof, einer Blocksignalanlage Zürich-Thalwil und Verriegelung der Weichen auf den Stationen Enge, Wollishofen, Bendlikon und Rüschlikon, sowie Centralisierung der Weichen und Signale auf der Station Thalwil; Erstellen eines neuen definitiven Aufnahmsgebäudes in Wollishofen unter Benützung des Abbruchmaterials vom Aufnahmsgebäude in Zug; Versetzung und Umwandlung des bisherigen Aufnahmsgebäudes nebst Güterschuppen in Wollishofen als Güterschuppen; Versetzen und Verlängern der Güterschuppenrampe, sowie Erstellen einer Schiebebühne ebendasselbst (vide auch Pos. 58, 59 und 79)	880,048	15		
	Einrichtung der Wasserversorgung für das Wärterwohnhaus bei Km. 28.045 bei Richterswil	312	90		
	Einlegen einer neuen Eisenkonstruktion für die Bachbrücke bei Km. 57.507 bei Ziegelbrücke (vide auch Pos. 84)	565	05	885,124	80
Winterthur-Koblentz.					
28. Töss:	Stationserweiterung, bestehend in Erweiterung des östlichen Verladeplatzes, Verlängerung des I. und II. Geleises um zusammen 135 m. Einlegen einer neuen Weichenverbindung und erstellen einer Schiebebühne sowie verlängern der Schuppenrampe	11,317	03		
29. Eglisau:	Aufkiesen der Geleise auf Schienenhöhe	630	10		
30. Offene Bahn:	Verstärken bestehender Brückenkonstruktionen bei: Km. 40.750 Strassenbrücke bei Koblenz Fr. 2,169.62 " 42.456 Überfahrtsbrücke bei Koblenz " 2,753.13 (vide auch Pos. 86)	4,922	75		
	Anbringen eines Kandelabers mit Laterne für Petrolbeleuchtung beim Strassenübergang Km. 30.268 bei Kaiserstuhl	62	90		
	Erstellen einer neuen eisernen Schlagbaumbarriere bei Km. 7.734 Pfungen-Embrach	587	12	17,519	90
Baden-Niederglatt.					
31. Wettingen:	Aufstellung von 4 weitem Kandelabern zur bessern Beleuchtung der Station	233	50		
	Aufkiesen der Geleise auf Schienenhöhe	60	—	293	50
	Übertrag	.	.	1,153,951	01

Ausweis über die Verwendungen zu geordnet nach den

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag	.	.	1,153,951	01
	Glarus-Linthal.				
32. Nidfurn:	Anschluss der Station an die Ortswasserversorgung für die Küche der Dienstwohnung	78	66		
33. Linthal:	Erstellen einer gepflasterten Schale und eines Schlamm Sammlers für die Abwasserleitung an der Bahnhofstrasse	591	66		
34. Offene Bahn:	Anbringen von Leitschienen auf der Linthbrücke bei Km. 82.910	2,961	45	3,631	77
	Effretikon-Hinwil.				
35. Fehraltorf:	Erstellen einer zweiten Wendescheibe gegen Pfäffikon	500	—		
	Erstellen eines Hydranten für die Viehwagenreinigung (vide auch Pos. 59)	275	95		
36. Kempten:	Vorsorglicher Landerwerb für Stationserweiterung	5,355	85		
37. Ober-Wetzikon:	Errichtung einer Personenhaltestelle im Tobelacker (vide auch Pos. 59)	1,649	70		
38. Offene Bahn:	Erstellen von Rasselwerken auf der Strecke Kempten-Wetzikon, exkl. Station Wetzikon	522	52		
	Erstellen eiserner Schlagbaumbarrieren an Stelle hölzerner Schieberbarrieren bei: Km. 11.522 bei Pfäffikon Fr. 1,091.32 " 11.985 für die neuerstellte Strasse II. Kl. " 1,158.90 (vide auch Pos. 90)	2,250	22		
	Anbringen von Leitschienen auf der Brücke Km. 4.622 bei der Station Illnau	935	35	11,489	59
	Sulgen-Gossau.				
39. Offene Bahn:	Erwerb von 2943 m ² Waldboden bei Km. 12.640/775 links der Bahn im Sorenthal	258	20		
	Erstellen von Rasselwerken auf der Strecke Arnegg-Gossau, exkl. Station Gossau	932	48		
	Erstellen einer Einfriedigung bei Km. 22.408/428 rechts der Bahn .	70	45	1,261	13
	Ehemalige Nationalbahn.				
40. Tägerwilen:	Anschluss der Station an die Ortswasserversorgung für einen Hahn in der Küche der Dienstwohnung und einen Ventilbrunnen (vide auch Pos. 92)	130	75		
41. Berlingen:	Dasselbe	223	25		
42. Stein a/Rh.:	Erstellen eines Stumpengeleises von 170.5 m Nutzlänge und Erweiterung des Verladeplatzes	18,259	65		
43. Kloten:	Verlängerung des I. Stationsgeleises um 65 m infolge Anschlussgeleise von F. Müller in Kloten	2,309	38		
44. Seebach:	Anbringen von 3 elektrischen Glühlampen zur Beleuchtung der Passerelle	186	—		
	Übertrag	21,109	03	1,170,333	50

