

Betrieb

Objektyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **43 (1895)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

	Übertrag Fr. 119,393. 59 Cts.
abzüglich die Vermehrung des	
e) Versicherungsfonds um	„ 11,995. 17 „
	Netto-Verminderung wie vorstehend Fr. 107,398. 42 Cts.

Das Nähere über die Verwendung der Entnahmen aus diesen drei Specialfonds ist aus den Beilagen 1—3 zu den Jahresrechnungen ersichtlich.

III. Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung.

Dieser Reserve ist im Jahr 1895 Fr. 604,740. 82 Cts. mehr entnommen als zugewendet worden, wodurch dieselbe von Fr. 1,749,298. 34 Cts. auf Fr. 1,144,557. 52 Cts. per Ende 1895 reduziert wurde.

Da den Jahresrechnungen als Beilage 4 eine bezügliche Specialrechnung beigegeben ist, die das nötige Detail enthält, glauben wir hier auf dieselbe verweisen zu können.

IV. Die Gewinn- und Verlustrechnung,

welche per 31. Dezember 1895 einen Aktivsaldo erzeugt von Fr. 6,185,688. 69 Cts., der denjenigen des Vorjahres um Fr. 459,174. 17 Cts. übersteigt, ist in Abschnitt IV, D „Finanzergebnis“ behandelt.

IV. Betrieb.

A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Die Bahnzüge, welche im Berichtsjahr auf den eigenen Linien der Nordostbahn ausgeführt worden sind, haben im ganzen 5,133,401 Kilometer zurückgelegt.

Die durchschnittliche Betriebslänge betrug, wie unter Abteilung B dieses Abschnittes ausgeführt ist, 686 Kilometer, und es ist diese Ziffer den einschlägigen Angaben des Geschäftsberichtes zu Grunde gelegt.

Im Jahr 1895 wurden im ganzen 396,960 und durchschnittlich per betriebenen Bahnkilometer 579 Zugskilometer mehr als im Vorjahr ausgeführt.

Auf die einzelnen Zugsgattungen verteilt fallen auf:

	1894	1895
a) Fahrplanmässige Züge:	Kilometer	Kilometer
1. Schnell- und Personenzüge	3,403,114	3,568,599
2. Güterzüge mit Personenbeförderung	272,216	333,021
3. Reine Güterzüge	718,650	871,682
4. Arlbergschnellzug (durch V. S. B. geführt)	28,036	27,979
	4,422,016	4,801,281
b) Ergänzungs- und Extrazüge:		
1. Personen-Extrazüge	22,341	31,963
2. Fakultativ-Güterzüge	292,084	300,157
	4,736,441	5,133,401

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

1. Einnahmen.

1894 (662 Kilometer)				1895 (686 Kilometer)			Mehreinnahme		Mindereinnahme	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	gegenüber 1894			
							Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
			Nordostbahn (eigenes Netz).							
8,825,600	06	39.91	I. Ertrag des Personentransportes	9,429,190	30	40.19	603,590	24	—	—
			II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes:							
652,734	93	2.95	1. Vom Gepäck	712,567	24	3.04	59,832	31	—	—
417,901	47	1.89	2. Von Tieren	378,377	33	1.61	—	—	39,524	14
11,075,713	64	50.08	3. Von Gütern	11,795,742	09	50.23	720,028	45	—	—
12,146,350	04	54.92		12,886,686	66	54.93	740,336	62	—	—
20,971,950	10	94.83		22,315,876	96	95.12	1,343,926	86	—	—
			III. Verschiedene Einnahmen:							
1,037,348	05	4.69	1. Pacht- und Mietzinse (Aktivzinse) .	1,037,986	51	4.42	638	46	—	—
82,197	56	0.37	2. Ertrag von Hilfsgeschäften . . .	83,499	76	0.36	1,302	20	—	—
24,668	78	0.11	3. Sonstige Einnahmen	23,913	43	0.10	—	—	755	35
1,144,214	39	5.17		1,145,399	70	4.88	1,185	31	—	—
22,116,164	49	100	Total der Einnahmen	23,461,276	66	100	1,345,112	17	—	—

