

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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 49 (1901)

Artikel: Geschäftsbericht der Kreisdirektion III der Schweizerischen Bundesbahnen über die Schweizerische Nordostbahn umfassend das Jahr 1901

Autor: Birchmeier

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-730464>

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: 14.12.2025

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

Geschäftsbericht

der

Kreisdirektion III der Schweizerischen Bundesbahnen

über die

Schweizerische Nordostbahn

umfassend das Jahr

1901.





Per 34 29

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Einleitung und Übersicht des Nordostbahn-Netzes mit Plan.	
I. Verhältnis zum Bund, zu den Kantonen und Landesgegenden	6
II. Verhältnis zu andern Transportanstalten	13
III. Finanzverwaltung	15
IV. Betrieb:	
A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge	22
B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs:	
1. Einnahmen (Bemerkungen über einzelne Rechnungstitel)	23
2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken	25
3. Durchschnittsergebnisse	26
4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten	27
5. Frequenz nach den Stationen	28
6. Frequenz und Einnahmen nach Verkehren	33
7. Verkehr nach Warengattungen	35
8. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen	38
C. Ausgaben und Statistik des Betriebes:	
1. Ausgaben (Bemerkungen über einzelne Rechnungsrubriken)	39
2. Statistik des Betriebsdienstes	41
a. Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials	45
b. Durchschnittsergebnisse und Verhältniszahlen	47
3. Chronologische Vergleichung der Betriebs-Ausgaben	50 u. 51
4. Zusammenstellung der hauptsächlichsten Betriebsergebnisse der Schweiz. Nordostbahn (Eigenes Netz) für die Jahre 1884—1900.	52 u. 53
D. Gewinn- und Verlustrechnung	54
E. Verschiedenes:	
1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee	57
2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee	60
3. Werkstättebetrieb	62
4. Unfälle	65
5. Versicherungen	65
6. Personaletat	67
7. Unterstützungs- und Krankenkassen	70
8. Kautionskassen	71
V. Bahnbau	72
VI. Direktion	72

Rechnungen:

- I. Betriebsrechnung.
- II. Gewinn- und Verlustrechnung.
- III. Eingangsbilanz auf 1. Januar 1901.
- IV. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken.
- V. Kapitalrechnung.
- VI. Bilanz per 31. Dezember 1901, nebst Beilage.
 Beilagen:
 1. Rechnung über den Erneuerungsfonds.
 2. Rechnungen über die Nebengeschäfte.
 3. Ausweis der Bauausgaben, nach Objekten geordnet. (Beilage zu Rechnung IV.)
 4. Rechnung über die Pensions- und Hilfskasse der Angestellten.
 5. Rechnung über die Krankenkasse der Güter- und Werkstattarbeiter.
 6. Rechnung über die Krankenkasse der Regiearbeiter des Bahnoberingenieurs.

An die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen.



Gemäss dem am 10. Dezember des Berichtsjahres 1901 perfekt gewordenen Verträge zwischen der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über Abtretung der Nordostbahn an den Bund (s. S. 7 dieses Berichtes) wird die Nordostbahn schon seit 1. Januar 1901 auf Rechnung des Bundes betrieben. Von dem am 20. Dezember erfolgten Übergang des Eigentums der Unternehmung an den Bund an bis zu der am 1. Januar 1902 erfolgten Übernahme auch des Betriebes durch die Organe der Bundesbahnen ist der Betrieb derselben noch durch die Nordostbahndirektion besorgt worden und an Stelle des als Verwaltungsorgan für die Unternehmung ausser Funktion getretenen Verwaltungsrates der Gesellschaft ist die Generaldirektion der Bundesbahnen getreten. Mit dem 31. Dezember 1901 sodann hat auch die Nordostbahndirektion für Rechnung des Bundes zu funktionieren aufgehört, und mit der am 14. Januar 1902 im Schweiz. Handelsamtsblatte erfolgten Publikation des Auflösungs- und Liquidationsbeschlusses der Gesellschaft sind überhaupt die bisherigen Verwaltungsorgane der Gesellschaft dahingefallen. Infolgedessen ist die Aufgabe, über das Geschäftsjahr 1901 der Nordostbahnunternehmung zu berichten, der Direktion des provisorisch das gesamte Nordostbahnnetz mit den Dampfbootunternehmungen auf dem Zürichsee und dem Bodensee umfassenden Kreises III der Schweizerischen Bundesbahnen zugefallen, die sich hiebei, den im Berichtsjahre noch bestehenden Verhältnissen entsprechend, in der Hauptsache für Bericht und Jahresrechnungen noch an die bei der Nordostbahn üblich gewesene Form zu halten hat.

Da der Kreiseisenbahnrat bei der Verwaltung der Nordostbahnunternehmung im Jahre 1901 in keiner Weise mitzuwirken hatte, sind Bericht und Jahresrechnungen für dieses Jahr gemäss Ihrer Weisung nicht vorerst an die genannte Behörde zu leiten, sondern direkt an Ihre Stelle zur Weiterleitung an den Verwaltungsrat und von diesem an den Bundesrat zu Handen der Bundesversammlung zu übermitteln.

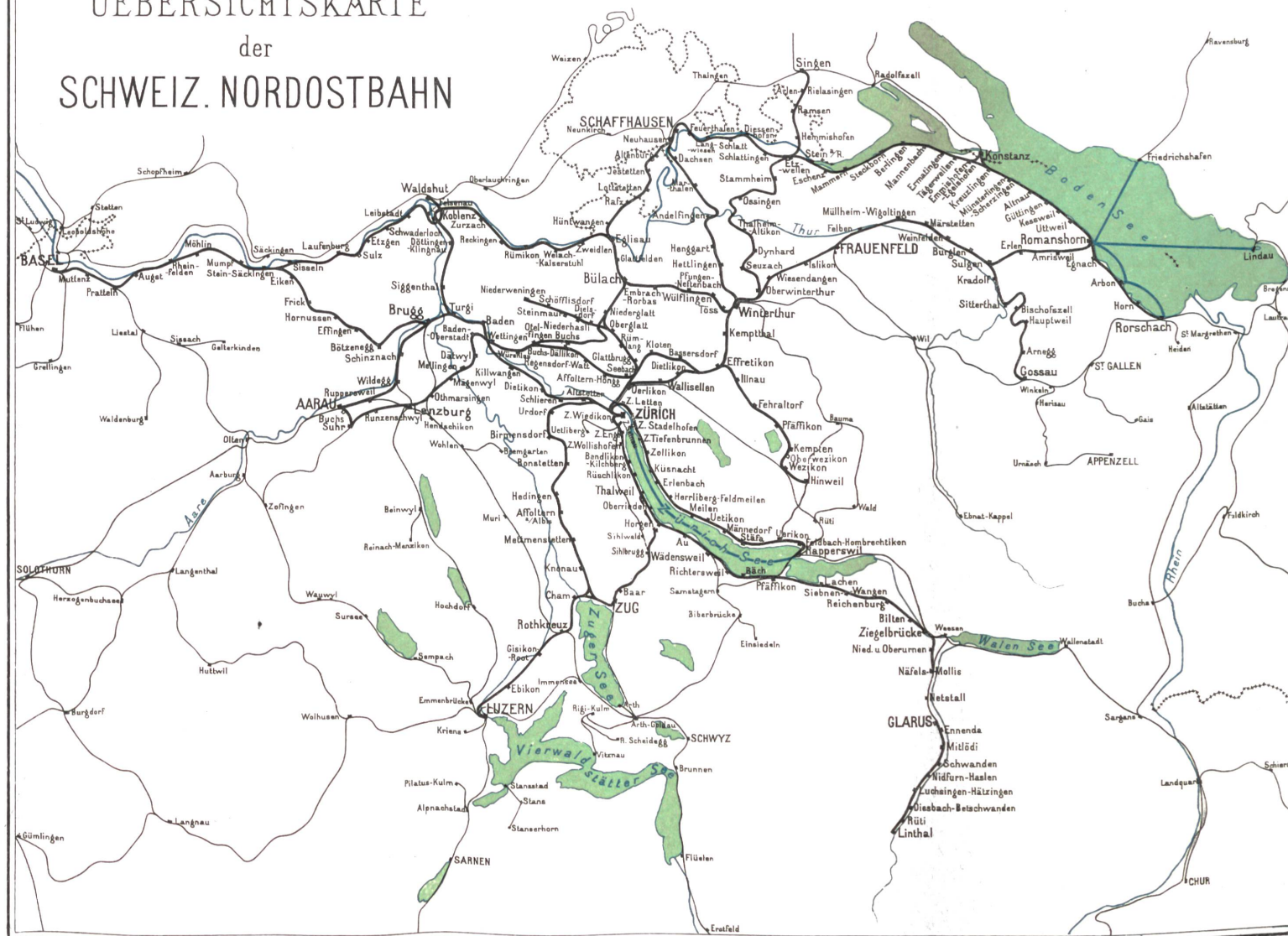
Demgemäss beehren wir uns hiemit, Ihnen den das Jahr 1901 umfassenden Bericht über die Geschäftsführung der Nordostbahn nebst den Jahresrechnungen vorzulegen, indem wir demselben nach bisheriger Übung der Nordostbahnverwaltung eine Übersicht über den Bestand des von der Nordostbahn betriebenen Netzes im Jahre 1901 samt Übersichtskarte vorausgehen lassen.

Bestand des Nordostbahnnetzes im Jahre 1901

(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.	18,107 m	18,079 m
		49,551 m	49,343 m
2. Zürich-Winterthur-Romanshorn.			
Winterthur-Romanshorn	16. Mai 1855.	55,728 m	56,103 m
Winterthur-Zürich	27. Dezember 1855.	26,810 m	26,810 m
		82,538 m	82,913 m
3. Winterthur-Schaffhausen	16. April 1857.	30,380 m	29,912 m
4. Turgi-Waldshut	18. August 1859.	15,509 m	17,013 m
5. Altstetten-Zug-Luzern	1. Juni 1864.	62,550 m	64,785 m
		108,439 m	111,710 m
6. Rorschach-Romanshorn-Konstanz.			
Romanshorn-Rorschach	15. Oktober 1869.	14,833 m	15,111 m
Romanshorn-Konstanz	1. Juli 1871.	18,459 m	19,206 m
		33,292 m	34,317 m
7. Örlikon-Oberglatt-Bülach	1. Mai 1865.	15,945 m	15,587 m
8. Oberglatt-Dielsdorf	1. Mai 1865.	4,120 m	4,304 m
9. Winterthur-Etzwilen-Konstanz bzw. Kreuzlingen	17. Juli 1875.	61,577 m	63,042 m
10. Etzwilen-Singen	17. Juli 1875.	12,483 m	13,279 m
11. Zürich-Ziegelbrücke-Näfels bzw. Glarus	20. September 1875.	59,762 m	68,509 m
12. Glarus-Linthal	1. Juni 1879.	15,750 m	15,829 m
		169,637 m	180,550 m
13. Sulgen-Gossau.			
Sulgen-Bischofszell	1. Februar 1876.	10,163 m	10,046 m
Bischofszell-Gossau	5. Juli 1876.	12,507 m	12,412 m
		22,670 m	22,458 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	6,625 m
		146,458 m	154,916 m
Übertrag		612,585 m	636,207 m

UEBERSICHTSKARTE der SCHWEIZ. NORDOSTBAHN



Strecken	Eröffnung	Baulänge		Betriebslänge	
		Übertrag 612,585 m		636,207 m	
21. Zürich-Meilen-Rapperswil.					
Rapperswil-Stadelhofen	15. März 1894.	29,900 m	34,359 m	30,269 m	35,959 m
Stadelhofen-Hauptbahnhof	1. Oktober 1894.	4,459 m		5,690 m	
22. Etzwilen-Schaffhausen.					
Etzwilen-Feuerthalen	1. November 1894	15,064 m	16,248 m	15,108 m	16,933 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.		17,212 m		17,872 m
Total		697,453 m		724,090 m rund 725 km	

Gemeinschaftlich mit der Centralbahn:*)

Bötzbergbahn.

Brugg-Pratteln (-Basel)	2. August 1875.	47,970 m		57,221 m	
Stein-Koblentz	1. August 1892.	25,501 m		26,124 m	
			73,471 m	83,345 m	rund 84 km
Gesamt-Baulänge		770,924 m		Gesamt-Betriebslänge 807,435 m rund 809 km	

*) Von der Schweiz. Centralbahn (seit März 1901 im Eigentum des Bundes) betriebene Gemeinschaftslinien:

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

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

Die Nordostbahndirektion befand sich nach Verfluss des letzten Berichtsjahres mit Bezug auf die Rückkaufsangelegenheit in einer eigentümlichen Lage. Eine die Interessen von Grossaktionären vertretende Publizistik versuchte den Nachweis, dass der Bund sich aus politischen und wirtschaftlichen Gründen nicht auf den Rückkauf der Linien der Nordostbahn beschränken könne, die er nach seiner Auswahl gekündet hatte und deren Rückkaufstermine auf die Zeit vom Februar 1903 bis Februar 1905 fallen; dass er sich vielmehr gezwungen sehen werde, die gekündeten, meist gut rentierenden Konzessionsstrecken auf konzessionsgemässer Basis nach dem Ertragswerte und die nicht gekündeten, meist wenig oder nichts rentierenden Linien auf Grund des Anlagewertes, da und dort vielleicht mit etwelchem Abstriche, an sich zu ziehen. Diese in ihrem Ergebnisse für die Gesellschaft vorteilhaften spekulativen Betrachtungen, die den Aktionären einen bedeutend über pari stehenden Liquidationsanteil der Aktie in Aussicht stellten, entsprachen aber keineswegs der Überzeugung der Direktion. Angesichts des seit dem Herbst 1900 eingetretenen Verkehrsrückganges, dessen Ende, geschweige denn dessen Ausgleichung, noch nicht abgesehen werden konnte, ferner der vom Bundesrate getroffenen Auswahl der zu kündenden Linien, mit denen er sich in Verbindung mit den übrigen Bundesbahnen ein Betriebsnetz schaffen konnte, für das die nicht gekündeten Linien, jedenfalls für längere Zeit, entbehrlich waren und, wenn sie der Gesellschaft überlassen blieben, über kurz oder lang ein billiger Zuwachs werden mussten, konnte sich die Direktion der Einsicht nicht verschliessen, dass die Gesellschaft es auf die Teilung des Netzes, die, nach Scheitern der vom Eisenbahndepartement angestrebten Vereinbarung über Zusammenlegung der Konzessionen zum Zwecke des einheitlichen Rückkaufs der Nordostbahn, durch die Rückkaufsaktion des Bundes eingeleitet wurde, nicht ankommen lassen könne, sondern so rasch als möglich doch noch eine Verständigung auf der Basis des Gesamtrückkaufes anbahnen müsse, wenn die Gesellschaft nicht in eine für die Aktionäre voraussichtlich äusserst nachteilige Situation bei der Durchführung der Verstaatlichung gedrängt werden solle.

Zu diesem Zwecke setzte sich die Nordostbahndirektion zunächst mit dem Präsidenten des Verwaltungsrates, Herrn v. Salis, der zugleich die Interessen der Erben des Grossaktionärs, Herrn Guyer-Zeller, vertrat, ins Einvernehmen, davon ausgehend, dass die Mitwirkung eines Vertreters der weitaus bedeutendsten Aktionärgruppe die Genehmigung eines allfällig zu stande kommenden Vertrages zwischen den Unterhändlern der Gesellschaft und den Organen des Bundes sichern werde.

Am 1. April fand zufolge Anregung der Nordostbahndirektion zwischen den Herren Direktionspräsident Birchmeier und Direktor Däniker einerseits und Herrn Bundesrat Zemp, Vorsteher des Eisenbahndepartements, und Herrn P. Weissenbach, administrativem Direktor des Eisenbahndepartements, anderseits in Sachen die erste Konferenz statt, die zunächst nur orientierenden Zweck hatte. Am 15. April und am 22. Mai fanden weitere Konferenzen statt, an denen auch Herr v. Salis teilnahm, und die nun wirklich zu einer Verständigung führten. Seitens des Eisenbahndepartements konnte nur zu einer Einigung Hand geboten werden, welche gemäss Art. 2 Abs. 3 des Bundesgesetzes betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes

und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen vom 15. Oktober 1897 den einheitlichen Rückkauf auf Grund der für das Stammnetz gültigen Bestimmungen vorsieht, wonach also das Nordostbahnnetz als Ganzes zum Ertragswert, oder, wenn dieser niedriger ist, zum Anlagewert zurückgekauft wird.

Auf dieser Grundlage, welche seitens der Gesellschaft nicht abgelehnt werden konnte, und nach Massgabe der bundesgerichtlich festgestellten Grundsätze über die Berechnung des konzessionsgemässen Reinertrages und Anlagekapitales wurde durch die Parteien als Rückkaufswert der Nordostbahnunternehmung Ende 1900 der Anlagewert festgestellt und sodann auf dem Wege eines für beide Teile annehmbaren Kompromisses in Anlehnung an den zwischen dem Bunde und der Centralbahn abgeschlossenen Abtretungsvertrag ein Vertrag festgestellt, wonach der Bund das gesamte Vermögen der Nordostbahn mit allen Rechten und Lasten übernimmt gegen Bezahlung von 80,000,000 Fr. in $3\frac{1}{2}\%$ igen Bundesbahnobligationen al pari, verzinslich vom 1. Januar 1901 an, und 2,000,000 Fr. in bar, verzinslich zu $3\frac{1}{2}\%$ vom gleichen Tage an, und Überlassung des Saldos der Gewinn- und Verlustrechnung pro 1900 im Betrage von Fr. 4,882,476. 27 Cts. an die Gesellschaft, in der Meinung, dass im Fall allseitiger Ratifikation des Vertrages der Betrieb der Nordostbahn vom 1. Januar 1901 an auf Rechnung des Bundes zu geschehen habe.

Wir geben den vom 1. Juni 1901 datierten Vertrag nachstehend im Wortlaut.

Vertrag

zwischen

Herrn Bundesrat Dr. Zemp, Vorsteher des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements,
als Vertreter des Schweizerischen Bundesrates in Bern,

einerseits

und

Herrn v. Salis, Verwaltungsratspräsident,
Herrn Birchmeier, Präsident, und
Herrn Däniker, Mitglied der Direktion,
als Vertretern der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft,

anderseits.

(Vom 1. Juni 1901.)

Art. 1.

Die Schweizerische Nordostbahngesellschaft tritt ihr gesamtes bewegliches und unbewegliches Vermögen in dem auf den Zeitpunkt der Übergabe (Art. 5)* sich ergebenden Bestande der Schweizerischen Eidgenossenschaft (dem Bunde) zu Eigentum ab, mit Inbegriff ihrer Anteile an den Gemeinschaftsbahnen (Bötzbergbahn, inklusive Koblenz-Stein, Aargauische Südbahn und Wohlen-Bremgarten), der aus der Gotthardsubvention abzuleitenden Rechte und der von der Nordostbahn betriebenen Nebengeschäfte (Dampfschiffahrt auf dem Boden- und dem Zürichsee), sowie mit Einschluss der vorhandenen Fonds. Vorbehalten bleibt nur der in Art. 2, Abs. 2 hienach genannte Anspruch.

Der Bund übernimmt dieses Vermögen mit allen Rechten und Lasten und mit der Verpflichtung, sämtliche Verbindlichkeiten der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft zu erfüllen. Er tritt somit auch in alle Verpflichtungen der Gesellschaft betreffend die Verzinsung und die Rückzahlung der konsolidierte Anleihen, sowie der

Subventionsdarlehen ein. Dabei hat es die Meinung, dass die Gläubiger der Gesellschaft berechtigt sein sollen, ihre Ansprüche selbständig und direkt gegenüber dem Bund zu verfolgen (Art. 128 O. R.), und dass der Bund, falls die Gesellschaft belangt wird, auch die Vertretung der letztern auf seine Kosten übernimmt.

Art. 2.

Der Bund bezahlt der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft für die Abtretung ihres Vermögens im Sinne von Art. 1 spätestens einen Monat nach Inkrafttreten dieses Vertrages Fr. 82,000,000 (zweiundachtzig Millionen Franken) wie folgt:

- 1) Fr. 80,000,000 (achtzig Millionen) in nom. Fr. 80,000,000 (achtzig Millionen) 3 1/2 0/0 Obligationen des eidgenössischen Staatsanleihe von 1899 (sog. Bundesbahn-Anleihen), al pari, in Titeln zu Fr. 1000 mit Zinsgenuss vom 1. Januar 1901 an.
- 2) Fr. 2,000,000 (zwei Millionen Franken) in bar, Valuta 1. Januar 1901, mit Zinsvergütung zu 3 1/2 0/0 bis zum Tage der Zahlung.

Überdies bleibt der Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung der Nordostbahngesellschaft für 1900 im Betrage von Fr. 4,882,476.27 zur freien Verfügung der Gesellschaft.

Art. 3.

Um der Gesellschaft die sofortige Aushandlung des den Aktionären zukommenden Vermögens (vor Ablauf des in Art. 667, Abs. 2, des Obligationenrechtes festgesetzten Termins und vor Erledigung der schwebenden und der allfällig streitigen Verbindlichkeiten) zu ermöglichen, verpflichtet sich der Bund, für alle noch schwebenden oder streitigen Verbindlichkeiten der Gesellschaft, namentlich auch für ihre noch nicht fälligen Anleiheenschulden, den Gläubigern im Sinne von Art. 667, Abs. 4, des Obligationenrechtes Sicherheit zu leisten.

Art. 4.

Die von der Gesellschaft zu ernennenden Liquidatoren werden behufs möglichster Vereinfachung des Verfahrens sich mit dem Bundesrate ins Einvernehmen setzen und namentlich bezüglich der zu erlassenden Publikationen und Anzeigen dessen Ansicht einholen.

Die Kosten der Liquidation trägt der Bund.

Art. 5.

Nach allseitig erfolgter Ratifikation dieses Vertrages und nach Erfüllung der in Art. 2 hievor bedungenen Leistungen findet der Übergang der Unternehmung an den Bund ohne weiteres statt.

Es ist Sache des Bundesrates, nach Inkrafttreten dieses Vertrages die Übertragung der badischen Konzessionen für die Strecken Ramsen-Singen und Lottstetten-Altenburg an den Bund beim Grossherzogtum Baden zu erwirken.

Bis zum Übergang der Unternehmung an den Bund wird die Gesellschaft fortfahren, das Unternehmen in allen Teilen in eigenem Namen, aber für den Fall der Genehmigung des Vertrages vom 1. Januar 1901 an auf Rechnung des Bundes zu verwalten und zu betreiben. Sie wird dabei nach bestem Wissen und Gewissen und in gewohnter Weise verfahren. Immerhin sollen eingreifende Veränderungen am status quo des Gesellschaftsvermögens und aussergewöhnliche Ausgaben, welche nicht gegenwärtig durch Gesetz und Vertrag begründet sind oder auf genehmigten Bauvorlagen beruhen, nur mit Zustimmung des Bundesrates vorgenommen werden.

Nach erfolgtem Übergang der Unternehmung an den Bund wird die Direktion dieselbe bis 31. Dezember 1901 für Rechnung des Bundes weiter verwalten und betreiben, wobei verstanden ist, dass der Direktion, beziehungsweise den einzelnen Mitgliedern derselben, alle bisherigen Rechte und Kompetenzen zustehen sollen, und dass solche

Gegenstände, welche jetzt der Genehmigung des Verwaltungsrates bedürfen, der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen vorzulegen sind.

Art. 6.

Der Bund verpflichtet sich, die Beamten und Angestellten der Schweizerischen Nordostbahn bis zum 1. Mai 1903 unter den bestehenden Anstellungsbedingungen in seine Dienste zu übernehmen, und zwar, soweit immer möglich, in gleicher dienstlicher Stellung; vom genannten Zeitpunkte an finden die allgemeinen Normen der Bundesgesetzgebung betreffend die Beamten und Angestellten der Bundesbahnen Anwendung. Diese Verpflichtung bezieht sich nicht auf die Mitglieder der Direktion.

Auch anerkennt und bestätigt er, soweit es das Bundesbahnnetz betrifft, diejenigen Rechte, welche durch den Freikartenvertrag des Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 24./25. November 1893, Art. 5, den Direktionsmitgliedern und den Oberbeamten der Schweizerischen Nordostbahn zugesichert worden sind.

Art. 7.

Der Bund erklärt, auch bezüglich der Hilfskasse der Beamten der Nordostbahn in die Verpflichtungen der Nordostbahngesellschaft einzutreten.

Art. 8.

Dieser Vertrag fällt dahin, wenn er nicht bis 15. Dezember 1901 endgültig die Genehmigung des Bundesrates und der Bundesversammlung, sowie diejenige des Verwaltungsrates und der Generalversammlung des Schweizerischen Nordostbahngesellschaft erhalten haben wird.

Art. 9.

Allfällige Streitigkeiten über die Auslegung oder die Vollziehung dieses Vertrages entscheidet das Bundesgericht als einzige Instanz.

Bern und Zürich, den 1. Juni 1901.

Zemp.

Für die
Schweizerische Nordostbahngesellschaft:
v. Salis.
Birchmeier.
Däniker.

Durch diesen Vertrag erzielte die Vertretung der Nordostbahn, wenn auch nicht das in gewissen Aktionärskreisen geträumte Ergebnis, doch eine Entschädigung, die etwas mehr als die Vergütung des Grundkapitales sicherte. Im Interesse einer glatten Durchführung des Rückkaufes konnte die Vertretung des Eisenbahndepartements gegenüber den Ergebnissen der bundesrätlichen Botschaft zur Vorlage des Rückkaufgesetzes an die Bundesversammlung, die sich übrigens ohnehin schon infolge der seitherigen Vergrößerung des Anlagekapitales der Nordostbahn im Sinne der Erhöhung ändern mussten, diese Aufbesserung zugestehen, ohne rechtlich und wirtschaftlich die weitere Rückkaufsaktion des Bundes zu beeinträchtigen.

Der Vertrag begegnete namentlich im Auslande einer leidenschaftlichen Opposition eines Teiles der Nordostbahnaktionäre, welche zwar die Genehmigung durch den Verwaltungsrat und die Generalversammlung zu verzögern, aber nicht zu verhindern vermochte. Die infolge dieser Opposition im Verwaltungsrate der Nordostbahn noch veranlassten Erhebungen und Weiterungen, namentlich die noch veranstaltete Expertise über die Betriebsfähigkeit der nicht gekündeten Linien durch die Gesellschaft, fielen nicht zu Gunsten der Opposition aus. Am

14. September erteilte der Verwaltungsrat dem Vertrage seinerseits die Genehmigung unter Ansetzung der Generalversammlung für die endgültige Genehmigung des Vertrages auf den 2. Oktober, und am 24. September erfolgte die Genehmigung des Bundesrates.

Da die auf den 2. Oktober einberufene Generalversammlung der Aktionäre, in der, um für den Gegenstand beschlussfähig zu sein, statutengemäss $\frac{2}{3}$ des stimmberechtigten Aktienkapitales vertreten sein mussten, beschlussunfähig war, musste eine zweite Generalversammlung einberufen werden, die, in Beobachtung der statutengemäss einzuhaltenden Zwischenzeit von 30 Tagen, auf den 2. November angesetzt wurde. In dieser zweiten Versammlung (Quorum noch $\frac{1}{3}$) wurde der Vertrag genehmigt, und die Genehmigung der Bundesversammlung erfolgte hierauf am 10. Dezember (Beschluss des Ständerates am 4.) Damit war der Vertrag perfekt geworden und am 20./21. Dezember erfolgte mit der Vollziehung der Leistungen des Bundes an die Gesellschaft im Sinne von Art. 2 des Vertrages der Übergang des Unternehmens an den Bund. Mit Ende 1901 hörte sodann auch der Betrieb durch die Gesellschaft auf und am 1. Januar 1902 begann der Betrieb der bisherigen Nordostbahn durch den Bund unter provisorischer Organisation derselben als Kreis III der Bundesbahnen, für den Ende Dezember die Bestellung der Kreisdirektion stattgefunden hatte.

Es hatte einige Zeit den Anschein, als ob durch gerichtliche Schritte von seiten unzufriedener Aktionäre die Gesellschaftsbeschlüsse über die Vertragsgenehmigung Anfechtung erfahren sollten. Advokat Freuler in Schaffhausen leitete in diesem Sinne beim Friedensrichteramt Zürich I Prozess ein, und es fand darüber am 27. November zwischen ihm und einem Vertreter der Nordostbahn die Sühnverhandlung vor dem Friedensrichter statt, die, wie zu erwarten, ergebnislos verlief. Der Übergang der Nordostbahn an den Bund, die Schlussnahme der Generalversammlung der Aktionäre über Auflösung der Gesellschaft und Liquidation ihres Vermögens, welche am 28. Dezember stattfand, die Inbetriebnahme der Nordostbahn durch die Verwaltung der Bundesbahnen am 1. Januar 1902, die Anmeldung des Auflösungs- und Liquidationsbeschlusses beim Handelsregister und die bezügliche Publikation im Handelsamtsblatte, ebenso die Ausschreibungen der Liquidationskommission betreffend Auszahlung der Liquidationsdividenden liess der Kläger vorübergehen, ohne dass er beim Gerichte die friedensrichterliche Weisung eingereicht hätte, so dass vernünftigerweise anzunehmen ist, er werde überhaupt weitere Schritte in Sachen nicht thun.

Der Publikation des Handelsregistereintrages betreffend die Auflösung der Gesellschaft und die Liquidation ihres Vermögens vorgängig war in den vorgeschriebenen Publikationsorganen der Gesellschaft die Bekanntmachung des Beschlusses der Generalversammlung vom 28. Dezember erschienen, in der zugleich mitgeteilt ist, dass mit Rücksicht auf den Übergang sämtlicher Verpflichtungen der Gesellschaft an den Bund, in der Meinung, dass die Gläubiger der Gesellschaft berechtigt sein sollen, ihre Ansprüche selbständig und direkt gegenüber dem Bund zu verfolgen (Art. 128 O.-R.), und dass der Bund, falls die Gesellschaft belangt wird, auch die Vertretung der letztern auf seine Kosten übernehme (Art. 1, Abs. 2 des Vertrages), im Einverständnisse mit dem Bundesrate von einer Aufforderung an die Gesellschaftsgläubiger zur Anmeldung ihrer Ansprüche Umgang genommen werde, und dass weder der Bund noch die Gesellschaft eine Einwendung wegen Nicht-Anmeldung solcher Ansprüche erheben werde. Damit ist das Verhältnis der Gesellschaftsgläubiger sowohl gegenüber dem Bunde als gegenüber der Gesellschaft in Liquidation als ohne weiteres geordnet zu betrachten und die sofortige Verteilung des Liquidationsvermögens der Gesellschaft gesichert.

Der Abtretungsvertrag mit dem Genehmigungsbeschlusse der Bundesversammlung ist publiziert in der amtlichen Sammlung der Bundesgesetze, neue Folge, Band XVIII, S. 918 ff.

Der Rekurs, den die fünf Hauptbahnen gegen den Bundesratsbeschluss vom 12. Juni 1899, betreffend die Festsetzung der Einlagen in den Erneuerungsfonds, beim Bundesgericht anhängig gemacht

hatten, fiel nun (wie s. Zt. für die Centralbahn) auch für die Nordostbahn durch deren Übergang an den Bund dahin, weshalb die Nordostbahndirektion unterm 31. Dezember den Abstand erklärte.

Im Geschäftsberichte der Nordostbahndirektion für 1900 ist die Erledigung erwähnt, welche die Rekursstreitigkeit mit dem Bundesrate betreffend den Bau neuer Hauptwerkstätten für das Nordostbahnnetz durch Vergleich vom 25. Juni 1900 gefunden hat, und ist anschliessend auf die Verzögerung hingewiesen, welche die Behandlung des gemäss dem Vergleich für den Bau neuer Werkstätten zwischen dem Rohmaterialbahnhof und der Station Altstetten dem Eisenbahndepartement sofort eingereichten generellen Projektes infolge einer gegen den Vergleich an die Bundesversammlung gerichteten Beschwerde der zürcherischen Kantonsregierung und des Stadtrates von Zürich erfuhr. Diese Beschwerde blieb auch im Berichtsjahre, vermutlich im Hinblick auf die Rückkaufsverhandlungen mit der Nordostbahn, unerledigt, was leider auch eine weitere Verzögerung der endgültigen Feststellung des generellen Werkstättenprojektes zur Folge hatte. Inzwischen wurden die Vorarbeiten für die Detailpläne eingeleitet und, soweit möglich, gefördert.

Es ist ferner im Geschäftsberichte der Nordostbahndirektion für 1900 erwähnt, dass der Rekurs gegen die bundesrätliche Auflage betreffend Erstellung zweiter Geleise auf den Strecken Winterthur-Romanshorn, Neuhausen-Schaffhausen und Brugg-Stein mit dem Vorbehalte zurückgezogen wurde, dass dadurch die Frage der Kostentragung in keiner Weise präjudiziert werde. Durch den Vertrag betreffend Abtretung der Nordostbahn an den Bund ist dieser Vorbehalt gegenstandslos geworden, und es ist hier lediglich noch von Interesse, was die Bauausführung berührt. In dieser Beziehung sind im Berichtsjahre zwischen dem Eisenbahndepartement und der Nordostbahndirektion auf Vorschlag der letzteren folgende Ausführungsfristen, bezw. Termine vereinbart worden, für welche sich das Eisenbahndepartement Abänderungen nach sich allfällig zeigendem Bedürfnisse vorbehielt:

- I. Effingen-Brugg (Unterbau schon vorhanden) und Oberwinterthur-Felben bis 30. April 1903;
- II. Effingen-Stein (Säckingen) (Unterbau schon vorhanden) und Felben-Bürglen 1904;
- III. Bürglen-Romanshorn 1905;
- IV. Neuhausen-Schaffhausen 1906.

Im November des Berichtsjahres konnten dem Eisenbahndepartement die Pläne für die Strecke Oberwinterthur-Felben bezw. Thurbrücke bei Müllheim vorgelegt werden, unter gleichzeitiger Auflage der Expropriationspläne. Auch die Pläne für Neuhausen-Schaffhausen und Brugg-Stein wurden schon im Berichtsjahr in Angriff genommen.

Was die übrigen baulichen Postulate betrifft, welche auf Seite 6—7 des Geschäftsberichtes pro 1900 erwähnt sind, so ist hinsichtlich der Einführung der elektrischen Beleuchtung in den Personenzügen, welche dort besonders hervorgehoben ist, zu bemerken, dass dieselbe im Berichtsjahre noch nicht in Angriff genommen wurde, weil man sie sich im Zusammenhang mit der Anlage der neuen Werkstätte dachte. Es war eine Ladestation für Akkumulatoren bei den neu zu erstellenden Werkstätten unter Erzeugung der elektrischen Energie mittelst Wasserkraft vorgesehen. Seither hat nun aber die Verwirklichung des Gedankens, die Elektrizität mit Hilfe der Bewegung des Zuges bezw. des Wagens zu erzeugen, bedeutende Fortschritte gemacht, was ein seit einiger Zeit bei der Centralbahn probeweise angewendetes System dieser Art bereits gezeigt hat. Es scheint dieses System einfach und gut zu sein und auch billiger als die früher bekannten Systeme. Das Eisenbahndepartement wurde deshalb um Verfügung ersucht, in welcher Weise nunmehr vorzugehen sei, unter gleichzeitiger Empfehlung des Einverständnisses, dass vorläufig 50 Wagen nach dem System der Centralbahn eingerichtet werden.

Zur Revision des Bundesgesetzes betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen haben wir nur zu berichten, dass mit Rücksicht auf die in Frage stehenden Neuerungen durch den Bundesrat Erhebungen über deren finanzielle Tragweite bei den dem Gesetze unterstellten Bahnen gemacht wurden.

Die im letzten Geschäftsberichte erwähnten Rekurse der Regierungen der beteiligten Kantone gegen die Bezeichnung einzelner Linien als Nebenbahnen durch den Bundesrat — beim Nordostbahnnetze handelte es sich um Glarus-Lintthal und Wettingen-Suhr — sind von der Bundesversammlung abgewiesen worden.

Mit Genehmigung des Eisenbahndepartements wurde die versuchsweise Führung von sog. Tramzügen während des ganzen Jahres ohne wesentliche Änderung fortgesetzt, und das Ergebnis war derart, dass man die Fortsetzung im laufenden Jahre, vom Sommerdienst an jedoch mit einigen Fahrplanmodifikationen, in Aussicht nehmen konnte. Die versuchsweise Inbetriebsetzung der zwei im letzten Geschäftsberichte erwähnten Motorwagen dürfte sich hiebei dem Trambetrieb förderlich erweisen.

Die Frage der Einführung des vollen Nachtdienstes auf einzelnen Linien ist im Berichtsjahre noch nicht zur Erledigung gekommen.

Nach der Verordnung des Bundesrates vom 8. Februar 1898 betreffend Normierung des Betriebsmaterialbestandes der fünf Hauptbahnen ist der Bedarf an Rollmaterial von drei zu drei Jahren neu festzustellen. Der erste Revisionstermin ist nun Ende 1900 eingetreten.

Der nach der Norm der Verordnung auf diesen Zeitpunkt festgestellte Fehlbestand der Nordostbahn an Lokomotiven beträgt 25 Stück, zu dessen Deckung nach Verständigung mit dem Eisenbahndepartement 11 Stück im Jahre 1902 und 12 Stück im Jahre 1903 angeschafft werden sollen. Zwei Stück sind gedeckt durch zwei Lokomotiven der zur Zeit von der Tössthalbahn betriebenen Uerikon-Bauma-Bahn, der Serie E³ angehörend, welche die Nordostbahn gemietet hat.

Die 1902 anzuschaffenden 11 Lokomotiven, wovon gemäss Verständigung mit dem Eisenbahndepartement 5 Stück der Serie A ²/₄ T und 6 Stück der Serie C³ T angehören sollen, sind gemäss verwaltungsrätlichem Beschluss vom 14. September 1901 bei der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur bestellt worden. Bezüglich der für die übrigen 12 Lokomotiven zu wählenden Typen hat sich das Eisenbahndepartement spätere Verfügung vorbehalten.