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte, Bauobjekten, pro 1899.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag	21,109	03	1,170,333	50
45. Regensburg:	Verlängern des Schuppengeleises um 230,8 m und Verbindung desselben mit dem Hauptgeleise, inkl. 2 Weichenverbindungen	9,254	46		
46. Baden-Oberstadt:	Anschluss der Station an die Wasserversorgung der Stadt Baden für 2 Dienstwohnungen und Abtrittspülung	484	30		
47. Dätwil:	Anschluss der Station an die Ortswasserversorgung für einen Ventilbrunnen und die Küche der Dienstwohnung	275	75		
48. Offene Bahn:	Erstellen einer neuen Eisenkonstruktion bei Km. 3.365, Bachbrücke bei Oberwinterthur (vide auch Pos. 94)	1,534	—		
	Verstärkung der Strassenbrücke bei Baden-Oberstadt Km. 44.363.	7,181	74		
	Erstellen von Glockensignalen auf der Strecke Arlen-Rielasingen-Singen (vide auch Pos. 93)	3,126	30		
	Anschluss des Wärterwohnhauses bei Km. 44.943 Baden-Oberstadt-Dätwil an die Wasserversorgung der Stadt Baden	113	45		
	Erstellen einer eisernen Schlagbaumbarriere an Stelle der hölzernen Schieebarrieren bei Km. 28.605 Winterthur-Oberwinterthur				
	Gesamtkosten Fr. 1,042. 41				
	Hievon zu Lasten Stammnetz 1/2 " 521. 21 (vide auch Pos. 22, 77 und 94)	521	20		
	Erstellen von Einfriedigungen, Bahnabschlüssen etc. auf den Strecken Stein-Konstanz, Etwilen-Ramsen-Stein, Oberwinterthur-Etwilen	840	05	44,440	28
Zürich-Zug-Luzern.					
49. Affoltern a/A.	Erweiterung des Stationsgebäudes durch einen Parterreanbau und erstellen eines Perrondaches in der ganzen Länge des Gebäudes (vide auch Pos. 59)	7,153	09		
50. Offene Bahn:	Erstellen neuer Brückenkonstruktionen bei: Km. 22.242 Bachbrücke bei Hedingen Fr. 1,258. 65 " 23.965 Brücke über den Jonabach bei Affoltern a.A. " 2,154. 25 (vide auch Pos. 95)	3,412	90	10,565	99
Rollmaterial.					
51. Lokomotiven:	Anschaffung von 12 Schnellzugslokomotiven A 2/4 T Nr. 101/112, ausgerüstet mit Westinghouse- (Trieb- und Tender-) Bremse, Dampfheizung und Geschwindigkeitsmesser, System Klose	986,961	76		
	Anschaffung von 4 Güterzugslokomotiven (Compound) mit Tender, Serie C ³ T Nr. 385/88, ausgerüstet mit der Westinghousebremse (auf die Tenderräder wirkend), Dampfheizung und Geschwindigkeitsmesser, System Klose	251,229	07		
52. Güterwagen:	Anschaffung von 100 Eilgutwagen, gedeckt, mit Dampfheizung und Westinghousebremse, Serie GR ¹ Nr. 2521/2620	418,754	54		
53. Dampfheizung:	Anschaffung von 90 Dampfleitungskupplungen	7,106	38		
	Übertrag	1,664,051	75	1,225,339	77