Infolge der am 2. April 1895 stattgefundenen Eröffnung der Linie Schaffhausen-Feuerthalen und des Umstands, dass die im Laufe des Jahres 1894 eröffneten Linien Rapperswil-Zürich und Feuerthalen-Etzwilen während des ganzen Jahres 1895 in Betrieb standen, ist die Betriebslänge des Nordostbahnnetzes von durchschnittlich 662 auf 686 Kilometer gestiegen. Auf die Vermehrung des Verkehrs und der Einnahmen hat aber diese Längenausdehnung verhältnismässig wenig Einfluss gehabt; dieselbe ist wesentlich einem allgemeinen Verkehrsaufschwunge, der Verdichtung des Verkehrs auf der ganzen Bahn zuzuschreiben. Der Personenverkehr ergab im Anfang des Jahres, der ungünstigen Witterung wegen, einen im Vergleich zum Vorjahre ziemlich niedrigen Ertrag; auch das Mai-Ergebnis blieb hinter dem vorjährigen zurück, weil die Pfingstfeiertage in den Juni fielen. Um so erfreulicher waren dann die Ergebnisse aller folgenden Monate. Auf Ende Juli und Anfang August fiel das eidg. Schützenfest in Winterthur. Es ist nicht möglich, genau zu berechnen, welche Mehreinnahme dasselbe veranlasst hat, da weder die entsprechenden Tagesziffern des Verkehrs mit Winterthur aus dem Vorjahre noch der mit dem Schützenfest nicht in Beziehung stehende Verkehr während der Festzeit ermittelt werden können. Dagegen ist festgestellt worden, dass die Einnahmen aus dem Personenverkehre nach und von Winterthur pro Juli und August 1895 Fr. 151,898 mehr betragen haben als im Jahre 1894. Zur Vergleichung mag erwähnt werden, dass die entsprechende Differenz in Frauenfeld (1890) Fr. 163,878, in Glarus (1892) Fr. 87,764 betrug. — Die Einnahme aus dem Personenverkehre hat in allen Klassen zugenommen, in dritter Klasse prozentual mehr als in der zweiten und ersten Klasse; die Zunahme der Zahl der beförderten Personen ist dagegen verhältnismässig geringer (s. die nachfolgende Tabelle 2); daher denn auch die mit der ersten Erscheinung scheinbar im Widerspruch stehende Erhöhung der mittleren Einnahme pro Person und Kilometer. Die auffällige Verminderung in Gesellschafts- und Schulfahrten hat ihre Ursache

zum grossen Teile in den zahlreichen Fahrten dieser Art im Jahre 1894 zur Gewerbeausstellung und den Tellaufführungen in Zürich im Jahr 1894.

Für den Viehtransport war das Jahr 1894 ein Ausnahmejahr, und das Berichtsjahr zeigt hier wieder mehr normale Verhältnisse; der Ertrag aus diesen Transporten ist pro 1895 immer noch erheblich grösser als pro 1893.

Im Güterverkehr zeigen fast alle Klassen eine Vermehrung, die grösste die Rohmaterialien (Sp. I 3). Sie belaufen sich nun auf 54,43 0/0 des beförderten Gewichts; im Jahre 1891 erzeugten sie noch 50,08 0/0. Doch hat das mittlere Erträgnis pro Tonnenkilometer deswegen nicht ab-, sondern zugenommen, weil die Mehrtransporte in den höhern Klassen immer noch relativ mehr einbrachten. Bemühend, weil unvorteilhaft mit Rücksicht auf das Verhältnis der Einnahmen zu den Betriebskosten, ist der andauernde allmähliche Rückgang der mittlern Transportlänge (1891 51,05, 1895 nur noch 47,90 Kilometer).

Die Tabelle 6 haben wir in einer neuen Darstellung erstellen lassen, die nunmehr die quantitative und finanzielle Bedeutung jeder einzelnen Verkehrsabrechnung ersehen lässt. Die andern Tabellen geben zu keinen Erläuterungen Anlass.