Der Fehlbestand an Gepäckwagen wurde auf 15 Stück berechnet, die gemäss Beschluss des Verwaltungsrates vom gleichen Tage bei der Schweizerischen Industriegesellschaft in Neuhausen bestellt sind, lieferbar im I. Semester 1902.

Beim Personenwagenparke wurde ein Defizit von 4268 Sitzplätzen festgestellt, welches gemäss prinzipieller Verständigung mit dem Eisenbahndepartement mit ca. 4300 Sitzplätzen durch Wagen der Serien A S (2), A B⁴ (12—14), B³ (8—10) und C³ (50—53) gedeckt werden soll.

Was endlich die Güterwagen betrifft, wo die Neunormierung auf Grund Übereinkommens des Schweizerischen Wagenverbandes stattfinden muss, so hat sich das Eisenbahndepartement auf Antrag des Wagenverbandes damit einverstanden erklärt, dass dieselbe im Hinblick auf den im Berichtsjahre eingetretenen Rückgang des Güterverkehrs einstweilen verschoben werde.

Mit der Stadt Zürich fand auf Grund des im Geschäftsberichte für 1900 angeführten bundesgerichtlichen Urteiles sowohl über die Höhe der Vermögenssteuer für die steuerpflichtige Quote des Hauptbahnhofes Zürich als über diejenige der Mietwert- bzw. Liegenschaftensteuer eine die streitige

Periode umfassende und bis 1901 wirksame Verständigung statt. Dagegen konnten die ebenfalls auf frühere Jahre zurückgreifenden Steuerstreitigkeiten mit Schaffhausen, Winterthur und Zug noch nicht zum Ende geführt werden.

Der Verwaltungsrat erteilte der Direktion auf deren Antrag durch Beschluss vom 14. September die Ermächtigung, den beteiligten Ufergemeinden die nach bestehendem Übereinkommen nur bis 30. September 1901 zugesicherte Aufrechterhaltung des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee vom 1. Oktober 1901 an in bisheriger Weise unter den bisherigen Subventionsbedingungen für so lange zuzugestehen, als die Nordostbahn eventuell noch im jetzigen Bestande fortbestehe, also bis 30. April 1903.

In der Folge wurde, da die Subventionsfrage hängend blieb, der Betrieb mit dem für diesen Fall erteilten Einverständnis des Verwaltungsrates einstweilen provisorisch weitergeführt, in Gewärtigung, ob der Vertrag betreffend Abtretung der Nordostbahn samt den Dampfbootunternehmungen an den Bund perfekt werde. Mit dem Perfektwerden dieses Vertrages und dem Übergang der gesamten Unternehmung an den Bund sodann wurde der Betrieb weiterhin fortgesetzt, und es bleibt nun zu gewärtigen, welche Stellung der Bund bzw. die Bundesbahnen zur Subventionsfrage einnehmen werden.

II. Verhältnis zu andern Transportanstalten.

Nach erfolgtem Übergang des Eigentums der Schweizerischen Centralbahn an den Bund sind die Schweizerischen Bundesbahnen, deren Generaldirektion auf 1. Juli 1901 konstituiert wurde und in Funktion trat, als Rechtsnachfolger der Schweizerischen Centralbahn dem Schweizerischen Eisenbahnverbände beigetreten. Mit Rücksicht auf die bevorstehende Verstaatlichung der Nordostbahn und den spätestens 1. Mai 1903 stattfindenden Übergang auch der Vereinigten Schweizerbahnen und der Jura-Simplonbahn an den Bund sah sich die Generaldirektion jedoch veranlasst, mit Ermächtigung des Verwaltungsrates der Bundesbahnen den Schweizerischen Eisenbahnverband, dessen Weiterbestand auf bisheriger Basis nach Durchführung der Verstaatlichung zunächst von vier der fünf zu verstaatlichenden Hauptbahnen nicht mehr haltbar erschien, namens der Bundesbahnen auf Ende 1902 zu künden.

Das unterm 16. Juni 1898 in Paris abgeschlossene Zusatzübereinkommen zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 ist nunmehr auf den 10. Oktober 1901 in Kraft getreten. Auf diesen Termin gelangte damit auch die längst vorbereitete Neuausgabe des genannten Internationalen Übereinkommens, enthaltend die gesamten gegenwärtig geltenden Bestimmungen und die Ausführungsbestimmungen, zur Einführung.

Die im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnten mehrjährigen Verhandlungen über die Vereinheitlichung der reglementarischen Bestimmungen für die internationalen Verbände sind soweit gediehen, dass der von den Bahnverwaltungen in einer Schlusssitzung des Komitees, abgehalten in München am 1. Februar 1901, festgestellte Entwurf am 18. November dem Eisenbahndepartement zur Genehmigung vorgelegt werden konnte. Die Antwort des Eisenbahndepartements ist im Jahr 1901 nicht mehr eingetroffen.

Die obenerwähnte Neuausgabe des Internationalen Übereinkommens erforderte eine Revision der reglementarischen Bestimmungen für den direkten Verkehr mit Deutschland, Österreich-Ungarn, Italien, Belgien u. s. w. Diese Revision gelangte zum Teil durch Neuausgabe der Reglemente, wie im Verkehr mit Deutschland, zum Teil durch Ausgabe von Nachträgen oder Anhängen zu den bestehenden Reglementen, auf den 10. Oktober 1901 zur Durchführung.

Auf den gleichen Termin wurde auch der schon im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnte II. Nachtrag zum schweizerischen Transportreglement eingeführt. Derselbe enthält die im internationalen Verkehr eingetretenen Änderungen, soweit deren Einführung im schweizerischen Verkehr ohne Änderung des schweizerischen Transportgesetzes möglich war, sowie einige weitere Modifikationen der Bestimmungen über die von der Beförderung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände.

Angesichts der bevorstehenden Verstaatlichung eines grossen Teiles der schweizerischen Bahnen und der infolgedessen voraussichtlich auf den 1. Mai 1903 zur Einführung gelangenden neuen Tarife wurden die Tarifarbeiten auf das Allernotwendigste beschränkt. Trotzdem waren dieselben verhältnismässig noch sehr gross. Zunächst erforderten die im Laufe dieses Jahres eröffneten neuen Linien, Uerikon-Bauma, Bern-Neuenburg (direkte Linie), Pruntrut-Bonfol, Spiez-Frutigen, Gürbenthalbahn (Bern-Weissenbühl-Burgistein), direkte Tarife für den Personen- und Güterverkehr, sowie die Durchführung zahlreicher Änderungen und Ergänzungen bestehender Tarife, die zum Teil von der Einwirkung der neuen Linien betroffen wurden.

Die Beordnung der Instradierung des Güterverkehrs mit den Stationen der Uerikon-Bauma-Bahn gab Anlass zu längeren Verhandlungen mit den Verwaltungen der Tössthalbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen.

Die im letzten Jahr vorbereitete Neuausgabe der schweizerischen allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation gelangte auf 1. März 1901 zur Einführung.

Der in jüngster Zeit rasch emporgewachsenen Calciumcarbid-Industrie ist durch die ausländischen Fabriken grosse Konkurrenz erwachsen. Zur teilweisen Bekämpfung dieser Konkurrenz haben die schweizerischen Bahnen für die Beförderung von Calciumcarbid ab den schweizerischen Produktionsplätzen nach den übrigen schweizerischen Stationen einen Ausnahmetarif mit ermässigten Taxen eingeführt. Diese Taxen sind für Wagenladungen etwas billiger als die Sätze des Spezialtarifs I der Nordostbahn, für Stückgutsendungen wurde die Klasse 2 bewilligt. Gleichzeitig wurde auch der im Jahr 1899 eingeführte Exporttarif für Calciumcarbid revidiert und mit erheblich ermässigten Frachtsätzen ausgegeben.

Zur Unterstützung der Holzstoff- bzw. der Papierindustrie gelangte ein Ausnahmetarif für den Transport von Holz zur Fabrikation von Holzstoff und Holzzellstoff in ganzen Wagenladungen zur Einführung, dessen Grundtaxen gleich denen für den Exporttarif für Calciumcarbid auf dem Staffelsystem beruhen, d. h. mit der wachsenden Distanz stark ermässigt sind. Dieser Tarif musste zunächst auf die Nordostbahn und Bötzbahnbahn, sowie auf einzelne Strecken der Aarg. Südbahn beschränkt werden, da die Verhandlungen wegen dessen allgemeiner Ausdehnung auf die Centralbahn vorläufig keinen Erfolg hatten.

Von der grossen Zahl neuer Tarife, Tarifnachträge und einzelner Frachtsätze im Güterverkehr mit dem Ausland erwähnen wir die Tarife für den allgemeinen Güterverkehr mit Baden, ferner mit Galizien, Böhmen und Mähren.

Die Nordostbahndirektion hat sich hauptsächlich auch bemüht, die noch rückständigen Anteilsausscheidungen zu bestehenden direkten Tarifen zu erstellen, und es konnten im laufenden Jahre wieder eine grössere Anzahl solcher Rückstände erledigt werden.

Mit dem Übergang der Nordostbahn in das Eigentum des Bundes gelangten die Verhandlungen mit der Grossherzogl. Generaldirektion der Badischen Staats-Eisenbahnen über die Neuordnung der Bahnhofs-gemeinschaft Schaffhausen insofern in ein neues Stadium, als von den Parteien zufolge bezüglicher Äusserung des Schweiz. Eisenbahndepartements die Frage in Behandlung gezogen wurde, die Gemeinschaft auf der Basis des Alleineigentums der schweizerischen und der Zinsbeteiligung der badischen Bahn neu zu ordnen. Schweizerischerseits wird nun die Angelegenheit durch die Generaldirektion der Bundesbahnen zum Abschlusse zu bringen sein.

Zu erwähnen ist ferner, dass mit der im Bau begriffenen Elektrischen Strassenbahn Bremgarten-Dietikon ein Vertrag über den Anschluss dieser Linie an die Station Dietikon abgeschlossen worden ist.

Mit Genehmigung des Verwaltungsrates wurde die von der Sihlthalbahn für die Güterüberfuhr auf dem Verbindungsgeleise Zürich-Wiedikon — Zürich-Giesshübel der Nordostbahn zu bezahlende Gebühr vom 1. Januar 1901 an von Fr. 1.15 auf 75 Cts. per beladenen oder leeren Wagen herabgesetzt.

Die Eisenbahn Uerikon-Bauma, bei der sich die Nordostbahn mit Fr. 300,000 in Aktien und Fr. 900,000 in Obligationen, ferner mit Gewährung bedeutender Erleichterungen hinsichtlich des Anschlusses an die Stationen Hinwil und Uerikon beteiligt hat, ist am 1. Juni 1901 eröffnet worden. Der Betrieb wird auf Grund des bis 1. Januar 1903 fest abgeschlossenen Vertrages durch die Tössthalbahn besorgt.

III. Finanzverwaltung.

Zufolge Beschluss des Verwaltungsrates vom 11. Juni 1901 wurden die noch vorhandenen 1033 Prioritätsaktien der Nordostbahn auf den 31. Dezember 1901 zur Rückzahlung gekündigt, unter Festsetzung des Rückzahlungsbetreffnisses auf Fr. 590. — (Fr. 550. — Nominalbetrag incl. Fr. 50. — Vorrechtsanteil, Fr. 15. — Aufgeld und Fr. 25. — als Äquivalent für eine Dividende von 5 0/0 pro 1901) per Aktie. Nachdem sodann der Vertrag vom 1. Juni 1901 betreffend freihändigen Erwerb der Nordostbahn durch den Bund rechtskräftig geworden und die Nordostbahn-Gesellschaft in Liquidation getreten war, hat die Einlösung dieser Aktientitel ab 31. Dezember 1901 durch die Schweiz. Kreditanstalt für Rechnung der Liquidationskommission der Nordostbahn stattgefunden.

Nach Art. 2 des im Eingang dieses Berichtes unter Titel „Verhältnis zum Bund, zu den Kantonen und Landesgegenden“ im Wortlaut mitgeteilten Rückkaufsvertrages vom 1. Juni 1901 bezahlte der Bund den Rückkaufspreis von Fr. 82,000,000. — in:

1. Fr. 80,000,000. — 3 1/2 0/0 Obligationen des eidgen. Bundesbahnanlehens vom Jahr 1899, al pari, in Titeln von Fr. 1000. — mit Zinsgenuss vom 1. Januar 1901 an;
2. Fr. 2,000,000. — in baar, Valuta 1. Januar 1901, mit Zinsvergütung zu 3 1/2 0/0 bis zum Tage der Zahlung.

Unterm 20./21. Dezember 1901 hat im Sinne obiger Bestimmungen die Reglierung der Rückkaufssumme durch den Bund stattgefunden. In der Bilanz per 31. Dezember 1901 (Rechnung VI des vorliegenden Berichtes) ist daher das Gesellschaftskapital von Fr. 80,000,000. — durch „Schweiz. 3 1/2 0/0 Bundesbahnanleihen vom Jahr 1899“ in gleichem Betrage ersetzt, (vide auch Rechnung V „Kapitalrechnung“) und die Baarzahlung von Fr. 2,000,000. — unter „Schwebenden Schulden“, Ziff. II, litt. g eingestellt worden.

Zu Ende des Jahres 1901 waren im Aktienbuche der Nordostbahn eingetragen:

	Stammaktien.	Prioritätsaktien.	Total.
Von 386 Aktionären in der Schweiz	49,801	505	50,306
„ 344 „ im Ausland	72,185	25	72,210
<u>730</u> „	<u>121,986</u>	<u>530</u>	<u>122,516</u>

Gegenüber dem vorjährigen Status von 612 Aktionären mit 89,187 Aktien ist somit ein Mehreintrag erfolgt von 118 Aktionären und 33,329 Aktien.

In den über den Rückkaufsvertrag verhandelnden Generalversammlungen waren vertreten, bezw. stimmberechtigt:

	Aktionäre:		Aktien:	
	Vertreten	stimmberechtigt	Vertreten	stimmberechtigt
am 2. Oktober 1901 (beschlussunfähig)	97	550	34,946	74,163
am 2. November 1901 (Vertragsgenehmigung)	99	552	34,838	74,515
am 28. Dezember 1901 (Liquidationsbeschluss)	65	727	42,522	122,372

An Bauverwendungen wurden pro 1901 verausgabt:

a) Für das Nordostbahnnetz, laut Rechnung IV	Fr. 1,382,019. 41 Cts.
b) Für die unvollendeten Bauobjekte	„ 374,312. 80 „
	Fr. 1,756,332. 21 Cts.
abzüglich Überträge vom Konto „Unvollendete Bauobjekte“ für die per Ende 1900 unvollendet gebliebenen und nunmehr pro 1901 zur definitiven Verbuchung gelangten Bauten	„ 235,182. 29 „
Zusammen	Fr. 1,521,149. 92 Cts.

Hiezu kommt: Die Mehrbelastung des Konto „Überschuss des Rückkaufspreises über die Aktiven der Nordostbahn“ laut Eingangsbilanz auf 1. Januar 1901:

a) Bezahltes Aufgeld an die Nordostbahn laut Rückkaufsvertrag vom 1. Juni 1901	Fr. 2,000,000. — Cts.
b) Zuwendung an den Konto „Pensions- und Hilfskasse für die Angestellten, Defizit“	„ 1,446,448. 13 „
c) Dotierung des Erneuerungsfonds, neuer Bestand	Fr. 14,600,000. — Cts.
ab: Alter Bestand laut Bilanz p. 31. Dez. 1900	„ 11,177,999. 58 „
Übertrag	Fr. 6,868,448. 55 Cts.
	Fr. 1,521,149. 92 Cts.

Übertrag Fr. 6,868,448. 55 Cts. Fr. 1,521,149. 92 Cts.

abzüglich Zuwendungen aus den
rückwirkend auf 1. Januar 1901
aufgehobenen Spezialfonds:

a) Versicherungsfonds .	Fr. 1,036,798. 39 Cts.		
b) Fonds zur Förderung spezieller Eisenbahnin- teressen	„ 39,945. 55 „		
c) Reserve für ausserordent- liche Anforderungen an die Jahresrechnung .	„ 1,431,472. — „	„ 2,508,215. 94 „	„ 4,360,232. 61 „

Total pro 1901 gleich der in nachfolgender Tabelle ausgewiesenen Verminderung der verfügbaren Mittel	Fr. 5,881,382. 53 Cts.
Auf 31. Dezember 1900 betrug der Passivsaldo	„ 10,103,717. 62 „
es ergibt sich somit ein Passivsaldo-Vortrag auf das Jahr 1902, laut Rechnung V von	Fr. 15,985,100. 15 Cts.

Die Rechnung IV, sowie die Beilage 3 zu den Jahresrechnungen geben über die Bauverwendungen
allen nähern Aufschluss.

Für die im Berichtsjahr unvollendet gebliebenen und daher noch nicht auf Baukonto verbuchten Objekte
betragen die Ausgaben auf Ende 1901:

Öerlikon: Stationserweiterung	Fr. 297,052. 92 Cts.
Zürich: Umbauten im Innern des Aufnahmsgebäudes	„ 30,667. 02 „
In Ausführung begriffene Brückenverstärkungen, worunter die Rheinbrücke bei Hemmishofen mit Fr. 210,448. 09 Cts. und die Thurbrücke bei Ossingen mit Fr. 386,090. 16 Cts. enthalten sind	„ 603,866. 73 „
Diverse Stationserweiterungen und Ergänzungsbauten	„ 148,686. 73 „
In Lieferung begriffenes Rollmaterial	„ 6,884. 56 „
Einzahlungen auf die Kapitalbeteiligung der Nordostbahn an dem neuen Bahnhof Luzern, gemäss Vertrag vom 30. Januar 1894	„ 3,618,550. — „
Total	Fr. 4,705,707. 96 Cts.

Laut Eingangsbilanz per 1. Januar 1901 (Rechnung III) waren auf Ende 1900 für unvollendete Objekte verausgabt	Fr. 4,566,577. 45 Cts.
Hievon gehen ab die 1901 vollendeten und daher definitiv auf Baurechnung verbuchten Objekte mit	„ 235,182. 29 „
Verbleiben	Fr. 4,331,395. 16 Cts.
Während hinwieder hinzukommen: Die Jahresausgaben für die zu Ende des Berichts- jahres unvollendet gebliebenen Bauten	„ 374,312. 80 „
Total wie vorstehend	Fr. 4,705,707. 96 Cts.

Nachweis über die Verminderung der Aktiven laut Bilanz pro 1901

gegenüber den Aktiven im Jahr 1900.

		Bilanz auf 31. Dezember				Differenzen 1901 gegen 1900			
		1900		1901		Vermehrung		Verminderung	
		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Aktiven.									
Verfügbare Mittel.									
1. Kasse, Wechsel und Bankguthaben	5,280,131	18	1,745,256	17	—	—	3,534,875	01	
2. Wertschriften	1,537,057	35	1,650,020	48	112,963	13	—		
3. Entbehrliche Liegenschaften:									
Liegenschaften-Konto	2,042,543	70	2,041,690	50	—	—	853	20	
4. Materialvorräte:									
a) Materialverwaltung	2,335,869	90	2,272,967	96	—	—	62,901	94	
b) Oberbaumaterialverwaltung	1,557,553	24	1,147,634	01	—	—	409,919	23	
c) Hauptwerkstätte	378,156	48	371,557	14	—	—	6,599	34	
5. Verschiedene Hauptbuchdebitoren	16,388	70	1,172,919	86	1,156,531	16	—		
	13,147,700	55	10,402,046	12	1,269,494	29	4,015,148	72	
Hievon ab:									
Vermehrung der Aktiven							1,269,494	29	
Restbetrag gleich der Verminderung der Aktiven							2,745,654	43	
B. Passiven.									
1. Schwebende Schulden	4,682,726	38	10,303,598	64	5,620,872	26	—		
2. Spezialfonds und Reserven	13,686,215	52	15,855,477	05	2,169,261	53	—		
3. Aktiv-Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung	4,882,476	27	228,070	58	—	—	4,654,405	69	
	23,251,418	17	26,387,146	27	7,790,133	79	4,654,405	69	
Hievon ab:									
Verminderung der Passiven					4,654,405	69			
Restbetrag gleich der Vermehrung der Passiven					3,135,728	10			
Rechnungsabschluss.									
Die Verminderung der „Aktiven“ beträgt							2,745,654	43	
Die Vermehrung der „Passiven“ beträgt							3,135,728	10	
Gesamt-Verminderung der Aktiven im Jahre 1901							5,881,382	53	

Bezüglich der vorstehend ausgewiesenen Verminderung der verfügbaren Mittel ist zu bemerken:

1. Wechsel.

Auf den im Berichtsjahr diskontierten Wechseln betrug der Zinsertrag Fr. 125,908.36 Cts. oder 3.35 % im Durchschnitt, gegen 4.29 % im Vorjahr.

2. Wertschriften.

Im Jahre 1901 ist die Obligationenbeteiligung der Nordostbahn bei der Eisenbahnunternehmung Uerikon-Bauma von Fr. 900,000. — bis auf den Betrag von Fr. 880,655.60 Cts. geleistet worden. Die Auszahlung der restierenden Fr. 19,344.40 Cts. wurde dagegen bis zur Erledigung von Expropriations- und bezw. Abrechnungs-pendenzen verschoben. Auf dieser Obligationenbeteiligung sind im Berichtsjahr 20 % mit Fr. 176,131.12 Cts. und auf der in der letztjährigen Bilanz der Nordostbahn noch zu Fr. 150,000. — gewerteten Aktienbeteiligung bei der gleichen Unternehmung von Fr. 300,000. — weitere . . . „ 144,000. — „

Zusammen somit Fr. 320,131.12 Cts.

abgeschrieben worden.

Abzüglich einer Netto-Höherwertung der übrigen Wertpapiere von . . . „ 11,738.65 „

verbleibt pro 1901 eine Minderwertung eigener Wertpapiere von . . . Fr. 308,392.47 Cts.

womit die Gewinn- und Verlustrechnung unter Ziffer 4 belastet ist.

Der Bestand, resp. Bilanzwert der eigenen Wertpapiere ist auf 31. Dezember 1901 folgender:

Nominalbetrag		Zinssuss	Bezeichnung der Wertpapiere	Datum der Titel	Wertung	Bilanz-Werte am 31. Dezember 1901.			
Fr.	Cts.	0/0			0/0	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Schuldbriefe.									
9,054	—	2	1 Schuldbrief	4. April 1898	100	9,054	—		
4,400	—	3 ³ / ₄	1 „	30. März 1898	100	4,400	—		
14,000	—	4	2 Schuldbriefe	Diverse	100	14,000	—		
3,000	—	4 ¹ / ₂	1 Schuldbrief	15. August 1899	100	3,000	—		
30,454	—							30,454	—
II. Diverse schweizerische Obligationen.									
1. Kantonale Obligationen.									
450,000	—	3	Kanton Bern	1. Mai 1895	90			405,000	—
2. Obligationen von Bankinstituten.									
230,000	—	4	Bank f. Oriental. Eisenbahnen in Zürich	24. Juli 1894	96			220,800	—
3. Eisenbahn-Obligationen.									
115,000	—	3 ¹ / ₂	Obligationen der Schweiz. Centralbahn	1. Juni 1894	99	113,850	—		
101,000	—	3 ¹ / ₂	idem „ Gotthardbahn . . .	1. April 1895	99	99,990	—		
880,655	60	3 ¹ / ₂	idem „ Eisenb.-Unternehmung Ürikon-Bauma	30. Okt. 1900 20. Nov.	80	704,524	48	918,364	48
1,096,655	60								
III. Nordostbahn-Obligationen									
54,000	—	3 ¹ / ₂	Obligationen	31. Aug. 1894	99	53,460	—		
9,000	—	3 ¹ / ₂	idem	15. Juni 1895	99	8,910	—		
5,000	—	4	idem	1. Juni 1898	100	5,000	—	67,370	—
68,000	—								
IV. Diverse Aktien.									
7,500	—		Zürcher Theater-Aktien, 5 Stück . .	1. Mai 1891	p. Stück Fr. 1. —	5	—		
13,500	—		Anteilscheine der neuen Zürcher Ton- halle-Gesellschaft, 27 Stück . .	30. Nov. 1892	1. —	27	—		
100,000	—		Sihlthalbahn-Aktien. 200 Stück . .	1. Febr. 1892	10. —	2,000	—		
300,000	—		Eisenb.-Unternehmung Ürikon-Bauma, 600 Stück	Diverse	10. —	6,000	—	8,032	—
421,000	—								
2,296,109	60		Summe gleich der Bilanz auf 31. Dez. 1901					1,650,020	48
1,468 0/0			Durchschnittlicher Zinsertrag					2,043 0/0	

3. Entbehrliche Liegenschaften.

(Liegenschaftskonto.)

Von den in der Eingangsbilanz auf 1. Januar 1901 zu	Fr. 2,042,543. 70 Cts.
gewerteten entbehrlichen Liegenschaften gingen im Berichtsjahr an verschiedenen kleinern Verkäufen ab, 4557,35 m ² mit einem Verkaufserlös von	Fr. 7,257. 60 Cts.
abzüglich dem Mehrerlös gegenüber dem Inventarwert	„ 6,404. 40 „
	„ 853. 20 „
sodass ein Inventarwert auf 31. Dezember 1901 verbleibt von	Fr. 2,041,690. 50 Cts.

Die Korrentrechnung des Liegenschaftskonto ergibt folgendes Resultat:

Einnahmen für Pacht- und Mietzinse	Fr. 50,939. — Cts.
zuzüglich obige Mehrerlöse auf Verkäufen	„ 6,404. 40 „
	Fr. 57,343. 40 Cts.
Hievon ab: Die Ausgaben für Unterhalt der Gebäude, Steuern etc.	„ 14,816. 53 „
Verbleiben als Netto-Ertrag	Fr. 42,526. 87 Cts.

welche der Gewinn- und Verlustrechnung unter Ziffer 11, litt. c zugewendet wurden.

4. Materialvorräte.

a. Materialverwaltung.

Trotz einem um 513 Tonnen höheren Lagerbestand an Lokomotivkohlen auf Ende des Jahres ist der Lagerbuchwert derselben infolge der günstigeren Ankaufspreise gegenüber dem Vorjahre um Fr. 34,532. 95 Cts. zurückgegangen. Mit Ausnahme einer Vermehrung von Fr. 8,831. 08 Cts. auf den Bekleidungsgegenständen ist sodann auch auf den Eisen- und Schnittwaren und diversen Konsumartikeln eine Verminderung eingetreten, woraus eine Gesamtverminderung der Lagerbestände um Fr. 62,901. 94 Cts. resultiert.

- b. Oberbaumaterialverwaltung.

Von der Verminderung der Vorräte um Fr. 409,919. 23 Cts. entfallen Fr. 355,078. 68 Cts. auf Schienen und Eisenmaterial für Brückenverstärkungen und Fr. 54,840. 55 Cts. auf Schwellen und übrige Materialien.

c. Hauptwerkstätte.

Einer Verminderung der Reservevorräte für Lokomotiven und Wagen von Fr. 6,780. 64 Cts. steht eine Vermehrung der Ausstände für unvollendete Arbeiten der Werkstätte um wenige Fr. 181. 30 Cts. gegenüber, sodass eine Nettoverminderung von Fr. 6,599. 34 Cts. resultiert.

5. Verschiedene Hauptbuchdebitoren.

Hierüber gibt die der Bilanz angeschlossene Beilage den nötigen Aufschluss.

B. Passiven.

1. Schwebende Schulden.

Die Vermehrung um Fr. 5,620,872. 26 Cts. setzt sich wie folgt zusammen:

Ausstehende Coupons und Ratazinse	Fr. 138,688. 40 Cts.
Nicht ausgeschiedene Guthaben der Unterstützungs- und Kautionskassen	„ 475,498. 38 „
Baarzahlung an die Nordostbahn lt. Rückkaufsvertrag vom 1. Juni 1901	„ 2,000,000. — „
Übertrag	Fr. 2,614,186. 78 Cts.

	Übertrag	Fr.	2,614,186. 78 Cts.
3 1/2 0/0 Zins pro 1901 auf dem Rückkaufskapital von Fr. 82,000,000. — Cts.	.	„	2,870,000. — „
Generaldirektion, Liquidation des Geschäftsjahres 1901	.	„	2,216,741. 88 „
Konto-Korrent-Saldo der Bürgschaftsgenossenschaft	.	„	2,304. 50 „
		Fr.	7,703,233. 16 Cts.

Hievon ab folgende Verminderungen:

Barkautionen von Bauunternehmern und Lieferanten, Saldo der Baurechnungen Bötzb- bergbahn u. Koblenz-Stein u. Barkautionen f. Frachtenkredite	Fr.	89,247. 83 Cts.
Güterexpeditionen, in- und ausländische Eisenbahngesellschaften und diverse Transportanten	„	786,583. 30 „
Konto pro Diversi, hauptsächlich infolge Liquidation frei ge- wordener Reserven aus den Vorjahren	„	1,206,529. 77 „
	„	2,082,360. 90 „
Bleibt Netto-Vermehrung wie oben	Fr.	5,620,872. 26 Cts.

2. Spezialfonds und Reserven.

Von der Nettovermehrung von Fr. 2,169,261.53 Cts. entfallen zufolge der bereits vorstehend an anderer Stelle erwähnten ausserordentlichen Dotierung lt. Eingangsbilanz per 1. Januar 1901 von Fr. 3,422,000.42 Cts. zuzüglich Fr. 1,255,477.05 Cts. Netto-Vorschlag pro 1901, auf den *Erneuerungsfonds* Fr. 4,677,477.47 Cts.

Hinwieder wurden die Aktivsaldi der übrigen Fonds laut Eingangsbilanz auf 1. Januar 1901 dem Konto „Überschuss des Rückkaufpreises über die Aktiven der Nordostbahn“ zugewendet und zwar:

a) Versicherungsfonds mit	Fr.	1,036,798. 39 Cts.
b) Fonds z. Förderung speziell. Eisenbahninteressen mit	„	39,945. 55 „
c) Reserve für ausserordentliche Anforderungen an die Jahresrechnung mit	„	1,431,472. — „
	„	2,508,215. 94 „
sodass eine Nettovermehrung unter diesem Titel verbleibt von	Fr.	2,169,261. 53 Cts.

Im Übrigen wird bezüglich des Erneuerungsfonds auf Beilage 1 zu den Jahresrechnungen verwiesen.

IV. Betrieb.

A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Die Bahnzüge, welche im Berichtsjahr auf den eigenen Linien der Nordostbahn (die Bötzb-bergbahn und die Linie Koblenz-Stein nicht eingerechnet) ausgeführt worden sind, haben im ganzen 6,161,237 Kilometer zurückgelegt.

Die absolute Betriebslänge des eigenen Netzes betrug am Ende des Jahres 1901 725 Kilometer, die durchschnittliche ebenso viel. Im Jahr 1901 wurden im ganzen 107,219 und durchschnittlich per betriebenen Bahnkilometer 148 Zugskilometer mehr als im Jahr 1900 ausgeführt.

Auf die einzelnen Zugsgattungen verteilt fallen auf:

	1900 Kilometer	1901 Kilometer
a) Fahrplanmässige Züge:		
1. Schnell- und Personenzüge	4,341,124	4,552,239
2. Güterzüge mit Personenbeförderung	456,642	460,361
3. Reine Güterzüge	815,446	862,671
4. Arlbergzüge (durch V. S. B. geführt)	39,204	27,180
5. Aushilfszüge (durch fremde Bahnen geführt)	61	1846
	5,652,477	5,904,297
b) Ergänzungs- und Extrazüge:		
1. Personen-Extrazüge	33,499	28,331
2. Fakultative Güterzüge	367,899	228,495
3. Aushilfszüge (durch fremde Bahnen geführt)	143	114
	6,054,018	6,161,237

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

1. Einnahmen.

1900 (725 Kilometer)			1901 (725 Kilometer)			Mehreinnahme		Mindereinnahme		
Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	gegenüber 1900				
Fr.	Cts.		Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Nordostbahn (eigenes Netz).										
11,870,311	40	40.93	I. Ertrag des Personentransportes	11,514,122	44	41.92	—	—	356,188	96
			II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes:							
961,281	44	3.32	1. Vom Gepäck	945,336	42	3.44	—	—	15,945	02
427,234	58	1.47	2. Von Tieren	424,582	64	1.55	—	—	2,651	94
14,236,862	23	49.10	3. Von Gütern	13,116,246	57	47.75	—	—	1,120,615	66
15,625,378	25	53.89		14,486,165	63	52.74	—	—	1,139,212	62
27,495,689	65	94.82		26,000,288	07	94.66	—	—	1,495,401	58
			III. Verschiedene Einnahmen:							
1,356,970	73	4.68	1. Pacht- und Mietzinse (Aktivzinse) .	1,325,919	59	4.83	—	—	31,051	14
107,490	43	0.37	2. Ertrag von Hilfsgeschäften . . .	93,817	17	0.34	—	—	13,673	26
38,018	12	0.13	3. Sonstige Einnahmen	45,840	57	0.17	7,822	45	—	—
1,502,479	28	5.18		1,465,577	33	5.34	—	—	36,901	95
28,998,168	93	100	Total der Einnahmen	27,465,865	40	100	—	—	1,532,303	53

Die Einnahmen aus dem Personentransport zeigen sozusagen unter allen Rubriken einen Rückschlag gegenüber dem durch besondere Umstände sehr günstig beeinflussten Vorjahre, welcher in einer Verminderung der Gesamt-Personeneinnahmen um Fr. 356,000. — Cts. seinen Ausdruck findet. Dieser Ausfall kann angesichts des ausnahmsweisen Charakters des Jahres 1900 (Pariser Weltausstellung, Jubiläumsfeier in Rom) als ein bescheidener

bezeichnet werden, ergibt sich doch gegenüber dem vorangehenden normalen Geschäftsjahr 1899 eine Mehreinnahme von Fr. 228,000. — Cts. Die Generalabonnemente weisen im Berichtsjahre in allen Klassen eine kleine Mehreinnahme auf, woraus im Hinblick auf die Erweiterung des Geltungsbereiches hervorgeht, dass die mit 1. Januar 1901 eingetretene Taxerhöhung einen Einfluss auf den Verkehr mit solchen Abonnements nicht auszuüben vermochte.

Im Güterverkehr macht sich die im Berichtsjahre zu Tage getretene allgemeine Krisis im Geschäftsverkehr in auffälliger Weise geltend. Das finanzielle Ergebnis desselben bleibt mit Fr. 12,471,816. — Cts. um rund Fr. 1,078,000. — Cts. hinter demjenigen des Vorjahres zurück. Der Ausfall beträgt somit volle 8% und entfällt mit Fr. 100,000. — Cts. auf den Transitverkehr, während am Rest von Fr. 978,000. — Cts. der interne und direkte Verkehr ziemlich gleichmässig partizipieren. In Bezug auf die Warengattungen, welche von dem Rückgange betroffen wurden, ist am auffälligsten der Rückgang der Baumaterialien, welche von 493,892 Tonnen im Jahre 1900 auf 394,784 Tonnen im Berichtsjahre, also um nahezu 100,000 Tonnen, oder um $\frac{1}{4}$ zurückgegangen sind und illustriert treffend die herrschende Krisis im Baugewerbe. Den Baumaterialien am nächsten steht der Rückgang von 52,000 Tonnen in Brennmaterialien, speziell Kohlen, dann folgt die Metallindustrie mit 42,000 Tonnen Verminderung und schliesslich macht sich die letztjährige schlechte Obsternte und das daherige Ausbleiben der Obstausfuhr in einem Rückgang der Transporte frischen Obstes von 59,000 auf 17,000 Tonnen bemerkbar. Abgesehen von dem letztern Posten entfällt der Rückgang ausschliesslich auf Güter der niedersten Tarifklassen, während die höher tarifierten Güter eher eine kleine Zunahme aufweisen. Daher erklärt sich auch das verhältnismässig hohe tonnenkilometrische Durchschnittsertragnis von 9,09 Cts. pro Tonnenkilometer, das seit 1882 nicht mehr erreicht wurde.