Ausweis über die Verwendungen zu

geordnet nach den

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag	1,664,051	75	1,225,339	77
54. Notsignal:	Ausrüstung folgender 39 Personenwagen mit dem Notsignal: A ^B Nr. 153 und 175, A ^{B3} Nr. 305—308, B Nr. 511, 513, 515, 533 und 535, B ² Nr. 652 und 653, B ^C Nr. 804, 806, 824/25, 845, 851 und 873, C Nr. 1114, 1127, 1140, 1152, 1170, 1232, 1253, 1304 und 1409, C ² Nr. 1456/58, 1471 und 1479, C ³ Nr. 1501, 1518, 1541, 1544 und 1552	2,114	47		
55. Bremsgarnitur:	Anbringen der kompletten Bremsgarnitur am Personenwagen B ^C Nr. 852	639	55		
56. Heizkörper:	Anbringen von Heizkörpern in den Arrestzellen der Gepäckwagen F Nr. 2095/2100	173	92	1,666,979	69
Mobilier und Gerätschaften.					
57. Allgemeine Verwaltung:	Anschaffung je eines transportablen Ampère- und Voltmeters für die Telegraphen-Inspektion	362	63		
58. Bahnaufsichts- dienst:	Inventarvermehrung für den Bahnmeister der Strecke Winterthur- Neuhausen	234	55		
	Inventaranschaffung für den neu kreierten Wärterposten Nr. 113 der Strecke Rapperswil-Aarau	212	70		
	Übertragung vom Baukonto „Neue Linien“ für vom Baubureau übernommene 2 Theodolite und 1 Nivellierinstrument	740	—		
	Inventaranschaffung für die Centralanlagen der II. Spur Zürich- Thalwil (vide auch Pos. 27, 59 und 79)	55	90		
59. Stationsdienst:	Übertragung vom Baukonto „Ettwil-Schaffhausen“ für ab Station Feuerthalen nach Station Kreuzlingen dislozierten Stationsumladwagen	1,064	63		
	Inventaranschaffung für das neue Dienstgebäude in Schaffhausen (vide auch Pos. 7)	21	80		
	Inventarvermehrung für das erweiterte Stationsgebäude Hettlingen (vide auch Pos. 9)	393	90		
	Dasselbe für das erweiterte Stationsgebäude Dietlikon (vide auch Pos. 11 und 70)	110	50		
	Anschaffung von Laternen für den vergrößerten Güterschuppen in Turgi (vide auch Pos. 19 und 75)	65	06		
	Inventarvermehrung für die vergrößerte Station Wollishofen (vide auch Pos. 27, 58 und 79)	626	24		
	Anschaffung einer Billettpresse und Stempel für die Personen- haltestelle Oberwetzikon (vide auch Pos. 37)	69	—		
	Anschaffung eines Hydrantenschlüssels für die Station Fehraltorf (vide auch Pos. 35)	5	50		
	Übertragung vom Baukonto „Ettwil-Schaffhausen“ für ab Station Schlatt nach Station Ermatingen dislozierten Stations- umladwagen	1,064	63		
	Anschaffung einer Stationsuhr für Station Ermatingen	268	04		
	Anschaffung eines vierrädrigen Handwagens für die Station Urdorf	162	40		
	Übertrag	5,457	48	2,892,319	46

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte, Bauobjekten pro 1899.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag	5,457	48	2,892,319	46
59. Stationsdienst: Inventaranschaffung für das erweiterte Stationsgebäude Affoltern a/A. (vide auch Pos. 49)	200	50		
60. Transportdienst: Inventaranschaffung für die neue Lokomotivremise in Romanshorn (Putzpersonal und Übernachtlokale) (vide auch Pos. 61)	1,149	65		
Zuteilung des ausgerangierten Güterwagens K ^c Nr. 3148 an den Betriebsmaschinenmeister zum Lokomotivsandtransport	250	—		
Anschaffung von 2 Betten in das Schlafzimmer des Maschinen- personals in Richterswil	400	—		
Anschaffung von 6 Betten in die Schlafzimmer des Maschinen- personals in Luzern	1,200	—		
61. Werkstätten: Inventaranschaffung für die Depôtwerkstätte in der neuen Loko- motivremise in Romanshorn (vide auch Pos. 3 und 60)	13,213	14		
Zuteilung der 2 ausgerangierten Güterwagen K ^c Nr. 3024 und L Nr. 9644 an die Werkstätte in Zürich	450	—		
Anschaffung von 4 Hornwinden für die Wagenwerkstätte Zürich	523	—		
62. Telegraphen- Apparate: Anschaffung von 2 Dosen-Relais für das Telegraphenbureau N. O. B. in Konstanz	121	60	22,965	37
Summe der Ausgaben	.	.	2,915,284	83
Einnahmen.				
Abschreibungen vom Baukonto zufolge Zugeständnis an das Schweiz. Eisenbahndepartement, anlässlich Bereinigung der Baurech- nungen vom Jahre 1898.				
63. Für Änderungen an bestehenden Anlagen:				
Schaffhausen: Centralweichenstellung	2,281	92		
Enge: Erweitern des Eilgutschuppens	10	—		
Ebikon-Luzern: Schlagbaumbarriere bei Km. 58.333	151	30		
Rollmaterial: Lindner'sche Anfahrvorrichtung für die Lokomotiven A ² T Nr. 53, 57/70 und 72/74	6,812	—		
Doppelte Federung der Triebachsen an den Lokomotiven A ² T Nr. 51/73	2,843	74	12,098	96
64. Für untergegangene Anlagen:				
Frauenfeld: Kontrollapparate für Wendescheiben	100	—		
Winterthur: Abtritteinrichtungen	540	90		
Kemptthal: Beseitigtes Geleisestück	97	35		
Eglisau: Quellenfassung und Röhrenleitung zum alten Brunnen	500	—		
Reussbrücke bei Mellingen: Bohlenbelag	180	—	1,418	25
Übertrag	.	.	13,517	21