3. Durchschnittsergebnisse.

(Bahnlänge im Durchschnitt: 1894 = 662 Kilom., 1895 = 686 Kilom.)		1894	1895
Personentransport.			
Einnahmebetreffnis per Bahnkilometer	Franken	13,331.72	13,745.17
" " Reisenden	" "	0.87	0.85
" " " und Bahnkilometer	Centimes	4.25	4.28
Zahl der Personenkilometer		207,459,114	220,131,218
" " " -Wagenachskilometer		39,487,451	42,693,065
Jeder Reisende hat befahren im Durchschnitt aller Klassen	Kilometer	20.37	19.38
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Reisende	313,382	320,891
Auf jeden Bahnkilometer kommen	" "	15,384	16,104
" " Personen-Wagenachskilometer kommen	" "	5.25	5.16
" 100 bewegte Sitzplätze kommen	" "	28.95	28.41
Gepäcktransport.			
Einnahmebetreffnis per Bahnkilometer	Franken	986.00	1,038.73
" " Tonne	" "	18.88	18.89
" " Tonnenkilometer	Centimes	56.48	56.74
" " Reisenden	" "	6.41	6.45
Zahl der Tonnenkilometer		1,155,704	1,255,943
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	33.43	33.80
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	1,746	1,831
Auf jeden Bahnkilometer kommen	" "	52	55
" " Reisenden "	Kilogr.	3.39	3.41
Viehtransport.			
Einnahmebetreffnis per Bahnkilometer	Franken	631.27	551.57
" " Stück	" "	0.86	0.86
" " Tonnenkilometer	Centimes	20.78	20.89
Zahl der Tonnenkilometer		2,010,794	1,811,362
Gütertransport.			
Einnahmebetreffnis per Bahnkilometer (inkl. Lokalspesen)	Franken	16,730.69	17,194.96
" " Tonne	" "	4.54	4.43
" " Tonnenkilometer (exkl. Lokalspesen)	Centimes	8.65	8.76
Zahl der Tonnenkilometer		120,684,793	127,555,622
" " Güter-Wagenachskilometer (Gepäck u. Vieh inbegr.)		72,253,590	75,937,269
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	49.47	47.90
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	182,303	185,941
" jeden Bahnkilometer kommen	" "	3,685	3,882
" " Güter-Wagenachskilometer (Gepäck u. Vieh inbegriffen) kommen	" "	1.71	1.72
Total der Einnahmen aus dem Transportverkehr per Bahnkilometer	Franken	31,679.68	32,530.43
Verschiedene Betriebseinnahmen per Bahnkilometer	" "	1,728.42	1,669.68
Totaleinnahme per Bahnkilometer	" "	33,408.10	34,200.11