3. Durchschnittsergebnisse.

(Bahnlänge im Durchschnitt: 1900 = 725 Kilom., 1901 = 725 Kilom.)		1900	1901
Personentransport.			
Einnahmebetreffnis per Bahnkilometer	Franken	16,372.84	15,881.55
„ „ Reisenden	„	0.85	0.86
„ „ „ und Bahnkilometer	Centimes	4.20	4.19
Zahl der Personenkilometer		282,876,017	274,540,118
„ „ „ -Wagenachskilometer		55,922,999	55,956,706
Jeder Reisende hat befahren im Durchschnitt aller Klassen	Kilometer	20.34	20.39
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen im Total	Reisende	390,174	378,676
Auf jeden Bahnkilometer kommen	„	19,185	18,573
„ „ Personen-Wagenachskilometer kommen	„	5.06	4.91
„ 100 bewegte Sitzplätze kommen	„	27.69	27.01
Gepäcktransport.			
Einnahmebetreffnis per Bahnkilometer	Franken	1,325.91	1,303.91
„ „ Tonne	„	19.04	18.94
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	57.62	57.50
„ „ Reisenden	„	6.91	7.02
Zahl der Tonnenkilometer		1,668,291	1,644,063
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	33.0	32.93
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	2,301	2,268
Auf jeden Bahnkilometer kommen	„	70	69
„ „ Reisenden „	Kilogr.	3.63	3.71
Viehtransport.			
Einnahmebetreffnis per Bahnkilometer	Franken	589.29	585.63
„ „ Stück	„	1.53	1.53
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	27.80	27.81
Zahl der Tonnenkilometer		1,537,067	1,526,726
Gütertransport.			
Einnahmebetreffnis per Bahnkilometer (inkl. Lokalspesen)	Franken	19,637.05	18,091.37
„ „ Tonne	„	4.34	4.39
„ „ Tonnenkilometer (exkl. Lokalspesen)	Centimes	8.64	9.09
Zahl der Tonnenkilometer		156,888,568	137,258,812
„ „ Güter-Wagenachskilometer (Gepäck u. Vieh inbegr.)		91,809,235	87,331,689
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	47.82	45.96
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	216,398	189,322
„ jeden Bahnkilometer kommen	„	4,525	4,119
„ „ Güter-Wagenachskilometer (Gepäck u. Vieh inbegriffen) kommen	„	1.74	1.61
Total der Einnahmen aus dem Transportverkehr per Bahnkilometer	Franken	37,925.09	35,862.46
Verschiedene Betriebseinnahmen per Bahnkilometer	„	2,072.38	2,021.49
Totaleinnahme per Bahnkilometer	„	39,997.47	37,883.95

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 . . .	914,858	3,064	21,883	7,591	14,214	13,995	6,906	13,160	4,453	35,276	1,108	6,966	3,520	111,441	218,630
Februar . . .	812,201	2,864	19,676	6,870	13,488	13,076	6,103	12,889	4,307	32,268	1,252	7,658	3,154	99,159	200,224
März . . .	940,829	3,533	22,162	7,027	15,827	18,943	7,737	15,061	4,402	36,382	1,483	9,945	6,109	142,238	265,154
April . . .	1,122,698	3,778	25,503	6,828	15,079	18,944	7,969	14,124	4,551	36,701	1,708	9,675	6,732	124,058	246,369
Mai . . .	1,314,419	4,304	25,957	17,789	15,565	18,848	8,543	13,732	4,252	35,302	1,510	11,674	6,241	131,040	264,496
Juni . . .	1,184,878	4,174	18,533	9,524	14,346	16,915	7,416	13,212	4,229	35,078	1,562	10,369	6,482	117,893	237,026
Juli . . .	1,419,797	5,141	19,506	10,091	15,020	16,339	8,691	13,833	4,385	34,449	1,551	10,282	5,436	134,133	254,210
August . . .	1,379,316	5,778	22,743	10,222	15,875	17,030	7,613	13,503	4,753	36,018	1,629	10,906	5,092	131,956	254,597
September . . .	1,226,857	5,151	27,710	8,363	15,781	17,923	8,657	15,835	4,266	33,889	1,695	10,498	5,715	125,981	248,603
Oktober . . .	1,171,061	4,714	31,275	10,680	18,301	25,123	10,935	20,625	5,064	43,207	2,325	13,720	7,328	144,740	302,048
November . . .	972,091	3,999	21,197	17,870	16,454	18,654	8,394	17,955	5,282	40,487	1,369	12,786	6,055	129,780	275,086
Dezember . . .	1,006,314	3,425	20,588	8,524	14,315	15,226	7,409	16,537	5,002	39,741	948	8,702	4,094	99,220	219,718
Total gegenüber 1900:	13,465,319	49,925	276,733	121,379	184,265	211,016	96,373	180,466	54,946	438,798	18,140	123,181	65,958	1,491,639	2,986,161
mehr . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
weniger . . .	443,751	572	2,620	5,317	3,382	13,988	3,075	9,755	3,142	2,441	5,388	53,728	594	193,917	294,727

	Einnahmen													
	Personen		Gepäck		Vieh		Güter		Total		per Bahnkilometer			
											1901		1900	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Januar . . .	635,888	60	52,237	79	27,636	58	944,138	36	1,659,901	33	2,289	52	2,410	95
Februar . . .	566,342	55	48,365	49	32,002	59	881,945	96	1,528,656	59	2,108	49	2,335	32
März . . .	726,918	37	63,673	35	36,271	28	1,172,627	28	1,999,490	28	2,757	92	2,882	—
April . . .	929,186	64	71,306	94	32,092	58	1,073,498	08	2,106,084	24	2,904	94	3,119	24
Mai . . .	1,132,027	65	80,787	72	38,429	97	1,164,284	78	2,415,530	12	3,331	76	3,288	57
Juni . . .	1,099,164	51	84,082	20	26,600	21	1,075,947	22	2,285,794	14	3,152	82	3,500	53
Juli . . .	1,516,671	06	109,872	71	31,013	30	1,046,054	10	2,703,611	17	3,729	12	3,860	33
August . . .	1,415,387	08	124,020	55	36,420	35	1,083,584	60	2,659,412	58	3,668	15	3,916	74
September . . .	1,147,124	95	100,580	53	57,405	27	1,144,452	76	2,449,563	51	3,378	71	3,663	91
Oktober . . .	968,700	39	85,557	04	43,596	49	1,347,105	11	2,444,959	03	3,372	36	3,601	62
November . . .	686,441	09	67,108	29	34,232	92	1,149,214	27	1,936,996	57	2,671	72	2,791	09
Dezember . . .	690,269	55	57,743	81	28,881	10	1,033,394	05	1,810,288	51	2,496	95	2,554	79
Total gegenüber 1900:	11,514,122	44	945,336	42	424,582	64	13,116,246	57	26,000,288	07	35,862	46	37,925	09
mehr . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
weniger . . .	356,188	96	15,945	02	2,651	94	1,120,615	66	1,495,401	58	2,062	63	—	—

5. Frequenz nach den Stationen.

	* Personen	* Gepäck	* Vieh	Güter			Gegenüber 1900		Rangordnung der Stationen	
				Versand	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen	Per- sonen- zahl	Güter- gewicht
1. Aarau	129,592	439	1,989	18,484	14,318	32,802	+ 1,044	- 160	16	17
2. Affoltern a. A.	69,406	269	769	6,738	9,767	16,505	+ 2,136	+ 1,734	42	39
3. Affoltern b. Z.	8,581	13	31	4,069	5,892	9,961	+ 1,209	+ 288	187	53
4. Altenburg-Rheinau	13,327	14	43	334	1,680	2,014	- 217	+ 164	165	156
5. Altnau	23,469	61	244	937	1,425	2,362	- 1,328	- 706	124	145
6. Altstetten	126,211	197	118	10,907	24,941	35,848	- 46,504	- 4,811	18	16
7. Amriswil	74,665	458	4,213	4,041	12,441	16,482	- 3,022	- 4,513	37	40
8. Andelfingen	45,352	133	1,122	1,609	3,810	5,419	- 246	+ 347	63	98
9. Arbon	124,146	490	404	3,601	14,697	18,298	- 18,386	- 11,900	19	35
10. Arlen-Rielasingen	26,399	23	44	2,448	6,006	8,454	- 1,725	+ 363	114	67
11. Arnegg	21,511	48	2,572	544	5,493	6,037	+ 625	+ 748	132	92
12. Au (Zürich)	29,532	107	177	1,329	1,309	2,638	+ 1,472	+ 240	101	140
13. Baar	81,981	133	3,387	4,147	9,230	13,377	+ 1,806	+ 512	33	48
14. Bäch	11,931	15	57	523	1,311	1,834	+ 3,749	- 141	175	158
15. Baden	237,612	1,018	2,383	10,293	35,942	46,235	+ 10,730	- 326	4	11
16. Baden-Oberstadt	33,913	79	212	5,562	4,241	9,803	+ 3,067	- 2,014	90	56
17. Bassersdorf	48,721	89	385	1,464	1,511	2,975	+ 9,880	- 493	59	131
18. Bendlikon-Kilchberg	106,803	99	80	1,029	5,013	6,042	- 326	- 3,066	24	91
19. Berlingen	10,587	35	73	767	626	1,393	- 137	- 139	179	169
20. Bilten	10,575	31	394	589	335	924	+ 301	+ 74	180	181
21. Birmensdorf	45,687	94	212	1,191	2,766	3,957	- 739	- 492	62	112
22. Bischofszell	42,893	287	2,393	1,818	6,396	8,214	+ 511	- 674	66	68
23. Bonstetten	23,452	73	256	6,775	2,115	8,890	- 631	- 6,718	125	61
24. Brugg	131,426	438	4,920	12,940	13,910	26,850	- 714	+ 1,642	13	23
25. Buchs b. Aarau	14,686	—	—	—	—	—	- 831	—	160	—
26. Buchs-Dällikon	9,178	30	77	345	1,155	1,500	+ 744	+ 1,195	185	166
27. Buchs (Zürich)	5,275	6	24	696	332	1,028	+ 886	- 126	192	177
28. Bülach	100,942	217	1,858	5,083	11,393	16,476	- 4,401	- 1,393	26	41
29. Bürglen	44,477	107	1,748	5,265	9,591	14,856	- 19	+ 226	64	44
30. Cham	69,454	149	286	15,042	33,235	48,277	- 258	- 218	41	9
31. Dachsen	20,779	63	173	1,483	580	2,063	- 5,162	+ 614	137	155
32. Dätwil	22,153	48	159	1,089	2,394	3,483	+ 8,416	- 126	130	123
33. Dielsdorf	21,013	90	1,065	1,289	1,794	3,083	+ 262	- 1,094	134	128
34. Diesbach	11,590	13	35	936	1,274	2,210	- 210	- 284	176	151
35. Diessenhofen	67,223	190	1,247	9,836	5,018	14,854	+ 546	- 1,159	44	45
36. Dietikon	116,188	175	499	10,199	13,298	23,497	- 20,211	+ 1,269	20	27
37. Dietlikon	35,524	64	271	1,368	2,309	3,677	- 10,504	- 610	84	116
38. Döttingen-Klingnau	37,314	106	396	2,886	8,327	11,213	- 812	- 300	80	51
39. Dynhard	15,027	13	114	415	790	1,205	- 676	- 169	157	172
40. Ebikon	31,047	14	240	250	1,376	1,626	+ 1,264	- 707	96	162
41. Effretikon	101,004	90	1,389	2,201	2,482	4,683	- 11,904	+ 339	25	104
Übertrag	2,200,646	6,018	36,059	160,522	280,523					

* 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 1900		Rangordnung der Stationen	
				Versand	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen	Personen-	Güter-
									zahl	gewicht
Übertrag . . .	2,200,646	6,018	36,059	160,522	280,523					
42. Eglisau	28,504	103	669	847	1,103	1,950	- 1,853	- 12	106	157
43. Egnach	34,936	92	274	2,057	5,952	8,009	- 4,662	- 15	85	69
44. Embrach-Rorbas . . .	80,332	150	209	8,647	10,876	19,523	- 4,597	- 12,938	35	30
45. Emmishofen-Egelshofen	25,390	104	109	12,640	9,271	21,911	+ 2,667	+ 417	118	28
46. Ennenda	22,882	58	25	1,196	5,073	6,269	- 235	- 1,705	128	87
47. Erlen	35,654	127	2,210	1,040	3,437	4,477	- 177	- 1,760	83	108
48. Erlenbach	63,341	151	103	691	2,077	2,768	+ 2,348	- 407	48	135
49. Ermatingen	42,129	235	448	2,091	2,997	5,088	- 2,237	- 535	69	100
50. Eschenz	10,849	28	253	494	987	1,481	+ 612	- 507	178	167
51. Etzwilen	14,381	9	268	463	438	901	- 359	- 55	161	182
52. Fehraltorf	25,697	101	624	2,988	2,897	5,885	- 5,049	+ 807	115	93
53. Felben	35,659	57	1,060	1,711	2,202	3,913	- 466	- 1,152	82	113
54. Feldbach	26,933	75	291	1,544	1,397	2,941	- 5,741	- 1,509	111	132
55. Feuerthalen	20,646	51	216	1,330	4,895	6,225	- 487	- 363	138	88
56. Frauenfeld	127,860	553	2,597	9,652	30,506	40,158	- 5,071	- 5,977	17	14
57. Gisikon-Root	40,660	51	744	8,369	23,246	31,615	+ 1,660	+ 3,447	73	18
58. Glarus	64,384	323	303	5,549	12,800	18,349	- 11,446	- 2,348	46	34
59. Glattbrugg	14,838	43	101	1,859	4,628	6,487	+ 674	- 76	158	85
60. Glattfelden	13,009	58	53	828	1,587	2,415	- 810	- 480	167	143
61. Gossau	26,817	54	1,772	853	9,071	9,924	+ 484	+ 23	112	54
62. Güttingen	18,734	52	259	1,472	2,078	3,550	- 2,230	- 72	151	122
63. Hauptwil	17,911	85	262	1,576	4,131	5,707	+ 443	- 204	153	97
64. Hedingen	27,265	94	446	1,537	2,089	3,626	- 629	- 819	108	117
65. Hemmishofen	12,322	11	232	591	548	1,139	- 170	- 379	171	175
66. Henggart	34,147	73	688	1,645	1,625	3,270	- 4,578	- 575	87	126
67. Herrliberg-Feldmeilen .	55,116	117	225	2,468	2,501	4,969	+ 1,752	+ 214	51	101
68. Hettlingen	32,899	29	137	2,090	613	2,703	- 183	+ 884	93	137
69. Hinwil	23,381	98	363	2,147	5,279	7,426	- 4,208	- 578	126	75
70. Horgen	162,980	710	253	8,846	16,807	25,653	- 463	- 420	9	24
71. Horgen-Oberdorf . . .	42,020	52	89	628	2,452	3,080	+ 133	- 724	71	129
72. Horn	35,923	52	117	4,227	14,651	18,878	- 2,319	- 1,676	81	33
73. Hüntwangen-Wil . . .	12,202	131	772	1,834	920	2,754	- 1,788	- 544	173	136
74. Hunzenschwil	14,778	29	238	120	371	491	+ 1,536	+ 2	159	190
75. Jestetten	28,678	40	163	925	1,144	2,069	- 957	+ 97	104	154
76. Illnau	27,639	85	543	1,753	4,357	6,110	- 553	+ 1,170	107	90
77. Islikon	52,231	82	284	4,278	4,742	9,020	- 6,057	- 581	54	59
78. Kempten	20,494	122	115	2,049	6,709	8,758	- 1,617	- 1,895	141	64
79. Kemptthal	81,622	62	284	4,736	6,546	11,282	- 7,987	- 4,426	34	50
80. Kesswil	19,833	28	163	424	735	1,159	- 2,107	- 198	145	174
Übertrag . . .	3,675,722	10,393	54,021	268,717	494,261					

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1900		Rangordnung der Stationen	
				Versand	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
									Per- sonen- zahl	Güter- gewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag . . .	3,675,722	10,393	54,021	268,717	494,261					
81. Killwangen . . .	42,660	31	128	720	4,180	4,900	+ 190	+ 1,003	67	102
82. Kloten . . .	53,959	161	226	1,274	1,567	2,841	- 2,630	+ 70	52	134
83. Knonau . . .	16,021	25	162	418	468	886	- 273	- 258	155	183
84. Koblenz . . .	20,418	33	248	5,219	1,321	6,540	- 1,068	- 4,314	142	83
85. Konstanz . . .	91,389	437	181	18,759	8,134	26,893	- 3,363	- 6,873	29	22
86. Kradolf . . .	25,080	86	485	1,952	4,620	6,572	+ 631	+ 838	119	82
87. Kreuzlingen . . .	34,043	199	420	3,884	6,930	10,814	+ 2,105	- 992	89	52
88. Küsnacht . . .	113,863	286	137	1,399	3,499	4,898	+ 4,476	- 1,635	22	103
89. Lachen . . .	42,066	199	5,135	3,272	6,496	9,768	- 4,078	- 354	70	58
90. Langwiesen . . .	5,962	4	10	—	—	—	- 125	—	191	—
91. Lenzburg . . .	18,168	60	728	3,381	5,618	8,999	- 11,005	- 1,436	152	60
92. Linthal . . .	24,530	70	249	1,991	5,718	7,709	+ 1,740	+ 1,598	121	71
93. Lottstetten . . .	8,123	20	48	660	366	1,026	- 1,001	- 26	189	178
94. Luchsingen . . .	29,400	57	114	749	3,159	3,908	- 909	- 513	103	114
95. Luzern . . .	130,837	871	8,760	29,162	33,410	62,572	- 2,841	- 11,548	14	7
96. Mägenwil . . .	4,653	35	86	1,412	1,571	2,983	- 253	- 134	193	130
97. Männedorf . . .	73,496	197	221	1,115	3,393	4,508	- 1,614	- 118	38	106
98. Märstetten . . .	37,550	76	2,058	5,947	10,163	16,110	- 911	- 2,543	79	43
99. Mammern . . .	20,825	52	258	775	1,492	2,267	+ 721	+ 39	135	149
100. Mannenbach . . .	12,283	38	116	520	415	935	+ 186	- 32	172	180
101. Marthalen . . .	40,384	122	728	4,678	5,115	9,793	- 1,349	- 486	74	57
102. Meilen . . .	95,252	188	214	2,107	5,560	7,667	+ 2,549	- 239	28	72
103. Mellingen . . .	33,347	134	397	4,994	2,420	7,414	+ 7,759	- 1,337	91	76
104. Mettmenstetten . . .	29,940	117	186	2,873	3,008	5,881	- 1,315	+ 92	100	94
105. Mithödi . . .	23,662	36	25	582	2,588	3,170	+ 1,679	- 376	123	127
106. Müllheim-Wigoltingen . . .	45,719	136	1,657	9,113	15,079	24,192	- 2,606	- 2,771	61	26
107. Münsterlingen-Scherzingen . . .	25,393	53	84	1,455	5,521	6,976	- 1,927	+ 272	117	80
108. Näfels-Mollis . . .	19,964	69	148	2,877	4,438	7,315	- 4,174	- 673	144	79
109. Netstal . . .	9,284	42	52	3,668	5,171	8,839	- 4,474	- 3,091	183	63
110. Neuhausen (N. O. B.) . . .	55,385	160	337	4,218	7,547	11,765	- 17,511	- 2,017	50	49
111. Nidfurn-Haslen . . .	19,665	21	54	624	2,652	3,276	+ 1,360	+ 277	148	125
112. Niederglatt . . .	38,917	117	325	1,479	1,163	2,642	+ 300	- 211	77	139
113. Niederhasli . . .	11,511	51	74	719	249	968	- 1,031	+ 523	177	179
114. N.- u. O.-Urnen . . .	24,078	42	160	519	1,750	2,269	+ 1,433	- 264	122	148
115. Niederweningen . . .	15,625	77	564	5,616	1,956	7,572	+ 678	- 15,938	156	73
116. Oberglatt . . .	32,253	85	349	317	440	757	+ 326	- 22	95	184
117. Oberrieden . . .	45,869	64	312	1,169	3,085	4,254	+ 4,432	- 366	60	109
118. Oberrieden-Dorf . . .	13,962	25	73	352	1,171	1,523	- 307	+ 235	162	163
119. Oberwezikon . . .	10,548	16	10	—	—	—	- 9	—	182	—
120. Oberwinterthur . . .	32,919	18	90	572	1,622	2,194	- 399	- 866	92	153
Übertrag . . .	5,104,725	14,903	79,630	399,258	667,316					

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1900		Rangordnung der Stationen	
				Versand	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
									Per-sonen-zahl	Güter-gewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag	5,104,725	14,903	79,630	399,258	667,316					
121. Örlikon *)	182,975	369	342	11,163	32,915	44,078	+ 2,643	- 8,434	6	12
122. Ossingen	13,816	40	1,183	560	3,065	3,625	- 433	- 1,398	163	119
123. Otelfingen	13,804	29	97	1,001	519	1,520	+ 2,912	- 260	164	164
124. Othmarsingen	8,000	23	197	959	446	1,405	- 1,379	+ 44	190	168
125. Pfäffikon (Schwyz)	26,405	41	246	1,699	641	2,340	- 797	- 2,514	113	146
126. Pfäffikon (Zürich)	42,468	267	747	3,267	12,891	16,158	- 2,386	+ 243	68	42
127. Pfungen-Neftenbach	53,034	83	179	19,229	9,444	28,673	- 1,886	- 9,164	53	20
128. Rafz	20,818	121	708	1,263	1,136	2,399	- 131	- 1,821	136	144
129. Ramsen	30,191	51	920	1,260	943	2,203	+ 179	- 12	99	152
130. Rapperswil	27,149	94	409	2,169	5,219	7,388	- 6,942	- 2,104	109	78
131. Reckingen	8,963	15	48	6,091	2,468	8,559	+ 382	- 1,638	186	66
132. Regensdorf-Watt	20,571	26	94	845	5,529	6,374	+ 6,398	+ 808	140	86
133. Reichenburg	19,707	91	526	554	1,079	1,633	+ 803	- 503	147	161
134. Richterswil	137,846	418	560	8,033	13,852	21,885	- 8,116	- 1,867	12	29
135. Romanshorn	155,055	609	4,748	92,221	49,542	141,763	- 13,412	- 9,962	10	3
136. Rorschach	88,540	326	216	7,386	33,840	41,226	- 15,767	- 5,092	30	13
137. Rothkreuz	32,412	75	401	1,263	1,439	2,702	+ 783	+ 107	94	138
138. Rümikon	8,432	18	133	5,596	220	5,816	+ 871	- 2,663	188	95
139. Rümlang	50,521	57	172	637	2,976	3,613	+ 3,533	- 279	57	120
140. Rüschlikon	88,102	77	402	1,465	5,047	6,512	+ 6,261	- 394	31	84
141. Rüti (Glarus)	9,239	19	130	575	2,357	2,932	- 391	- 782	184	133
142. Ruppertswil	86,336	56	97	882	1,337	2,219	- 3,230	+ 48	32	150
143. Schaffhausen	170,319	919	8,603	53,099	29,821	82,920	- 27,020	- 12,551	7	5
144. Schinznach	21,884	62	64	137	457	594	- 395	- 166	131	187
145. Schlatt	20,607	18	61	4,191	1,139	5,330	+ 3,650	- 1,740	139	99
146. Schlattingen	12,405	25	201	996	174	1,170	+ 303	- 492	169	173
147. Schlieren	73,193	84	68	35,679	57,826	93,505	- 29,590	+ 1,237	40	4
148. Schöfflisdorf-Oberweningen	12,794	61	119	224	279	503	- 982	- 215	168	189
149. Schwanden	63,873	134	1,171	6,243	10,473	16,716	+ 2,248	- 2,720	47	38
150. Seebach	4,587	26	11	3,173	4,577	7,750	+ 303	+ 1,378	194	70
151. Seuzach	29,445	9	57	237	500	737	- 1,159	+ 96	102	186
152. Siebnen-Wangen	40,742	96	881	2,311	5,184	7,495	+ 2,478	- 558	72	74
153. Siggenthal	34,066	81	337	2,104	2,561	4,665	+ 2,149	+ 178	88	105
154. Sihlbrugg	19,793	46	181	2,318	1,128	3,446	+ 639	- 399	146	124
155. Singen	30,887	34	3,033	10,123	9,056	19,179	+ 398	- 13,512	97	31
156. Sitterthal	13,201	80	255	4,554	12,232	16,786	- 277	+ 1,507	166	37
157. Stäfa	98,376	494	374	1,837	6,906	8,743	+ 1,160	- 371	27	65
158. Stammheim	19,640	82	1,977	2,287	2,217	4,504	- 1,791	- 1,618	149	107
159. Steckborn	34,701	143	273	1,379	2,709	4,088	- 882	- 1,765	86	111
Übertrag	6,929,622	20,202	109,851	698,268	1,001,460					

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

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1900		Rangordnung der Stationen	
				Versand	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
									Per-sonen-zahl	Güter-gewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
Übertrag	6,929,622	20,202	109,851	698,268	1,001,460					
160. Stein am Rhein	44,418	147	649	2,438	6,414	8,852	+ 540	- 792	65	62
161. Steinmaur	12,101	59	325	16,231	880	17,111	- 386	- 1,098	174	36
162. Suhr	76,683	40	1,221	658	1,788	2,446	+ 34,618	+ 267	36	142
163. Sulgen	51,703	125	1,157	1,556	2,220	3,776	+ 1,867	- 1,442	55	115
164. Tägerwilen	28,622	65	141	748	1,843	2,591	+ 1,710	+ 447	105	141
165. Thalheim-Altikon	20,365	40	292	662	417	1,079	+ 51	- 831	143	176
166. Thalwil	243,490	291	202	4,265	22,763	27,028	+ 7,991	- 507	3	21
167. Töss	12,335	106	15	8,438	16,671	25,109	- 1,528	- 9,336	170	25
168. Turgi	115,717	113	318	2,758	4,642	7,400	+ 970	- 459	21	77
169. Ürikon	25,541	33	173	1,818	1,767	3,585	+ 89	- 209	116	121
170. Utikon	50,929	134	179	42,194	38,895	81,089	+ 956	+ 8,292	56	6
171. Urdorf	27,013	92	81	804	895	1,699	- 3,346	+ 399	110	160
172. Uttwil	23,379	54	174	716	545	1,261	- 289	- 26	127	171
173. Wädenswil	148,286	627	666	10,757	18,094	28,851	- 8,058	- 2,122	11	19
174. Wallisellen	111,924	145	166	2,330	4,597	6,927	- 1,847	- 1,340	23	81
175. Weiach-Kaiserstuhl	17,554	73	432	2,735	1,404	4,139	- 636	+ 95	154	110
176. Weinfelden	73,308	327	3,629	6,750	12,274	19,024	- 4,139	- 1,964	39	32
177. Wettingen	37,642	50	145	1,688	4,118	5,806	+ 3,197	+ 267	78	96
178. Wezikon	19,567	34	601	1,695	4,496	6,191	- 4,444	- 242	150	89
179. Wiesendangen	64,875	20	163	665	1,165	1,830	- 253	- 410	45	159
180. Wildegg	60,024	79	275	33,120	14,822	47,942	+ 381	- 7,511	49	10
181. Winterthur	531,104	1,975	4,517	55,702	143,699	199,401	- 36,304	- 34,633	2	2
182. Wülflingen	21,127	45	40	3,616	10,436	14,052	- 431	+ 4,701	133	46
183. Würenlos	22,549	54	45	414	337	751	+ 1,950	+ 256	129	185
184. Ziegelbrücke	10,565	21	192	982	527	1,509	+ 497	+ 219	181	165
185. Zollikon	50,183	28	36	392	893	1,285	- 2,589	- 215	58	170
186. Zürich (Hauptbahnhof)*)	1,458,091	9,726	8,618	132,134	332,253	464,387	- 53,859	- 62,174	1	1
187. Zürich-Enge	231,014	904	330	4,207	5,613	9,820	- 9,352	+ 294	5	55
188. Zürich-Letten	30,869	71	26	88	434	522	+ 4,541	- 143	98	188
189. Zürich-Stadelhofen	168,823	1,020	175	—	—	—	+ 8,796	—	8	—
190. Zürich-Tiefenbrunnen	39,484	83	113	11,365	45,032	56,397	- 346	- 11,431	76	8
191. Zürich-Wiedikon	68,533	460	41	—	—	—	- 5,145	—	43	—
192. Zürich-Wollishofen	40,036	107	564	2,857	11,052	13,909	- 11,867	- 5,359	75	47
193. Zug	129,908	439	736	12,957	24,421	37,378	- 9,229	- 4,375	15	15
194. Zurzach	24,744	165	346	1,316	2,310	3,626	- 535	- 379	120	118
195. Zweisimmen	3,201	9	41	696	1,580	2,276	- 104	+ 493	195	147
Bötzbergbahn und fremde Bahnen	883,363	9,092	91,372	1,143,429	470,692	1,614,121	+ 8,362	- 154,379		
General-Abonnements	894,344	—	—	—	—	—	- 55,821	—		
Rundfahrten	459,297	—	—	—	—	—	- 44,119	—		
Fahrpoststücke über 5 Kgr.	—	—	—	12,452	12,452	24,904	—	- 792		
Transitverkehr	202,986	2,870	48,686	762,260	762,260	1,524,520	- 5,117	- 100,728		
Total	13,465,319	49,925	276,733	2,986,161	2,986,161					

*) 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.	9,666,208		9,666,208	600,534		600,534	6,251,832	48	3,533,594	41
II. Direkter Verkehr.										
Bötzbergbahn	102,511	98,698	201,209	43,620	84,881	128,501	339,721	83	627,216	38
Vereinigte Schweizerbahnen . . .	392,015	354,781	746,796	128,160	90,149	218,309	1,004,970	86	904,329	90
Rhätische Bahnen	10,358	8,147	18,505	377	24	401	57,986	49	5,871	30
Rorschach-Heiden-Bahn	3,563	1,734	5,297	1,841	2,125	3,966	10,804	14	14,075	66
Appenzellerbahn	11,458	9,235	20,693	—	—	—	28,797	57	308	76
Appenzeller Strassenbahn	1,756	1,525	3,281	—	—	—	4,934	39	—	35
Frauenfeld-Wil-Bahn	2,910	3,841	6,751	—	—	—	8,241	22	1,341	64
Tössthalbahn	15,353	14,021	29,374	14,930	13,737	28,667	35,122	40	89,739	41
Urikon-Bauma-Bahn	12,858	11,059	23,917	674	169	843	16,268	67	3,952	64
Sihlthalbahn	4,221	4,292	8,513	22,770	10,834	33,604	4,880	12	82,029	60
Südostbahn	66,033	23,903	89,936	7,292	9,526	16,818	101,086	58	50,575	26
Gotthardbahn	62,055	42,502	104,557	22,447	64,756	87,203	154,584	69	418,998	05
Rigibahnen	9,260	486	9,746	—	—	—	16,635	95	—	—
Vierwaldstätter-See	19,465	119	19,584	—	—	—	37,599	91	—	—
Stansstad-Engelberg-Bahn	1,109	420	1,529	—	—	—	5,891	02	—	—
Pilatus-Bahn	94	—	94	—	—	—	253	70	—	—
Schweiz. Centralbahn	102,665	103,224	205,889	59,659	39,046	98,705	445,510	98	677,014	73
Aargauische Südbahn	26,208	41,250	67,458	7,076	3,129	10,205	55,508	27	54,362	75
Schweiz. Seethalbahn	23,059	23,873	46,932	6,381	3,794	10,175	56,998	98	64,168	50
Langenthal-Huttwil-Wolhusen-Bahn .	990	895	1,885	2,412	1,697	4,109	4,630	36	30,186	78
Oensingen-Balsthal-Bahn	328	370	698	1,191	2,246	3,437	1,776	96	22,723	95
Emmenthalbahn	458	976	1,434	4,233	7,014	11,247	3,676	55	67,721	02
Burgdorf-Thun-Bahn	393	573	966	1,404	560	1,964	1,985	15	14,844	35
Jura-Simplon-Bahn	42,485	37,500	79,985	72,463	87,207	159,670	235,366	33	890,448	97
Thuner- und Briener-See	451	439	890	19	3	22	4,456	64	275	06
Berner Oberlandbahnen	1,650	119	1,769	200	34	234	5,858	65	3,162	63
Thunerseebahn	4,735	1,487	6,222	2,508	426	2,934	21,385	92	22,092	59
Spiez-Erlenbach u. Frutigen-Bahn .	407	290	697	784	565	1,349	2,244	71	12,262	26
Bern-Neuenburg-Bahn (dir. Linie)	37	79	116	49	41	90	275	71	751	89
Jura-Neuchâtelois	369	592	961	926	626	1,552	2,807	58	13,412	15
Italienische Bahnen	7,848	5,862	13,710	16,923	32,366	49,289	36,957	68	198,389	96
Grossh. bad. Staatsbahnen	63,546	53,266	116,812	16,285	168,951	185,236	180,247	79	657,648	14
Elsass-Lothringische Bahnen	10,466	12,447	22,913	6,499	17,373	23,872	65,498	59	75,207	23
Südwestdeutsche Bahnen	2,572	2,514	5,086	3,264	77,259	80,523	19,347	68	289,253	67
Kgl. Sächsische Staatsbahnen	391	322	713	871	3,441	4,312	5,174	41	40,452	66
„ Württemberg. „	14,792	14,195	28,987	4,111	19,429	23,540	99,037	60	117,190	17
„ Bayerische „	10,449	7,535	17,984	7,760	22,133	29,893	115,310	80	213,172	85
Österreichisch-Ungar. Bahnen	21,770	11,642	33,412	3,802	44,660	48,462	90,697	65	586,955	17
Norddeutsche Bahnen	*	*	*	2,032	125,122	127,154	*		436,559	88
Belgische Bahnen	**	**	**	2,957	39,423	42,380	**		129,399	50
Niederländische Bahnen	*	*	*	966	475	1,441	*		5,275	86
Französische Bahnen	**	**	**	628	6,407	7,035	**		21,877	90
Saarkohlen Verkehr	—	—	—	—	163,773	163,773	—	—	380,289	19
Übertrag			11,611,509			2,211,449	9,534,367	01	10,757,133	17

* 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 .	.	.	11,611,509	.	.	2,211,449	9,534,367	01	10,757,133	17
III. Transit-Verkehr.										
Bötzbergb.-Ostschweiz. Bahnen .	21,239	18,177	39,416	26,119	19,129	45,248	150,200	04	222,179	12
„ -Central-u. Westschweiz. Bahnen	4,541	2,148	6,689	2,828	821	3,649	10,540	12	5,733	13
Ostschweiz. Bahnen unter sich .	21,862	4,085	25,947	8,531	7,512	16,043	46,269	73	26,087	11
Ostschweiz. B.-Gotthardb. u. Italien	7,174	6,229	13,403	12,803	57,944	70,747	30,148	05	201,109	35
„ „ -Central- u. West- schweiz. Bahnen	19,460	21,879	41,339	57,043	55,293	112,336	158,401	60	436,728	40
„ „ -Frankreich u. weiter	1,093	3,995	5,088	86	3,846	3,932	37,942	39	7,806	12
Central- u. Westschweiz. Bahnen unter sich	10,436	8,211	18,647	1,841	3,006	4,847	11,240	90	6,802	19
Central-u. Westschweiz. Bahnen-Gotthardb. u. Italien	363	23	386	134	922	1,056	467	15	757	7
Schweiz. B.-Bad. Staatsbahnen .	3,707	25,998	29,705	5,347	84,249	89,596	68,836	94	260,546	64
„ „ -Elsass-Lothr. Bahnen	1,819	9,436	11,255	1,911	7,251	9,162	41,372	60	28,559	50
„ „ -Südwest- u. Norddeutschland, Belgien u. Niederlande .	330	1,776	2,106	3,729	199,892	203,621	13,555	30	469,137	34
„ „ -Württemb. u. Sachsen	2,637	15,630	18,267	10,916	23,376	34,292	54,652	32	110,714	34
„ „ -Bayer. Staatsbahnen	2,123	5,384	7,507	8,859	23,673	32,532	44,164	78	232,209	18
„ „ -Österreich-Ungarn .	5,938	8,177	14,115	5,156	40,084	45,240	68,204	49	239,585	29
Internationaler Verkehr . . .	24,505		24,505	50,872	39,087	89,959	235,782	34	331,935	40
IV. Verschiedenes.										
Coupons für kombinierbare Rund- fahrt-Billette	314,792		314,792	—	—	—	698,815	49	—	—
Militär-Transporte mit Gutscheinen	19,060		19,060	*	*	*	22,526	34	54,940	86
General-Abonnements	894,344		894,344	—	—	—	1,099,073	87	—	—
General-Billette	37,070		37,070	—	—	—	51,256	74	—	—
Beamten-Billette	328,437		328,437	—	—	—	78,876	74	—	—
Hilfsbedürftige Fremde . . .	1,732		1,732	—	—	—	2,766	92	—	—
Fahrpoststücke über 5 Kgr. . .	—		—	12,452		12,452	—	—	148,865	00
Total .			13,465,319			2,986,161	12,459,458	86	13,540,829	21

* In den einzelnen Verkehren enthalten.

7. Verkehr nach Warengattungen.

	1900	1901	Gegenüber 1900	
			mehr	weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
A Lebens- und Genussmittel:				
<i>a) Verbrauchsmittel</i>				
I. In festem Zustande				
1. Getreide, Malz, Hülsenfrüchte, sowie Kleie	293,833	301,971	8,138	—
2. Mehl und Mühlenfabrikate	58,370	64,382	6,012	—
3. Teigwaren, Brot und sonstige Backwaren	6,363	6,952	589	—
4. Kartoffeln	28,128	27,456	—	672
5. Feld- und Gartenfrüchte, Gemüse	17,633	18,011	378	—
6. Obst, frisches	59,180	16,951	—	42,229
7. Obst, gedörrtes	3,168	3,820	652	—
8. Südfrüchte, frische und getrocknete	7,041	7,243	202	—
9. Fleisch, Fleischwaren, Geflügel, Fische, Wildpret	7,188	7,109	—	79
10. Käse und Zieger	17,955	18,023	68	—
11. Butter, auch Kunstbutter (Margarin-B.) u. Schweinefett	4,941	5,225	284	—
12. Eier	11,652	12,596	944	—
13. Kaffee und Kaffeesurrogate	9,046	9,190	144	—
14. Zucker, raffiniert	42,604	39,497	—	3,107
15. Rohzucker	827	1,073	246	—
16. Tabak, roh und fabriziert	3,571	3,570	—	1
	571,500	543,069	—	28,431
II. In flüssigem Zustande				
17. Milch und Rahm, frisch	26,014	30,384	4,370	—
18. Milch und Rahm, sterilisiert, konserviert und kondensiert	9,304	9,176	—	128
19. Wein und gestampfte Weintrauben	88,622	77,465	—	11,157
20. Most (Obstmost)	4,604	5,145	541	—
21. Bier	48,255	41,919	—	6,336
22. Mineralwasser	4,135	4,185	50	—
23. Branntwein und Liqueur (exkl. Sprit)	2,766	2,916	150	—
	183,700	171,190	—	12,510
<i>b) Gebrauchsmittel</i>				
24. Umzugsgut (gebrauchter Hausrat und Effekten)	30,357	31,318	961	—
25. Hausrätliche Gegenstände, neue, nicht in andern Tit. genannte, Bücher, Musikinstrumente, Kunstgegen- stände u. dgl.	9,110	9,103	—	7
	39,467	40,421	954	—
	794,667	754,680	—	39,987
B. Brennmaterialien:				
26. Brennholz und Holzkohlen	49,926	49,258	—	668
27. Torf	4,213	4,403	190	—
28. Steinkohlen, Braunkohlen, Briquettes, Koaks	688,410	636,422	—	51,988
	742,549	690,083	—	52,466
C. Baumaterialien:				
29. Steine, auch Marmor, rohe (Sp.-T. III)	128,604	93,631	—	34,973
30. Steine, auch Marmor, bearbeitete, Steinhauerarbeiten aller Art (Sp.-T. II)	11,735	9,060	—	2,675
31. Steine, gebrannte (Sp.-T. III)	113,092	89,573	—	23,519
32. Schiefer	6,148	6,483	335	—
33. Sand und Kies	49,750	41,984	—	7,766
34. Asphalt	10,074	8,907	—	1,167
35. Cement, Kalk, gebrannter und Gips, gemahlener	155,837	127,851	—	27,986
36. Cement-Platten, -Röhren, -Steine, Cementwaren (Sp.-T. III)	12,772	12,701	—	71
37. Gipsdielen, Schilfbretter, Spreutafeln, Holzwollebretter, Korksteine und Korksteinplatten	4,102	2,960	—	1,142
38. Dachpappe, Steinpappe, Teerpappe	1,778	1,634	—	144
	493,892	394,784	—	99,108
Übertrag	2,031,108	1,839,547	—	191,561

Verkehr nach Warengattungen.