Ausweis über die Verwendungen zu

geordnet nach den

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag .			13,517	21
Hiezu kommen folgende weitere Einnahmen pro 1899:					
Stammnetz.					
65. Romanshorn:	Abschreibung des abgebrochenen Holzanbaues an der alten Lokomotivremise	2,646	15		
	Gutschrift für beseitigte 30 m Geleise in der Wagenwerkstätte	758	08		
66. Egnach:	Abschreibung eines ausgefallenen Kontrollbatteriekastens, infolge Erstellen der Glockensignale Romanshorn-Egnach (vide auch Pos. 22)	22	—		
67. Uttwil:	Dasselbe wegen Erstellen der Glockensignale Romanshorn-Uttwil (vide auch Pos. 22)	24	—		
68. Winterthur:	Abschreibung der abgebrannten Wärterbude, Assek. Nr. 1502	615	55		
	Abschreibung einer beseitigten Kandelaber-Petroleumlaterne am Niveauübergang der Römerstrasse, infolge Erstellung der Gasleitung durch die Gemeinde Oberwinterthur	64	80		
69. Schaffhausen:	Minderbedarf von Land, sowie Verkaufserlöse entbehrlichen Landes von der Bahnhofserweiterung, vorbehaltlich Abrechnung mit der Bad. Bahn (vide auch Pos. 7)	65,446	30		
	Ausgefallene Bestandteile der provisorischen Beleuchtungseinrichtung im Güterbahnhof infolge Einführung der elektrischen Beleuchtung, 1/2 N. O. B., vorbehaltlich Abrechnung mit der Bad. Bahn (vide auch Pos. 7)	1,210	80		
	Ausgefallene Rückstellvorrichtungen mit Drahtleitungen und Kanälen infolge Erstellung von Vorseignalen für die beiden Einfahrten der Bad. Bahn, 1/2 N. O. B., vorbehaltlich Abrechnung mit der Bad. Bahn (vide auch Pos. 7)	333	60		
70. Dietlikon:	Abschreibung ausgefallener Bestandteile der Verriegelungsanlage wegen Erweiterung des Stationsgebäudes (vide auch Pos. 11 und 59)	37	95		
71. Zürich:	Übertrag des nach Zuweisung von Lagerplätzen an die Baumaterialverwaltung frei gewordenen Areals des alten Rohmaterialbahnhofs von 19,602 m ² Grundfläche, 1547,4 m Geleise, 9 einfachen und 2 doppelten Weichen, Krannen und Brückenzugwagen, dem ehem. Waidmann'schen Haus, 2 Wärterbuden, 1 Güterexpeditionslokal, 1 Abtritt, 1 Kohlenschopf, Wasser- und Gasleitungen, sowie Einfriedigung auf den Liegenschaften-Konto	294,265	35		
72. Altstetten:	Abschreibungen wegen Erweiterung der Centralanlage: a) Drahtleitungen, Kanäle und Umlenkungen Fr. 1,320. 10 b) Elektr. Verständigungseinrichtung zwischen dem Stationsbureau und dem Stellwerkwärter „ 1,533. 70 (vide auch Pos. 14)	2,853	80		
73. Schlieren:	Ausgefallene Weichenverriegelung und Leitungsanlagen für die Signale infolge Geleiseerweiterung, bezw. erstellen von Geleiseanschlüssen (vide auch Pos. 15)	629	30		
	Übertrag .	368,907	68	13,517	21

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte, Bauobjekten, pro 1899.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag .	368,907	68	13,517	21
74. Baden:	Abschreibung ausgefallener 2 Gaskandelaber infolge elektrischer Beleuchtung des Stationsvorplatzes durch die Stadtgemeinde .	151	20		
	Abschreibung des ausgefallenen Vierkurbel-Apparates samt Zubehör wegen Ersetzung durch einen in Altstetten entbehrlich gewordenen Sechskurbelapparat (vide auch Pos. 17)	1,482	05		
75. Turgi:	Abschreibung beseitigter Teile der Überdachung des Fussgänger-durchlasses wegen Erweiterung des Güterschuppens (vide auch Pos. 19 und 59)	15	—		
	Abschreibung der abgebrochenen Kohlenrampe	215	98		
76. Aarau:	Abschreibung folgender beseitigter Objekte wegen Erstellen einer Lokomotivdrehscheibe nebst zugehörigen Geleisanlagen: a) abgebrochener Teil der Wagenremise . Fr. 2,400. — b) Weiche und Kreuzung etc. wegen Einlegen einer engl. Weichenverbindung (vide auch Pos. 21)	3,374	20		
77. Offene Bahn:	Abschreibung ausgefallener eiserner Brückenkonstruktionen, bezw. Bestandteile solcher, wegen deren Ersetzung durch neue stärkere: A) Wegen Einlegen neuer Konstruktionen: Km. 84.430 Bachbrücke bei Egnach . . Fr. 1,648. 24 " 91.708 Brücke über d. Steinacher-Aach " 2,290. 80 " 92.785 Bachbrücke bei Horn . . " 406. 02 " 95.928 " vor Rorschach . . " 1,353. 60 " 96.212 " bei " " 463. 04 " 69.519 " " Erlen . . " 554. 50 " 68.425 " vor " " 85. 75 " 64.205 " nach Bürglen . . " 85. 75 " 64.188 " " " " 554. 50 " 58.930 Bachbrücke vor Weinfelden . " 4,723. 91 " 49.010 " nach Felben . . " 554. — " 44.870 " " Frauenfeld . . " 554. — " 29.415 " vor Oberwinterthur " 552. 75 " 43.430 Strassenbrücke vor Marthalen " 549. 90 " 22.758 Strassenunterführung in Baden " 3,390. 95 " 36.670 Strassenbrücke bei Döttingen . . 3,847. 31 B) Wegen Verstärkung bestehender Konstruktionen: Km. 95.034 Bachbrücke nach Horn (vide auch Pos. 22) Abschreibung des ausgefallenen Stellbocks für Weichen und Signal, Drahtleitung und Rückstellvorrichtung wegen Verriegelung der Abzweigungsweiche zwischen Oerlikon und Glattbrugg und Erstellen eines Abschluss-Signals gegen Oerlikon . (vide auch Pos. 22) Abschreibung folgender hölzerner Schiebebarrieren wegen deren Ersetzung durch Schlagbaumbarrieren bei: Km. 28.605 Winterthur-Oberwinterthur 1/2 von Fr. 80. — Fr. 40. — " 4.900 bei Oerlikon gegen Bülach " 80. — " 9.550 Glattbrugg-Rümlang " 60. — " 47.788 Rapperswil-Aarau " 60. — " 33.542 Siggenthal-Döttingen " 110. — (vide auch Pos. 22, 48 und 94)	21,615	02		
		403	05		
		600	—		
		350	—		
	Übertrag .	397,114	18	13,517	21