5. Frequenz nach den Stationen.

	Personen			Güter			Gegenüber 1894		Rangordnung der Stationen	
	*	*	*						nach	
	Personen	Gepäck	Vieh	Versand	Empfang	Total	Personen	Güter	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
1. Aarau	98,591	422	1,965	17,904	12,799	30,703	+ 2,541	- 221	22	20
2. Affoltern a. A.	56,684	206	784	3,467	9,269	12,736	- 1,537	- 817	47	47
3. Affoltern b. H.	6,368	9	20	1,447	2,991	4,438	+ 1,308	+ 1,516	176	95
4. Altnau	18,727	59	613	595	955	1,550	+ 1,732	+ 64	131	149
5. Altstetten	180,039	187	305	8,537	26,628	35,165	+ 19,857	+ 5,304	5	16
6. Amrisweil	63,366	361	3,013	4,399	10,419	14,818	+ 2,503	+ 1,123	37	41
7. Andelfingen	41,421	120	953	2,959	2,704	5,663	+ 233	+ 576	58	82
8. Arbon	70,009	239	461	2,470	9,231	11,701	+ 6,283	+ 780	33	48
9. Arlen-Rielasingen	20,134	14	49	2,505	5,427	7,932	+ 4,303	- 60	124	63
10. Arnegg	17,011	54	1,348	400	4,745	5,145	+ 990	+ 1,594	139	92
11. Au (Zürich)	25,115	47	114	359	817	1,176	+ 2,814	- 272	101	164
12. Baden	175,250	865	1,489	9,151	26,909	36,060	+ 9,566	+ 13,023	6	15
13. Baden-Oberstadt	25,266	72	159	12,010	4,190	16,200	+ 2,690	- 527	100	37
14. Bassersdorf	32,112	63	153	1,827	3,515	5,342	+ 296	+ 1,568	82	88
15. Bendlikon (Kilchberg)	103,472	72	104	611	2,593	3,204	+ 8,385	+ 1,191	21	119
16. Berlingen	9,322	23	71	535	634	1,169	+ 913	- 63	170	165
17. Bilten	9,640	16	191	1,316	336	1,652	- 628	- 1	169	147
18. Birmensdorf	40,649	60	240	1,889	2,423	4,312	- 764	+ 1,362	60	100
19. Bischofszell	36,831	210	1,408	2,196	6,279	8,475	- 449	- 643	70	60
20. Bonstetten	19,265	47	126	970	1,308	2,278	+ 1,099	- 136	128	133
21. Brugg	105,832	310	4,589	11,343	8,382	19,725	+ 7,506	- 584	20	29
22. Buchs-Dällikon	9,992	26	38	128	173	301	+ 621	+ 26	167	178
23. Buchs (Zürich)	5,897	11	126	120	136	256	+ 139	+ 53	178	179
24. Bülach	83,419	185	1,550	9,291	7,708	16,999	+ 8,816	+ 1,762	27	33
25. Bürglen	37,018	95	1,202	3,741	9,331	13,072	+ 547	+ 1,089	69	45
26. Cham	57,786	117	348	12,177	27,543	39,720	+ 565	- 10,702	44	12
27. Dachsen	28,329	94	137	908	922	1,830	+ 2,007	+ 387	90	143
28. Dätwyl	10,311	28	50	802	2,559	3,361	+ 1,161	+ 577	166	114
29. Dielsdorf	21,042	73	568	11,472	2,123	13,595	- 1,272	+ 5,025	119	43
30. Diesbach	11,086	11	49	1,151	2,174	3,325	+ 1,795	+ 788	159	117
31. Diessenhofen	53,714	117	857	1,071	2,930	4,001	+ 45,154	+ 3,425	49	104
32. Dietikon	114,802	122	453	3,179	11,805	14,984	+ 8,305	- 713	16	39
33. Dietlikon	32,268	29	66	1,457	2,060	3,517	- 676	+ 566	81	112
34. Döttingen-Klingnau	22,024	63	384	1,908	1,989	3,897	+ 1,437	+ 320	116	106
35. Dynhard	15,327	14	107	422	818	1,240	+ 1,634	- 116	144	160
36. Ebikon	26,795	15	120	224	1,221	1,445	- 988	+ 103	94	155
37. Effretikon	110,523	57	769	2,416	4,802	7,218	+ 6,797	+ 3,058	17	73
38. Eglisau	38,514	265	1,980	3,391	30,960	34,351	+ 7,410	+ 28,473	64	17
39. Egnach	25,540	71	212	1,659	3,802	5,461	+ 1,759	+ 340	97	86
Übertrag	1,859,491	4,849	27,171	142,407	255,610					

* 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 Billetten, mit Verdoppelung der Retourbillette.