	1900	1901	Gegenüber 1900	
			mehr	weniger
Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag	2,031,108	1,839,547	—	191,561
D. Metallindustrie:				
39. Eisen und Stahl, roh und alt, Eisen- und Stahlabfälle, Erze (Sp.-T. III)	74,755	68,245	—	6,510
40. Eisen und Stahl, façonnirt (Art. des Sp.-T. II)	102,544	82,455	—	20,089
41. Schienen und Schwellen samt Zubehör, neu, Bestandteile von Lokomotiven und Wagen	15,490	9,376	—	6,114
42. Eisen- und Stahlwaren (Art. des Sp.-T. I)	39,993	37,033	—	2,960
43. Blei und Zink	3,770	3,976	206	—
44. Unedle Metalle, als: Kupfer, Zinn u. dgl.	8,896	8,745	—	151
45. Maschinen und Maschinenteile	73,029	66,156	—	6,873
	318,477	275,986	—	42,491
E. Textilindustrie:				
46. Baumwolle, rohe und Baumwollabfälle (Sp.-T. I)	25,275	26,124	849	—
47. Baumwollgarne (inkl. Zwirn), roh, gefärbt und gebleicht	25,882	25,124	—	758
48. Baumwollgewebe, rohe, gefärbte und gebleichte, Baumwollwaren aller Art, auch Broderien und Stickereien	35,609	35,726	117	—
49. Wolle, roh oder gewaschen, Wollabfälle und Kunstwolle (Sp.-T. I)	5,294	5,805	511	—
50. Wollgarne, Wollgewebe und Wollwaren aller Art	8,952	9,233	281	—
51. Flachs, Hanf aller Art, Jute, Ramie, Chinagrass, Rhea	3,760	3,922	162	—
52. Garne, Gewebe und Waren von Flachs, Hanf u. dgl.	6,138	5,745	—	393
53. Seidenabfälle, Cocons	616	657	41	—
54. Seide, roh u. gezwirnt, Chappe, Stoffe u. Waren von Seide	14,215	15,169	954	—
	125,741	127,505	1,764	—
F. Gerberei:				
55. Felle und Häute	8,047	8,298	251	—
56. Rinde und Lohe	5,772	5,113	—	659
57. Gerbstoffe, andere als Rinde	906	1,019	113	—
58. Leder und Lederwaren	8,357	8,141	—	216
59. Gerbereiabfälle	2,224	2,151	—	73
	25,306	24,722	—	584
G. Glas- und Thonfabrikation:				
60. Fenster- und Tafelglas (Sp.-T. I)	6,362	6,391	29	—
61. Hohlglaswaren (Sp.-T. II)	10,620	9,593	—	1,027
62. Porzellan- und Thonwaren des Sp.-T. II	5,975	6,165	190	—
63. Thonröhren und Thonwaren des Sp.-T. III	6,463	6,064	—	399
	29,420	28,213	—	1,207
H. Papierfabrikation:				
64. Lumpen, Papierabfälle und altes Papier	9,617	9,484	—	133
65. Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose), Strohstoff	13,108	13,521	413	—
66. Papier, Karton und Pappen (Klassen A und B)	18,501	19,195	694	—
67. Packpapier und Packpappe des Sp.-T. I	11,850	11,694	—	156
	53,076	53,894	818	—
I. Strohindustrie:				
68. Strohwaren aller Art	1,326	1,111	—	215
K. Holzindustrie:				
69. Holz, mitteleuropäisches (Bau-, Werk- und Nutzholz), in Blöcken, Stämmen und Stangen (Sp.-T. III)	73,820	69,847	—	3,973
70. Holz, mitteleuropäisches, geschnitten, als: Balken, Bretter, Latten, auch Schwellen (Sp.-T. III)	125,740	112,982	—	12,758
71. Holz, anderes als mitteleuropäisches (Sp.-T. I)	2,862	2,726	—	136
72. Parquetteriewaren und grobe Bauschreinerarbeiten	10,037	8,829	—	1,208
73. Holzwaren, grobe, des Sp.-T. III	4,230	4,460	230	—
74. Übrige nicht genannte Holzwaren	11,195	8,611	—	2,584
	227,884	207,455	—	20,429
Übertrag	2,812,338	2,558,433	—	253,905

Verkehr nach Warengattungen.

	1900	1901	Gegenüber 1900	
			mehr	weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag	2,812,338	2,558,433	—	253,905
L. Hilfsstoffe für Landwirtschaft und Industrie:				
75. Erden aller Art (exkl. Farberden)	15,404	14,907	—	497
76. Farberden (Erdfarben)	2,738	3,028	290	—
77. Farbhölzer in Blöcken und Stücken oder gemahlen	1,476	1,717	241	—
78. Sumach	418	567	149	—
79. Farben aller Art (exkl. Erdfarben)	6,512	6,879	367	—
80. Salzsäure	4,993	5,496	503	—
81. Schwefelsäure	9,663	9,945	282	—
82. Andere ätzende Säuren, exkl. flüssige Phosphorsäure in Fässern	4,113	4,327	214	—
83. Spirit	10,153	9,696	—	457
84. Soda und Sodalaug, Pottasche	21,060	21,223	163	—
85. Salz (Chlornatrium) des Sp.-T. I	18,221	18,300	79	—
86. Salz (Chlornatrium) des Sp.-T. III	3,691	3,489	—	202
87. Salze anderer Art, nicht besonders genannte	15,608	17,062	1,454	—
88. Schwefel	2,896	3,060	164	—
89. Stärke und Stärkemehl, Stärkezucker und Stärkesirup	5,251	5,146	—	105
90. Fette, nicht essbare, Fettwaren, Seifen und Kerzen	14,265	14,679	414	—
91. Teer und Pech des Sp.-T. III	7,378	6,795	—	583
92. Harze, Brauerharz, Kolophonium und Pech des Sp.-T. I	1,482	1,445	—	37
93. Mineralöle, schwere (Sp.-T. III)	3,397	3,558	161	—
94. Mineralöle, andere, als: Petroleum, Naphta, Benzin, Ligroin etc.	39,687	39,343	—	344
95. Öle, vegetabilische	8,367	9,059	692	—
96. Tierhaare aller Art	1,570	1,568	—	2
97. Seegras, Waldgras, Alpengras, Alpha, Espartogras	1,672	1,624	—	48
98. Cichorienwurzeln	542	608	66	—
99. Samen und Sämereien aller Art, exkl. Getreide	3,526	3,473	—	53
100. Heu und Stroh, auch Torfstreu	18,881	15,859	—	3,022
101. Ölkuchen und Kraftfuttermittel aller Art	5,214	5,921	707	—
102. Rohmaterialien zur Düngerfabrikation und Düngemittel des A.-T. 14	47,380	49,096	1,716	—
103. Rohmaterialien zur Düngerfabrikation und Düngemittel, andere	16,092	16,324	232	—
104. Eis	9,716	13,156	3,440	—
	301,366	307,350	5,984	—
M. Hilfsmittel zum Transport:				
105. Eisenbahnfahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend	11,982	8,763	—	3,219
106. Andere Fahrzeuge	8,302	7,437	—	865
107. Leere Gebinde und Emballagen	39,552	36,719	—	2,833
	59,836	52,919	—	6,917
N. Nicht rubrizierte Waren:				
108. Einzelsendungen	13,366	13,441	75	—
109. Wagenladungen	21,971	20,978	—	993
	35,337	34,419	—	918
<i>Differenz gegenüber der Güterstatistik nach Klassen</i>	72,011	33,040	—	38,971
	107,348	67,459	—	39,889
Gesamttotal	3,280,888	2,986,161	—	294,727

8. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

Durchschnittl. Bahnlänge		Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen			Transport-Einnahmen der eigenen Linien										Verschiedene Einnahmen	
		Personen	Gepäck	Güter	Personen per Personen-kilometer	Gepäck per Tonnen-kilometer	Güter per Tonnen-kilometer	per Zugskilometer	per Wagenachsenkilom.	Personen	Gepäck	Vieh	Güter	Total	Fr.	per Bahnkilometer.
Kilometer	Anzahl	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Cts.	Cts.	Cts.	Fr. Cts.	Cts.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1878	391	265,108	1,140	171,173	4.40	53.84	9.27	5. 40	18.32	11,668	614	426	17,750	30,458	1,982	
1879	401	251,578	1,158	167,377	4.48	54.82	9.23	5. 65	19.19	11,271	629	381	17,384	29,665	2,031	
1880	469	226,700	1,115	153,025	4.52	55.15	9.34	5. 53	19.23	10,251	615	374	15,723	26,963	1,833	
1881	540	205,463	1,017	132,836	4.51	55.77	9.38	5. 31	19.45	9,274	567	358	13,618	23,817	1,770	
1882	541	205,808	1,036	144,206	4.55	56.08	9.17	5. 43	19.67	9,361	581	376	14,583	24,901	1,963	
1883	541	243,308	1,124	146,610	4.41	56.30	8.90	5. 57	20.01	10,739	633	373	14,349	26,094	1,992	
1884	541	201,292	1,123	144,703	4.50	56.43	8.83	5. 03	19.10	9,055	633	422	13,701	23,811	1,905	
1885	541	211,450	1,189	144,014	4.48	56.90	8.45	4. 89	18.81	9,474	676	543	13,149	23,842	2,445	
1886	564	209,269	1,198	148,955	4.46	61.85	8.54	4. 86	18.83	9,334	741	567	13,795	24,437	2,427	
1887	564	213,280	1,178	151,065	4.44	61.78	8.41	4. 76	18.30	9,470	730	464	13,775	24,439	1,665	
1888	564	218,533	1,216	172,516	4.43	59.25	8.06	4. 87	18.21	9,691	720	455	15,129	25,995	1,685	
1889	564	236,002	1,333	178,904	4.46	56.39	8.16	5. 00	18.73	10,525	752	491	15,955	27,723	1,685	
1890	564	250,947	1,387	180,508	4.45	56.43	8.44	4. 80	18.57	11,176	783	483	16,412	28,854	1,616	
1891	567	253,182	1,428	182,291	4.37	56.40	8.47	4. 55	18.01	11,055	805	464	16,571	28,895	1,651	
1892	633	274,611	1,597	172,590	4.37	55.54	8.65	4. 32	18.06	11,989	887	485	15,950	29,311	1,522	
1893	633	290,934	1,688	186,967	4.33	55.88	8.55	4. 47	18.06	12,585	943	533	17,018	31,079	1,791	
1894	662	313,382	1,746	182,303	4.25	56.48	8.65	4. 33	17.92	13,332	986	631	16,731	31,680	1,728	
1895	686	320,891	1,831	185,941	4.28	56.74	8.76	4. 36	17.92	13,745	1,039	551	17,195	32,530	1,670	
1896	687	340,614	1,952	203,534	4.18	56.55	8.65	4. 41	17.88	14,225	1,104	549	18,538	34,416	1,765	
1897	709	352,093	1,988	204,490	4.18	56.57	8.78	4. 37	17.94	14,707	1,125	551	18,858	35,241	1,702	
1898	725	367,812	2,051	207,928	4.15	57.11	8.79	4. 41	17.98	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	4. 52	17.86	15,567	1,226	532	19,764	37,089	1,803	
1900	725	390,174	2,301	216,398	4.20	57.62	8.64	4. 54	17.77	16,373	1,326	589	19,637	37,925	2,072	
1901	725	378,676	2,268	199,322	4.19	57.30	9.09	4. 22	17.80	15,881	1,304	586	18,091	35,862	2,021	

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

Übertrag	224,895. 13	326,573. 36	53,793. 70	605,262. 19
h i e z u:				
Gemeinschaftsbahnhöfe				
Ausgaben	5,443. 15	8,536. 24	12,894. 63	26,874. 02
"	230,338. 28	335,109. 60	66,688. 33	632,136. 21
ab z ü g l i c h:				
Gemeinschaftsbahnhöfe				
Einnahmen	8,980. 46	11,924. 69	4,502. 37	25,407. 52
S u m m e	221,357. 82	323,184. 91	62,185. 96	606,728. 69

Geleiseumbauten wurden im Berichtsjahr vorgenommen:

von Eisenschienen	S. N. B.	auf neue Stahlschienen	Profil V	mit eisernen Schwellen	.	.	.	.	2,315 m
"	"	Profil V	"	"	"	"	"	"	5,372 "
"	"	N. L.	"	"	"	"	"	"	354 "
"	Stahlschienen	Profil V	"	"	"	"	"	"	1,377 "
"	"	"	V	"	"	"	"	"	1,107 "
"	Eisenschienen	N. L.	"	"	"	"	neuen Holzschwellen	.	948 "
"	Stahlschienen	Profil V	"	"	"	"	"	.	672 "
"	"	"	V	"	"	"	"	.	216 "
"	"	"	V	"	"	"	Vermehrung der Eisenschwellen	.	1,178 "
"	Eisenschienen	S. N. B.	"	"	"	"	Belassung der Holzschwellen	.	144 "
"	"	Profil II	"	mittelg.	"	"	neuen Eisenschwellen	.	204 "
"	"	"	II	"	"	"	mittelg.	"	218 "
"	"	"	III	"	"	"	"	.	83 "
"	"	"	IV	"	"	"	"	.	53 "
"	"	"	V	"	"	"	"	.	500 "
"	"	"	II	"	"	"	neuen Holzschwellen	.	105 "
"	"	"	III	"	"	"	"	.	54 "
"	"	"	II	"	"	"	Belassung der Holzschwellen	.	1,709 "
"	"	"	III	"	"	"	"	.	158 "
"	"	N. L.	"	"	"	"	"	.	106 "
"	"	Profil IV	"	"	"	"	"	.	38 "
"	"	"	V	"	"	"	"	.	370 "

Zusammen Haupt- und Nebengeleise . 17,281 m

mit 46 Weichenverbindungen, gegen 12,564 m und 38 Weichenverbindungen im Vorjahr.

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

	1900	1901
Übertrag vom Vorjahre	120 Fälle	17 Fälle
Neu hier angebracht	2741 "	2254 "
Von fremden Bahnen überwiesen	1267 "	1267 "
Total	4128 Fälle	3538 Fälle
Erledigt im Berichtsjahre	4111 "	3326 "
Unerledigt blieben	17 Fälle	212 Fälle.

Die von der Nordostbahn teils an die Reklamanten, teils an andere Bahnverwaltungen vergüteten Entschädigungen auf Kap. V C 4 beziffern sich auf Fr. 65,298. 11 Cts. Fr. 63,434. 67 Cts.

Davon sind abzurechnen an Rückvergütungen von anderen Bahnen und von Versicherungsgesellschaften, ferner an Erlös von beschädigten und unbezogenen Gütern " 28,366. 34 " " 29,747. 03 "

Es bleibt somit eine Nettoausgabe von Fr. 36,931. 77 Cts. Fr. 33,687. 64 Cts.
gegenüber der reklamierten Summe von Fr. 205,450. — Cts. Fr. 196,272. — Cts.

An Bruttoausgaben partizipieren:

	1900	1901
a) Gänzlicher Verlust	Fr. 12,412. 18 Cts.	Fr. 23,600. 32 Cts.
b) Beschädigungen	" 39,858. 37 "	" 28,837. 46 "
c) Verspätungen	" 13,027. 56 "	" 10,996. 89 "
Total	Fr. 65,298. 11 Cts.	Fr. 63,434. 67 Cts.

Nach Gütern verteilt sich diese Summe wie folgt:

	1900	1901
a) Getreide	Fr. 7,125. 61 Cts.	Fr. 4,278. 68 Cts.
b) Mehl	" 1,811. 04 "	" 1,645. 64 "
c) Wein	" 4,494. 21 "	" 4,715. 71 "
d) Sprit und Öl	" 5,230. 46 "	" 4,316. 68 "
e) Kolonialwaren	" 14,924. 92 "	" 15,333. 68 "
f) Eisenwaren	" 6,489. 66 "	" 6,412. 75 "
g) Baumwollwaren	" 9,615. 99 "	" 8,978. 76 "
h) Holzwaren	" 2,989. 61 "	" 2,631. 52 "
i) Glaswaren	" 4,534. 97 "	" 4,493. 51 "
k) Diverse	" 7,498. 54 "	" 10,073. 05 "
Personenverkehr	" 583. 10 "	" 554. 69 "
Total	Fr. 65,298. 11 Cts.	Fr. 63,434. 67 Cts.

2. Statistik des Betriebsdienstes.

Lokomotiven. Bestand: Im Berichtsjahre wurden 4 Schnellzugslokomotiven der Serie A^{2/4}T Compound (No. 117—120), sowie 2 gemietete, für die Linie Uerikon-Bauma bestimmte Tenderlokomotiven E³ (No. 401 und 402) dem Betriebe übergeben, dagegen eine, grössere Reparaturen nicht mehr lohnende Lokomotive der Serie A³ (No. 161), zu Lasten des Erneuerungsfonds, abzüglich des Altmaterialwertes, vom Conto „Rollmaterial“ abgeschrieben; es waren somit zu Ende des Berichtsjahres 242 Stück vorhanden, gegenüber 237 im Vorjahre.

Leistungen: Von diesen Lokomotiven wurden für den Strecken- und Rangierdienst durchschnittlich 203 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 184, wovon 157 im Strecken- und 27 im Rangierdienst. Jene 203 Lokomotiven haben im ganzen 8,473,374 Kilometer, nämlich im Fahrdienst*) 7,442,178 und im Rangierdienst (die Rangierstunde zu 6 Kilometer berechnet) 1,031,196 Kilometer zurückgelegt. (1900: 8,480,508 Kilometer, wovon 7,445,994 im Fahr- und 1,034,514 im Rangierdienst.)

Durchschnittlich waren in der Werkstätte 23 Lokomotiven (1900: 20 Stück).

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

*) Die durch Lokomotiven der V. S. B. in den Arlbergzügen ausgeführten Kilometer (27,180), sowie die von der T. T. B. in regelmässigen Zügen zurückgelegten Kilometer (1840) sind in dieser Ziffer nicht inbegriffen; ebenso nicht 150 Kilometer, die durch die Lokomotiven anderer fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn, und 1173 Kilometer, die durch eine ausgeliehene Lokomotive zurückgelegt worden sind.

Die von den beiden gemieteten Ü. B. B.-Lokomotiven E³ 401 und 402 zurückgelegten Kilometer (15784) sind in dieser Ziffer inbegriffen.

Fahrleistungen der Lokomotiven pro 1901 exkl. Rangierdienst.

No.	Sektionen	Fahrplanmässige Züge				Extrazüge		Total der Zugs-kilometer	Vorspann-kilometer	Nutz-kilometer	Material-transport-kilometer	Leer-fahrten-kilometer	Total der Kilometer
		Schnell- und Personenzugs-kilometer	Güterzüge mit Personenbeförderung-kilometer	Güterzüge-kilometer	Schnell- u. Personenzugs-kilometer	Güterzüge-kilometer							
1	{ Romanshorn-Zürich-Aarau, Rorschach-Konstanz, Turgi-Waldshut }	1,596,176	211,654	341,835	11,196	105,776	2,266,637	222,009	2,488,646	2,953	35,572	2,527,171	
2	Winterthur-Schaffhausen	144,095	10,124	14,476	355	210	169,260	1,778	171,038	650	2,164	173,852	
3a	Oerlikon-Bülach-Oberglatt-Dielsdorf	128,993	22,232	2,912	1,063	14,414	169,614	4,138	173,752	92	130	173,974	
3b	Dielsdorf-Niederweningen	29,200	—	—	—	—	29,200	14	29,214	—	—	29,214	
4	Winterthur-Bülach-Koblentz	295,950	38,438	65,277	565	6,988	407,218	2,967	410,185	418	2,864	413,467	
5	Zürich-Richterswil-Glarus	*569,055	17,728	168,823	*4,666	2,974	*763,246	*17,722	*780,968	—	1,202	*782,170	
6	Glarus-Linthal	52,715	10,080	—	64	1,277	64,136	2,642	66,778	32	3,843	70,653	
7	Effretikon-Wetzikon-Hinwil	85,401	—	13,816	—	91	99,308	115	99,423	—	179	99,602	
8a	{ Winterthur-Etzwilen-Konstanz, Etzwilen-Ramsen (Grenze) }	284,602	40,172	62,189	78	25,176	412,217	28,939	441,156	140	6,893	448,189	
8b	Ramsen (Grenze)-Singen	24,762	17,111	2,156	7	629	44,665	—	44,665	—	16	44,681	
9	Sulgen-Gossau	68,265	13,860	—	—	22	82,147	207	82,354	381	92	82,827	
10	Niederglatt-Otelfingen-Wettingen	73,365	—	—	115	595	74,075	302	74,377	—	13	74,390	
11	{ Effretikon-Seebach-Otelfingen-Wettingen-Suhr-Aarau }	175,908	37,621	28,744	218	917	243,408	3,470	246,878	29	73	246,980	
12	Zürich-Alstetten-Zug-Luzern	*447,874	17,243	88,415	4,710	17,718	*575,960	10,356	*586,316	—	*1,221	*587,537	
13	Zürich-Meilen-Rapperswil	*271,184	—	34,416	276	32,147	*338,023	5,025	*343,048	—	64	*343,112	
14	Etzwilen-Schaffhausen	87,068	8,294	8,288	68	34	103,752	204	103,956	72	—	104,028	
15a	Eglisau-Schaffhausen (schweiz. Strecke)	63,074	7,392	4,368	753	10,715	86,302	1,804	88,106	74	41	88,221	
15b	Eglisau-Schaffhausen (bad. Strecke)	43,403	4,928	3,744	516	7,240	59,831	1,104	60,935	46	28	61,009	
16	Thalwil-Zug	111,149	3,484	23,212	3,681	1,572	143,098	16,302	159,400	—	2,345	161,745	
Total eigenes Netz		*4,552,239	460,361	862,671	*28,331	228,495	*6,132,097	*319,098	*6,451,195	4,887	*56,740	*6,512,822	
Brugg-Base		409,535	96,822	206,026	1,775	45,757	759,915	22,064	781,979	341	84	782,404	
Koblentz-Stein		94,164	27,126	9,308	—	575	131,173	130	131,303	—	—	131,303	
Total Bötzenbergbahn		503,699	123,948	215,334	1,775	46,332	891,088	22,194	913,282	341	84	913,707	
Gesamt-Total		*5,055,938	584,309	1,078,005	*30,106	274,827	*7,023,185	*341,292	*7,364,477	5,228	*56,824	*7,426,529	
Führung der Arbergzüge auf Teilstrecke der V. S. B.		14,035		—		14,035		—		—		14,035	
Aushilfe an schweiz. Bahnen		1,232		232		1,464		150		—		1,614	
Total		{ 1901 6,733,519 6,474,878 }		{ *305,165 460,726 }		{ *7,038,684 6,935,604 }		{ *341,442 446,865 }		{ 5,228 5,113 }		{ *56,824 58,412 7,442,178 7,445,994 }	
plus 1901 minus 1901		258,641		—		103,080		—		115		—	
		—		155,561		105,423		2,343		1,588		3,816	

* Siehe Bemerkung auf vorstehender Seite.

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

		1900		1901
Verbrauch an Steinkohlen	Kgr.	90,516,488	Kgr.	88,876,430
„ „ Tannenholz	Ster	2,527.78	Ster	2,578.2
Totalverbrauch (1 Ster Tannenholz zu 400 Kgr.				
Steinkohle berechnet)	Kgr.	91,527,600	Kgr.	89,907,710
Verbrauch an Schmiermaterial	„	212,254	„	193,800
Kosten des Brennmaterials	Fr.	2,843,273. 46 Cts.	Fr.	3,252,681. 78 Cts.
„ „ „ per 100 Kilogramm	„	3. 10 „	„	3. 62 „
„ „ Schmiermaterials	„	88,657. 68 „	„	85,744. 79 „
„ „ „ per 1 Kilogramm	„	— . 41.76 „	„	— . 44.24 „
„ „ Putzmaterials, Beleuchtung, Verpackung,				
Wasserfassen und Streusand	„	127,712. 87 „	„	146,810. 16 „
Erneuerungs- und Reparaturkosten	„	784,577. 13* „	„	793,348. 99* „
Totalkosten	„	3,844,221. 14* „	„	4,278,585. 72* „

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

		1900		1901
Verbrauch an Brennmaterial	Kgr.	8,483,550	Kgr.	8,353,450
„ „ Schmiermaterial	„	20,585	„	20,777
Kosten des Brennmaterials	Fr.	263,538. 60 Cts.	Fr.	302,211. 22 Cts.
„ „ Schmiermaterials	„	8,598. 27 „	„	9,192. 56 „
„ für Putzmaterial, Beleuchtung, Verpackung,				
Wasserfassen und Streusand	„	12,299. 41 „	„	14,182. 50 „
Erneuerungs- und Reparaturkosten	„	93,339. 72* „	„	74,796. 17* „
Totalkosten	„	377,776. —* „	„	400,382. 45* „

Wagen: Bestand.

Personenwagen: Zu Ende des Jahres 1900 waren vorhanden 705 Personenwagen mit 1710 Achsen und 31,201 Sitzplätzen; hiezu kamen im Laufe des Berichtsjahres 1901: 21 Personenwagen mit 63 Achsen und 970 Sitzplätzen (wovon 5 Stück erst im Jahr 1902 bezahlt wurden), zwei vierachsige Wagen wurden ausrangiert und zwei soleher verkauft, so dass sich auf Ende 1901 ein Bestand ergab von: 722 Personenwagen mit 1757 Achsen und 31,919 Sitzplätzen.

Gepäck- und Güterwagen: Im Berichtsjahre wurden 5 gedeckte Güterwagen vom Inventar abgeschrieben, so dass der Bestand am Ende des Berichtsjahres betrug: 3,379 Wagen mit 6,760 Achsen und 39,700 Tonnen Tragfähigkeit.

*) In diesen Summen sind die zum Ersatz von Kesseln, Feuerbüchsen, Siederöhren, Dampfcylindern, Achsen, Rädern und Bandagen zu Lasten des Erneuerungsfonds verausgabten Fr. 39,800.10 Cts. (1900: 66,155.21) inbegriffen, dagegen nicht enthalten Fr. 17,056.04 Cts., welche zur Abschreibung der ausrangierten Lokomotive 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:

	1900		1901	
Personenwagen	52,106,127		50,643,096	
Gepäck- und Güterwagen	32,744,656	84,850,783*	29,269,659	79,912,755*

b) Auf fremden Bahnen:

Personenwagen	9,608,438		9,404,118	
Gepäck- und Güterwagen	55,802,632	65,411,070	59,730,490	69,134,608
Total		150,261,853*		149,047,363*

2. Von Wagen fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn:

Personenwagen	10,516,238		11,844,605	
Gepäck- und Güterwagen	77,880,125		75,285,614	
Schweiz. Bahnpostwagen	8,057,926	96,454,289	8,077,913	95,208,132

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

181,305,072*	175,120,887*
--------------	--------------

Unterhaltskosten: Der Verbrauch an Schmiermaterial stellte sich im Betriebsjahre auf 15,468,5 Kgr., wofür Fr. 3,949.37 Cts. verausgabt wurden, gegenüber 14,585 Kgr. mit einer Ausgabe von Fr. 3,371.52 Cts. im Vorjahre. Mit einem Kilogramm Schmiere wurden 11321,1 Achsen-Kilometer zurückgelegt (1900: 12,430.9).

Die Erneuerungs- und Reparaturkosten der Wagen belaufen sich auf Fr. 884,473.73 Cts. (1900: Franken 804,046.14 Cts.), in welcher Summe die zum Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen zu Lasten des Erneuerungsfonds verausgabten Fr. 17,392.45 Cts. (1900: Fr. 12,197.32 Cts.) inbegriffen sind; in jener Summe sind dagegen nicht enthalten Fr. 58,356.10 Cts. für die Abschreibung von 4 Personen- und 5 Güterwagen.

	1900	1901
*) exkl. die Leistungen { der Werkzeugwagen	6,224 Km.	5,928 Km.
des Gastransportwagens	1,316 "	1,028 "
des Sandwagens	5,262 "	5,048 "

a) Stand, Leistungen und Unterhaltskosten des Betriebsmaterials.

I. Lokomotiven.

	Fahrdienst							Rangierdienst	
	A ² , A ² T und B ² T	A ² /4T	A ³ u. A ³ T	B ³ T, C ² T u. C ³ T	E ² , E ³ u. F ³	Total		1900	1901
						1900	1901	1900	1901
a) Stand und Leistungen.									
Zahl der Lokomotiven . . .	87	20	22	72	14	209	215	28	27
Zurückgelegte Wegstrecke mit Bahnzügen Km.	3,293,664	940,077	905,633	2,057,094	183,658	7,382,469	7,380,126		
im Materialtransport "	2,067	—	11	3,080	70	5,113	5,228		
in Leerfahrten "	25,407	801	2,196	22,325	6,095	58,412	56,824		
Total der zurückgelegten Fahrkilometer	3,321,138	940,878	907,840	2,082,499	189,823	7,445,994	***7,442,178	744,972	746,454
" " Rangierkilom. der Zugslokom.	114,384	9,438	26,412	127,386	7,122	—	—	289,542	284,742
Total Lokomotivkilometer:	3,435,522	950,316	934,252	2,209,885	196,945	—	—	1,034,514	1,031,196
Im täglichen Durchschnitt									
Fahrkilometer { 1901	9,099.0	2,577.8	2,487.2	5,705.5	520.0		20,389.5		2,825.2
" " " " " " " " " " " " " " { 1900	9,221.9	2,176.0	2,879.3	5,918.3	204.4	20,399.9		2,834.3	—
Beförderte Wagenachsenkilometer . . .	59,928,597	23,592,978	19,121,710	69,474,651	1,866,966	**179,825,953	**173,984,902	—	—
per Fahrkilometer { 1901	18.04	25.07	21.06	33.86	9.83		23.37	—	—
" " " " " " " " " " " " " " { 1900	19.02	25.46	21.06	33.56	12.24	24.15		—	—
b) Kosten des Brennmaterials.									
Verbrauch im ganzen Kg.	34,278,209	11,051,151	11,155,568	28,335,391	1,774,231	88,101,710	86,594,550	*11,909,440	*11,666,610
Verbrauch per Lokomotivkilometer { 1901	10.3212	11.7456	12.2880	13.6064	9.3468		11.6856		11.3137
exkl. Rangierkilometer ... Kg. { 1900	10.6670	12.3825	12.0354	13.4583	9.1184	11.8321		11.5121	
Kosten im ganzen Fr.	1,240,117.42	399,808.62	403,586.20	1,025,117.91	64,188.13	2,736,849.36	3,132,818.28	*369,962.70	*422,074.72
" per Lokomotivkilometer { 1901	37.340	42.493	44.455	49.225	33.814		42.095		40.980
exkl. Rangierkilometer ... Cts. { 1900	33.136	38.310	37.387	41.807	28.326	36.756		35.762	
c) Übrige Unterhaltskosten.									
Verbrauch an Schmiermaterial ... Kg.	71,214	32,194	22,599	56,775	3,877	204,309	186,659	*28,530	*27,918
" per Lokomotivkilometer { 1901	0.021443	0.034217	0.024893	0.027263	0.020424		0.025081		0.027073
exkl. Rangierkil. ... Kg. { 1900	0.023964	0.040849	0.025851	0.028955	0.019923	0.027439		0.027578	
Kosten des Schmiermaterials . . . Fr.	31,507.90	14,243.90	9,998.70	25,119.50	1,715.33	85,339.09	82,585.33	*11,916.86	*12,352.02
" per Lokomotivkilometer { 1901	0.9487	1.5139	1.1013	1.2062	0.9036		1.1097		1.1978
exkl. Rangierkil. ... Cts. { 1900	1.0009	1.7062	1.0798	1.2094	0.8321	1.1461		1.1519	
Kosten für Beleuchtung, Reinigungs- material, Verpackung, Wasser- konsum und Streusand . . . Fr.	63,101.10	17,876.52	17,248.76	39,567.13	3,606.60	122,932.56	141,400.11	*17,079.72	*19,592.55
Kosten für Brenn-, Schmier-, Beleuch- tungs- und Reinigungsmaterial, Verpackung, Wasserkonsum und Streusand Fr.	1,334,726.42	431,929.04	430,833.66	1,089,804.54	69,510.06	2,945,121.01	3,356,803.72	*398,959.28	*454,019.29
" per Lokomotivkilometer { 1901	40.188	45.907	47.457	52.331	36.618		45.105		44.028
exkl. Rangierkil. ... Cts. { 1900	35.733	41.667	40.118	44.668	30.809	39.553		38.565	
" per Wagenachsenkilometer { 1901	2.227	1.890	2.253	1.568	3.723		1.929		—
... Cts. { 1900	1.878	1.636	1.904	1.380	2.516	1.637		—	
Unterhalts- und Erneuerungskosten der Lokomotiven und Tender ... Fr.	328,996.00	66,025.55	86,502.11	261,579.46	19,021.50	753,964.78	762,124.62	*123,952.07	*106,020.54
Kosten per Lokomotivkilometer { 1901	9.9061	7.017	9.528	12.560	10.020		10.240		10.281
exkl. Rangierkil. ... Cts. { 1900	9.6377	8.172	9.372	11.885	12.582	10.125		11.981	
d) Total.									
Für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung, Verpackung, Wasser- konsum und Streusand, sowie für Erneuerungen und Reparaturen Fr.	1,663,722.42	497,954.59	517,335.77	1,351,384.00	88,531.56	3,699,085.79	4,118,928.34	*522,911.35	*560,039.83
per Lokomotivkilometer exkl. { 1901	50.09	52.92	56.98	64.89	46.63		55.34		54.31
Rangierkilometer ... Cts. { 1900	45.42	49.84	49.49	56.55	43.89	49.67		50.54	
per Wagenachsenkil. ... Cts. { 1901	2.77	2.11	2.70	1.94	4.74		2.36		
" " " " " " " " " " " " " " { 1900	2.38	1.95	2.34	1.68	3.54	2.06			
								Für jeden einzelnen Tag:	
								Fr. 1,432.63	Fr. 1,534.35

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

** In diesen Ziffern sind die durch V.-S.-B.- und T.-T.-B.-Lokomotiven beförderten Wagenachsenkilometer: 1900 = 1,479,160; 1901 = 1,135,985 nicht inbegriffen.

*** In dieser Ziffer sind die durch die gemieteten Lokomotiven der Ü. B. B. zurückgelegten Kilometer (15784) inbegriffen.

II. Personenwagen.

A. Stand und Leistungen.															
Betriebsjahr	Anzahl der Wagen				Anzahl der Achsen	Sitzplätze der Wagen				Auf die Länge eines Kilometers reduziert, wurden befördert					
	achträdige	sechsrädige	vierrädige	Total		im einzelnen			im ganzen	Personen- gewicht	Eigen- gewicht der Wagen	Bruttolast			
						I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse				im ganzen	im ganzen	per Bahn- kilometer	per Achsenkilometer
1901	39	235	448	722	1757	1,551	8,200	22,168	31,919	22,733,101	311,066,934	333,800,035	412,608	5.3418	
1900	43	214	448	705	1710	1,459	7,980	21,762	31,201	23,776,533	310,160,527	333,937,060	412,777	5.332	

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		
1901	60,047,214	349,505.79	0.582	2.70	62,487,701	5,519.6	1,409.24	0.0883	0.0022	133,838.01	0.214
1900	61,714,565	324,210.98	0.525	2.42	62,622,365	5,037.6	1,164.52	0.0804	0.0018	120,009.94	0.199

III. Gepäck- und Güterwagen.

A. Stand und Leistungen.														
Betriebsjahr	Anzahl					Tragkraft d. säm- tlichen 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									
1901	101	2	3,276	3,379	6,760	39,700	3.403	5.872	177,883,719	378,001,514	555,885,233	687,126	4,935	
1900	101	2	3,281	3,384	6,770	39,755	3.403	5.872	202,733,968	397,886,887	600,620,855	742,424	5.060	

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
1901	89,000,149	534,967.16	0.601	3.10	112,633,186	9,948,9	2,540.13	0.0883	0.0022
1900	88,547,288	479,835.16	0.541	2.58	118,682,707	9,547,4	2,207.00	0.0804	0.0018

b) Durchschnittsresultate und Verhältniszahlen.