Ausweis über die Verwendungen zu

geordnet nach den

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag	397,114	18	13,517	21
78. Landverkäufe:	a) Erlöse für verkauftes Land Fr. 28,817. 97				
	b) Übertrag einer Landparzelle bei der Station Kreuzlingen auf den Liegenschaftenkonto " 17,487. 60				
	c) Diverse Rekognitionsgebühren " 35. —	46,340	57	443,454	75
	Linksufrige Zürichseebahn.				
79. II. Spur Zürich-Thalwil:	Abschreibung folgender beseitigter Objekte wegen Erstellung der II. Spur Zürich-Thalwil:				
a) Wiedikon:	Bestandteile der Centralanlage	739	73		
b) Enge:	Aufzug- und Rückstellvorrichtungen für 2 mechanische Signalscheiben, Drahtleitungen und Kanäle, sowie Weichen- und Signalschwellen	823	96		
c) Wollishofen:	Aufzug- und Rückstellvorrichtung für eine mechanische Signalscheibe, Drahtleitungen und Kanäle, Weichen- und Signalschwellen und diverse Konstruktionsteile der Centralanlage	715	97		
	Schiebebarriere bei Km. 5.5	86	39		
	Aufzug- und Umstellvorrichtung für die Schlagbaumbarriere nebst Drahtleitung wegen Einbeziehung der Barriere bei Km. 5.4 in die Centralanlage	323	97		
	Abgebrochenes Geleisestück von 109.05 m Länge samt einer Weiche und Kreuzung (sog. Trajektgeleise)	4,465	60		
	Verbottafeln	27	—		
d) Bendlikon:	Aufzug- und Rückstellvorrichtungen für zwei mechanische Signalscheiben, Drahtleitungen nebst Kanälen, sowie Weichen- und Signalschwellen	926	55		
e) Rüschlikon:	Dasselbe	926	55		
f) Thalwil:	Aufzug- und Rückstellvorrichtungen für drei mechanische Signalscheiben, Drahtleitungen nebst Kanälen, Weichenböcke mit Verbindungsstangen, Weichen- und Signalschwellen, sowie Weichensignale	2,470	81		
	(vide auch Pos. 27, 58 und 59)				
80. Wollishofen:	Übertrag der nach durchgeführter Stationserweiterung verbleibenden Lagerplatzfläche mit darauf befindlichem Verbindungsgeleise (inkl. Weichenverbindung auf Station Wollishofen) und Petroleummagazin der Hauptmagazin-Verwaltung auf den Liegenschaftskonto	120,676	64		
81. Wädenswil:	II. Jahresrate der Gemeinde Wädenswil an den zugesicherten Beitrag von Fr. 7,500. — für Erstellung einer Passerelle	1,500	—		
82. Lachen:	Gutschrift für ab der Centralanlage abmontierte zwei untere Ablenkungen	96	—		
83. Ziegelbrücke und Näfels:	Gutschrift der Erstellungskosten der in das Eigentum der Vereinigten Schweizerbahnen übergegangenen N. O. B. Signaleinrichtungen.				
	a) Ziegelbrücke:				
	2 elektrische Signalscheiben, Spindelläutwerke	4,222	21		
	b) Näfels:				
	1 Spindelläutwerk	510	19		
84. Offene Bahn:	Abschreibung der ausgefallenen eisernen Brückenkonstruktion für die Bachbrücke Km. 57.507 bei Ziegelbrücke, infolge Einlegen einer neuen stärkeren Brücke	310	—		
	(vide auch Pos. 27)				
85. Landverkäufe:	Erlöse für verkauftes Land	33	—	138,854	57
	Übertrag			595,826	53