	Personen		Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1894		Rangordnung der Stationen	
	Anzahl	Tonnen			Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Personen	Güter	nach
			Versand	Empfang							Total
										zahl	gewicht
Übertrag	1,859,491	4,849	27,171	142,407	255,610						
40. Embrach-Rorbas	71,323	115	582	7,621	10,314	17,935	+ 16,935	+ 3,134	32	31	
41. Emmishofen-Egelshofen	22,587	68	166	10,355	5,300	15,655	+ 1,662	+ 2,689	113	38	
42. Ennenda	24,504	59	14	1,327	6,217	7,544	+ 2,373	+ 388	104	67	
43. Erlen	31,093	121	3,498	1,241	2,432	3,673	- 175	+ 170	85	103	
44. Erlenbach	57,233	98	71	666	1,538	2,204	+ 7,437	+ 413	45	134	
45. Ermatingen	32,580	174	461	1,508	2,089	3,597	+ 2,676	+ 466	78	109	
46. Eschenz	9,165	24	207	631	963	1,594	+ 1,184	+ 106	172	148	
47. Etzweilen	12,865	11	369	468	353	821	+ 5,722	- 2,491	150	170	
48. Felben	32,370	54	1,010	1,416	1,308	2,724	- 2,572	+ 546	80	125	
49. Fehraltorf	22,907	73	522	1,612	2,537	4,149	- 162	+ 242	110	102	
50. Feldbach-Hombrechtikon	36,593	73	306	2,037	2,759	4,796	+ 3,181	+ 1,580	71	94	
51. Feuerthalen	28,872	43	260	1,626	3,787	5,413	+ 21,005	+ 5,034	89	87	
52. Frauenfeld	119,626	446	2,122	12,051	30,200	42,251	+ 3,068	+ 6,491	14	10	
53. Gisikon	38,107	40	387	7,783	12,267	20,050	+ 1,289	- 281	66	28	
54. Glattbrugg	17,298	45	179	153	1,179	1,332	- 113	+ 325	138	158	
55. Glattfelden	10,433	25	13	612	1,861	2,473	+ 1,525	+ 710	164	129	
56. Glarus	81,983	356	1,474	6,479	14,194	20,673	+ 4,661	+ 397	28	27	
57. Gossau	23,637	43	545	438	2,946	3,384	- 1,266	+ 1,125	107	113	
58. Güttingen	13,512	26	147	993	1,577	2,570	- 3,408	- 226	148	126	
59. Hauptweil	13,692	46	110	1,059	3,242	4,301	- 139	+ 302	147	101	
60. Hedingen	20,116	110	193	1,662	1,857	3,519	- 1,513	- 1,350	125	111	
61. Henggart	33,969	87	660	1,758	1,453	3,211	+ 2,222	- 778	75	118	
62. Hemmishofen	9,743	8	228	942	795	1,737	+ 268	+ 215	168	145	
63. Herrliberg-Feldmeilen	42,989	76	183	1,193	1,572	2,765	+ 5,650	+ 341	55	124	
64. Hettlingen	37,432	22	51	872	613	1,485	+ 3,628	+ 186	68	153	
65. Hinweil	18,472	78	339	960	3,467	4,427	- 573	+ 807	134	96	
66. Horgen	169,823	562	325	8,128	32,607	40,735	+ 10,602	+ 11,643	8	11	
67. Horn	23,200	41	75	4,943	5,955	10,898	+ 1,945	- 699	108	50	
68. Hunzenschwyl	10,370	30	35	133	261	394	- 584	+ 15	165	176	
69. Illnau	25,299	56	434	688	3,099	3,787	+ 1,700	+ 144	99	107	
70. Islikon	59,440	79	214	1,035	1,433	2,468	+ 6,480	+ 356	42	130	
71. Kempten	23,694	133	217	1,875	9,589	11,464	- 124	+ 4,502	106	49	
72. Kempthal	80,480	51	136	4,425	12,581	17,006	+ 21,527	+ 5,998	29	32	
73. Kessweil	10,816	27	127	600	893	1,493	- 1,950	+ 68	162	150	
74. Killwangen	38,938	49	142	429	1,282	1,711	+ 1,650	+ 749	63	146	
75. Kloten	31,736	129	129	1,174	1,332	2,506	- 568	+ 167	84	128	
76. Knonau	12,510	37	143	603	763	1,366	- 1,581	+ 214	152	157	
77. Koblenz	16,946	24	459	6,349	1,053	7,402	- 350	+ 484	140	70	
78. Konstanz	75,215	273	420	19,068	5,392	24,460	+ 2,118	+ 3,358	31	25	
Übertrag	3,301,059	8,661	44,124	259,320	448,670						