I. Ausgaben.		1899	1900	1901
Während des ganzen Jahres betriebene Länge 1899: 809 Kilometer im Durchschnitt. 1900: 809 Kilometer im Durchschnitt. 1901: 809 Kilometer im Durchschnitt.				
Gesamt-Betriebsausgaben	per Bahnkilometer Fr.	22,932.72	24,162.71	25,342.76
	„ Zugskilometer „	2.73	2.81	2.91
	„ Nutzkilometer „	2.56	2.64	2.77
	„ Lokomotivkilometer „	2.54	2.63	2.75
	„ Wagenachskilometer Cts.	10.53	10.78	11.70
Allgemeine Verwaltung	„ Bahnkilometer Fr.	878.35	923.95	898.79
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	„ „ „	3,846.32	3,542.59	4,113.27
III. Expeditions- und Zugsdienst	„ „ „	7,451.80	7,678.64	7,667.21
IV. Fahrdienst:				
Im ganzen	„ Bahnkilometer „	7,916.91	9,158.68	9,883.28
	„ Zugskilometer Cts.	94.27	106.55	113.38
	„ Nutzkilometer „	88.64	100.36	108.34
	„ Lokomotivkilometer „	87.85	99.50	107.44
	„ Wagenachskilometer „	3.63	4.08	4.57
A. Personal	„ Zugskilometer „	29.51	30.52	30.70
	„ Nutzkilometer „	27.75	28.75	29.33
	„ Lokomotivkilometer „	27.50	28.50	29.09
	„ Wagenachskilometer „	1.13	1.17	1.24
B. Materialverbrauch der Lokomotiven u. Wagen	„ Zugskilometer „	39.51	49.86	56.00
	„ Nutzkilometer „	37.15	46.96	53.50
	„ Lokomotivkilometer „	36.82	46.56	53.06
	„ Wagenachskilometer „	1.53	1.91	2.26
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials	„ Zugskilometer „	24.70	25.37	25.92
	„ Nutzkilometer „	23.22	23.90	24.78
	„ Lokomotivkilometer „	23.01	23.70	24.56
	„ Wagenachskilometer „	0.95	0.97	1.04
D. Sonstige Ausgaben	„ Zugskilometer „	0.55	0.80	0.76
	„ Nutzkilometer „	0.52	0.75	0.73
	„ Lokomotivkilometer „	0.52	0.74	0.73
	„ Wagenachskilometer „	0.02	0.03	0.03
V. Verschiedene Ausgaben	„ Bahnkilometer Fr.	2,839.34	2,858.85	2,780.21

Bemerkungen: Durch die Einführung des neuen Rechnungsschema im Jahre 1885 ist eine Vergleichung mit den entsprechenden Ziffern der älteren Jahresberichte unmöglich geworden. Um indessen weiter zurückgreifende Vergleichungen zu ermöglichen, wurden für die Jahre 1878 bis 1884 die Durchschnitts- und Verhältniszahlen nachträglich analog der vorstehenden Tabelle ermittelt; wir verweisen diesfalls auf die Tabelle über die chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben (Seite 50 und 51). Für die Jahre vor 1878 ist eine solche Umarbeitung teils undurchführbar, teils würde sie einen unverhältnismässigen Arbeits- und Kostenaufwand erfordern; um jedoch eine annähernde Vergleichung wenigstens mit den Durchschnittsziffern der Gesamtbetriebsausgaben auch der Jahre vor 1878 vornehmen zu können, lassen wir hier noch wie in den früheren Jahren die Durchschnittsresultate derjenigen Ausgabentitel folgen, die seither neu in die Betriebsrechnungen eingestellt sind und bei einem Vergleich an obigen Totalziffern vorweg in Abzug gebracht werden müssen:

II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn. B. b. Erneuerung des Oberbaues	per Bahnkilometer Fr.	701.83	438.01	663.45
	„ Nutzkilometer Cts.	7.85	4.80	7.27
	„ Lokomotivkilometer „	7.79	4.76	7.21
	„ Wagenachskilometer „	0.33	0.19	0.31
IV. Fahrdienst. C. b. Erneuerung des Rollmaterials	„ Bahnkilometer Fr.	227.45	198.36	163.91
	„ Nutzkilometer Cts.	2.54	2.17	1.80
	„ Lokomotivkilometer „	2.52	2.16	1.78
	„ Wagenachskilometer „	0.10	0.09	0.07
V. Verschiedene Ausgaben. A. Pacht- und Mietzinse (Passivzinse)	„ Bahnkilometer Fr.	1,753.74	1,759.93	1,659.39
	„ Nutzkilometer Cts.	19.61	19.29	18.19
	„ Lokomotivkilometer „	19.46	19.12	18.04
	„ Wagenachskilometer „	0.80	0.79	0.76
C. Sonstige Ausgaben. (Verwendungen aus der Reserve für ausserordentliche Anforderungen an die Jahresrechnung und aus Versicherungsfonds.)	„ Bahnkilometer Fr.	38.95	31.25	—
	„ Nutzkilometer Cts.	0.41	0.31	—
	„ Lokomotivkilometer „	0.43	0.33	—
	„ Wagenachskilometer „	0.02	0.01	—
Im ganzen	„ Bahnkilometer Fr.	2,721.97	2,427.55	2,486.75
	„ Nutzkilometer Cts.	30.47	26.60	27.26
	„ Lokomotivkilometer „	30.20	26.37	27.03
	„ Wagenachskilometer „	1.25	1.08	1.14

	1899	1900	1901
II. Fahrmaterial.			
Länge des Netzes während des ganzen Jahres Kilometer	809	809	809
<i>a) Den Bestand des Fahrmaterials betreffend:</i>			
Auf jede Lokomotive kommen Bahnkilometer	3.6116	3.5021	3.3708
" " " " " Personenwagenachsen	7.1987	7.3463	7.2083
" " " " " Gepäck- und Güterwagenachsen	28.250	28.822	28.1833
" " " " im ganzen Wagenachsen	35.443	36.168	35.8916
" " " " " Sitzplätze	130.647	134.218	130.969
" " " " " Tonnen Tragkraft	163.597	168.413	165.514
Auf jeden Bahnkilometer kommen Lokomotiven	0.279	0.285	0.296
" " " " " Personenwagenachsen	1.991	2.097	2.138
" " " " " Gepäck- und Güterwagenachsen	7.822	8.229	8.861
" " " " im ganzen Wagenachsen	9.813	10.827	10.499
" " " " " Sitzplätze	36.175	38.324	38.853
" " " " " Tonnen Tragkraft	45.309	48.083	49.102
Auf jede Personenwagenachse fallen Sitzplätze	18.161	18.270	18.167
" " " " " Gepäck- und Güterwagenachse fallen Tonnen Tragkraft	5.791	5.843	5.872
<i>b) Die Leistungen und Unterhaltskosten der Lokomotiven betreffend:</i>			
I. Fahr- und Rangierdienstlokomotiven.			
Auf die vorhandenen Lokomotiven verteilt, hat jede derselben im Fahr- und Rangierdienst zurückgelegt per Jahr Km	37,164	36,712	35,305
" " " " " Tag "	101.01	100.58	96.72
Im Durchschnitt hat jede eingeteilte Fahrdienstlokomotive zurückgelegt " Jahr "	44,454	44,059	42,285
" " " " " Tag "	121.79	120.71	115.85
Im Durchschnitt hat jede Fahrdienstlokomotive im Feuer zu- rückgelegt Jahr "	50,279	48,987	47,402
" " " " " Tag "	137.75	134.21	129.87
Im Durchschnitt hat jede Lokomotive im Rangierdienst zurückgelegt " Jahr "	35,664	36,947	38,192
" " " " " Tag "	97.71	101.23	104.63
2. Fahrdienstlokomotiven.			
Durchschnittliche Achsenzahl per Zug	24.07	24.22	23.43
Reparaturkosten der Lokomotiven per Lokomotivkilometer . . . Centimes	9.643	10.12	10.24
" Zugskilometer "	10.363	10.87	10.82
" Wagenachsenkilometer "	0.401	0.419	0.488
Verbrauch an Steinkohlen " Lokomotivkilometer . Kilogr.	11.3889	11.8820	11.6356
" Zugskilometer "	12.2387	12.7028	12.3027
" Wagenachsenkilometer "	0.4742	0.4899	0.4977
" " Schmiermaterial " Lokomotivkilometer "	0.0244	0.0274	0.0251
" Zugskilometer "	0.0262	0.0294	0.0265
" Wagenachsenkilometer "	0.0010	0.0011	0.00107
Kosten des Brennmaterials " Lokomotivkilometer . Centimes	28.558	36.756	42.095
" Zugskilometer "	30.689	39.460	44.508
" Wagenachsenkilometer "	1.189	1.521	1.800

3. Chronologische Vergleichung

Betriebs- jahr	Durchschnittlich betriebe Bahn- länge Kilometer	Ausgabe per										
		Allgemeine Verwaltung			Unterhalt und Aufsicht der Bahn					Expeditions- und Zugsdienst		
		Personal	Sonstige Aus- gaben	Total	Personal	Unterhalt der Bahn	Oberbau- erneuer- ung	Sonstige Ausgaben	Total	Personal	Sonstige Ausgaben	Total
		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
1900	809	804	120	924	1,763	1,235	438	106	3,542	6,819	860	7,679
1901	809	776	123	899	1,780	1,536	663	134	4,113	6,787	880	7,668

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. 188 vorgeschriebenen Schemas für die Betriebsrechnungen aufgestellt, beziehungsweise umgearbeitet worden.

der Betriebs-Ausgaben.

Bahnkilometer											Ausgaben- Betreffnis per	
Fahrdienst						Verschiedene Ausgaben				I m g a n z e n	Loko- motiv- kilometer	Wagen- achs- kilometer
Personal	Material- verbrauch	Unterhalt des Roll- materials	Erneuerung des Roll- materials	Sonstige Aus- gaben	Total	Pacht- und Mietzinse	Sonstige Ausgaben	Verwend- ungen aus Spezial- fonds	Total			
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Cts.
1,464	1,554	1,237	— 2)	8	4,263	1,054 3)	313	26	1,393	15,427	2,81	10,08
1,243	1,383	1,191	— 2)	15	3,832	1,041 3)	222	118	1,381	14,015	2,70	9,84
1,127	1,230	1,023	41 2)	4	3,425	1,129 3)	201	23	1,353	12,838	2,52	9,24
1,035	1,077	963	90 2)	11	3,176	926 3)	205	24	1,155	11,449	2,45	9,45
1,086	1,174	1,177	159 2)	11	3,607	1,065 3)	225	29	1,319	12,557	2,56	9,80
1,160	1,276	1,190	98 2)	14	3,738	1,139 3)	300	18	1,457	13,069	2,54	9,81
1,123	1,205	1,053	212	18	3,611	1,123 3)	217	57	1,397	12,804	2,52	9,96
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	10,98
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
2,624	4,286	1,982	198	69	9,159	1,760	1,068	31	2,859	24,163	2,63	10,78
2,676	4,881	2,096	164	66	9,833	1,659	1,121	—	2,780	25,343	2,75	11,70

4. Zusammenstellung der hauptsächlichsten Betriebsresultate

Betriebsjahr	Durchschnittlich betriebene Bahnlänge	Zugs-kilometer	Wagenachsen-kilometer	Tägliche Züge über die ganze Bahn	Durchschnittliche Stärke eines Zuges	Transport-einnahmen	Eigentliche Betriebs-ausgaben	Die Ausgaben betragen von den Einnahmen	Betriebs-überschuss
	Kilo-meter				Achsen	Fr.	Fr.	0/0	Fr.
1884	541	2,560,294	67,446,821	12,93	26,61	12,881,941	6,115,349	47,47	6,766,592
1885	541	2,637,210	68,556,999	13,35	26,00	12,898,521	6,493,789	50,34	6,404,732
1886	564	2,833,226	73,192,359	13,76	25,88	13,782,708	6,877,949	49,90	6,904,759
1887	564	2,897,175	75,328,372	13,48	27,14	13,783,748	6,910,271	50,13	6,873,477
1888	564	3,008,582	80,531,809	13,73	28,43	14,661,459	7,282,866	49,67	7,378,593
1889	564	3,124,921	83,464,623	14,25	28,46	15,635,676	7,667,255	49,04	7,968,421
1890	564	3,389,949	87,653,305	16,47	25,86	16,273,650	8,624,815	53,00	7,648,835
1891	567	3,636,115	90,970,410	17,57	25,02	16,383,331	9,719,831	59,33	6,663,500
1892	633	4,295,999	102,746,513	18,41	24,12	18,553,646	11,112,224	59,89	7,441,422
1893	633	4,374,257	108,906,440	18,97	24,88	19,672,951	11,356,174	57,72	8,316,777
1894	662	4,736,441	117,061,762	19,63	24,72	20,971,950	11,318,645	53,97	9,653,305
1895	686	5,133,401	124,522,006	20,45	24,32	22,315,877	12,852,452	57,59	9,463,425
1896	687	5,357,159	132,617,154	21,34	24,76	23,643,585	13,611,491	57,57	10,032,094
1897	709	5,719,354	139,294,873	22,10	24,36	24,986,024	14,735,176	58,98	10,250,848
1898	725	5,939,641	145,814,000	22,45	24,55	26,213,179	15,728,813	60,00	10,484,366
1899	725	5,947,248	150,562,477	22,47	25,32	26,889,435	15,382,100	57,20	11,507,335
1900	725	6,054,018	154,761,549	22,88	25,56	27,495,690	16,156,367	58,76	11,339,323
1901	725	6,161,237	150,295,455	23,28	24,39	26,000,288	17,142,486	65,93	8,857,802

der Schweizerischen Nordostbahn (Eigenes Netz) für die Jahre 1884—1901.

Überschuss der verschiede- nen Ein- nahmen über die ver- schieden Ausgaben	Verzinsung und Amortisation der Anleihen	Nettolasten der ganzen Unter- nehmung	Jahres- Reinertrag	Per Zugskilometer					Per Wagenachsenkilometer					Betriebsjahr
				Transport- einnahmen	Betriebs- ausgaben	Betriebs- überschuss	Nettolasten	Reinertrag	Transport- einnahmen	Betriebs- ausgaben	Betriebs- überschuss	Nettolasten	Reinertrag	
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	
286,168	6,342,671	6,056,503	710,089	5.03	2.38	2.65	2.37	0.28	19.10	9.07	10.03	8.98	1.05	1884
384,651	6,302,884	5,918,233	486,499	4.89	2.46	2.43	2.24	0.19	18.81	9.47	9.34	8.63	0.71	1885
817,386	6,406,987	5,589,601	1,315,158	4.86	2.42	2.44	1.97	0.47	18.83	9.40	9.43	7.63	1.80	1886
572,275	5,829,398	5,257,123	1,616,354	4.76	2.39	2.37	1.81	0.56	18.30	9.18	9.12	6.98	2.14	1887
1,370,464	5,344,300	3,973,836	3,404,757	4.87	2.42	2.45	1.32	1.13	18.21	9.05	9.16	4.93	4.23	1888
2,112,672	5,418,300	3,305,628	4,662,793	5.00	2.45	2.55	1.06	1.49	18.73	9.18	9.55	3.96	5.59	1889
3,033,590	5,574,592	2,541,002	5,107,833	4.80	2.54	2.26	0.75	1.51	18.57	9.84	8.73	2.90	5.83	1890
3,918,190	5,567,175	1,648,985	5,014,515	4.50	2.67	1.83	0.45	1.38	18.01	10.68	7.33	1.82	5.51	1891
2,450,837	5,638,712	3,247,875	4,193,547	4.32	2.59	1.73	0.76	0.97	18.06	10.82	7.24	3.16	4.08	1892
2,148,443	5,802,912	3,654,469	4,662,308	4.50	2.60	1.90	0.83	1.07	18.06	10.43	7.63	3.36	4.27	1893
1,325,848	5,975,779	4,649,931	5,003,374	4.43	2.39	2.04	0.98	1.06	17.92	9.67	8.25	3.98	4.27	1894
4,391,537	6,231,317	1,839,780	7,623,645	4.34	2.50	1.84	0.36	1.48	17.92	10.32	7.60	1.18	6.12	1895
÷ 33,709	6,361,598	6,395,307	3,636,787	4.41	2.54	1.87	1.20	0.67	17.83	10.27	7.56	4.82	2.74	1896
624,232	6,351,798	5,727,566	4,523,282	4.37	2.58	1.79	1.00	0.79	17.94	10.58	7.36	4.11	3.25	1897
÷ 287,935	6,712,334	7,000,269	3,484,097	4.41	2.65	1.76	1.18	0.58	17.98	10.79	7.19	4.80	2.39	1898
1,031,318	7,201,995	6,170,677	5,336,658	4.52	2.59	1.93	1.03	0.90	17.86	10.22	7.64	4.10	3.54	1899
765,575	7,342,958	6,577,383	4,761,940	4.54	2.67	1.87	1.09	0.78	17.77	10.44	7.33	4.25	3.08	1900
1,585,817	7,345,548	5,759,731	3,098,071	4.22	2.78	1.44	0.94	0.50	17.30	11.41	5.89	3.83	2.06	1901

Zu umstehender neuer Tabelle 4 „Zusammenstellung der hauptsächlichsten Betriebsergebnisse des eigenen Netzes für die Jahre 1884—1901“ haben wir Folgendes erläuternd zu bemerken:

Die „Eigentlichen Betriebsausgaben“ umfassen die sämtlichen Ausgaben der Titel I—IV, ferner diejenigen des Titels V. A 3, Mietzinse für fremdes Rollmaterial (unter Abzug der entsprechenden Einnahm rubrik III. 1 c) und des Titels V. C der Betriebsrechnung. Von den hienach sich ergebenden Totalbeträgen sind sodann die Entschädigungen für die Besorgung des Betriebsdienstes auf Gemeinschaftsbahnen etc. gekürzt.

Die Ziffern der Kolonne „Überschuss der verschiedenen Einnahmen über die verschiedenen Ausgaben“ sind gebildet aus den verschiedenen Einnahmen (abzüglich des vorerwähnten Kapitels III 1 c), und den Ausgabentiteln V. A 1—2 der Betriebsrechnung. Ferners sind denselben beigefügt aus der Gewinn- und Verlustrechnung:

Einerseits die Einnahmen mit Ausschluss der Positionen 1 und 2. Anderseits die Ausgaben, ausgenommen diejenigen für Verzinsung der Anleihen, und die Marchzinse auf Voreinzahlungen neuer Anleihen, sowie die planmässigen Kapitalamortisationen in den Jahren 1884—1886, die in besonderer Kolonne erscheinen. Im weitem sind nicht in Ausgabe gestellt und dagegen dem Reinertrag zugezählt: Die Rücklagen für Erhöhungen des Aktienkapitals in den Jahren 1888—1891; die Verzinsung der Einzahlungen auf neue Aktien; die Wertabschreibungen auf noch im Betriebe befindlichen Dampfbooten auf dem Zürichsee (1889 Fr. 135,000 und 1890 Fr. 69,884. 90 Cts.); die von der Generalversammlung aus den Reinerträgen der Jahre 1886 und 1889/1890 bewilligten ausserordentlichen Zuschüsse an die Pensions- und Hilfskasse der Angestellten und endlich die Zuwendungen an die Reserve für ausserordentliche Anforderungen an die Jahresrechnung.

Die Zusammenstellung beschränkt sich auf die Periode ab 1884, in der durch Einführung des neuen Rechnungsschemas es ermöglicht ist, die betreffenden Ziffern direkte aus der Betriebsrechnung und der Gewinn- und Verlustrechnung zu entnehmen.

D. Gewinn- und Verlustrechnung.

In Vergleichung mit dem Vorjahre weist dieselbe folgendes Resultat auf:

Einnahmen.		1900	1901
		Fr.	Fr.
1. Aktivsaldo vom Vorjahr	Fr.	120,536. 23 Cts.	— . — Cts.
2. Überschuss der Betriebseinnahmen	„	11,917,985. 16 „	9,389,555. 16 „
3. Anteil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien	„	1,231,082. 52 „	1,032,630. 91 „
4. Ertrag verfügbarer Kapitalien	„	366,261. 78 „	207,997. 89 „
5. Zins für zum Bau neuer Linien etc. verwendete Kapitalien	„	4,043. — „	10,331. 80 „
6. Ertrag von Nebengeschäften	„	75,955. 27 „	39,764. 92 „
7. Zuschüsse aus den Spezialfonds	„	710,634. 87 „	1,821,266. 89 „
8. Zuwendung aus der Reserve für Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung	„	52,028. 76 „	1,431,472. — „
9. Zuwendung aus dem Konto „Überschuss des Rückkaufspreises über die Aktiven der Nord-			
Übertrag		Fr. 14,478,527. 59 Cts.	Fr. 13,933,019. 57 Cts.

Übertrag	Fr. 14,478,527. 59 Cts.	Fr. 13,933,019. 57 Cts.
ostbahn“ zur Dotierung des Erneuerungsfonds, laut Eingangsbilanz auf 1. Januar 1901	„ —. — „	„ 3,422,000. 42 „
10. Betriebs-Subventionen	„ 39,375. — „	„ 39,375. — „
11. Aus verschiedenen Quellen	„ 117,574. 21 „	„ 1,698,848. 15 „
	<u>Fr. 14,635,476. 80 Cts.</u>	<u>Fr. 19,093,243. 14 Cts.</u>

Ausgaben.

1. Kontokorrentzinse und Provisionen etc.	Fr. 25,221. 69 Cts.	Fr. 22,273. 95 Cts.
Hiezu: Zinsanspruch der Liquidationsrechnung der Nordostbahn aus dem Reinertrag pro 1900	„ —. — „	„ 107,379. 07 „
2. Verzinsung der konsolidierten Anleihen	„ 7,342,957. 50 „	„ 7,345,548. 75 „
3. Verluste auf dem Betrieb von Nebengeschäften	„ 13,214. 15 „	„ 39,362. 51 „
4. Verwendungen zu Amortisationen und Ab- schreibungen	„ 1,177,998. 73 „	„ 308,392. 47 „
5. Einlagen in die Spezialfonds	„ 1,150,000. — „	„ 5,422,000. 42 „
6. Zuwendung an die Reserve für Deckung ausser- ordentlicher Anforderungen an die Jahres- rechnung	„ 11,136. 71 „	„ —. — „
7. Verwendung zu verschiedenen Zwecken	„ 32,471. 75 „	„ 187,757. 65 „
8. Zuwendung an den Konto „Überschuss des Rückkaufspreises über die Aktiven der Nord- ostbahn“, lt. Eingangsbilanz auf 1. Januar 1901	„ —. — „	„ 2,508,215. 94 „
9. 3 1/2 % Zins pro 1901 auf dem Rückkaufs- kapital von Fr. 82,000,000. —	„ —. — „	„ 2,870,000. — „
10. Verzinsung des zur Deckung des Hilfskassen- Defizites verwendeten Kapitals à 3 3/4 %	„ —. — „	„ 54,241. 80 „
11. Zur Verfügung der Aktionäre, bezw. Aktivsaldo- Vortrag auf das Jahr 1902	„ 4,882,476. 27 „	„ 228,070. 58 „
	<u>Fr. 14,635,476. 80 Cts.</u>	<u>Fr. 19,093,243. 14 Cts.</u>

Der Anteil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien ist um Fr. 198,451. 61 Cts. geringer als im Vorjahr; es entfallen hievon auf die Bötzbahn inkl. Koblenz-Stein Fr. 171,489. 86 Cts., auf die aargauische Südbahn Fr. 26,160. 07 Cts. und endlich auf die Linie Wohlen-Bremgarten durch Erhöhung des Defizit-Anteils Fr. 801. 68 Cts.

Die Rendite der Beteiligungskapitalien an diesen Gemeinschaftsbahnen beträgt für die Bötzbahn 5,81%, für die Linie Koblenz-Stein 0,07% Rückschlag, zusammen im Durchschnitt 4,89% gegen 6,06% im Vorjahre; für die aargauische Südbahn 5,4% gegen 5,83% im Jahre 1900. An allen vier Gemeinschaftsbahnen verzinste sich die Kapitalbeteiligung von Fr. 21,190,000. — durchschnittlich zu 4,87%, gegen 5,81% im Vorjahre.

Von den Zuschüssen aus den Spezialfonds entfallen Fr. 744,522. 95 Cts. auf den „Erneuerungsfonds“ und es ist dieser Betrag gleich den unter verschiedenen Rubriken der Betriebsrechnung und der Gewinn- und Verlustrechnung enthaltenen Verwendungen aus dieser Spezialrechnung, worüber Beilage 1 zu den Jahresrechnungen detaillierten Aufschluss gibt. Weitere Fr. 1,036,798. 39 Cts. fallen auf den „Versicherungsfonds“ und restliche

Fr. 39,945. 55 Cts. auf den „Fonds zur Förderung spezieller Eisenbahninteressen“. Diese beiden letzteren Beträge, zuzüglich die unter Ziffer 8 als Zuwendung aus der „Reserve für ausserordentliche Anforderungen an die Jahresrechnung“ eingestellten Fr. 1,431,472. — Cts. sind gleich den Zuwendungen an den Konto „Überschuss des Rückkaufspreises über die Aktiven der Nordostbahn“ mit Fr. 2,508,215. 94 Cts. unter Ziffer 8 der Ausgaben. Die Aktivsaldi dieser drei Spezialfonds und bzw. Reserven sind nämlich, — wie bereits an anderer Stelle erwähnt —, laut Eingangsbilanz auf 1. Januar 1901 dem letztgenannten Konto zugewendet worden, und da alle Veränderungen der Spezialfonds durch die Gewinn- und Verlustrechnung nachzuweisen sind, haben die daherigen Beträge in den Einnahmen und Ausgaben dieser Rechnung zu figurieren.

Das soeben Gesagte bezieht sich auch auf die Zuwendung aus dem Konto „Überschuss des Rückkaufspreises über die Aktiven der Nordostbahn“ unter Ziffer 9 der Einnahmen mit Fr. 3,422,000. 42 Cts. Letzterer Betrag, zuzüglich Fr. 2,000,000. — Cts. ordentliche Jahreseinlage pro 1901, bilden die Einlage von Fr. 5,422,000. 42 Cts. in den Erneuerungsfonds unter Pos. 5 der Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung.

Die Mehreinnahme „aus verschiedenen Quellen“ rührt von der Zuwendung frei gewordener Reserven aus den Vorjahren her, worüber in der Gewinn- und Verlustrechnung selbst der nähere Detail gegeben ist.

Der in der Gewinn- und Verlustrechnung unter Ziffer 1 in Ausgabe gebrachte, auf Grund des durchschnittlich erzielten Diskontos berechnete Zinsanspruch der Liquidationsrechnung der Nordostbahn aus dem Reinertrag pro 1900 setzt sich wie folgt zusammen:

a)	3,61 0/0 von Fr. 4,882,476. 27 Cts. (Gewinnsaldo pro 1900) für 6 Monate . . .	Fr. 88,128. 69 Cts.
b)	2,78 0/0 von Fr. 882,476. 27 Cts. (Gewinnsaldo pro 1900, abzüglich ausbezahlter erster Dividende von 5 0/0) für 4 1/2 Monate	„ 9,199. 81 „
c)	2,75 0/0 von Fr. 82,476. 27 Cts. (Gewinnsaldo pro 1900, abzüglich der weiter ausbezahlten Ergänzungs-Dividende von 1 0/0) für 1 1/2 Monate	„ 285. 57 „
d)	Zinsanspruch aus dem Semester-Coupon per 30. Juni 1901 auf den vom Bunde übergebenen Fr. 80,000,000. — Bundesbahn-Obligationen vom 1. Juli bis 31. Dezember 1901, 2,79 0/0 von Fr. 1,400,000. —, hälftig	„ 9,765. — „
	Zusammen	<u>Fr. 107,379. 07 Cts.</u>

Die Verwendungen zu Amortisationen und Abschreibungen betreffen ausschliesslich die Netto-Minderwertung eigener Wertpapiere, worüber in der Gewinn- und Verlustrechnung selbst und sodann auch in Abschnitt III „Finanzverwaltung“, Ziffer 2 Wertschriften, die nötigen Detailangaben gemacht sind. Auch die Verwendungen zu verschiedenen Zwecken sind in der Gewinn- und Verlustrechnung spezifiziert und bedürfen daher an dieser Stelle keiner weiteren Erörterung.

Die unter Ziffer 9 belasteten Fr. 2,870,000. — repräsentieren den 3 1/2 0/0 Zins pro 1901 auf dem Rückkaufskapital von Fr. 82,000,000. — und endlich betreffen die als letzte Ausgabenposition in die Gewinn- und Verlustrechnung eingestellten Fr. 54,241. 80 Cts. den der Pensions- und Hilfskasse der Angestellten gutgeschriebenen 3 3/4 0/0 Jahreszins auf ihrem Defizit per 31. Dezember 1900 im Betrage von Fr. 1,446,448. 13 Cts., zu dessen Tilgung eine Zuteilung von Wertpapieren im Betrage von Fr. 1,445,000. — Cts. erst auf 31. Dezember 1901 stattfand.

E. Verschiedenes.

1. Dampfbetrieb auf dem Bodensee.

Verkehr und Einnahmen.

	Transportquantitäten				Einnahmen					
	1900		1901		1900			1901		
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente
I. Personentransport.										
Einfache Fahrt I. Platz . .	13,887	8.59	12,129	7.79	30,649. 21	17.38		27,600. 72		16.36
" " II. " . .	26,169	16.20	24,809	15.93	34,617. 77	19.63		32,782. 42		19.43
Hin- und Rückfahrt I. " . .	9,368	5.80	9,562	6.14	10,716. 02	6.08		10,980. 75		6.51
" " II. " . .	34,428	21.31	37,868	24.32	23,307. 79	13.22		24,552. 44		14.55
Abonnementsbillette I. " . .	11,944	7.39	9,288	5.96	8,933. 95	5.07		7,824. 32		4.64
" II. " . .	7,166	4.43	6,452	4.14	3,537. 21	2.00		3,089. 81		1.83
Lustfahrtbillette I. " . .	20,242	12.53	19,248	12.36	36,746. 51	20.83		35,814. 41		21.22
" II. " . .	38,376	23.75	36,380	23.36	27,850. 71	15.79		26,083. 52		15.46
Total .	161,580	100	155,736	100	176,359. 17	100		168,728. 39		100
Rekapitulation nach Plätzen:										
I. Platz	55,441	34.31	50,227	32.25	87,045. 69	49.36		82,220. 20		48.73
II. "	106,139	65.69	105,509	67.75	89,313. 48	50.64		86,508. 19		51.27
Total .	161,580	100	155,736	100	176,359. 17	100		168,728. 39		100
II. Gepäcktransport	Tonnen 479	.	Tonnen 469	.	8,470. 64	.		8,741. 03	.	.
III. Viehtransport.										
Klasse a, Pferde	Stück 167	10.18	Stück 469	12.23	2,222. 31	.		4,248. 05	.	.
" b, schweres Vieh	406	24.74	520	13.56						
" c, leichtes "	209	12.74	512	13.35						
" d, Schweine	—	—	—	—						
" e, Kälber, Schafe und Ziegen	139	8.47	1,557	40.60						
Hunde	720	43.87	777	20.26						
Total .	1,641	100	3,835	100	2,222. 31	.		4,248. 05	.	.
IV. Gütertransport.										
Eilgut	Tonnen 1,698	1.04	Tonnen 1,628	1.09	432,037. 67	.		386,722. 35	.	.
Stückgut	12,047	7.40	11,389	7.60						
Massengut A	8,138	5.00	7,846	5.23						
" B	36,128	22.20	34,896	23.28						
Spezialtarif I	44,767	27.50	34,287	22.88						
" II	13,319	8.18	10,963	7.31						
" III	46,687	28.68	48,880	32.61						
Total .	162,784	100	149,889	100	432,037. 67	.		386,722. 35	.	.
V. Verschiedenes . . . . .	.	.	.	.	108. 24	.		26. 46	.	.
Gesamttotal .	.	.	.	.	619,198. 03	.		568,466. 28	.	.
Rekapitulation:										
Personentransport . . . . .	.	.	.	.	176,359. 17	28.48		168,728. 39		29.68
Gepäcktransport . . . . .	.	.	.	.	8,470. 64	1.37		8,741. 03		1.54
Viehtransport . . . . .	.	.	.	.	2,222. 31	0.36		4,248. 05		0.75
Gütertransport . . . . .	.	.	.	.	432,037. 67	69.77		386,722. 35		68.03
Verschiedenes . . . . .	.	.	.	.	108. 24	0.02		26. 46		0.00
Total .	.	.	.	.	619,198. 03	100		568,466. 28		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.
1901	155,736	168,728	39	469	8,741	03	3 835	4,248	05	149,889	386,722	35	26	46	568,466	28
1900	161,580	176,359	17	479	8,470	64	1,641	2,222	31	162,784	432,037	67	108	24	619,198	03
mehr als 1900	—	—	—	—	270	39	2,194	2,025	74	—	—	—	—	—	—	—
weniger „ „	5,844	7,630	78	10	—	—	—	—	—	12,895	45,315	32	81	78	50,731	75

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
1901	Fr. 1. 08 Cts.	Fr. 18. 64 Cts.	Fr. 1. 11 Cts.	Fr. 2. 58 Cts.
1900	„ 1. 09 „	„ 17. 68 „	„ 1. 35 „	„ 2. 65 „

Mit Wirkung vom 20. Juli 1901 an wurde die Gültigkeitsdauer für die Retourbillette im internen Bodenseeverkehr von 10 auf 45 Tage erhöht. Es war diese Massnahme im Interesse des Verkehrs auf dem Bodensee geboten, nachdem die 45tägige Gültigkeitsdauer der Retourbillette auf den deutschen Bahnen (nördliches Bodenseeufer) eingeführt war und die wahlweise Benützung der Rückfahrkarten zwischen Bahn und Schiff in weitgehendem Umfang zugelassen ist. Die Rundfahrtbillette auf dem Bodensee behalten ihre bisherige Gültigkeitsdauer.

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

1900				1901			Gegenüber 1900			
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Mehrausgabe		Minderausgabe	
							Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
10,000	—	2.12	1. Centralverwaltung und technische Leitung .	10,000	—	1.96	—	—	—	—
15,546	30	3.30	2. Besoldungen des Verwaltungspersonals .	16,295	25	3.20	748	95	—	—
156,884	18	33.30	3. Besoldungen und Ersparnisprämien des Schiffs- personals	155,794	88	30.59	—	—	1,089	30
3,843	75	0.82	4. Bekleidungskosten	2,931	08	0.58	—	—	912	67
3,544	37	0.75	5. Mietzinse, Bureaubedürfnisse etc., Beleuchtung und Beheizung der Bureaux	3,332	74	0.65	—	—	211	63
69,013	60	14.65	6/7. Ein- und Ausschiffen der Güter	62,146	10	12.20	—	—	6,867	50
123,528	97	26.22	8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuch- tung und Beheizung der Schiffe	150,253	66	29.50	26,724	69	—	—
56,149	07	11.92	9. Unterhalt der Schiffe samt Ausrüstung	70,978	34	13.94	14,829	27	—	—
12,912	72	2.74	10. Assekuranzprämien	13,299	60	2.61	386	88	—	—
19,719	73	4.18	11. Verschiedenes	24,298	63	4.77	4,578	90	—	—
471,142	69	100	Total	509,330	28	100	38,187	59	—	—

Nach vorstehender Übersicht weist die Rechnung über den Bodensee-Dampfbootbetrieb eine Mehrausgabe von Fr. 38,187. 59 Cts. auf, an welcher hauptsächlich die Kapitel 8 „Brennmaterial“ und 9 „Unterhalt der Schiffe“ partizipieren; der Brennmaterialverbrauch war sowohl im ganzen als durchschnittlich grösser als im Vorjahr, auch ist abermals eine Kohlenverteuerung zu verzeichnen.

Finanzergebnis des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

	1900					1901				
	Total		Per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen	Total		Per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Einnahmen	619,198	03	4	70	—	568,466	28	4	37	—
Ausgaben	471,142	69	3	58	76.09	509,330	28	3	92	89.60
Vorschlag	148,055	34	1	12	23.91	59,136	—	—	45	10.40

Betriebsmaterial.

Im Bestande des Betriebsmaterials auf dem Bodensee ist im Berichtsjahre 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.

a. Leistungen der Schiffe:						1900	1901
Dampfboote und Trajektfähre (letztere zur Hälfte).							
Dieselben haben zurückgelegt				Kilometer		131,571	129,879
und zwar in				Zeitstunden		7,427	7,337
sonach per Zeitstunde durchschnittlich				Kilometer		17.72	17.70
Schleppboote. Solche durchliefen				"		109,035	104,144
b. Verbrauch an Brennmaterial: Holz						9.000	9.000
Steinkohlen				Tonnen		3,929.450	4,055.800
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Ster Holz = 400 Kilogr. Kohlen)				"		3,933.050	4,058.800
Durchschnittsverbrauch per Kilometer				Kilogramm		29.893	31.251
" Zeitstunde				"		529.561	553.209
Kosten für Brennmaterial im ganzen				Franken		116,290.64	142,581.18
per Kilometer				Centimes		88.89	109.78
" Zeitstunde				Franken		15.66	19.43
c. Verbrauch an Schmiermaterial: Öl und Talg im ganzen						11.274	11.723
per Kilometer				Kilogramm		0.086	0.092
" Zeitstunde				"		1.518	1.597
Kosten für Schmiermaterial im ganzen				Franken		4,757.29	5,116.78
per Kilometer				Centimes		3.62	3.93
" Zeitstunde				"		64.05	69.73
d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten: im ganzen						56,149.07	70,978.34
per Kilometer				Centimes		42.68	54.64

2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.

Verkehr und Einnahmen.