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte, Bauobjekten, pro 1899.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag	.	.	595,826	53
	Winterthur-Koblentz.				
86. Offene Bahn:	Abschreibung der anlässlich Verstärkung ausgefallenen Bestandteile folgender eiserner Brückenkonstruktionen:				
	Km. 40.750 Strassenbrücke bei Koblenz	1,611	—		
	" 42.456 Überfahrtsbrücke bei Koblenz	977	50	2,588	50
	(vide auch Pos. 30)				
	Baden-Niederglatt.				
87. Rekognitionsgebühren:	Diverse Rekognitionsgebühren	.	.	20	—
	Glarus-Lintthal.				
88. Glarus:	Gutschrift für die in das Eigentum der Vereinigten Schweizerbahnen übergegangene elektrische Signalscheibe gegen Ennenda	.	.	1,257	66
	Effretikon-Hinwil.				
89. Wetzikon:	Gutschrift für die in das Eigentum der Vereinigten Schweizerbahnen übergegangenen zwei elektrischen Signalscheiben	3,456	—		
90. Offene Bahn:	Abschreibung folgender hölzerner Schieebarrieren, infolge deren Ersetzung durch eiserne Schlagbaumbarrieren bei:				
	Km. 11.522 bei Pfäffikon (Zürich)		Fr. 60. —		
	" 11.985 " " "		" 60. —		
	(vide auch Pos. 38)	120	—	3,576	—
	Sulgen-Gossau.				
91. Rekognitionsgebühren:	Diverse Rekognitionsgebühren	.	.	10	—
	Ehemalige Nationalbahn.				
92. Tägerwilen:	Abschreibung der ausgefallenen Teile des Pumpbrunnens, infolge Anschluss der Station an die Ortswasserversorgung	25	—		
	(vide auch Pos. 40)				
93. Arlen-Rielasingen:	Abschreibung des ausgefallenen Kontrollbatteriekastens wegen Erstellen der Glockensignale auf der Strecke Arlen-Rielasingen-Singen	25	—		
	(vide auch Pos. 48)				
94. Offene Bahn:	Abschreibung der ausgefallenen Eisenkonstruktion der Bachbrücke Km. 3.305 bei Oberwinterthur (S. N. B.-Geleise), infolge deren Ersetzung durch eine neue stärkere Brücke	372	50		
	(vide auch Pos. 48)				
	Abschreibung der ausgefallenen hölzernen Schieebarriere bei Km. 28.605 Winterthur-Oberwinterthur, infolge deren Ersetzung durch eine Schlagbaumbarriere, Anteil der ehemal. Nationalbahn	10	—	432	50
	(vide auch Pos. 22, 48 und 77)				
	Übertrag	.	.	603,711	19

Ausweis über die Verwendungen zu geordnet nach den

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag	.	.	603,711	19
	Zürich-Zug-Luzern.				
95. Offene Bahn:	Abschreibung der ausgefallenen Orientierungssignale bei den beiden Sumpfweichen Zug-Cham-Knonau	100	—		
	Abschreibung folgender ausgefallenen eisernen Brückenkonstruktionen, infolge deren Ersetzung durch neue stärkere Brücken: Km. 22.242 Bachbrücke bei Hedingen Fr. 1,070. 65 " 23.965 Brücke über den Jonabach bei Affoltern a.A. " 1,929. — (vide auch Pos. 50)	2,999	65	3,099	65
	Rollmaterial.				
96. Lokomotiven:	Abschreibung der 4 ausrangierten Lokomotiven A ³ Nr. 156/158 und 162, inkl. Ausrüstung Fr. 93,089. 68 ab: Wert der vorhandenen, der Reserve zugeschriebenen Ausrüstung " 2,188. 30	90,901	38		
97. Personenwagen:	Abschreibung der zwei ausrangierten Personenwagen A ^{B 4} Nr. 412 und C ⁴ Nr. 1811	24,443	98		
98. Güterwagen:	Abschreibung der 10 ausrangierten Güterwagen K ^c Nr. 3021, 3024, 3030, 3084, 3148, 3157, 4295, L Nr. 9611, 9623 und 9644	37,969	40		
99. Reserveausrüstung:	Gutschrift für an Stationen der neuen Linie Thalwil-Zug, sowie an den Betrieb abgegebene Ausrüstungsgegenstände für Lokomotiven aus der Reserve	188	80	153,503	56
	Mobiliar und Gerätschaften.				
100. Stationsdienst:	Abschreibung des ausrangierten Stationswagens Nr. 9813 der Station Mägenwil (Altmaterialwert eines ehemal. Güterwagens)	.	.	160	—
	Summe der Einnahmen	.	.	760,474	40
	Zusammenstellung für bisheriges Netz.				
	Summe der Ausgaben	2,915,284	83		
	" " Einnahmen	760,474	40		
	Netto-Ausgaben	.	.	2,154,810	43