				Güter			Gegenüber 1894		Rangordnung der Stationen	
	Personen	Gepäck	Vieh	Versand	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen	Personen-	Güter-
									zahl	gewicht
Übertrag	3,301,059	8,661	44,124	259,320	448,670					
79. Kradolf	18,711	79	388	1,308	3,009	4,317	+ 560	+ 974	133	99
80. Kreuzlingen	24,946	115	296	2,951	6,665	9,616	- 1,136	+ 714	103	54
81. Küssnacht	122,554	184	174	1,396	4,205	5,601	+ 12,142	+ 1,503	13	83
82. Lachen	44,245	156	4,736	4,037	6,597	10,634	+ 115	+ 415	54	51
83. Langwiesen	7,218	3	5	—	—	—	+ 5,931	—	175	—
84. Lenzburg	33,142	119	864	4,485	9,560	14,045	- 2,302	+ 1,680	77	42
85. Linthal	25,483	69	267	2,230	3,437	5,667	+ 2,347	+ 367	98	81
86. Luchsingen	30,716	69	50	1,201	4,298	5,499	+ 3,376	- 306	87	85
87. Luzern	107,094	697	5,241	30,546	22,753	53,299	- 6,155	- 565	19	6
88. Mägenwyl	4,456	19	12	1,036	977	2,013	+ 654	+ 92	180	137
89. Männedorf	66,284	213	164	1,123	4,180	5,303	+ 6,032	+ 1,160	36	89
90. Mammern	15,942	31	147	357	828	1,185	+ 2,922	- 7	142	163
91. Mannenbach	10,582	35	103	442	415	857	+ 853	- 118	163	169
92. Märstetten	30,377	69	2,409	6,313	8,575	14,888	- 1,739	- 2,484	88	40
93. Marthalen	37,982	81	948	2,825	3,741	6,566	+ 4,039	- 1,086	67	76
94. Meilen	78,078	160	179	1,395	3,608	5,003	+ 12,148	+ 849	30	93
95. Mellingen	21,370	136	383	6,159	2,647	8,806	+ 321	+ 1,719	117	58
96. Mettmenstetten	32,498	97	303	2,080	3,979	6,059	+ 1,370	- 7	79	79
97. Mitlödi	22,611	43	25	522	2,325	2,847	+ 3,146	- 675	112	123
98. Müllheim-Wigoltingen	42,704	102	1,434	5,662	12,705	18,367	- 2,594	+ 2,776	56	30
99. Münsterlingen	23,927	50	124	749	4,424	5,173	- 2,179	- 783	105	91
100. Näfels-Mollis	20,923	104	153	2,211	5,116	7,327	- 228	+ 1,125	120	71
101. Netstal	11,666	53	392	2,620	5,265	7,885	+ 485	- 147	158	64
102. Nidfurn-Haslen	19,888	28	14	653	2,678	3,331	+ 1,690	+ 657	126	116
103. Niederglatt	31,974	99	211	1,131	1,162	2,293	- 1,866	+ 404	83	132
104. Niederhasli	9,216	43	94	224	488	712	+ 1,319	+ 219	171	171
105. N.- u. O.-Urnen	22,901	52	92	533	2,330	2,863	+ 812	- 503	111	122
106. Niederweningen	16,231	70	457	3,675	3,195	6,870	+ 1,244	+ 3,166	129	75
107. Oberglatt	28,212	79	213	330	641	971	- 2,073	+ 184	91	168
108. Oberrieden	50,027	54	456	2,218	3,759	5,977	+ 3,297	+ 2,259	51	80
109. Oberwinterthur	27,725	26	37	880	1,645	2,525	+ 4,428	- 752	92	127
110. Ölrikon*)	289,787	242	348	6,878	32,649	39,527	+ 14,950	+ 1,767	3	13
111. Ossingen	12,390	36	800	746	1,071	1,817	+ 1,192	- 2,338	153	144
112. Otelfingen	11,983	41	43	1,644	369	2,013	+ 147	- 70	156	136
113. Othmarsingen	8,570	17	51	973	453	1,426	+ 1,351	+ 150	173	156
114. Pfäffikon (Schwyz)	26,883	35	340	6,605	621	7,226	+ 156	+ 2,207	93	72
115. Pfäffikon (Zürich)	40,013	171	532	2,634	13,622	16,256	- 886	+ 587	61	36
116. Pfungen-Neftenbach	46,582	44	86	17,641	11,258	28,899	+ 11,010	+ 7,024	52	21
117. Ramsen	13,186	21	1,920	1,780	415	2,195	+ 2,711	+ 160	149	135
118. Rapperswil	36,296	104	439	2,903	4,308	7,211	- 263	+ 4,451	73	74
Übertrag	4,826,432	12,512	69,054	392,416	648,643					