	Transportquantitäten				Einnahmen					
	1900		1901		1900			1901		
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente
I. Personentransport.										
Einfache Fahrt . . . I. Platz	5,649	2.18	4,416	1.80	4,407. 35	4.12		3,814. 10		3.80
" " " " II. "	22,982	8.87	23,215	9.45	9,780. 27	9.13		10,104. 43		10.08
Hin- und Rückfahrt . . I. "	28,804	11.12	21,634	8.81	22,495. 56	21.00		18,721. 82		18.67
" " " " II. "	133,566	51.56	126,740	51.61	45,082. 18	42.09		43,058. 30		42.94
Strecken-Abonnements . I. "	1,891	0.73	2,153	0.88	515. 35	0.48		617. 10		0.62
" " " " II. "	24,884	9.61	30,742	12.52	3,726. 50	3.48		4,498. 93		4.49
General-Abonnements . I. "	1,825	0.70	1,730	0.70	2,352. 44	2.20		2,400. 14		2.39
" " " " II. "	1,700	0.66	1,587	0.65	1,651. 86	1.54		1,702. 80		1.70
Gesellschafts-, Lust- u. Rundfahrtbillette . I. "	25,338	9.78	19,768	8.05	11,847. 14	11.06		10,314. 55		10.29
" " " " II. "	12,410	4.79	13,589	5.53	5,252. 20	4.90		5,029. 43		5.02
Total .	259,049	100	245,574	100	107,110. 85	100		100,261. 60		100
Rekapitulation nach Plätzen:										
I. Platz	63,507	24.52	49,701	20.24	41,617. 84	38.85		35,867. 71		35.77
II. „	195,542	75.48	195,873	79.76	65,493. 01	61.15		64,393. 89		64.23
Total .	259,049	100	245,574	100	107,110. 85	100		100,261. 60		100
II. Gepäcktransport . . .	Tonnen 626	.	Tonnen 650	.	2,754. 05	.		2,876. 75	.	.
III. Viehtransport.										
Klasse I	Stück 34	3.18	Stück 39	3.68	845. 05	.		786. 15	.	.
" II	458	42.84	387	36.55						
" III	568	53.14	608	57.41						
" IV	9	0.84	25	2.36						
Total .	1,069	100	1,059	100	845. 05	.		786. 15	.	.
IV. Verschiedenes . . . .	.	.	.	.	18,500. 00	.		18,200. 00	.	.
Gesamttotal .	.	.	.	.	129,209. 95	.		122,124. 50	.	.
Rekapitulation:										
Personentransport . . . .	.	.	.	.	107,110. 85	82.90		100,261. 60		82.10
Gepäcktransport . . . .	.	.	.	.	2,754. 05	2.13		2,876. 75		2.36
Viehtransport . . . .	.	.	.	.	845. 05	0.65		786. 15		0.64
Verschiedenes . . . .	.	.	.	.	18,500. 00	14.32		18,200. 00		14.90
Total	.	.	.	.	129,209. 95	100		122,124. 50		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.
1901	245,574	100,261	60	650	2,876	75	1,059	786	15	18,200	00	122,124	50
1900	259,049	107,110	85	626	2,754	05	1,069	845	05	18,500	00	129,209	95
mehr als 1900	—	—	—	24	122	70	—	—	—	—	—	—	—
weniger „	13,475	6,849	25	—	—	—	10	58	90	300	00	7,085	45

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
1901	Fr. 0. 41 Cts.	Fr. 4. 43 Cts.	Fr. 0. 74 Cts.	Fr. — Cts.
1900	„ 0. 41 „	„ 4. 40 „	„ 0. 79 „	„ — „

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

1900				1901			Gegenüber 1900			
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Mehrausgabe		Minderausgabe	
							Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
5,000	—	3.51	1. Centralverwaltung und technische Leitung .	5,000	—	3.15	—	—	—	—
2,538	50	1.78	2. Besoldung des Verwaltungspersonals . .	2,849	—	1.79	310	50	—	—
71,833	29	50.44	3. Besoldungen und Löhne des Schiffspersonals .	72,004	76	45.29	171	47	—	—
2,004	40	1.41	4. Bekleidungskosten	1,070	50	0.67	—	—	933	90
6,214	84	4.36	5. Mietzinse u. Bureaubedürfnisse etc., Beleuchtung und Beheizung der Bureaux	5,579	40	3.51	—	—	635	44
34,570	92	24.27	6. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	44,660	03	28.09	10,089	11	—	—
14,039	73	9.86	7. Unterhalt der Schiffe u. Ausrüstungsgegenstände	20,745	06	13.05	6,705	33	—	—
3,693	11	2.59	8. Assekuranzprämien, Steuern und Konzessionsgebühren	4,179	01	2.63	485	90	—	—
2,529	31	1.78	9. Verschiedenes	2,891	74	1.82	362	43	—	—
142,424	10	100	Total .	158,979	50	100	16,555	40	—	—

Nach vorstehender Übersicht ist auf dem Zürichsee-Dampfbootbetrieb eine Mehrausgabe von Fr. 16,555. 40 Cts. entstanden, an welcher hauptsächlich die beiden Kapitel 6 „Brennmaterial“ und 7 „Unterhalt der Schiffe“ partizipieren; der Brennmaterialverbrauch war sowohl im ganzen als im Durchschnitt grösser, auch waren die Kohlen teurer.

Finanzergebnis des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

	1900					1901				
	Total		per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen	Total		per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Einnahmen	129,209	95	1	38	—	122,124	50	1	32	—
Ausgaben	142,424	10	1	52	110.22	158,979	50	1	72	130.18
Rückschlag	— 13,214	15	— 0	14	— 10.22	— 36,855	00	— 0	40	— 30.18

Betriebsmaterial.

Im Bestande des Betriebsmaterials für den Zürichsee ist im Berichtsjahr keine Änderung eingetreten. Derselbe war somit Ende 1901 folgender: 1 Salondampfer, 3 andere Raddampfer, 2 Schraubendampfboote, und 2 eiserne Kohlschiffe.

Statistik über den Betrieb der Dampfboote auf dem Zürichsee.

			1900	1901
a. Leistungen der Dampfboote				
Dieselben haben zurückgelegt	Kilometer		93,288	92,389
und zwar in	Zeitstunden		6,433	6,366
per Zeitzunde durchschnittlich	Kilometer		14.50	14.51
b. Verbrauch an Brennmaterial. Holz	Ster		8.500	7.500
Steinkohlen	Tonnen		1,171.200	1,265.100
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen: (1 Ster Holz = 400 Kilogramm Kohlen.)	"		1,174.600	1,268.100
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Kilogr.		12.591	13.725
" " " " Zeitzunde	"		182.590	199.198
Kosten für Brennmaterial im ganzen	Franken		32,682.27	42,169.29
" " " " per Kilometer	Centimes		35.03	45.64
" " " " " Zeitzunde	Franken		5.08	6.62
c. Verbrauch an Schmiermaterial: Öl und Talg im ganzen	Tonnen		3.340	3.730
" " " " per Kilometer	Kilogr.		0.036	0.040
" " " " " Zeitzunde	"		0.519	0.585
Kosten für Schmiermaterial im ganzen	Franken		1,512.40	1,924.47
per Kilometer	Centimes		1.62	2.08
" Zeitzunde	"		23.51	30.23
d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten: im ganzen	Franken		14,039.73	20,745.06
per Kilometer	Centimes		15.05	22.45

3. Werkstättebetrieb.

Infolge der im Jahre 1898 erfolgten Erweiterung der Hauptwerkstätte Zürich und der Filialwerkstätte Romanshorn genügten die Arbeitsräume, um den wachsenden Anforderungen ein Genüge zu leisten.

Die Rechnung der Werkstätte zeigt folgendes Ergebnis:

Einnahmen.

Arbeiten und Materialabgaben zu Lasten	
des Eisenbahnbetriebes	Fr. 1,657,145. 39 Cts.
des Dampfbootbetriebes:	
a) auf dem Bodensee	Fr. 79,995. 74 Cts.
b) auf dem Zürichsee	" 23,521. 16 "
	" 103,516. 90 "
des Bau-Contos	" 19,293. 33 "
des Erneuerungsfonds	" 59,700. 06 "
von andern Rechnungsstellern der Nordostbahn	" 13,301. 39 "
von fremden Verwaltungen	" 183,922. 33 "
Total der Einnahmen	Fr. 2,036,879. 40 Cts.

Ausgaben.

Besoldungen, Unterhalt der technischen Einrichtungen, Beleuchtung, Heizung, Assekuranz etc.		Fr. 286,498. 87 Cts.
Arbeiten auf Eisenbahnbetriebs-Conto	" 1,268,089. 99 "	
Übertrag	Fr. 1,554,588. 86 Cts.	Fr. 2,036,879. 40 Cts.

Übertrag Fr. 1,554,588. 86 Cts. Fr. 2,036,879. 40 Cts.

Arbeiten auf Dampfbootbetrieb:

a) auf dem Bodensee	Fr. 59,132. 44 Cts.		
b) auf dem Zürichsee	„ 18,084. 87 „		
		„ 77,217. 31 „	
Arbeiten auf Bau-Conto		„ 17,209. 57 „	
Arbeiten auf Erneuerungsfonds		„ 1,928. 85 „	
Arbeiten für andere Rechnungssteller der Nordostbahn		„ 44,741. 39 „	
Anschaffung von Reservestücken und unvollendete Arbeiten		„ 337,474. 99 „	
		<u>Total der Ausgaben</u>	„ 2,033,160. 97 „
		<u>Einnahmen-Überschuss</u>	Fr. 3,718. 43 Cts.

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

In den Einnahmen-Posten des Eisenbahn-Betriebes von Fr. 1,657,145. 39 Cts. figurirt der Unterhalt des Rollmaterials mit Fr. 1,652,452. 85 Cts. und zwar:

Die Lokomotiven	(inkl. Fr. 137,392. 93 Cts. Ersatzstücke) mit Fr. 801,015. 39 Cts.
„ Personenwagen	(„ „ 18,695. 66 „ „) „ „ 331,457. 67 „
„ Gepäck- und Güterwagen	(„ „ 71,024. 13 „ „) „ „ 519,979. 79 „
	<u>Total Fr. 1,652,452. 85 Cts.</u>

Von wichtigeren laufenden Reparaturen des Rollmaterials sind zu erwähnen:

1. Bei den Lokomotiven: Das Abdrehen der Bandagen an 389 Paar Triebrädern, 301 Paar Tenderrädern, 85 Paar Laufrädern und die Reparatur von 1079 Lokomotiv- und 817 Stück Tenderfedern.

2. Bei den Personenwagen: Das Abdrehen und Auswechseln von 619 Paar Bandagen, das Anstreichen von 64 Wagen und 246 Wagendächern, das Überziehen von 40 Wagendächern, das Umpolstern von 989 Sitz- und Rückenpolstern und die Reparatur von 457 Tragfedern.

3. Bei den Gepäck- und Güterwagen: Die Reparatur an Kontrollapparaten, das Auswechseln und Abdrehen von 1238 Paar Bandagen, das Anstreichen von 8 Gepäck- und 229 Güterwagen, das Anstreichen von 493 Wagendächern, das Überziehen von 124 Wagendächern und die Reparatur von 915 Tragfedern.

In der Hauptwerkstätte gelangten 164 Lokomotiven, 1443 Personenwagen, 174 Gepäck- und 3905 Güterwagen zur Reparatur und Revision. Der durchschnittliche Reparaturstand des gesamten Rollmaterials betrug bei den Lokomotiven 8,7 0/0, bei den Personenwagen 4,11 0/0, bei den Gepäckwagen 4,65 0/0 und bei den Güterwagen 3,71 0/0. Ausserdem beschäftigten sich die Filialwerkstätte Romanshorn, sowie die Depôt-Werkstätten Winterthur und Brugg im Berichtsjahre mit den laufenden Reparaturen und dem Unterhalt der im Dienste stehenden Lokomotiven. In der (Wagen-) Werkstätte Romanshorn gelangten im Vorjahre 3 Lokomotiven, 17 Personen-, 7 Gepäck- und 775 Güterwagen zur Revision und Reparatur.

Von den dem Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee belasteten Arbeiten im Betrage von Fr. 79,995. 74 Cts. sind im speziellen hervorzuheben: die Hauptreparatur des Dampfbootes „Thurgau“ mit Fr. 30,166. 08 Cts., die Reparatur der Schiffsmaschine des Bootes „Thurgau“ infolge Beschädigung im Betrage von Fr. 9525. 65 Cts., und die Vorarbeiten für die Hauptreparatur des Dampfbootes „Helvetia“ mit Fr. 1,402. 22 Cts.

Zu Lasten des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee figurieren unter den Einnahmen Fr. 23,521.16 Cts. und sind hiebei zu erwähnen: Liefern eines Heizrohres und einer Feuerthürwand für Dampfboot „Taubé“ Fr. 1,051.04 Cts. und für Reparaturen an Landungsstegen Fr. 2,468.37 Cts.

Die Arbeiten auf Bau-Conto im Betrage von Fr. 19,293.33 spezifizieren sich folgendermassen:

1. Arbeiten für den Bahnbau, Hochbau, Signaleinrichtungen u. s. w.	Fr. 2,683.75 Cts.
2. Beaufsichtigen des Baues der Lokomotiven A ₄ ² T No. 117/120 und Montieren eines zweiten Luftreservoirs und von Geschwindigkeitsmessern an den Lokomotiven 441—443	„ 884.86 „
3. Anfertigung von 84 Laternen samt Lampen für neue Wagen	„ 3,693.72 „
4. Ausrüstung von Personenwagen mit Dampfheizung	„ 6,006.62 „
5. Anfertigung von 94 Petrollampen für 21 Personenwagen	„ 3,993.96 „
6. Anfertigung von Radsätzen und andern Bestandteilen für zwei neue Motorwagen	„ 1,226.44 „
7. Anfertigung von Inventarstücken für diverse Stationen	„ 803.98 „
Total	Fr. 19,293.33 Cts.

Die Arbeiten und Lieferungen auf Conto Erneuerungsfonds von Fr. 59,700.06 Cts. bestehen aus folgenden Posten:

1. Ersetzen eines Dampfkessels mit Feuerbüchse	Fr. 8,568.88 Cts.
2. „ von 4 Feuerbüchsen	„ 14,086.84 „
3. „ „ 2929 Stück Siederöhren	„ 30,274.20 „
4. „ „ 7 „ Dampfzylindern	„ 4,990.17 „
5. „ „ 142 „ Bandagen für Lokomotiven	„ 12,783.91 „
6. „ „ 130 „ „ Personenwagen	„ 7,264.97 „
7. „ „ 254 „ „ Gepäck- und Güterwagen	„ 14,235.98 „
8. „ „ 1 „ Doppelzylinder etc. für Dampfboot „Concordia“ auf dem Zürichsee	„ 2,507.51 „
Total	Fr. 94,712.46 Cts.
Abzüglich der Erlöse an Altmaterialien	„ 35,012.40 „
Total	Fr. 59,700.06 Cts.

In den Arbeiten zu Lasten anderer Rechnungssteller der Nordostbahn im Betrage von Fr. 13,301.39 Cts. figurieren:

1. Arbeiten auf Conto Materialrechnung	Fr. 5,676.84 Cts.
2. Diejenigen auf Material-Conto (Material-Verwaltung)	„ 7,596.63 „
3. Diejenigen auf Liegenschaften-Conto N. O. B.	„ 4.68 „
4. Diejenigen auf Betriebsrechnung der Bötzbeargbahn	„ 23.24 „
Total	Fr. 13,301.39 Cts.

Der letzte Einnahmeposten von Fr. 183,922.33 Cts. zu Lasten von eigenen Verwaltungszweigen, fremden Verwaltungen und Privaten besteht aus folgenden Ansätzen:

1. Vergütungen des Bahn-Oberingenieurs für den Unterhalt der Bahnanlagen, Telegraphenleitungen, Weichen, Drehscheiben, Signale, Einfriedigungen, Materialtransportwagen, Ergänzung und Unterhalt des Bahninventars	Fr. 22,632. 07 Cts.
2. Ergänzung und Unterhalt des Stations-Inventars	„ 18,093. 03 „
3. Materialrechnung des Bahn-Oberingenieurs	„ 198. 80 „
4. Unterhalt des Inventars der Hauptmagazin-Verwaltung	„ 312. 86 „
5. Beiträge von fremden Verwaltungen und Privaten an den Unterhalt des Rollmaterials und der Schiffe der Nordostbahn	„ 1,732. — „
6. Vergütungen von fremden Verwaltungen und Privaten für gelieferte Arbeiten	„ 14,155. 63 „
7. Erlöse aus Abgangsmaterialien	„ 126,797. 94 „
Total	Fr. 183,922. 33 Cts.

Die Arbeiter-Zahl war Ende 1901 im Vergleich zum Vorjahr folgende:

	1900	1901
Hauptwerkstätte Zürich	609	616
Filial-Werkstätte Romanshorn	84	82
Depôt Winterthur	16	17
„ Brugg	12	11
Schiffswerfte Wollishofen	18	19
Total	739	745

4. Unfälle.

Im Berichtsjahr sind 5 Entgleisungen, 3 auf Stationen und 2 auf offener Bahn, sowie 3 Zusammenstösse, 2 auf Stationen und 1 auf offener Bahn entlaufener Wagen, vorgekommen. Infolge anderweitiger Vorfälle wurden auf der Bahn 11 Personen getötet und 118 Personen verletzt. Die Todesfälle betrafen 1 Reisenden, 6 Bahnangestellte und 4 Drittpersonen, die Verletzungen 1 Reisenden, 116 Bahnbedienstete und 1 Drittperson. Ferner sind noch 4 auf Bahngelände vorgekommene Selbstmorde zu verzeichnen.

Auf den Dampfbooten haben 2 Unfälle stattgefunden.

5. Versicherungen.

Auf Ende des Berichtsjahres waren folgende Versicherungen in Kraft:

a) Gegen Feuerschaden:

1. Gebäude in den Kantonen Zürich, Thurgau, Aargau, St. Gallen, Schaffhausen, Baselland, Zug, Luzern, Schwyz und Glarus, ferner im Grossherzogtum Baden	Fr. 22,820,807. — Cts.
2. Transportmaterial, Transportgüter, Materialvorräte und Mobiliar	„ 56,590,000. — „
Übertrag	Fr. 79,410,807. — Cts.

	Übertrag	Fr. 79,410,807. — Cts.
b) Gegen die Gefahren des Wassertransportes:		
Trajektgüterwagen und Transportgüter auf dem Bodensee	„	360,000. — „
c) Versicherung der Passagiere und im Dienst befindlichen Post- angestellten auf den Zürich- und Bodensee-Dampfbooten auf Ableben durch Unfall	„	1,100,000. — „
	Total	Fr. 80,870,807. — Cts.

Die Vermehrung des Brandkatasters unter litt. a 1 beträgt gegenüber dem Vorjahr Fr. 568,025.—. Dieselbe ist auf die Anbauten an das Aufnahmsgebäude in Zürich für die Bahnpost und den neuen Wartsal mit Restaurant III. Klasse, sowie auf die definitive, höhere Einschätzung des neuen Aufnahmsgebäudes im Bahnhof Bülach zurückzuführen. Infolge Vermehrung des Rollmaterialbestandes einer-, und Erlöschen von Nachtragsversicherungen auf Lagergütern in Romanshorn anderseits, ist auch die Versicherungssumme unter litt. a 2 um netto Fr. 125,000. — grösser geworden.

6. Personaletat.

Der Stand des Personals auf Ende des Jahres war folgender:

A. Bahnbetriebs-Personal.

I. Allgemeine Verwaltung.

	1900			1901		
	Mit Jahres- gehalt	Im Taggeld	Total	Mit Jahres- gehalt	Im Taggeld	Total
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl
Präsident des Verwaltungsrates	1	—	1	1	—	1
Direktion	5	—	5	4	—	4
Sekretär des Verwaltungsrates	1	—	1	1	—	1
Oberinspektor	1	—	1	1	—	1
Sekretariat der Direktion, Kanzlei und Registratur	27	5	32	26	3	29
Vorstand des Rechnungsrevisorats und Buchhaltungsbureau, Buchhalter und Gehülfen	17	6	23	16	5	21
Hauptkassier und Gehülfen	3	—	3	3	—	3
Vorstand des Rechts- und Reklamationsbureau und Gehülfen	5	1	6	6	—	6
Vorstand des Personentarifbureau und Gehülfen	3	—	3	3	—	3
Kommerzieller Inspektor und Gehülfen (Gütertarifbureau)	12	1	13	10	1	11
Vorstand der Betriebskontrolle einschl. statistisches Bureau und Gehülfen	82	16	98	87	11	98
Telegrapheninspektor und Gehülfen	6	1	7	6	—	6
Hauptmagazinverwalter und Bureaugehülfen	10	—	10	10	—	10
Magazinier, Schaffner und Arbeiter der Hauptmagazin-Verwaltung	7	82	89	8	75	83
Abwärts der Centralverwaltung	5	—	5	6	—	6
	185	112	297	188	95	283

II. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst.

Bahnoberringenieur und Adjunkte	4	—	4	4	—	4
Ingenieure, Architekt, Assistenten und Geometer etc.	17	—	17	18	5	23
Kassabureau, Kanzlei und Abwärts des Oberingenieurs	13	1	14	13	2	15
Brückenaufseher, Brücken- und Stellwerkmonteure, Beleuchtungskontrolleur und Gehülfe	11	2	13	13	—	13
Sektionsingenieure	6	—	6	6	—	6
Bahnmeister, Telegraphenaufseher und Aspiranten	49	8	57	47	3	50
Bahn- und Hilfsbahnwärter	353	—	353	354	—	354
Barrierenwärter und Barrierenwärterinnen	122	—	122	122	—	122
Strassenwärter	1	—	1	1	—	1
Bahnarbeiter	—	606	606	—	638	638
Baumaterialverwalter, Vorstand der Bauwerkstätte, Werkführer und Bureau- gehülfen	17	2	19	17	2	19
Vorarbeiter und Arbeiter der Bauwerkstätte	3	132	135	3	123	126
	596	751	1347	598	773	1371

III. Expeditions- und Zugsdienst.

Betriebschef und Adjunkte	4	—	4	3	—	3
Sekretär, Kanzlei und Abwart des Betriebschefs	18	2	20	22	2	24
Vorstand der Centralwagenkontrolle und Gehülfen	18	4	22	14	4	18
Bahnbezirks-Vorstände	15	—	15	15	—	15
Adjunkte und Inspektionsgehülfen	34	—	34	34	—	34
Stationsvorstände	157	—	157	158	—	158
Einnehmer	38	1	39	38	1	39
Gepäckexpedienten	19	—	19	20	—	20
Stationsgehülfen, Telegraphisten und Wagenkontrolleure	194	19	213	202	20	222
Übertrag	497	26	523	506	27	533

	1900			1901		
	Mit Jahres- gehalt	Im Taggeld	Total	Mit Jahres- gehalt	Im Taggeld	Total
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl
Übertrag	497	26	523	506	27	533
Portiers, Hausknechte und Putzerinnen	24	3	27	29	2	31
Gepäckträger	26	39	65	31	32	63
Nachtwächter	12	5	17	14	6	20
Lampisten und Dampfheizer etc.	3	6	9	3	9	12
Rangierleiter	57	1	58	60	2	62
Wagenwärter	157	40	197	157	26	183
Billetdrucker	5	—	5	4	—	4
Billetsortiererinnen	—	9	9	—	9	9
Wärtervorstände	26	2	28	25	—	25
Weichen- und Hilfsweichenwärter	523	30	553	525	34	559
Güterverwalter in Zürich und dessen Bureau	3	—	3	3	—	3
Güterexpedienten und Gehülften	192	18	210	191	16	207
Lagerhausverwalter und Gehülften in Romanshorn	10	2	12	10	2	12
Güterschaffner	41	—	41	44	—	44
Schriftenbesorger, Frachtenbezüger und Camionneure, sowie Portiers und Ausläufer	49	13	62	46	9	55
Güterverlader	—	492	492	—	460	460
Oberzugführer	3	—	3	3	—	3
Zugführer	120	—	120	120	—	120
Kondukteure	224	—	224	234	3	237
Bremser	211	11	222	206	10	216
	2183	697	2880	2211	647	2858
IV. Fahrdienst und Werkstätten.						
Betriebs-Maschinenmeister und Adjunkt	2	—	2	2	—	2
Konstrukteure, Zeichner, Bureaubeamte und Abwart	17	4	21	17	3	20
Depotchefs und deren Gehülften	11	1	12	12	1	13
Lokomotivkontrolleure	2	—	2	2	—	2
Lokomotivführer	184	—	184	185	—	185
Lokomotivheizer	223	70	293	233	50	283
Wagenvisiteure	36	9	45	35	11	46
Wagenmeister und Gehülften	3	—	3	3	—	3
Zugskontrolleur	1	—	1	1	—	1
Lokomotivputzer	—	123	123	—	127	127
Remisenarbeiter, Nachtheizer und Drehscheibenwärter	—	45	45	—	45	45
Wagenschmierer, Lampisten und Wagenreiniger	1	71	72	1	71	72
	480	323	803	491	308	799
Maschinenmeister für den Werkstättedienst und Ingenieure	4	—	4	4	—	4
Werkführer, Konstrukteure und Bureaubeamte	18	—	18	18	—	18
Chefmonteur und Vorarbeiter	6	23	29	8	23	31
Portier und Abwart	2	—	2	2	—	2
Werkstättarbeiter	—	716	716	—	722	722
	30	739	769	32	745	777
	510	1062	1572	523	1053	1576

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

I. Zürichsee.

	1900			1901		
	Mit Jahres- gehalt	Im Taggeld	Total	Mit Jahres- gehalt	Im Taggeld	Total
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl
Buchhalter	1	—	1	1	—	1
Chef-Kapitän und Kapitäne	3	—	3	3	—	3
Steuermänner und Untersteuermänner	5	—	5	5	—	5
Einzüger und Matrosen	7	—	7	6	2	8
Maschinisten und Heizer	3	3	6	3	3	6
Anbinder	6	1	7	5	2	7
	25	4	29	23	7	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	7	—	7	6	—	6
Schleppschifführer und Matrosen	25	—	25	26	—	26
Hülfsmatrosen und Tagelöhner	—	14	14	—	14	14
Maschinisten und Heizer	13	2	15	15	—	15
	55	16	71	57	14	71
	80	20	100	80	21	101

Rekapitulation.

A. Bahnbetriebs-Personal.

I. Allgemeine Verwaltung	185	112	297	188	95	283
II. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst	596	751	1347	598	773	1371
III. Expeditions- und Zugdienst	2183	697	2880	2211	647	2858
IV. Fahrdienst und Werkstätten	510	1062	1572	523	1053	1576
Total	3474	2622	6096	3520	2568	6088

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

1900	7.53	Angestellte.
1901	7.53	idem

B. Dampfschiffahrts-Personal	80	20	100	80	21	101
Gesamt-Total	3554	2642	6196	3600	2589	6189

7. Unterstützungs- und Krankenkassen.

Zur Deckung des zu Ende 1900 in der Bilanz der Pensions- und Hilfskasse der Angestellten ausgewiesenen Defizits von Fr. 1,446,448.13 Cts. sind dieser Kasse von der Bundesbahnverwaltung — Wert 31. Dezember 1901 — Fr. 1,445,000. — durch Zuteilung von 4 0/0 Obligationen der Centralbahn, Vereinigten Schweizerbahnen und Nordostbahn al pari gutgeschrieben worden, so dass zu Ende des Berichtsjahres noch ein restliches Defizit von wenigen Fr. 1448.13 Cts. verbleibt, dessen Tilgung im Jahre 1902 erfolgen wird. Inzwischen hat pro 1901 die Verzinsung des gesammten Defizites zu 3 3/4 0/0 mit Fr. 54,241.80 Cts. zu Lasten der Gewinn- und Verlustrechnung stattgefunden.

Im übrigen geben bezüglich dieser Kasse, sowie auch hinsichtlich der beiden Krankenkassen der Güter- und Werkstättearbeiter und der Regiearbeiter des Bahnoberingenieurs die Beilagen 4—6 zu den Jahresrechnungen allen wünschbaren Aufschluss. Bezüglich der erstern Krankenkasse ist indessen noch zu bemerken, dass der Rückschlag auf derselben durch die mit Wirkung ab 1. Januar 1901 bewilligte Erhöhung des Krankengeldes von Fr. 1.50 auf Fr. 2. — per Tag während drei Monaten verursacht wurde.

Die Zahl der Mitglieder und der Unterstützungsfälle der Pensions- und Krankenkassen betragen:

	Mitgliederzahl	Unterstützungsfälle pro 1901
Pensions- und Hilfskasse	3,413	923
Krankenkasse der Güter- und Werkstättearbeiter	1,763	798
Krankenkasse der Regiearbeiter des Bahnoberingenieurs	1,057	264

Auf den Ausgaben der vorstehend genannten Krankenkassen ergeben sich pro 1901 folgende Durchschnittsziffern:

	Krankenkasse der Güter- und Werk- stättearbeiter	Krankenkasse für die Bahnarbeiter
Zahl der Krankentage im Total	18,063	5,271
Krankentage pro Unterstützten im Durchschnitt	22,63	19,96
Krankengelder „ „ „ „	Fr. 39.35 Cts.	Fr. 29.33 Cts.
Heilungskosten „ „ „ „	„ 22.62 „	„ 21.19 „
Krankengelder und Heilungskosten per Unterstützten und Tag im Durchschnitt	„ 2.74 „	„ 2.53 „

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 Konti wie folgt zugewendet:

Fr. 700. — Cts. als Jahreszins von Fr. 20,000. — Kapital zu Gunsten der Pensions- und Hilfskasse;
Fr. 257.25 Cts. zu gunsten der Krankenkasse der Güter- und Werkstättearbeiter;
„ 92.75 „ zu gunsten derjenigen der Bahnarbeiter des Bahnoberingenieurs;
„ 350. — „ als Jahreszins von Fr. 10,000. — Kapital.

Total Fr. 1,050. — Cts.

8. Kautionskassen.

a) Barkautionen von Angestellten.

Aktivsaldo am 31. Dezember 1900	Fr. 67,065. 30 Cts.
An Einnahmen kamen im Jahr 1901 hinzu: Einlagen und Zinse	Fr. 6,976. 85 Cts.
Die Ausgaben betrug an rückbezahlten Kautionsguthaben und Zinsen	„ 12,362. 70 „
Verminderung	„ 5,385. 85 „
Bestand am 31. Dezember 1901: in Wertpapieren	Fr. 69,500. — Cts.
in Konto - Korrent - Schuld	
an die Nordostbahn	„ ÷ 7,820. 55 „
	Fr. 61,679. 45 Cts.

b) Kautionskasse der Güterarbeiter.

Am 31. Dezember 1900 betrug der Aktivsaldo derselben	Fr. 125,460. 18 Cts.
An Einlagen und Zinsen kamen im Jahr 1901 hinzu	Fr. 25,926. 55 Cts.
Die Ausgaben betrug an Rückzahlungen von Kautionsguthaben und Zinsen	„ 21,897. 37 „
Vermehrung	„ 4,029. 18 „
Bestand am 31. Dezember 1901:	
in Wertpapieren	Fr. 121,500. — Cts.
in Konto-Korrent-Guthaben bei der Nordostbahn	„ 4,073. 39 „
in Barschaft in Händen der Rechnungssteller	„ 3,915. 97 „
	Fr. 129,489. 36 Cts.

Wir fügen noch einen Ausweis bei über den Bestand und die Art der Leistung der gesamten Kautionen der Beamten und Angestellten, sowie der ständigen Güterarbeiter per 31. Dezember 1901:

	Kautionen von:				Total	
	Beamten und Angestellten		ständigen Güterarbeitern			
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Bestand der Kautionen.						
a) In bar	61,679	45	129,489	36	191,168	81
b) In Wertschriften (von Beamten und Angestellten selbst deponierte Titel)	54,500	—	—	—	54,500	—
c) Bürgschafts-Genossenschaft	2,990,000	—	—	—	2,990,000	—
d) Sonstige Bürgschaften (Personalbürgschaften)	103,500	—	—	—	103,500	—
Summe	3,209,679	45	129,489	36	3,339,168	81
B. Anlage der Kautionen.						
a) Unter getrennter Verwaltung:						
1. Barkautionen von Angestellten	69,500	—	—	—	69,500	—
2. Von Beamten und Angestellten deponierte Wertschriften	54,500	—	—	—	54,500	—
3. Kautionskasse der ständigen Arbeiter	—	—	121,500	—	121,500	—
b) In Händen der Bahnverwaltung	÷ 7,820	55	7,989	36	168	81
c) Bürgschaften	3,093,500	—	—	—	3,093,500	—
Summe	3,209,679	45	129,489	36	3,339,168	81

V. Bahnbau.

Im Personenbahnhof Zürich wurden im Berichtsjahr die Verlegung des Wartesaales und der Restauration III. Klasse auf die Nordseite der Einsteighalle sowie die grosse Anbaute für den Bahnpostdienst, ferner die Verbreiterung, Verlängerung und Überdachung des neuen Stirnperrons ausserhalb der Haupthalle vollendet. Ferner wurden im Lichthofe beim frühern Wartsaal III. Klasse den modernen Anforderungen entsprechende Bedürfnisanlagen eingerichtet, im Lichthofe beim Wartsaal II. Klasse die Männerabtritte beseitigt, um eine direkte Verbindung vom Hauptaussgang der Halle durch den Lichthof zum Wartsaal und zur Restauration II. Klasse herzustellen.

Von weiteren Bauarbeiten sind zu erwähnen:

Im Bahnhof Romanshorn: Beseitigung eines Hallengeleises und damit zusammenhängende Änderung der Geleiseanlage, ferner Verbreiterung und Verlängerung der Perrons.

Auf Station Arbon: Teilweise Erstellung der Unterbauarbeiten für die Erweiterung der Geleiseanlagen

Auf Station Kreuzlingen: Vergrösserung des Güterschuppens um das Doppelte seines bisherigen Bestandes; Verlängerung des Verladegeleises und Schaffung eines grösseren Verladeplatzes.

Auf Station Ermatingen: Anlage eines Stumpengeleises auf der Westseite der Station.

Auf Station Affoltern a/Albis: Erstellung einer Zufahrtsstrasse von der Ostseite zu dem verlängerten Verladegeleise.

Auf den Stationen Uerikon und Hinwil erforderte die Einführung der Linie Uerikon-Bauma erhebliche Änderungen und Erweiterungen der Geleiseanlagen, in Hinwil auch die Verlegung der Lokomotiv-Drehscheibe.

Die Verstärkungen des Überbaues und der Pfeiler der Bahnbrücke über den Rhein bei Hemmishofen, sowie des Überbaues der Bahnbrücke über die Thur bei Ossingen wurden in der Hauptsache vollendet. An letzterer Brücke sind noch die bestehenden eisernen Pfeiler durch neue und stärkere zu ersetzen.

Mit der zur Erhöhung der Betriebssicherheit seinerzeit begonnenen Ersetzung von eisernen Brückenkonstruktionen durch neue und stärkere, bezw. mit der Verstärkung von solchen, wurde bezüglich der zahlreichen kleinern Brücken im Berichtsjahre fortgeföhren.

VI. Direktion.

Ende Februar 1901 ist Herr Direktor Brack, Vorsteher des V. Departements, aus Gesundheitsrücksichten aus dem Dienste der Nordostbahn ausgetreten.

Mit Rücksicht darauf, dass eine Ersatzwahl für denselben nicht getroffen wurde, wurden mit Wirkung vom 1. März 1901 an die durch das Organisationsreglement und die Geschäftsordnung für die Direktion dem V. Departement zugewiesenen Geschäfte anderen Departementen zugeteilt wie folgt:

Dem I. Departement (Herr Direktor Däniker): Durchführung von Rechtsstreitigkeiten, Vereinbarungen mit anderen Transport-Unternehmungen über Transport-Haftpflicht für Waren bei Verlust, Beschädigung oder

Verspätung, Transport-Reklamationen, Haftpflicht für Tötung und Verletzung von Personen, Veräusserung herrenloser Gegenstände, Mitbenutzung von Bahnhöfen und Bahnstrecken;

dem II. Departement (Herr Direktor Mezger): Expropriationswesen, Grundkataster und Nachbarrecht, Gemeinschaftsbahnen;

dem IV. Departement (Herr Vize-Präsident Frölich): Transportreglemente.

Im übrigen blieb es bei der bisherigen Geschäftsverteilung.

Gleichzeitig wurden die Stellvertretungsverhältnisse folgendermassen geordnet:

Stellvertreter für die Präsidialgeschäfte und für das I. Departement (Finanz-, Steuer- und Versicherungswesen, Haftpflichtangelegenheiten u. s. w.) Herr Vize-Präsident Frölich, Vorsteher des IV. Departements;

Stellvertreter für das II. Departement (Bau und Unterhalt, Expropriationen u. s. w.) Herr Präsident Birchmeier, Vorsteher des III. Departements;

Stellvertreter für das III. Departement (Betrieb) Herr Direktor Mezger, Vorsteher des II. Departements;

Stellvertreter für das IV. Departement (Kommerzieller Dienst, Transportreglemente) Herr Direktor Däniker, Vorsteher des I. Departements.

Mit dem 30. Juni 1901 verliess Herr Inspektor J. Schmid, der langjährige, verdiente Chef des Gütertarifbureaus, die Unternehmung, um in die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen einzutreten, zu deren Mitglied er vom Bundesrat gewählt worden war. Zum Chef des Gütertarifbureaus ad int. wurde Herr F. Meier, bisher Stellvertreter des Chefs des Gütertarifbureaus, ernannt.

Ferner wurde Herrn P. Hafner, Adjunkt des Rechtsbureaus, der zum administrativen Adjunkt des eidg. Amtes für geistiges Eigentum, und Herrn M. Pestalozzi, Chef des Personentarifbureaus, der zum Stellvertreter des Chefs des Personentarifbureaus der Schweizerischen Bundesbahnen gewählt worden war, ersterem auf 1. September, letzterem auf 1. Oktober 1901 der nachgesuchte Austritt aus dem Dienste der Nordostbahn bewilligt. An deren Stelle wurde die Ausübung der Funktionen des Adjunkten des Rechtsbureaus provisorisch Herrn Dr. Karl Biedermann, bisherigem Direktionssekretär, und die Leitung des Personentarifbureaus interimistisch Herrn W. Wellauer, bisherigem Stellvertreter des Chefs des Personentarifbureaus, übertragen.

Die Direktion hielt im Berichtsjahre 74 Sitzungen und fasste, abgesehen von den durch die Direktionsmitglieder in ihrer Einzelkompetenz erledigten Geschäften, 2007 Beschlüsse.

Was die Zahl der Direktionsgeschäfte anbetrifft, so ist gegenüber dem Vorjahre eine geringe Abnahme zu verzeichnen: Das Hauptregister weist im Berichtsjahre 40486 (Prinzipal-) Nummern auf gegenüber 40790 im Jahre 1900.

Hiermit schliessen wir die Berichterstattung über die Geschäftsführung der Nordostbahnverwaltung im Jahre 1901, indem wir die Genehmigung der nachstehenden Rechnungen empfehlen.

Zürich, den 25. April 1902.

Namens der Kreisdirektion III der Schweizerischen Bundesbahnen:

Der Präsident:

Birchmeier.

Rechnungen

der

Kreisdirektion III der Schweizerischen Bundesbahnen

über die

Schweizerische Nordostbahn

umfassend das Jahr 1901.