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte, Bauobjekten, pro 1899.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
b) Neue Linien.				
Rechtsufrige Zürichseebahn.				
1. Technisches Personal und Rechtskosten im Prozesse gegen die Firma Lerat & Cie., gewesene Unternehmer des II. Bauloses	3,994	70		
2. Herstellung der Katasterpläne und Vermarkung	1,250	55		
3. Erstellen von zwei von Station Zürich-Stadelhofen aus zu bedienende elektrische Signalscheiben bei Km. 3.121 im Letten und Km. 7.7 im Tiefenbrunnen als Ausfahrtssignale der Stationen Zürich-Letten und Zürich-Tiefenbrunnen und bezw. Abschluss-Signale der Station Zürich-Stadelhofen (vide auch Pos. 9 und 13)	4,250	30		
4. Anbringen von vier Orientierungssignallaternen im Zürcher- und drei solcher im Riesbacher-Tunnel	403	37		
5. Erstellen eines Prellbockes für das neue Stumpengeleise auf Station Zürich-Tiefenbrunnen, Nachtrag pro 1898 (vide auch Pos. 14)	256	70		
6. Erstellen einer Wascheinrichtung für Viehwagen mit Senkgrube auf der Station Zürich-Tiefenbrunnen (vide auch Pos. 8 und 15)	1,427	63		
7. Restzahlung und bezw. Abfindung an die Unternehmer des Unterbaues des II. Loses Lerat & Cie.	140,000	—		
8. Inventaranschaffung für die neue Wagenwascheinrichtung auf Station Zürich-Tiefenbrunnen (vide auch Pos. 6 und 15)	22	60		
9. Inventaranschaffung für die beiden Wärter Nr. 782 und 784 wegen Erstellung von zwei elektrischen Signalscheiben für Station Zürich-Stadelhofen (vide auch Pos. 3 und 13)	49	48	151,655	33
Hievon kommen in Abzug:				
a) Abschreibungen zufolge Verlangen des Schweiz. Eisenbahndepartements, anlässlich Bereinigung der Baurechnungen pro 1898:				
10. Ausgefallene Geländerteile bei der Passerelle auf Station Zürich-Tiefenbrunnen	48	—		
b) Weitere Einnahmen pro 1899:				
11. Minderbedarf von Land und diverse Verkaufserlöse Fr. 5,490. 65 Abzüglich: Mehrbedarf von Land, Pendenzen aus Expropriation „ 687. 10	4,803	55		
12. A. Leemann in Zollikon und Fietz & Leuthold in Zürich V, 6. Amortisationsrate für deren Verbindungsgeleise auf Station Zürich-Tiefenbrunnen	1,250	—		
13. Abschreibung der wegen Erstellung elektrischer Signalscheiben auf Station Zürich-Stadelhofen ausgefallenen zwei mechanischen Signalscheiben, zwei Vorseignalen, ein akustisches Signal samt zugehörigen Leitungen, Umlenkungen und elektrische Kontroll-einrichtungen für die Stellung der Abschluss-Signale (vide auch Pos. 3 und 9)	5,513	20		
14. Abschreibung ausgefallener Oberbaumaterialien infolge Erstellen eines Prellbockes auf Station Zürich-Tiefenbrunnen (vide auch Pos. 5)	17	15		
15. Abschreibung ausgefallener Schwellen und Schienenbefestigungsmittel wegen Erstellung der Wascheinrichtung für Viehwagen auf Station Zürich-Tiefenbrunnen (vide auch Pos. 6 und 8)	95	35	÷ 11,727	25
Netto-Ausgaben			139,928	08

Ausweis über die Verwendungen zu geordnet nach den

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Etzwilen-Schaffhausen.				
1. Herstellung der Katasterpläne und Vermarkung	.	.	878	—
Abzüglich Einnahmen im Jahre 1899:				
2. Minderbedarf von Land	132	35		
3. Erlös für Bauinventar von den Regiearbeiten am Emmersbergtunnel	200	—		
4. Gutschrift für die ab den Stationen Schlatt und Feuerthalen auf Stationen des bisherigen Netzes dislocierten Stations-Umladwagen à Fr. 1,064. 63	2,129	26	÷ 2,461	61
Netto-Einnahmen	.	.	÷ 1,583	61
Thalwil-Zug.				
1. Technisches Personal	20,029	94		
2. Mehr- und bezw. Minderbedarf von Land, Pendenzen aus Expropriation	21,120	—		
3. Herstellen der Katasterpläne und Vermarkung	7,486	35		
4. Abrechnung und bezw. Restzahlung für die Unterbauarbeiten des I. Loses, Unternehmer P. Jardini	74,772	32		
5. Auszahlung des vertraglichen Restguthabens an Gebrüder Messing, gewesene Unternehmer des III. Loses, vorbehaltlich der Erledigung der gestellten Mehrforderungen	78,187	23		
6. Abrechnung und bezw. Restzahlung an die Gotthardbahn über Lieferung von Auffüllmaterial für den Bahnhof Zug	5,575	22		
7. Abrechnung und bezw. Restzahlung für Erstellung der Einfriedigungen (Grünhecken)	648	65		
8. Wasserableitung aus der Materialgrube Lauried bei Zug	2,156	—		
9. Erstellen der Spätzwegkorrektur bei Km. 4.45 in Horgen	819	10		
10. Erstellen eines Zuganges (Steg über den Littibach) zum Wärterwohnhaus am Albistunnel	356	76		
11. Erstellen einer Entwässerungsdohle in der Allmendstrasse bei der Untermühle in Zug	74	10		
12. Anbringen von Fanggittern an den Brücken und Viadukten mit durchgehender Beschotterung zum Schutze des Publikums	802	35		
13. Anbringen von Fenstergittern am verlängerten Güterschuppen in Zug	180	—		
14. Anbringen von Rolljalousien am Stellwerkgebäude in Zug	317	90		
15. Erstellen von zwei Wärterbuden: a) auf Station Horgen-Oberdorf . Fr. 916. 87 b) „ „ Sihlbrugg „ 1,233. 67	2,150	54		
16. Einrichten einer neuen Fahrstrasse im Stellwerk Zug für die Knonauer-Einfahrt	256	55		
17. Elektrische Verständigungseinrichtung zwischen dem Stellwerk und den Weichen 1—3 im Bahnhof Zug	393	02		
18. Inventarvermehrungen: a) Für den Bahnmeister in Zug 1,990 08 b) „ die Station Oberrieden 92 20 c) „ „ Sihlbrugg 102 — d) „ den Bahnhof Zug 50 —			217,560	31
Hievon kommen in Abzug:				
19. a) Abschreibungen zufolge Verlangen des Schweiz. Eisenbahndepartements anlässlich Bereinigung der Baurechnungen pro 1898:				
Für Änderungen an bestehenden Anlagen im Horgener Tunnel, im Bahnhof Zug und Koller bei Zug	322	70		
Abgebrochene Wasserleitungsanlage zum Wärterwohnhaus am Albistunnel	1,290	75		
Ausrüstung der Lokomotiven A 2T 75 und 77 mit doppelter Federung der Triebachsen	247	27		
Übertrag	1,860	72	217,560	31