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

				Güter			Gegenüber 1894		Rangordnung der Stationen		
	Personen	Gepäck	Vieh	Versand	Empfang	Total	Personen	Güter	nach		
	Anzahl	Tonnen	Stück						Tonnen	Tonnen	Anzahl
Übertrag	4,826,432	12,512	69,054	392,416	648,643						
119. Reckingen	6,019	10	42	7,880	1,697	9,577	+ 432	+ 1,611	177	55	
120. Regensdorf-Watt	10,897	17	56	3,578	769	4,347	+ 1,850	+ 2,361	161	98	
121. Reichenburg	20,722	86	528	697	1,246	1,943	- 3,594	+ 41	121	140	
122. Richterswil	117,915	307	385	7,301	16,800	24,101	+ 14,450	+ 750	15	26	
123. Romanshorn	129,740	516	6,290	113,100	28,368	141,468	+ 1,729	- 4,832	12	3	
124. Rorschach	61,846	263	719	15,659	28,203	43,862	+ 1,750	+ 7,906	38	9	
125. Rothkreuz	45,330	53	444	4,156	5,108	9,264	+ 114	+ 945	53	56	
126. Rümikon	4,737	17	89	8,615	182	8,797	+ 970	+ 5,151	179	59	
127. Rümlang	33,772	55	53	678	3,311	3,989	+ 2,585	+ 10	76	105	
128. Rapperswil	60,653	16	24	747	1,210	1,957	+ 314	- 1,145	40	139	
129. Rüschlikon	86,021	78	120	1,030	5,106	6,136	+ 4,645	+ 1,783	26	78	
130. Rüti (Glarus)	7,359	8	173	401	1,073	1,474	+ 1,228	+ 106	174	154	
131. Schaffhausen	130,726	673	5,951	40,946	32,410	73,356	+ 37,936	- 4,958	11	4	
132. Schinznach	18,718	55	79	969	518	1,487	+ 97	+ 930	132	151	
133. Schlatt	10,962	6	34	185	490	675	+ 8,904	+ 662	160	172	
134. Schlattingen	12,820	15	207	301	168	469	+ 10,332	+ 350	151	174	
135. Schlieren	69,108	47	327	3,525	9,251	12,776	+ 1,794	- 1,420	34	46	
136. Schöfflisdorf	14,034	49	97	194	301	495	- 503	- 72	145	173	
137. Schwanden	58,600	110	924	5,604	11,163	16,767	+ 7,825	+ 1,370	43	34	
138. Seebach	2,529	14	9	3,828	4,176	8,004	+ 143	+ 744	182	62	
139. Seuzach	16,292	12	56	190	1,015	1,205	+ 3,227	+ 422	141	161	
140. Siebnen (Wangen)	35,319	74	1,243	2,575	5,123	7,698	- 2,247	+ 465	74	66	
141. Siggenthal	18,437	80	197	6,202	1,875	8,077	- 587	+ 1,280	135	61	
142. Singen	22,033	20	9,812	20,638	6,038	26,676	+ 2,702	+ 2,362	115	24	
143. Sitterthal	12,220	52	144	2,253	7,764	10,017	- 140	+ 65	154	52	
144. Stäfa	88,955	404	276	1,967	8,048	10,015	+ 8,485	+ 2,379	24	53	
145. Stammheim	19,374	69	1,969	2,073	2,009	4,082	- 668	- 2,985	127	103	
146. Steckborn	25,007	107	197	1,756	2,628	4,384	+ 1,695	+ 444	102	97	
147. Stein am Rhein	30,881	88	550	2,653	4,838	7,491	+ 9,850	+ 288	86	68	
148. Steinmaur	12,149	55	275	51,517	751	52,268	+ 203	+ 28,479	155	7	
149. Sulgen	41,675	94	905	1,508	2,017	3,525	- 2,262	- 865	57	110	
150. Suhr	38,265	25	1,421	566	1,437	2,003	+ 13,443	- 256	65	138	
151. Tägerweilen	21,237	47	204	629	1,297	1,926	+ 1,527	+ 280	118	142	
152. Thalheim-Altikon	19,170	53	279	1,388	540	1,928	+ 3,084	- 84	130	141	
153. Thalweil	133,430	209	224	3,386	24,197	27,583	+ 4,716	+ 3,418	10	23	
154. Töss	13,701	64	22	7,656	26,017	33,673	- 1,397	+ 2,994	146	18	
155. Turgi	86,194	84	456	2,472	3,828	6,300	+ 6,842	- 666	25	77	
156. Üriikon	25,857	21	187	1,770	1,290	3,060	+ 1,173	- 338	96	121	
Übertrag	6,389,136	16,465	104,022	723,009	900,905						