-
- I. Betriebsrechnung.
 - II. Gewinn- und Verlustrechnung.
 - III. Eingangsbilanz auf 1. Januar 1901.
 - IV. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken.
 - V. Kapitalrechnung.
 - VI. Bilanz per 31. Dezember 1901, nebst Beilage.

Beilagen:

- 1. Rechnung über den Erneuerungsfonds.
 - 2. Rechnungen über die Nebengeschäfte:
 - A. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.
 - B. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.
 - 3. Ausweis der Bauausgaben, nach Objekten geordnet.
(Beilage zu Rechnung IV).
 - 4. Rechnung über die Pensions- und Hilfskasse der Angestellten.
 - 5. Rechnung über die Krankenkasse der Güter- und Werkstättearbeiter.
 - 6. Rechnung über die Krankenkasse der Regiearbeiter des Bahnoberingenieurs.
-

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.							
I. Ertrag des Personentransportes				11,514,122	44		
II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes.							
1. Vom Gepäck	945,336	42					
2. Von Tieren	424,582	64					
3. Von Gütern	13,116,246	57	14,486,165	63	26,000,288	07	
III. Verschiedene Einnahmen.							
1. Pacht- und Mietzinse. (Aktivzinse.)							
a) Für Bahnhöfe und Bahnstrecken	394,540	27					
b) Für sonstige Objekte, wie Gebäude, Restaurationen, Landabschnitte etc.	202,086	70					
c) Für Rollmaterial	729,292	62	1,325,919	59			
2. Ertrag von Hilfsgeschäften.							
a) Werkstätte	3,718	43					
b) Material-Verwaltung	23,176	86					
c) Materialrechnung des Bahn-Oberingenieurs	65,462	26					
d) Privattelegraphendienst	1,459	62	93,817	17			
3. Sonstige Einnahmen.							
a) Entschädigung für die Bahnpostwagen	23,834	36					
b) Verschiedenes	22,006	21	45,840	57	1,465,577	33	
Summe der Einnahmen						27,465,865	40

Nordostbahn vom Jahr 1901.

Ausgaben.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Allgemeine Verwaltung.							
A. Personal.							
1. Verwaltungsbehörden (Generalversammlung, Revisions-Kommission, Verwaltungsrat und Direktion)		119,197	25				
2. Sekretariat, Kanzlei und Registratur		96,808	40				
3. Rechnungsrevisorat, Buchhaltung und Hauptkasse		79,631	80				
4. Rechts- und Reklamationsbureaux		20,432	29				
5. Tarifbureaux (Personen- und Güter-Tarifbureau)		63,712	25				
6. Betriebskontrolle und Statistisches Bureau		214,577	25				
7. Telegraphen-Inspektion		19,873	33				
8. Abwartpersonal der Centralverwaltung		13,633	80	627,866	37		
B. Sonstige Ausgaben.							
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme		66,424	16				
2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale		17,524	31				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars		2,562	04				
4. Verschiedenes		12,746	95	99,257	46	727,123	83
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.							
A. Personal.							
1. Bureau des Bahn-Oberingenieurs		156,407	59				
2. Sektionsingenieure und deren Gehülfen		38,097	56				
3. Bahnmeister und deren Stellvertreter		125,714	58				
4. Bahn- und Barrierenwärter und deren Stellvertreter		747,477	55				
5. $\frac{1}{3}$ der Kosten der Wärtervorstände und Weichenwärter von Fr. 1,018,687. 80 Cts.		339,562	60				
6. Bekleidungskosten		32,880	14	1,440,140	02		
B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen.							
<i>a) Unterhalt der Bahnanlagen.</i>							
1. Unterbau (Bahnkörper und Kunstbauten)		441,312	65				
2. Oberbau (mit Ausnahme der Materialien)		429,506	74				
Übertrag		870,819	39	1,440,140	02	727,123	83

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Ausgaben.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .		870,819	39	1,440,140	02	727,123	83
3. Hochbau		204,892	76				
4. Mechanische Stationseinrichtungen (einschl. Foundation) .		43,882	75				
5. Telegraphenleitungen, Signale, Einfriedigungen, Barrieren etc.		104,206	—				
6. Räumung von Schnee und Eis		18,654	45	1,242,455	35		
b) Erneuerung des Oberbaues. (Erneuerungsfonds.)							
1. Schienen und deren Befestigungsmittel		195,835	27				
2. Bahn-, Weichen- und Brückenschwellen		285,877	50				
3. Weichen, Kreuzungen, centrale Weichenstellungen und Verriegelungen, Drehscheiben und Schiebebühnen		55,015	92	536,728	69		
C. Sonstige Ausgaben.							
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Insetate, Porti und Telegramme		11,952	12				
2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale		8,005	49				
3. Beleuchtung der Bahn		8,191	02				
4. Ergänzung und Unterhalt des Inventars		71,397	01				
5. Vergütungen für vorübergehende Benützung von Grundstücken und für Kulturschaden		334	61				
6. Verschiedenes		8,428	61	108,308	86	3,327,632	92
III. Expeditions- und Zugsdienst.							
A. Personal.							
1. Betriebs-Chef, Kursbureau und Centralwagenkontrolle .		140,237	78				
2. Bahnhof- und Stationsvorstände und das denselben unterstellte Personal:							
a) Bahnhof- und Stationsvorstände, deren Stellvertreter und Gehülfen, Einnehmer, Gepäckexpedienten, Wagenkontrollen, Telegraphisten, Portiers, Gepäckträger und Nachtwächter		1,191,777	06				
b) Bahnhofaufseher und Wagenwärter		468,887	17				
c) Billettdrucker und Billetsortiererinnen		21,123	50				
d) $\frac{2}{3}$ der Kosten der Wärtervorstände und Weichenwärter von Fr. 1,018,687. 80 Cts.		679,125	20				
e) Lagerhausverwaltungen, Güterexpedienten, Güterschaffner, Camionneure, Lagerhaus- und Güterarbeiter		1,453,146	73				
Übertrag .		3,954,297	44	.	.	4,054,756	75

Nordostbahn vom Jahr 1901.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.							
Übertrag .		3,954,297	44			4,054,756	75
3. Zugdienstpersonal (Oberzugführer, Zugführer, Kondukteure und Bremser)		1,431,725	93				
4. Bekleidungskosten		104,668	97	5,490,692	34		
B. Sonstige Ausgaben.							
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen einschl. Billette, Buchbinderkosten, Insetate, Porti und Telegramme		213,268	09				
2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale und Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen		407,976	30				
3. Ergänzung und Unterhalt des Stationsinventars (einschliesslich der Telegraphenapparate und Wagendecken) und der Requisiten für das Zugspersonal		56,050	23				
4. Konsummaterialien für mechanische Stationseinrichtungen, Telegraphenapparate etc.		15,414	71				
5. Camionnage und Plombage		9,855	21				
6. Verschiedenes		9,520	88	712,085	42	6,202,777	76
IV. Fahrdienst.							
A. Personal.							
1. Bureau des Betriebsmaschinenmeisters		63,740	45				
2. Depotehfs, Maschinenpersonal und Wagenvisiteure		1,738,323	60				
3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials (Lokomotivputzer, Remisenarbeiter, Wagenmeister, Wagenschmierer und Wagenreiniger etc.)		356,242	06				
4. Bekleidungskosten		6,796	65	2,165,102	76		
B. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen.							
a) Lokomotiven.							
1. Brennmaterial		3,554,893	—				
2. Schmiermaterial		94,937	35				
3. Beleuchtungsmaterial		15,845	94				
4. Reinigungsmaterial, Verpackung, Wasser und Streusand		145,146	72	3,810,823	01		
b) Wagen.							
1. Beheizungsmaterial		104,045	53				
2. Schmiermaterial		3,949	37				
Übertrag .		107,994	90	5,975,925	77	10,257,534	51

I. Betriebsrechnung der Schweizerischen

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .	107,994	90	5,975,925	77	10,257,534	51
3. Beleuchtungsmaterial	20,008	90				
4. Reinigungs- und Desinfektionsmaterial	9,783	58	137,787	38		
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials.						
<i>a) Unterhalt.</i>						
1. Lokomotiven und Tender	828,345	06				
2. Personenwagen	343,560	32				
3. Gepäck- und Güterwagen	523,520	96	1,695,426	34		
<i>b) Erneuerung. (Erneuerungsfonds.)</i>						
1. Lokomotiven und Tender	56,856	14				
2. Personenwagen	42,008	67				
3. Gepäck- und Güterwagen	33,739	88	132,604	69		
D. Sonstige Ausgaben.						
1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme	6,769	22				
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale, Remisen und Übernachtlokale	32,972	44				
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	13,157	39				
4. Verschiedenes	926	57	53,825	62	7,995,569	80
V. Verschiedene Ausgaben.						
A. Pacht- und Mietzinse (Passiv-Zinse).						
1. Für Bahnhöfe und Bahnstrecken	199,980	39				
2. Für sonstige Objekte (Gebäude, Landabschnitte etc.)	4,551	38				
3. Für Rollmaterial	1,137,920	50	1,342,452	27		
B. Verlust an Hilfsgeschäften			—	—		
C. Sonstige Ausgaben.						
1. Gerichts- und Prozesskosten	3,862	91				
2. Feuerversicherungen	58,522	60				
3. Unfallversicherungen und Entschädigungen	92,861	97				
4. Transportversicherungen und Entschädigungen	33,687	64				
5. Kosten des Transports infolge von Bahnunterbrechungen	—	—				
Übertrag .	188,935	12	1,342,452	27	18,253,104	31

Nordostbahn vom Jahr 1901.

Ausgaben.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag .		188,935	12	1,342,452	27	18,253,104	31
6. Steuern und Abgaben (einschl. Konzessionsgebühr) . .		299,828	96				
7. Beiträge an die Pensions- und Hilfskasse, Unterstützungen und Geschenke		390,628	—				
8. Verschiedenes		27,347	51	906,739	59	2,249,191	86
Total der Ausgaben .						20,502,296	17
Hievon ab:							
Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes auf der Böttzbergbahn, einschl. Linie Koblenz-Stein						2,425,985	93
Summe der Ausgaben des Betriebes für eigene Rechnung						18,076,310	24

II. Gewinn- und Verlustrechnung der

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Aktiv-Saldo vom Jahr 1900 . . . . .	.	.	4,882,476	27		
Hievon ab:						
a. 6% Jahresdividende pro 1900 auf Fr. 80,000,000. — Aktienkapital an die Aktionäre der Nordostbahn	4,800,000	—				
b. Zuwendung des restlichen Saldos an die Liquidationsrechnung der Nordostbahn, gemäss Abtretungsvertrag vom 1. Juni 1901	82,476	27	4,882,476	27		
2. Überschuss der Betriebseinnahmen.						
Betriebseinnahmen . . . . .	.	.	27,465,865	40		
Betriebsausgaben . . . . .	.	.	18,076,310	24	9,389,555	16
3. Anteil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien.						
a. Bützbergbahn (einschliesslich Linie Koblenz-Stein) . . . . .	.	.	716,106	50		
b. Aargauische Südbahn . . . . .	.	.	326,873	07		
c. Eisenbahnunternehmung Wohlen-Bremgarten, Defizit . . . . .	.	.	÷ 10,348	66	1,032,630	91
4. Ertrag verfügbarer Kapitalien . . . . .	.	.	.	.	207,997	89
5. Zins für die zum Bau verwendeten Kapitalien . . . . .	.	.	.	.	10,331	80
6. Ertrag von Nebengeschäften.						
Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee . . . . .	.	.	.	.	39,764	92
7. Zuschüsse aus den Spezialfonds.						
a. Erneuerungsfonds . . . . .	.	.	744,522	95		
b. Versicherungsfonds . . . . .	.	.	1,036,798	39		
c. Fonds zur Förderung spezieller Eisenbahninteressen . . . . .	.	.	39,945	55	1,821,266	89
8. Zuschüsse aus der „Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung“ . . . . .	.	.	.	.	1,431,472	—
9. Zuwendung aus dem Konto „Überschuss des Rückkaufspreises über die Aktiven der Nordostbahn“ zur Dotierung des Erneuerungsfonds, laut Eingangsbilanz auf 1. Januar 1901 . . . . .	.	.	.	.	3,422,000	42
Übertrag . . . . .	.	.	.	.	17,355,019	99

Schweizerischen Nordostbahn vom Jahr 1901.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Kontokorrentzinse und Provisionen etc. . . . .	.	.	22,273	95		
Hiezu: Zinsanspruch der Liquidationsrechnung der Nordostbahn aus dem Reinertrag pro 1900 . . . . .	.	.	107,379	07	129,653	02
2. Verzinsung der konsolidierten Anleihen der Nordostbahn.						
a. Hypothekaranleihen von 160 Millionen Franken:						
Fr. 62,512,500 zu 3 1/2 0/0	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:						
<u>Fr. 25,000,000 zu 4 0/0</u>	.	.	1,000,000	—		
c. Hypothekaranleihen auf die Ostsektion d. ehem. Nationalbahn						
<u>Fr. 3,000,000 zu 4 0/0</u>	.	.	120,000	—		
d. Subventionsdarleihen:						
Fr. 1,125,000 unverzinslich	—	—				
" 157,000 zu 2 0/0 vom 30. Sept. bis 31. Dez. 1901	785	—				
" 1,050,000 " 2 1/2 0/0	26,250	—				
" 350,000 { " 2 1/2 0/0 vom 1. Januar bis 15. Febr. 1901	1,093	75				
" 3 0/0 vom 15. Febr. bis 31. Dez. 1901	9,187	50				
" 5,600,000 " 3 0/0	168,000	—				
" 157,000 " 3 1/4 0/0	5,102	50				
" 1,843,000 " 3 1/2 0/0	64,505	—	274,923	75	7,345,548	75
<u>Fr. 10,282,000</u>						
3. Verluste auf dem Betrieb von Nebengeschäften.						
Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee, Rückschlag . . . . .	.	.	.	.	39,362	51
4. Verwendungen zu Amortisationen u. Abschreibungen.						
Minderwertung eigener Wertpapiere:						
Aktien- und Obligationenbeteiligung bei der Eisenbahnunternehmung Urikon-Bauma . . . . .	.	.	320,131	12		
ab: Netto-Höherwertung übriger Wertpapiere . . . . .	.	.	÷ 11,738	65	308,392	47
Übertrag . . . . .	.	.	.	.	7,822,956	75

II. Gewinn- und Verlustrechnung der

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag . . . . .	.	.	.	.	17,355,019	99
10. Betriebs-Subventionen.						
Für die Linie Etzwilen-Schaffhausen . . . . .	.	.	.	.	39,375	
11. Aus sonstigen Quellen.						
a. Beitrag der Centralbahn an das Betriebsdefizit der Westsektion der ehemaligen Nationalbahn . . . . .	.	.	32,000	—		
b. Anteil der Nordostbahn am Mehrertrag der Centralbahn über 5 % im Jahre 1900 für die Strecke Aarau-Wöschnau . . . . .	.	.	12,950	85		
c. Ertrag des Liegenschaftenkonto pro 1901 . . . . .	.	.	42,526	87		
d. Zuwendung frei gewordener Reserven aus den Vorjahren:						
1. Der Baurechnung belastete Zinsen und Bauleitungskosten der Bahnhöferweiterung Zürich	733,793	49				
2. Mehrwertung der zur Bahnhöferweiterung Zürich verwendeten Landabschnitte	715,334	54				
3. Reserve aus Mitbenutzung von Gemeinschaftsbahnhöfen etc.	162,242	40	1,611,370	43	1,698,848	15
Summe .	.	.	.	.	19,093,243	14

Schweizerischen Nordostbahn vom Jahr 1901.

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag	7,822,956	75
5. Einlagen in die Spezialfonds.						
Erneuerungsfonds.						
a. Dotierung laut Eingangsbilanz auf 1. Januar 1901	3,422,000	42		
b. Jahreseinlage pro 1901	2,000,000	—	5,422,000	42
6. Verwendungen zu verschiedenen Zwecken.						
a. Stipendien an Eisenbahn-Fachschüler	1,830	—		
b. Abfindung an ein im Rechnungsjahr ausgetretenes Direktionsmitglied und Nachtragsabfindung an zwei im Jahre 1894 ausgeschiedene Direktoren	60,000	—		
c. Kosten des Expertengutachtens betreffend die Frage des Weiterbetriebes der nicht gekündigten Linien	7,864	50		
d. Nachzahlungen aus Steuerprozessen mit den Gemeinden Zürich, Winterthur, Zug und Baar	118,063	15	187,757	65
7. Zuwendung an den Konto „Überschuss des Rückkaufspreises über die Aktiven der Nordostbahn“, laut Eingangsbilanz auf 1. Januar 1901:						
a. Saldo des „Versicherungsfonds“ auf 31. Dezember 1900	1,036,798	39		
b. Saldo des „Fonds zur Förderung spezieller Eisenbahninteressen“ auf 31. Dezember 1900	39,945	55		
c. Saldo der „Reserve für Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung“ auf 31. Dezember 1900	1,431,472	—	2,508,215	94
8. 3½% Zins pro 1901 auf dem Rückkaufskapital von Fr. 82,000,000.—	2,870,000	—
9. Verzinsung des zur Deckung des Hilfskassen-Defizites verwendeten Kapitals à 3¾%	54,241	80
10. Aktivsaldo-Vortrag auf das Jahr 1902	18,865,172	56
					228,070	58
Summe	19,093,243	14

III. Eingangsbilanz auf 1. Januar 1901, Aufgestellt von der Generaldirektion

Aktiven.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Baukonto, laut Bilanz der Nordostbahn vom 31. Dezember 1900.							
<i>a) Bahnanlage und feste Einrichtungen:</i>							
1. Bisheriges Netz . . . . .		.	.	.	.	158,401,572	11
2. Neue Linien . . . . .		.	.	.	.	43,450,935	97
<i>b) Rollmaterial:</i>						201,852,508	08
1. Bisheriges Netz . . . . .		.	.	33,905,340	48		
2. Neue Linien . . . . .		.	.	2,673,986	08	36,579,326	56
<i>c) Mobiliar und Gerätschaften:</i>							
1. Bisheriges Netz . . . . .		.	.	2,588,120	58		
2. Neue Linien . . . . .		.	.	205,272	70	2,793,393	28
<i>d) Unvollendete Bauobjekte:</i>							
Nettoaussagen per 31. Dezember 1900 . . . . .		.	.	.	.	4,566,577	45
						245,791,805	37
II. Beteiligung an andern Bahnunternehmungen, Bilanz der N. O. B. vom 31. Dezember 1900.							
<i>a) Bötzberrgbahn und Linie Koblenz-Stein.</i>							
1. Bötzberrgbahn	12,350,000	—					
2. Koblenz-Stein	2,285,000	—		14,635,000	—		
<i>b) Aargauische Südbahn</i>		.	.	6,055,000	—		
<i>c) Wohlen-Bremgarten-Bahn</i>		.	.	500,000	—	21,190,000	—
III. Verwendungen auf Nebengeschäfte:							
<i>a) Dampfboote auf dem Bodensee (einschliesslich Werfte Romanshorn)</i>		.	.	1,719,363	60		
<i>b) Dampfboote auf dem Zürichsee (einschliesslich Werfte Wollishofen)</i>		.	.	586,075	56		
<i>c) Imprägnieranstalt</i>		.	.	9,401	70	2,314,840	86
IV. Verfügbare Mittel, Bilanz der N. O. B. vom 31. Dezember 1900.							
<i>a) Kasse, Wechsel und Bankguthaben</i>		.	.	5,280,131	18		
<i>b) Wertschriften</i>		.	.	1,537,057	35		
<i>c) Entbehrliche Liegenschaften</i>		.	.	2,042,543	70		
<i>d) Materialvorräte:</i>							
1. Materialverwaltung	2,335,869	90					
2. Oberbaumaterialverwaltung	1,557,553	24					
3. Hauptwerkstätte	378,156	48		4,271,579	62		
<i>e) Verschiedene Debitoren</i>		.	.	16,388	70	13,147,700	55
Übertrag . . . . .		.	.	.	.	282,444,346	78

betreffend die Schweizerische Nordostbahn.
der Schweiz. Bundesbahnen.

Passiven.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Konsolidierte Anleihen:						
a) Schweiz. $3\frac{1}{2}\%$ Bundesbahnanleihen vom Jahre 1899					80,000 000	—
b) Anleihen der Nordostbahn:						
1. Anleihen von 160 Millionen Franken I. Hypothek auf die Nordostbahn (ausschliesslich Nationalbahn, Linie Effretikon-Hinwil und Sulgen-Gossau):						
vom 1. Oktober 1887 à 4%	87,000,000	—				
vom 1. März 1889 à 4%	5,000,000	—				
vom 1. Januar 1892 à $4\frac{1}{2}\%$	1,837,500	—				
vom 31. August 1894 à $3\frac{1}{2}\%$	10,000,000	—				
vom 15. Juni 1895 à $3\frac{1}{2}\%$	7,000,000	—				
vom 28. Februar 1897 à $3\frac{1}{2}\%$	35,000,000	—				
vom 20. September 1897 à $3\frac{1}{2}\%$	10,512,500	—	156,350,000	—		
2. Anleihen ohne Hypothek auf das Nordostbahnnetz:						
vom 1. Juni 1898 à 4%	15,000,000	—				
vom 19. Mai 1899 à 4%	10,000,000	—	25,000,000	—		
3. Hypothekaranleihen I. Ranges auf die Ostsektion der ehemaligen Schweizerischen Nationalbahn:						
vom 30. April 1880/6. November 1883 à 4%			3,000,000	—		
4. Subventionsdarleihen:						
a) für die rechtsufrige Zürichseebahn, verzinslich zu $2\frac{1}{2}\%$ bis 3% :						
Betrag der Einzahlungen laut vorjähriger Bilanz	5,000,000	—				
b) für die Linie Dielsdorf-Niederweningen vom 30. September 1889, unverzinslich in den ersten 12 Jahren	157,000	—				
c) für die Linie Thalwil-Zug, verzinslich zu $3\frac{1}{4}\%$ und bezw. $3\frac{1}{2}\%$:						
Betrag der Einzahlungen laut vorjähriger Bilanz	2,000,000	—				
d) für die Linie Etwilen-Schaffhausen, unverzinslich während 10 Jahren:						
Betrag der Einzahlungen laut vorjähriger Bilanz	1,125,000	—				
e) für die Linie Eglisau-Schaffhausen, verzinslich zu 3% :						
Betrag der Einzahlungen laut vorjähriger Bilanz	2,000,000	—	10,282,000	—	194,632,000	—
Übertrag					274,632,000	—

Aufgestellt von der Generaldirektion

betreffend die Schweizerische Nordostbahn.
der Schweiz. Bundesbahnen.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Passiven.							
Übertrag						274,632,000	—
II. Schwebende Schulden:							
a)	Gekündete, aber noch nicht eingelöste Obligationen	.	.	5,500	—		
b)	Ausstehende Coupons und Ratazinse.	.	.	2,125,365	81		
c)	Guthaben der Unterstützungs- und Kautionskassen:						
1.	Pensions- und Hülfskasse der Angestellten	30,286	44				
2.	Krankenkasse der Güter- und Werkstättearbeiter	1,846	79				
3.	Krankenkasse der Regiearbeiter des Bahnoberingenieurs	1,208	35				
4.	Kautionskasse der Güterarbeiter	473	99	33,815	57		
d)	Barkautionen von Bauunternehmern und Lieferanten	.	.	67,775	—		
e)	Verschiedene Kreditoren	.	.	2,450,270	—		
				4,682,726	38		
f)	Pensions- und Hülfskasse der Angestellten (Defizit)	.	.	1,446,448	13		
g)	Nordostbahn. Barzahlung durch die eidgen. Staatskassa laut Vertrag vom 1. Juni 1901	.	.	2,000,000	—		
h)	Nordostbahn. Nettoertrag pro 1900	.	.	4,882,476	27	13,011,650	78
III. Erneuerungsfonds		.	.			14,600,000	—
Summe		.	.	.	.	302,243,650	78

IV. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken

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	1,009	05	30,609	18	.	.	.	.	29,600	13
B. Verzinsung des Baukapitals	—	—	10,331	80	.	.	.	.	10,331	80
C. Expropriation.										
1. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	—	—	68	—	.	.	68	—		
2. Entschädigungen	48,693	94	5,521	30	.	.	÷ 43,172	64		
3. Schätzungs- und Gerichtskosten	24	—	1,787	15	.	.	1,763	15		
4. Vermarkung	—	—	3,147	35	.	.	3,147	35		
5. Verschiedenes	—	—	71	95	.	.	71	95	÷ 38,122	19
D. Bahnbau.										
1. Unterbau.										
a. Erdarbeiten und Mauern, Anpflanzung der Böschungen, Entwässerungen etc.	184	25	8,164	17	7,979	92				
b. Tunnels	5,821	20	—	—	÷ 5,821	20				
c. Brücken und Durchlässe	5,977	26	64,416	52	58,439	26				
d. Beschotterung	—	—	7,861	—	7,861	—				
e. Chaussierung von Strassen und Vorplätzen	—	—	6,939	60	6,939	60				
f. Fluss- und Uferbauten	—	—	—	—	—	—				
g. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	75,398	58		
2. Oberbau.										
a. Schienenunterlagen (Schwellen)	1,381	06	7,334	31	5,953	25				
b. Schienen und deren Befestigungsmittel	1,715	46	7,469	67	5,754	21				
c. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen, einschl. Fundierung	398	03	34,791	31	34,393	28				
d. Legen des Oberbaues	—	—	3,955	30	3,955	30				
e. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	50,056	04		
3. Hochbau u. mechanische Stations- einrichtungen.										
a. Verwaltungsgebäude	—	—	—	—	—	—				
b. Gebäude für den Dienst der Reisenden und Güter, einschl. Einsteighallen, Trottoirs und Rampen	9,528	27	549,447	66	539,919	39				
c. Werkstätten und feste Einrichtungen der- selben, Remisen und Magazine	—	—	5,597	89	5,597	89				
d. Wasserstationen u. Brunnen, einschl. Wasser- Beschaffung	276	20	5,230	77	4,954	57				
e. Hebevorrichtungen und Brückenwagen	3,680	—	7,719	64	4,039	64				
f. Wärterhäuser	—	—	426	90	426	90				
g. Beleuchtungseinrichtungen u. Gasleitungen	730	45	17,507	04	16,776	59				
h. Verschiedenes	—	—	924	15	924	15	572,639	13		
Übertrag	79,419	17	779,322	66	.	.	698,093	75	1,809	74

und auf Nebengeschäfte der Schweizerischen Nordostbahn 1901.

	Erlöse und Rück- erstattungen		Verwendungen zu Banzwecken		Zusammenzüge				TOTAL	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag	79,419	17	779,322	66	.	.	698,093	75	1,809	74
4. Telegraph, Signale und Verschie- denes.										
a. Telegraphenleitungen	99	--	760	61	661	61				
b. Signaleinrichtungen und zugehörige Lei- tungen	505	15	51,178	59	50,673	44				
c. Orientierungs- und Ordnungszeichen	—	—	15	60	15	60				
d. Einfriedigung und Barrieren	142	97	6,266	72	6,123	75				
e. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—				
							57,474	40	755,568	15
	80,166	29	837,544	18	.	.	.	.	757,377	89
II. Rollmaterial.										
1. Lokomotiven und Tender	22,982	54	331,033	26	.	.	308,050	72		
2. Personenwagen	45,788	35	378,114	17	.	.	332,325	82		
3. Gepäck- und Güterwagen	25,023	85	436	33	.	.	24,587	52		
	93,794	74	709,583	76	.	.	.	.	615,789	02
III. Mobiliar und Gerätschaften.										
1. Für die allgemeine Verwaltung	—	—	—	—	.	.	—	—		
2. Für den Bahnaufsichts- und Unter- haltungsdienst	—	—	—	—	.	.	—	—		
3. Für den Stationsdienst	—	—	6,362	21	.	.	6,362	21		
4. Für den Transportdienst	—	—	—	—	.	.	—	—		
5. Für die Werkstätten	—	—	1,572	86	.	.	1,572	86		
6. Telegraphenapparate	—	—	917	43	.	.	917	43		
	—	—	8,852	50	.	.	.	.	8,852	50
	173,961	03	1,555,980	44	.	.	.	.	1,382,019	41
IV. Nebengeschäfte.										
A. Dampf- und Schleppboote auf dem Bodensee, einschl. Werfte Romanshorn	—	—	—	—	.	.	—	—		
B. Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee, einschl. Werfte Wollishofen	—	—	—	—	.	.	—	—		
C. Imprägnieranstalt	—	—	—	—	.	.	—	—		
	—	—	—	—	—	—
	173,961	03	1,555,980	44	.	.	.	.
Total der Netto-Ausgaben . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	1,382,019	41

V. Rechnung über den Kapitalverkehr der

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Kapitaleinzahlungen.						
Schweiz. 3½% Bundesbahnanleihen vom Jahr 1899, im Austausch gegen das Gesellschaftskapital der Nordostbahn, gemäss Rückkaufsvertrag vom 1. Juni 1901	.	.	80,000,000	—		
II. Zuwendungen aus dem Baukonto.						
Zu Gunsten des Konto „Unvollendete Bauobjekte“:						
Übertragung der Verwendungen für die per Ende 1900 unvollendet gebliebenen und nunmehr pro 1901 zur definitiven Verbuchung gelangten Bauten auf die Bau-rechnung	.	.	235,182	29		
III. Erlöse und Rückerstattungen.						
Zu Gunsten des Konto „Verwendungen zu Bauzwecken“:						
1. Bahnanlage und feste Einrichtungen	80,166	29				
2. Rollmaterial	93,794	74	173,961	03		
IV. Zuwendungen aus den Spezialfonds						
an den Konto „Überschuss des Rückkaufspreises über die Aktiven der Nordostbahn“, laut Eingangsbilanz auf 1. Januar 1901:						
1. Versicherungsfonds	1,036,798	39				
2. Fonds zur Förderung spezieller Eisenbahninteressen	39,945	55				
3. Reserve für ausserordentliche Anforderungen an die Jahresrechnung	1,431,472	—	2,508,215	94		
V. Zuwendung aus dem Konto „Überschuss des Rückkaufspreises über die Aktiven der Nordostbahn“						
an den Konto „Zu amortisierende Verwendungen der Nordostbahn“, laut Eingangsbilanz auf 1. Januar 1901	.	.	15,439,071	39	98,356,430	65
VI. Passivsaldo-Vortrag auf das Jahr 1902	.	.	.	.	15,985,100	15
nämlich:						
1. Aktiven laut Bilanz:						
a) Kassa, Wechsel und Bankguthaben	1,745,256	17				
b) Wertschriften	1,650,020	48				
c) Entbehrliche Liegenschaften	2,041,690	50				
d) Material-Vorräte	3,792,159	11				
e) Diverse Debitoren	1,172,919	86	10,402,046	12		
2. Passiven laut Bilanz:						
a) Schwebende Schulden	10,303,598	64				
b) Erneuerungsfonds	15,855,477	05				
c) Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung	228,070	58	26,387,146	27		
Summe wie oben	.	.	15,985,100	15		
Summe	.	.	.	.	114,341,530	80

Schweizerischen Nordostbahn vom Jahr 1901.

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.							
I. Passivsaldo-Vortrag vom Jahr 1900		.	.	.	.	10,103,717	62
II. Kapitalrückzahlungen.							
Gesellschaftskapital der Nordostbahn, in Austausch gegen Schweiz. 3½% Bundesbahnanleihen vom Jahr 1899, gemäss Rückkaufsvertrag vom 1. Juni 1901		.	.	80,000,000	—		
III. Verwendungen zu Bauzwecken.							
Brutto-Ausgaben pro 1901:							
1. Bahnanlage und feste Einrichtungen		837,544	18				
2. Rollmaterial		709,583	76				
3. Mobiliar und Gerätschaften		8,852	50	1,555,980	44		
IV. Unvollendete Bauobjekte.							
Verwendungen pro 1901 für zu Ende des Rechnungsjahres unvollendet gebliebene Bauobjekte		.	.	374,312	80		
V. Verwendungen zu Lasten des Konto „Überschuss des Rückkaufspreises über die Aktiven der Nordostbahn“, laut Eingangsbilanz auf 1. Januar 1901:							
1. Bezahltes Aufgeld an die Nordostbahn, laut Rückkaufsvertrag vom 1. Juni 1901		2,000,000	—				
2. Zuwendung an den Konto „Pensions- und Hilfskasse der Angestellten, Defizit“		1,446,448	13				
3. Dotierung des Erneuerungsfonds, laut Eingangsbilanz auf 1. Januar 1901 Fr. 14,600,000. — ab: Bestand des Erneuerungsfonds N. O. B. per 31. Dezember 1900 „ 11,177,999. 58		3,422,000	42				
4. Tilgung der „zu amortisierenden Verwendungen der Nordostbahn“ (vide Ziffer V Einnahmenseite)		15,439,071	39	22,307,519	94	104,237,813	18
Summe		.	.	.	.	114,341,530	80

VI. Bilanz der Schweizerischen (Ehemalige

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Aktiven.							
I. Baukonto.							
<i>a. Bahnanlage und feste Einrichtungen.</i>							
Betrag der Bauausgaben, lt. Eingangsbilanz auf 1. Jan. 1901	201,852,508	08					
Betrag der Bauausgaben im Jahr 1901, lt. Rechnung . .	757,377	89	202,609,885	97			
<i>b. Rollmaterial.</i>							
Betrag der Bauausgaben, lt. Eingangsbilanz auf 1. Jan. 1901	36,579,326	56					
Betrag der Bauausgaben im Jahr 1901, lt. Rechnung . .	615,789	02	37,195,115	58			
<i>c. Mobiliar und Gerätschaften.</i>							
Betrag der Bauausgaben, lt. Eingangsbilanz auf 1. Jan. 1901	2,793,393	28					
Betrag der Bauausgaben im Jahr 1901, lt. Rechnung . .	8,852	50	2,802,245	78	242,607,247	33	
<i>d. Unvollendete Bauobjekte.</i>							
Betrag der Bauausgaben, lt. Eingangsbilanz auf 1. Jan. 1901	4,566,577	45					
Betrag der Bauausgaben im Jahr 1901	374,312	80	4,940,890	25			
ab: Übertragungen auf den Baukonto . . . . .	.	.	235,182	29	4,705,707	96	
					247,312,955	29	
II. Beteiligung bei andern Bahnunternehmungen.							
<i>a. Bötzbeargbahn und Linie Koblenz-Stein.</i>							
1. Bötzbeargbahn, lt. Eingangsbilanz auf 1. Januar 1901	12,350,000	—					
2. Linie Koblenz-Stein, " " " "	2,285,000	—	14,635,000	—			
<i>b. Aargauische Südbahn, " " " "</i>		.	.	6,055,000	—		
<i>c. Linie Wohlen-Bremgarten, " " " "</i>		.	.	500,000	—	21,190,000	—
III. Verwendungen auf Nebengeschäfte.							
<i>a. Dampfboote auf dem Bodensee (einschl. Werfte Romanshorn), lt. Eingangsbilanz auf 1. Januar 1901</i>		.	.	1,719,363	60		
<i>b. Dampfboote auf d. Zürichsee (einschl. Werfte Wollishofen), lt. Eingangsbilanz auf 1. Januar 1901</i>		.	.	586,075	56		
<i>c. Imprägnieranstalt, lt. Eingangsbilanz auf 1. Januar 1901</i>		.	.	9,401	70	2,314,840	86
Übertrag .	.	.	.	.	.	270,817,796	15

Bundesbahnen auf 31. Dezember 1901. (Nordostbahn)

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Passiven.							
I. Konsolidierte Anleihen.							
a. Schweiz. 3½ % Bundesbahnanleihen vom Jahr 1899		.	.	.	.	80,000,000	—
b. Anleihen der Nordostbahn:							
1. Anleihen von 160 Millionen Franken I. Hypothek auf die Nordostbahn (ausschliesslich Nationalbahn, Linie Effretikon-Hinwil und Sulgen-Gossau):							
vom 1. Oktober 1887 à 4 %	.	87,000,000	—				
vom 1. März 1889 à 4 %	.	5,000,000	—				
vom 1. Januar 1892 à 4½ %	.	1,837,500	—				
vom 31. August 1894 à 3½ %	.	10,000,000	—				
vom 15. Juni 1895 à 3½ %	.	7,000,000	—				
vom 28. Februar 1897 à 3½ %	.	35,000,000	—				
vom 20. Sept. 1897 à 3½ %	.	10,512,500	—	156,350,000	—		
2. Anleihen ohne Hypothek auf das Nordostbahnnetz.							
vom 1. Juni 1898 à 4 %	.	15,000,000	—				
vom 19. Mai 1899 à 4 %	.	10,000,000	—	25,000,000	—		
3. Hypothekaranleihen I. Ranges auf die Ostsektion der ehemal. Schweizerischen Nationalbahn.							
vom 30. April 1880/6. November 1883 à 4 %	.	.	.	3,000,000	—		
4. Subventionsdarleihen:							
a. für die rechtsufrige Zürichseebahn, verzinslich zu 2½ % bis 3 %	.	5,000,000	—				
b. für die Linie Dielsdorf - Niederweningen vom 30. September 1889, verzinslich zu 2 % ab 30. Sept. 1901	.	157,000	—				
c. für die Linie Thalwil-Zug, verzinslich zu 3¼ % und bezw. 3½ %	.	2,000,000	—				
d. für die Linie Etzwilen-Schaffhausen, unverzinslich während 10 Jahren	.	1,125,000	—				
e. für die Linie Eglisau-Schaffhausen, verzinslich zu 3 %	.	2,000,000	—	10,282,000	—	194,632,000	—
Übertrag		.	.	.	.	274,632,000	—

VI. Bilanz der Schweizerischen (Ehemalige

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Aktiven.							
	Übertrag	.	.	.	.	270,817,796	15
IV. Verfügbare Mittel.							
a.	Kassa, Wechsel und Bankguthaben	.	.	1,745,256	17		
b.	Wertschriften	.	.	1,650,020	48		
c.	Entbehrliche Liegenschaften	.	.	2,041,690	50		
d.	Material-Vorräte:						
1.	Materialverwaltung	2,272,967	96				
2.	Oberbaumaterialverwaltung	1,147,634	01				
3.	Hauptwerkstätte	371,557	14	3,792,159	11		
e.	Verschiedene Debitoren, lt. umstehendem Ausweis	.	.	1,172,919	86	10,402,046	12
V. Überschuss des Rückkaufspreises über die Aktiven der Nordostbahn, lt. Eingangsbilanz auf 1. Januar 1901		.	.	.	.	19,799,304	—
Summe		.	.	.	.	301,019,146	27

Bundesbahnen auf 31. Dezember 1901. (Nordostbahn)

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Passiven.							
	Übertrag .	.	.	.	.	274,632,000	—
II. Schwebende Schulden.							
<i>a. Gekündete, aber noch nicht eingelöste Obligationen:</i>							
	1. des 4 ⁰ / ₀ Anleihens von 15 Mill. Fr. vom 1. Dez. 1885	500	—				
	2. des 4 ⁰ / ₀ Anleihens von 20 Mill. Fr. vom 1. Okt. 1886	5,000	—	5,500	—		
	<i>b. Ausstehende Coupons und Ratazinse</i>	.	.	2,264,054	21		
<i>c. Guthaben der Unterstützungs- und Kautionskassen:</i>							
	1. Pensions- und Hilfskasse der Angestellten	500,811	31				
	2. Krankenkasse der Regiearbeiter des Bahnoberingenieurs	2,981	12				
	3. Kautionskasse der Güterarbeiter	4,073	39	507,865	82		
	<i>d. Barkautionen von Bauunternehmern und Lieferanten</i>	.	.	980	—		
	<i>e. Verschiedene Kreditoren, lt. umstehendem Ausweis</i>	.	.	2,653,750	48		
	<i>f. Pensions- und Hilfskasse, Defizit</i>	.	.	1,448	13		
	<i>g. Nordostbahn. Barzahlung durch die eidg. Staatskassa, laut Vertrag vom 1. Juni 1901</i>			2,000,000	—		
	<i>h. Generaldirektion, 3¹/₂ 0/0 Zins pro 1901 auf dem Rückkaufskapital von Fr. 82,000,000. —</i>	.	.	2,870,000	—	10,303,598	64
III. Erneuerungsfonds . . . . .		.	.	.	.	15,855,477	05
IV. Aktiv-Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung .		.	.	.	.	228,070	58
Summe .		.	.	.	.	301,019,146	27

Ausweis über die „Diversen Hauptbuch-Debitoren und -Kreditoren“ per 31. Dezember 1901.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Diverse Debitoren.				
1. Vorschüsse an diverse Rechnungsstellen	13,100	—		
2. Krankenkasse der Güter- und Werkstättearbeiter (Konto-Korrent-Guthaben der Bahnverwaltung)	7,337	78		
3. Barkautionen von Beamten und Angestellten (Konto-Korrent-Guthaben der Bahnverwaltung)	7,820	55		
4. Güter- und Lagerhausexpeditionen, schweizerische und ausländische Eisenbahngesellschaften und diverse Transportanten	1,144,661	53		
Summe .	.	.	1,172,919	86
II. Diverse Kreditoren.				
1. Saldo der Baurechnung der Bötzbeargbahn, abzüglich unvollendete Bauobjekte	29,198	90		
2. Saldo der Baurechnung Koblenz-Stein	2,822	59		
3. Konto-Korrent-Saldo der Bürgschaftsgenossenschaft	47,285	42		
4. Barkautionen für Frachtenkredite	1,100	—		
5. Couponszahlstellen (Konto-Korrent-Schuld der Bahnverwaltung)	3,631	20		
6. Konto pro Diversi	352,970	49		
7. Generaldirektion, Liquidation des Geschäftsjahrs 1901	2,216,741	88		
Summe .	.	.	2,653,750	48

Beilagen

zu den

Jahres-Rechnungen

von 1901.