Bauzwecken und auf Nebengeschäfte, Bauobjekten, pro 1899.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag	1,860	72	217,560	31
b) Weitere Einnahmen im Jahr 1899:				
20. Zahlung der Korporation Zug für die Erstellungskosten des Anschlusses für das Industriegeleise in Zug	28,567	83		
21. Gutschrift für nicht verwendetes Material einer Verriegelungsanlage infolge Nichtausführung eines projektierten Industriegeleises auf der Station Horgen-Oberdorf	715	50		
22. Saldo aus Abrechnung über Erstellung der Zentralanlage Horgen-Oberdorf	74	24	÷ 31,218	29
Netto-Ausgaben	.	.	186,342	02
Eglisau-Schaffhausen.				
1. Technisches Personal	11,283	58		
2. Mehr- und bezw. Minderbedarf an Land, Pendenzen aus Expropriation	5,835	93		
3. Herstellung der Katasterpläne und Vermarkung	3,874	34		
4. Abrechnung und bezw. Restzahlung für die Unterbauarbeiten des I. Loses, Unternehmer Probst, Chappuis & Wolf	132,866	28		
5. Anbringen einer grossen Tropfrinne unter der Brücke beim Schweizerhof bei Neuhausen, gemäss bundesgerichtlichem Entscheid	260	—		
6. Abrechnung und bezw. Restzahlung für das Anpflanzen der Grünhecken	1,391	96		
7. Ergänzen der Einfriedigung auf Station Rafz	39	60		
8. Erstellen eines Vorsignals für Station Lotstetten in der Richtung gegen Jestetten	564	75		
9. Inventarvermehrung für den Bahnmeister	1,400	—	157,516	44
Hievon kommen in Abzug:				
10. Abschreibungen vom Baukonto zufolge Verlangen des Schweizer Eisenbahndepartements anlässlich Bereinigung der Baurechnungen pro 1898:				
Für Änderungen an der Centralanlage Jestetten	4	35		
Ausrüstung der Lokomotive A 2 T Nr. 78 mit doppelter Federung der Triebachsen	123	66	÷ 128	01
Netto-Ausgaben	.	.	157,388	43
Zusammenstellung für neue Linien.				
Rechtsufrige Zürichseebahn	139,928	08		
Linie Etzwilen-Schaffhausen	÷ 1,583	61		
Linie Thalwil-Zug	186,342	02		
Linie Eglisau-Schaffhausen	157,388	43		
Netto-Ausgaben	.	.	482,074	92
Rekapitulation.				
Netto-Ausgaben für bisheriges Netz	2,154,810	43		
idem neue Linien	482,074	92		
Summe von Titel A	.	.	2,636,885	35

**Ausweis über die Verwendungen zu Bauzwecken und auf Nebengeschäfte,
geordnet nach den Bauobjekten, pro 1899.**

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
B. Verwendungen auf Nebengeschäfte.				
Dampf- und Schleppboote auf dem Bodensee.				
1. Anschaffung von 4 Kabelwinden für die Schiffswerfte in Romanshorn	.	.	974	40
Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee.				
2. Gutschrift für das zur Stationserweiterung Wollishofen verwendete Werfte-Areal .	2,140	36		
3. Abschreibung der anlässlich Erweiterung der Station Wollishofen beseitigten Drehscheibe, sowie 21.36 m Werftegeleise	4,640	34		
4. Abschreibung der wegen Aufhebung des Eingangs zur Schiffswerfte bei Km. 5.837 ausgefallenen Rollbarriere	400	—		
5. Abschreibung des Restinventarwertes des Trajekt-Dampfers	1,000	—		
6. Diverse Liquidationserlöse für Warenschiffmaterial und Mobiliar	1,962	35	÷ 10,143	05
Summe von Titel B	.	.	÷ 9,168	65