1. **Rechnungen über den Erneuerungsfonds.**
 2. **Rechnungen über die Nebengeschäfte.**
 - A. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.
 - B. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.
 3. **Ausweis der Bauausgaben, nach Objekten geordnet.**

(Beilage zur Rechnung IV.)
 4. **Rechnung über die Pensions- und Hilfskasse der Angestellten.**
 5. **Rechnung über die Krankenkasse der Güter- und Werkstätte-
arbeiter.**
 6. **Rechnung über die Krankenkasse der Regiearbeiter des Bahn-
oberingenieurs.**
-

Rechnung über den Erneuerungsfonds

vom Jahr

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
I. Saldo-Vortrag vom Jahr 1900	11,177,999	58				
II. Dotierung laut Eingangsbilanz auf 1. Januar 1901	3,422,000	42	14,600,000	—		
III. Jahreseinlage aus dem Betriebsertrag pro 1901 . . . . .	.	.	2,000,000	—	16,600,000	—
Summe . . . . .	.	.	.	.	16,600,000	—
Ausgaben.						
I. Erneuerung des Oberbaues.						
1. Schienen und deren Befestigungsmittel	221,357	82				
2. Bahn-, Weichen- und Brückenschwellen	323,184	91				
3. Weichen, Kreuzungen, centrale Weichenstellungen und Verriegelungen, Drehscheiben und Schiebebühnen	62,185	96	606,728	69		
Hievon ab:						
Vorschläge auf ausgewechselten Oberbaumaterialien . . . . .	.	.	70,000	—	536,728	69
II. Erneuerung des Rollmaterials.						
a. Lokomotiven.						
1. Ersatz von Kesseln, Feuerbüchsen, Siederöhren, Dampf-cylindern, Achsen, Rädern und Bandagen	39,800	10				
2. Abschreibung der ausrangierten ehemaligen National-bahn-Lokomotive A ³ Nr. 161, abzüglich Altmaterialwert	17,056	04	56,856	14		
b. Personenwagen.						
1. Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen	5,945	47				
2. Abschreibung der verkauften, bzw. ausrangierten 4 Per-sonenwagen A ^{B4} Nr. 415, B ⁴ Nr. 751 und C ⁴ Nr. 1818 und 1825, abzüglich Verkaufserlös und Altmaterialwert	36,063	20	42,008	67		
c) Gepäck- und Güterwagen.						
1. Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen	11,446	98				
2. Abschreibung der ausrangierten 5 Güterwagen K ^C Nr. 3136, 3155, K ¹ 4027, 4389 und 4420, abzüglich Altmaterialwert	22,292	90	33,739	88	132,604	69
Übertrag . . . . .	.	.	.	.	669,333	38

1901.

Beilage 1.

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

Rechnungen über die Nebengeschäfte der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahr 1901.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.				
Einnahmen.				
1. Ertrag des Personentransportes	168,728	39		
2. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes.				
a. Vom Gepäck Fr. 8,741.03				
b. Von Tieren " 4,248.05				
c. Von Gütern " 386,722.35	399,711	43	568,439	82
3. Verschiedene Einnahmen . . . . .	.	.	26	46
Summe der Einnahmen . . . . .	.	.	568,466	28
Ausgaben.				
1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und des technischen Personals	10,000	—		
2. Besoldungen und Entschädigungen des Verwaltungspersonals	16,295	25		
3. Besoldungen, Löhne und Ersparnisprämien des Schiffspersonals	155,734	88		
4. Bekleidung des Schiffspersonals	2,931	08		
5. Mietzinse, Bureaubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten, Beleuchtung und Heizung der Bureaux	3,332	74		
6. Löhne für das Ein- und Ausladen der Güter	5,781	30		
7. Quote für das Ein- und Ausladen der trajektierten Wagen	56,364	80		
8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	150,253	66		
9. Unterhalt der Schiffe und Ausrüstungsgegenstände	70,978	34		
10. Assekuranzprämien	13,299	60		
11. Verschiedenes	24,298	63		
Summe der Ausgaben . . . . .	.	.	509,330	28
Rechnungs-Abschluss.				
Die Einnahmen betragen	568,466	28		
Die Ausgaben betragen	509,330	28		
Überschuss der Betriebseinnahmen pro 1901 . . . . .	.	.	59,136	—
Hievon ab nach Verordnung des Bundesrates vom 25. November 1884:				
Die Verwendungen aus dem Erneuerungsfonds, vide Ziffer III der Spezialrechnung über denselben . . . . .	.	.	19,371	08*
Netto-Ertrag pro 1901 . . . . .	.	.	39,764	92
* Dieser Betrag wird in der Gewinn- und Verlustrechnung sub Ziffer 7 „Zuschüsse aus den Spezialfonds“ wieder vereinnahmt.				

Rechnungen über die Nebengeschäfte der Schweizerischen Nordostbahn vom Jahr 1901.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
B. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.				
<i>Einnahmen.</i>				
1. Ertrag des Personentransportes	100,261	60		
2. Ertrag des Gepäck- und Tiertransportes.				
a. Vom Gepäck Fr. 2,876.75				
b. Von Tieren " 786.15	3,662	90	103,924	50
3. Verschiedene Einnahmen . . . . .	.	.	200	—
4. Betriebs-Subventionen . . . . .	.	.	18,000	—
Summe der Einnahmen .	.	.	122,124	50
<i>Ausgaben.</i>				
1. Auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung und des technischen Personals	5,000	—		
2. Besoldungen und Entschädigungen des Verwaltungspersonals	2,849	—		
3. Besoldungen, Löhne und Ersparnisprämien des Schiffspersonals	72,004	76		
4. Bekleidung des Schiffspersonals	1,070	50		
5. Bureaubedürfnisse und Unterhalt des Inventars	2,131	94		
6. Mietzinse, Beleuchtung und Heizung der Bureaux	3,447	46		
7. Brennmaterial für die Schiffe	41,704	16		
8. Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	2,955	87		
9. Unterhalt der Schiffe und Ausrüstungsgegenstände	20,745	06		
10. Assekuranzprämien, Steuern und Konzessionsgebühren	4,179	01		
11. Ersatzleistungen	—	—		
12. Verschiedenes	2,891	74		
Summe der Ausgaben .	.	.	158,979	50
<i>Rechnungs-Abschluss.</i>				
Die Einnahmen betragen	122,124	50		
Die Ausgaben betragen	158,979	50		
Überschuss der Betriebsausgaben pro 1901 .	.	.	36,855	—
Hiezu nach Verordnung des Bundesrates vom 25. November 1884:				
Die Verwendungen aus dem Erneuerungsfonds, vide Ziffer III der Spezialrechnung über denselben . . . . .	.	.	2,507	51*
Rückschlag pro 1901 .	.	.	39,362	51
* Dieser Betrag wird in der Gewinn- und Verlustrechnung sub. Ziffer 7 „Zuschüsse aus den Spezialfonds“ wieder vereinnahmt.				

Ausweis über die Verwen- geordnet nach den

		Erlöse und Rück- erstattungen.		Bau- verwendungen.	
		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.					
1. Arbon:	Erstellung einer Centesimal-Brückenwage von 30 T. Tragkraft	—	—	3,904	69
2. Romanshorn:	Erstellung eines Rangier-Verbotssignals bei Weiche No. 84	—	—	594	62
	Einrichtung der Wasserspülung in den Aborten des Lagerhaus- schuppens	—	—	370	40
3. Kreuzlingen:	Erweiterung des Güterschuppens, sowie Verlängern eines Stumpen- geleises	—	—	15,582	05
4. Sulgen:	Errichtung eines Wandbrunnens mit Ventilhahn an der östlichen Giebelseite des Stationsgebäudes	—	—	538	85
5. Müllheim:	Erstellung eines freistehenden Verladeprofils	—	—	136	—
6. Frauenfeld:	Einrichtung der Gasbeleuchtung in den beiden Dienstwohnungen des Aufnahmegebäudes	—	—	129	70
7. Islikon:	Erweiterung des Planums anlässlich Erstellung eines Verbindungs- geleises mit Schwarzwald & Kälin	—	—	2,467	20
8. Schaffhausen:	Bahnhofserweiterung, Nachtrag für Expropriation	—	—	599	35
9. Wallisellen:	Anbringen von Kontrollapparaten für die Einfahrtssignale im Stell- werk	—	—	116	09
10. Zürich:	Erstellung eines Anbaues an das Bahnhofgebäude, bestehend in:				
	a. Bahnpostgebäude	—	—	287,880	08
	b. Wartsaal und Restaurant III. Klasse mit neuem Kopfperron	—	—	303,608	46
	Rückerstattungen	10,042	27	—	—
	(vide auch Pos. 47)				
	Erstellung eines Vordaches an der neuen Lokomotiv-Remise	—	—	5,428	04
	Erweiterung der Diensttelephon-Anlage im neuen Güterbahnhof	—	—	682	96
	Rückerstattungen	99	—	—	—
	Bahnhofserweiterung, Nachtrag für Expropriation	—	—	2,313	—
11. Dietikon:	Erweiterung der Geleiseabstände	—	—	1,676	57
	Rückerstattungen	60	85	—	—
12. Wettingen:	Einrichtung der Wasserleitung in die Küche des Stationsgebäudes	—	—	286	13
13. Baden:	Pflasterung des hinter den Passagier-Abtritten gelegenen Wasch- platzes, sowie Erstellen einer Abwasserdohle	—	—	205	60
14. Wildegg:	Erweiterung der Geleiseanlage infolge Anschluss an das Verbin- dungsgeleise mit der Kalkfabrik Holderbank	—	—	16,826	02
	Rückerstattungen	460	35	—	—
15. Wollishofen:	Erstellung einer zweiten Abraumgrube	—	—	193	55
16. Bendlikon:	Erstellung einer Passerelle bei Km. 8.666, abzüglich Beitrag der Gemeinde Kilchberg	—	—	5,579	—
17. Pfäffikon (Schwyz):	Aufstellen von zwei weiteren Kandelabern zwischen den Geleisen II und III	—	—	84	50
18. Richterswil:	Einrichtung der Gasbeleuchtung auf der Station, sowie in den beiden Dienstwohnungen	—	—	4,708	38
	Rückerstattungen	479	15	—	—
19. Siebnen:	Anschluss der Station an die Ortswasserversorgung	—	—	294	80
20. Bülach:	Erstellung einer Rampe beim versetzten ehemaligen Stationsge- bäude, sowie Einrichten der elektrischen Beleuchtung in demselben	—	—	2,145	02
21. Töss:	Erstellung einer Entwässerungsanlage	—	—	1,597	80
Übertrag		11,141	62	657,948	86

dungen zu Bauzwecken,
Bauobjekten, pro 1901.

Beilage 3.

		Erlöse und Rück- erstattungen.		Bau- verwendungen.	
		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag	11,141	62	657,948	86
22. Rüti (Glarus):	Anschluss der Station an die Ortswasserversorgung	—	—	537	56
23. Hinwil:	Erweiterung der Station infolge Einführung der Linie Uerikon- Bauma	—	—	32,662	30
	Rückerstattungen	120	30	—	—
	(vide auch Pos. 49.)				
24. Illnau:	Erstellung einer Signalscheibe gegen Fehraltorf	—	—	757	82
25. Mellingen:	Anschluss der Station an die Ortswasserversorgung	—	—	572	60
	Rückerstattungen	32	15	—	—
26. Seebach:	Aufstellen des ab Station Rothkreuz dislozierten Drehkrahns	—	—	3,814	95
27. Bonstetten:	Erstellung einer Abraumgrube	—	—	199	30
28. Affoltern a. A.:	Erweiterung der Geleiseanlage und Verladeplätze	—	—	7,582	52
29. Feuerthalen:	Erstellen eines Schachtes für den Wagenwaschhydranten	—	—	189	70
30. Tiefenbrunnen:	Erstellung von zwei Ausfahrtssignalen (Semaphoren)	—	—	2,114	26
	Rückerstattungen	36	—	—	—
31. Uerikon:	Erweiterung der Station infolge Einführung der Linie Uerikon- Bauma	—	—	22,857	76
	Rückerstattungen	119	—	—	—
	(vide auch Pos. 47 und 49.)				
32. Zug:	Anbringen von zwei weiteren Blitzauffangstangen auf dem Stations- gebäude	—	—	150	—
33. Div. Stationen:	Aufkiesen der Geleise und Stationsplätze auf Schienenhöhe auf den Stationen:				
	Wallisellen Fr. 240. —				
	Dietikon „ 200. —				
	Killwangen „ 149. 30				
	Emmishofen „ 316. 90				
	Seuzach „ 164. 40			1,070	60
	Erstellung von Vorsignalen auf folgenden Stationen:				
	Kreuzlingen Fr. 712. 75				
	Emmishofen „ 734. 18				
	Ermatingen „ 785. 18				
	Mannenbach „ 724. 60				
	Berlingen „ 860. 05				
	Tiefenbrunnen „ 655. 80				
	Neuhausen „ 633. 25			5,105	81
34. Offene Bahn:	Erstellung einer Wärterbude für Posten No. 790 bei Küsnacht, Km. 12.100	—	—	426	90
	Erstellung von Glockensignalen auf den Strecken:				
	Oerlikon-Niederglatt Fr. 7,433. 72				
	Töss-Bülach „ 10,555. 17				
	Eglisau-Zurzach „ 11,695. 78			29,684	67
	Rückerstattungen	160	—	—	—
	Erstellen neuer, bezw. Verstärken bestehender Brückenkonstruktionen auf folgenden Strecken:				
	Winterthur-Koblentz:				
	Km. 3.167, 6.626, 7.937, 9.625, 15.354, 24.918, 25.876, 31.476, 33.210, 44.388 und 47.267	—	—	17,717	10
	Rückerstattungen	1,008	35	—	—
	Übertrag	12,617	42	783,392	71

Ausweis über die Verwen- geordnet nach den

	Erlöse und Rück- erstattungen.		Bau- verwendungen.	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag	12,617	42	783,392	71
34. Offene Bahn:				
Wettingen-Suhr-Aarau:				
Km. 46.622, 48.505, 48.754, 51.568, 51.861, 52.935, 57.065, 57.293, 63.443, 65.375, 66.391, 66.728, 67.780, 68.159, 68.445, 69.911	—	—	28,563	97
Rückerstattungen	1,893	62	—	—
Eindecken bzw. Einfriedigen offener Brücken und Durchlässe auf folgenden Strecken:				
Romanshorn-Rorschach:				
Km. 92.785	—	—	96	55
Romanshorn-Konstanz:				
Km. 86.908 und 89.494	—	—	170	60
Winterthur-Koblentz:				
Km. 2.285, 12.748 und 25.419/533	—	—	2,683	—
Rückerstattungen	272	—	—	—
Glarus-Linthal:				
Km. 79.900 und 82.940	—	—	514	15
Rückerstattungen	122	75	—	—
Sulgen-Gossau:				
Km. 21.940	—	—	87	40
Stein-Konstanz:				
Km. 60.562	—	—	78	75
Winterthur-Schaffhausen:				
Thurbrücke bei Andelfingen	—	—	835	60
Erstellung der Leitschienenanlage auf Brücken über 20 m Spann- weite:				
Murgbrücke bei Frauenfeld	—	—	627	80
Linthbrücke bei Näfels Km. 57.850	—	—	359	83
Rückerstattungen	38	72	—	—
Tössbrücke bei Töss Km. 2.235	—	—	1,146	54
Wildbachbrücke bei Embrach Km. 12.748	—	—	1,550	53
Glattbrücke bei Zweiden Km. 25.419/533	—	—	1,664	68
Verbreiterung der Strassenbrücke über die Luppenen bei Fehraltorf	—	—	2,571	85
Rückerstattungen	38	64	—	—
Erstellung von Schlagbaumbarrieren an Stelle hölzerner Schiebe- barrieren bei:				
Km. 6.873 bei Schlieren	—	—	869	84
Rückerstattungen	20	88	—	—
Km. 13.517 Dietikon-Killwangen	—	—	858	56
Rückerstattungen	11	—	—	—
Km. 18.802 Killwangen-Wettingen	—	—	854	02
Rückerstattungen	15	84	—	—
Km. 16.050 Oberrieden-Horgen	—	—	422	95
Übertrag	15,030	87	827,349	33

dungen zu Bauzwecken,

Bauobjekten, pro 1901.

		Erlöse und Rück- erstattungen.		Bau- verwendungen.	
		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	Übertrag	15,030	87	827,349	33
34. Offene Bahn:	Erstellung von Einfriedigungen und Bahnabschlüssen auf folgenden Strecken: Romanshorn-Rorschach; Romanshorn-Konstanz; Erlen-Romanshorn; Islikon-Sulgen; Winterthur-Neuhausen; Oerlikon-Wallisellen; Turgi-Koblentz; Glarus-Linth; Stein-Konstanz; Etwilen-Ramsen-Stein; Ober-Winterthur-Etwilen; Wettingen-Suhr	—	—	2,820	50
	Nachtrag für Prozesskosten i/S. Lerat & Cie., Bauunternehmer des II. Loses der Rechtsufrigen Zürichseebahn	—	—	2,308	25
	Entschädigungen aus Expropriationspendenzen für die neuen Linien: a. Rechtsufrige Zürichseebahn Fr. 197. 50 b. Thalwil-Zug „ 891. 30 c. Eglisau-Schaffhausen „ 949. 90			2,038	70
	Herstellung von Katasterplänen und Vermarkung (Grundbücher) für die neuen Linien: a. Rechtsufrige Zürichseebahn Fr. 1,807. 90 b. Etwilen-Schaffhausen „ 468. 60 c. Thalwil-Zug „ 38. — d. Eglisau-Schaffhausen „ 712. 90			3,027	40
	Diverse Einnahmen.				
35. Romanshorn:	Rückerstattung von Baukosten anlässlich Erstellung eines Verbindungsgeleises zum Käskeller des Herrn C. Engel	134	25	—	—
36. Henggart:	Beitrag für den Anschluss Dritter an die Dohlen-Anlage auf der Station	50	—	—	—
37. Altstetten:	Von der Glockensignaleinrichtung entbehrlich gewordenen Spindel-läutwerk	160	—	—	—
38. Wädenswil:	IV. Jahresrate der Gemeinde Wädenswil an den zugesicherten Beitrag von Fr. 7,500. — für Erstellung einer Passarelle	1,500	—	—	—
39. Rothkreuz:	Gutschrift für gewonnenes Oberbaumaterial	189	90	—	—
	Gutschrift für den nach Seebach versetzten Drehkrahnen	3,680	—	—	—
40. Steinmaur:	Gutschrift für einen ausgefallenen Kontrollbatteriekasten	20	—	—	—
41. Offene Bahn:	Ausfallmaterial infolge Verkürzung, bezw. Änderung der Leitschienenanlage auf folgenden Brücken: Tössbrücke Km. 23.730 Wallisellen-Winterthur Fr. 678. 84 Sihlhölzlibrücke bei Zürich Fr. 419. 24	1,098	08	—	—
	Verkauf überschüssigen Wassers aus dem Horgerbergtunnel Thalwil-Zug	5,821	20	—	—
	Entschädigung für Bewilligung zum Anschlusse an die N. O. B. Wasserversorgung zum Wärterwohnhaus bei Km. 19.366 Dielsdorf-Niederweningen	100	—	—	—
	Zahlung der Gemeinde Horgen für den Verzicht der N. O. B. auf das Vorzugsrecht betr. Erstellung einer Landanlage auf Seegebiet	100	—	—	—
	Beitrag an die Erstellungskosten des Verbindungsgeleises der Herren A. Leemann und Fietz und Leuthold mit der Station Tiefenbrunnen	2,655	—	—	—
	Übertrag	30,539	30	837,544	18

Ausweis über die Verwen-

geordnet nach den

		Erlöse und Rück-		Bau-	
		erstattungen.		verwendungen.	
		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag		30,539	30	837,544	18
41. Offene Bahn:	Erlöse für verkauftes Land etc.	48,537	94	—	—
	Rekognitionsgebühren	80	—	—	—
	Liquidation von Bureauinventar der neuen Linien	1,009	05	—	—
Total		80,166	29	837,544	18
Ab: Einnahmen . . . . .		.	.	÷ 80,166	29
Netto-Ausgaben . . . . .		.	.	757,377	89
II. Rollmaterial.					
42. Lokomotiven:	4 Schnellzugs-Compoundlokomotiven A ² / ₄ T No. 117/120 ausgerüstet mit Westinghouse-Triebad- und Tenderbremse, Dampfheizung und Geschwindigkeitsmesser, System Klose	—	—	328,258	70
	Anschaffung von Geschwindigkeitsmessern und Anbringen eines zweiten Luftreservoirs an den Lokomotiven E ² No. 441/443	—	—	2,774	56
	Abschreibung der ehem. Nationalbahnlokomotive A ³ No. 161	21,256	04	—	—
43. Personenwagen:	10 Stück 3 achsige Personenwagen mit 10 Plätzen I. Kl. und 24 Plätzen II., Cl. Serie A ^B ³ No. 356/365, ausgerüstet mit der Westinghouse-Bremse, Notsignal, Dampfheizung, teilw. Einrichtung der elektr. Beleuchtung; Abort und Wascheinrichtung	—	—	238,849	29
	6 Stück 3 achsige Personenwagen III. Kl. mit 65 Sitzplätzen Serie C ³ No. 1645/1650, ausgerüstet mit der Westinghouse-Bremse, Notsignal, Dampfheizung, teilweiser Einrichtung der elektr. Beleuchtung; Abort und Wascheinrichtung	—	—	94,379	76
	Ausrüstung der Personenwagen B No. 567—571, 588, 590—592 und 595 mit der Dampfheizung	—	—	6,006	62
	Abschreibung der ausrangierten zwei Personenwagen C ⁴ No. 1818 und 1825 und der zwei an die Eisenbahn-Unternehmung Uerikon-Bauma verkauften Personenwagen A ^B ⁴ No. 415 und B ⁴ No. 751	45,063	20	—	—
44. Gepäck- und Güterwagen:	Ausrüstung der Gepäckwagen F No. 2101 und 2102 mit der Westinghouse-Regulier-Bremse	—	—	436	33
	Abschreibung der Güterwagen K ^C No. 3136 und 3155, K ¹ No. 4027, 4389 und 4420	23,042	90	—	—
	Verkauf von ältern Krämer'schen Kontrollapparaten	700	—	—	—
45. Dampfheizung:	Anschaffung von 530 Stück zweiteiligen Dampfheizungskupplungen	—	—	38,878	50
46. Reserve-Ausrüstung:	Gutschrift für an den Betrieb abgegebene Ausrüstungsgegenstände aus der Reserve für Lokomotiven und Wagen etc.	3,732	60	—	—
Total		93,794	74	709,583	76
Ab: Einnahmen . . . . .		.	.	÷ 93,794	74
Netto-Ausgaben . . . . .		.	.	615,789	02

dungen zu Bauzwecken,
Bauobjekten, pro 1901.

		Erlöse und Rück- erstattungen.		Bau- verwendungen.	
		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
III. Mobiliar und Gerätschaften.					
47. Stationsdienst:	Mobiliaranschaffung für den Anbau an das Bahnhofgebäude Zürich:				
	a. Bahnpostgebäude	—	—	343	60
	b. Wartsaal und Restaurant III. Kl. (vide auch Pos. 10.)	—	—	4,945	01
	Zuteilung der ausrangierten Güterwagen K ^c No. 3136 und 3155 als Inventarausrüstung an die Bahnhof-Inspektion in Zürich	—	—	500	—
	Anschaffung eines vierrädrigen Handwagens für die Station Wallisellen	—	—	165	—
	Anschaffung von gepolsterten Pritschen für die Zugspersonal-Auf- enthaltslokale:				
	a. in Brugg	—	—	51	20
	b. in Bülach	—	—	102	40
	Mobiliaranschaffung für die erweiterte Station Uerikon (vide auch Pos. 31 und 49.)	—	—	255	—
48. Werkstätten:	Anschaffung einer neuen Drehbank für die Depot-Werkstätte in der neuen Lokomotiv-Remise Zürich	—	—	1,374	61
	Anschaffung einer Hebelblechschere für die Depot-Werkstätte Brugg	—	—	198	25
49. Telegraphen- Apparate:	Anschaffung eines Telegraphen-Apparates und eines neuen Appa- raten-Tisches für die erweiterte Station Hinwil (vide auch Pos. 23.)	—	—	492	78
	Anschaffung eines Telegraphen-Apparates für die erweiterte Station Uerikon (vide auch Pos. 31 und 47.)	—	—	424	65
Total . . . . .		.	.	8,852	50
Rekapitulation.					
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen		80,166	29	837,544	18
II. Rollmaterial		93,794	74	709,583	76
III. Mobiliar und Gerätschaften		—	—	8,852	50
Total		173,961	03	1,555,980	44
Ab: Einnahmen . . . . .		.	.	173,961	03
Netto-Ausgaben . . . . .		.	.	1,382,019	41

Rechnung über die Pensions- und vom Jahr

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
1. Saldo-Vortrag vom Jahr 1900 . . . . .	.	.	.	.	9,417,486	44
2. Beiträge der Mitglieder.						
a) Eintrittsgelder	—	—				
b) Beiträge von Gehaltserhöhungen	23,794	35				
c) Regelmässige Beiträge	335,654	87				
d) Nachzahlungen, gemäss § 2, Ziffer 2 der Statuten	2,556	—	362,005	22		
3. Beiträge der Bahnverwaltung.						
a) Regelmässige Beiträge	362,005	22				
b) Ausserordentliche Beiträge:						
Pensionszuschüsse, gemäss Direktionsbe-						
schlüssen Nr. 27 vom 4. Januar 1889						
und Nr. 1161 vom 1. Mai 1894	Fr. 6,465. 24					
Zuwendung zur Deckung des Defizits per						
31. Dez. 1900, Wert 31. Dez. 1901	" 1,445,000. —					
Verzinsung des Defizits v. Fr. 1,446,448. 13						
per Ende 1900 pro 1901 à 3 3/4 0/0	" 54,241. 80					
	1,505,707	04				
c) Sonstige Zuwendungen	845	—	1,868,557	26		
4. Verschiedene Einnahmen.						
a) Kapitalzinse und Kursgewinne	373,191	57				
b) Beiträge von Versicherungsanstalten	—	—				
c) Erlöse aus gefundenen Gegenständen, Bussen etc.	5,354	23				
d) Geschenke und Verschiedenes	2,811	73	381,357	53	2,611,920	01
Summe . . . . .	.	.	.	.	12,029,406	45
Ausgaben.						
1. Unterstützungen und Pensionen.						
a) Unterstützungen und Pensionen an lebende Mitglieder	432,408	42				
b) Unterstützungen und Pensionen an die Hinterlassenen verstorbener						
Mitglieder	178,396	13				
c) Aversalentschädigungen für den Verzicht auf das Unterstützungsrecht	—	—	610,804	55		
2. Abgangsentschädigungen an austretende Mitglieder . . . . .	.	.	31,664	49		
3. Verschiedene Ausgaben.						
a) Verwaltungskosten	926	10				
b) Unfall- und Rückversicherungskosten	—	—				
c) Passivzinse und Kursverluste	—	—	926	10	643,395	14
4. Saldo-Vortrag auf 1. Januar 1902 . . . . .	.	.	.	.	11,386,011	31
Summe . . . . .	.	.	.	.	12,029,406	45

Hülfskasse für die Angestellten

1901.

Bilanz.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Aktiven.							
1. Wertschriften und hypothekarische Anlagen		10,885,200	—				
2. Guthaben an die Bahnverwaltung		500,811	31	11,386,011	31		
3. Nicht verfallene Aktivzinse . . . . .		.	.	109,511	97		
4. Sonstige Guthaben . . . . .		.	.	—	—
5. Liegenschaften . . . . .		.	.	—	—
6. Kassasaldo . . . . .		.	.	—	—
7. Defizit (Fr. 1,446,448.13 ÷ Fr. 1,445,000.—Zuwendung p. 31.12.1901)		.	.	1,448	13		
Summe . . . . .		.	.	.	.	11,496,971	41
Passiven.							
Deckungskapital . . . . .		.	.	.	.	11,496,971	41
Summe . . . . .		.	.	.	.	11,496,971	41
Wertschriftenverzeichnis.							
4 1/4 0/0 Schuldbriefe auf Liegenschaften . . . . .		.	.	389,000	—		
4 0/0 " " " . . . . .		.	.	3,364,000	—		
3 3/4 0/0 " " " . . . . .		.	.	1,770,700	—	5,523,700	—
4 1/2 0/0 Obligationen der ungar. Staatseisenbahnen . . . . .		.	.	112,500	—		
4 1/4 0/0 " " Hypothekarbank Winterthur		200,000	—				
4 0/0 " " " " "		100,000	—				
3 3/4 0/0 " " " " "		300,000	—				
3,6 0/0 " " " " "		100,000	—	700,000	—		
4 0/0 " " Banque Foncière du Jura		93,000	—				
3 1/2 0/0 " " " " " "		400,000	—	493,000	—		
4 0/0 " " Schweiz. Hypothekarbank, Solothurn . . . . .		.	.	30,000	—		
4 0/0 " " Zürcher Kantonalbank, Zürich		100,000	—				
3 1/2 0/0 " " " " "		1,500	—	101,500	—		
4 0/0 " " Leu & Cie. A.-G. in Zürich		10,000	—				
3 3/4 0/0 " " " " "		100,000	—	110,000	—		
4 0/0 " " des Schweiz. Bankvereins, Zürich . . . . .		.	.	100,000	—		
4 1/4 0/0 " " der Schweiz. Volksbank, Zürich . . . . .		.	.	110,000	—		
4 0/0 " " Zürcher Eisenbahnbank, Zürich . . . . .		.	.	100,000	—		
4 0/0 " " Bank für oriental. Eisenbahnen . . . . .		.	.	260,000	—		
4 0/0 " " Schweiz. Centralbahn		129,500	—				
3 1/2 0/0 " " "		194,000	—	323,500	—		
4 0/0 " " Vereinigten Schweizerbahnen . . . . .		.	.	861,500	—		
3 1/2 0/0 " " Gotthardbahn . . . . .		.	.	29,000	—		
4 0/0 " " des Kantons Zürich . . . . .		.	.	26,000	—	3,357,000	—
4 0/0 " " der Nordostbahn . . . . .		.	.	1,279,000	—		
3 1/2 0/0 " " " . . . . .		.	.	725,500	—	2,004,500	—
Summe . . . . .		.	.	.	.	10,885,200	—

Rechnung über die Krankenkasse der Güter- und Werkstattearbeiter vom Jahre 1901.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
1. Saldo-Vortrag vom Jahre 1900 . . . . .	.	.	.	.	82,346	79
2. Beiträge der Mitglieder.						
a) Eintrittsgelder	2,354	10				
b) Regelmässige Beiträge	37,674	28	40,028	38		
3. Beiträge der Bahnverwaltung . . . . .	.	.	—	—
4. Verschiedene Einnahmen.						
a) Kapitalzinsen und Kursgewinne	2,712	69				
b) Strafgelder von Mitgliedern	705	80				
c) Geschenke und Verschiedenes	257	25	3,675	74	43,704	12
Summe . . . . .	.	.	.	.	126,050	91
Ausgaben.						
1. Unterstützungen an lebende Mitglieder.						
a) Krankengelder	31,401	61				
b) Kosten für Spitalverpflegung, Arzt und Arzneikosten	18,055	20	49,456	81		
2. Unterstützungen an die Hinterlassenen verstorbener Mitglieder.						
Beerdigungskosten . . . . .	.	.	600	—		
3. Abgangsentschädigungen an austretende Mitglieder . . . . .	.	.	2,831	88	52,888	69
4. Saldo-Vortrag auf 1. Januar 1902 . . . . .	.	.	.	.	73,162	22
Summe . . . . .	.	.	.	.	126,050	91
Bilanz.						
Aktiven.						
1. Wertschriften, laut nachstehender Spezifikation					80,500	—
Passiven.						
1. Konto-Korrent-Schuld an die Bahnverwaltung			7,337	78		
2. Reserven			73,162	22	80,500	—
Wertschriftenverzeichnis.						
4 0/0 Schuldbrief auf Liegenschaften in Horgen . . . . .			.	.	5,000	—
4 0/0 Obligationen der Nordostbahn			17,500	—		
3 1/2 0/0 " " "			44,000	—	61,500	—
3 1/2 0/0 " " Centralbahn . . . . .			.	.	14,000	—
Summe wie oben . . . . .			.	.	80,500	—

Rechnung über die Krankenkasse der Regiearbeiter des Bahnoberingenieurs vom Jahr 1901.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.						
1. Saldo-Vortrag vom Jahr 1900	.	.	.	.	35,208	35
2. Beiträge der Mitglieder.						
a) Eintrittsgelder	—	—				
b) Regelmässige Beiträge	13,591	50	13,591	50		
3. Beiträge der Bahnverwaltung	.	.	—	—		
4. Verschiedene Einnahmen.						
a) Kapitalzinse und Kursgewinne	1,309	62				
b) Strafgeder von Mitgliedern	116	45				
c) Geschenke und Verschiedenes	92	75	1,518	82	15,110	32
Summe	.	.	.	.	50,318	67
Ausgaben.						
1. Unterstützungen an lebende Mitglieder.						
a) Krankengelder	.	.	7,743	—		
b) Kosten für Spitalverpflegung, Arzt- und Arzneikosten	.	.	5,594	55	13,337	55
2. Saldo-Vortrag auf 1. Januar 1902	.	.	.	.	36,981	12
Summe	.	.	.	.	50,318	67
Bilanz.						
Aktiven.						
1. Wertschriften, laut nachstehender Spezifikation	.	.	34,000	—		
2. Guthaben an die Bahnverwaltung	.	.	2,981	12	36,981	12
Passiven.						
Reserven	.	.	.	.	36,981	12
Wertschriftenverzeichnis.						
3 ³ / ₄ 0/0 Obligation	der Hypothekarbank Winterthur	.	.	.	5,000	—
4 0/0 "	auf Leu & Cie. Aktiengesellschaft, Zürich	.	1,000	—		
3 ³ / ₄ 0/0 Obligationen	" " " "	.	3,000	—	4,000	—
4 0/0 "	der Nordostbahn	.	10,000	—		
3 ¹ / ₂ 0/0 "	" " " "	.	10,000	—	20,000	—
3 ¹ / ₂ 0/0 "	der Centralbahn	.	.	.	5,000	—
Summe wie oben	.	.	.	.	34,000	—

1902, 296