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1894		Rangordnung der Stationen		
				Versand	Empfang	Total	Personen	Güter	nach		
									Personen-zahl	Güter-gewicht	
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen			
Übertrag	6,389,136	16,465	104,022	723,009	900,905						
157. Ütikon	40,728	151	216	25,196	24,191	49,387	+ 3,281	+ 30,544	59	8	
158. Urdorf	22,567	77	55	86	309	395	- 1,437	- 76	114	175	
159. Uttweil	20,326	46	212	429	833	1,262	+ 7,310	- 105	123	159	
160. Wädensweil	149,259	573	607	9,460	23,664	33,124	+ 11,724	+ 6,240	9	19	
161. Wallisellen	107,399	124	369	3,075	6,000	9,075	+ 5,092	+ 1,013	18	57	
162. Weiach-Kaiserstuhl	15,836	62	485	2,175	1,185	3,360	+ 762	+ 222	143	115	
163. Weinfelden	66,811	259	2,974	4,335	9,179	13,514	- 77	+ 1,041	35	44	
164. Wettingen	26,744	37	51	2,936	4,515	7,451	+ 3,257	- 833	95	69	
165. Wezikon	17,714	59	93	1,366	3,874	5,240	+ 848	+ 109	137	90	
166. Wiesendangen	57,114	18	176	493	707	1,200	+ 2,309	- 397	46	162	
167. Wildegg	56,641	81	391	17,402	11,314	28,716	+ 5,524	+ 2,151	48	22	
168. Winterthur	511,214	1,644	4,327	50,041	135,248	185,289	+ 21,554	+ 4,751	2	2	
169. Wülflingen	23,041	31	27	1,509	6,344	7,853	+ 1,621	+ 1,320	109	65	
170. Würenlos	18,281	57	26	495	646	1,141	- 645	+ 182	136	166	
171. Ziegelbrücke	11,829	20	209	607	382	989	+ 82	- 156	157	167	
172. Zollikon	61,311	17	32	180	1,306	1,486	+ 11,587	- 112	39	152	
173. Zürich (Hauptbahnhof)*)	1,494,248	7,630	7,428	143,353	515,586	658,939	+168,499	+ 51,613	1	1	
174. Zürich-Enge	175,158	451	245	2,042	3,482	5,524	+ 6,618	- 707	7	84	
175. Zürich-Letten	38,985	41	30	188	143	331	+ 30,042	+ 222	62	177	
176. Zürich-Stadelhofen	186,204	592	195	—	—	—	+ 908	—	4	—	
177. Zürich-Tiefenbrunnen	36,502	71	117	4,500	34,840	39,340	+ 6,998	+ 25,326	72	14	
178. Zürich-Wiedikon	60,013	227	55	—	—	—	+ 11,184	—	41	—	
179. Zürich-Wollishofen	51,447	87	83	1,812	14,594	16,406	+ 3,134	- 24,895	50	35	
180. Zug	98,343	388	929	13,686	43,346	57,032	- 1,258	+ 13,119	23	5	
181. Zurzach	20,438	111	453	1,355	1,715	3,070	+ 1,163	+ 98	122	120	
182. Zweidlen	3,176	8	21	827	1,568	2,395	+ 111	- 25	181	131	
Bötzbergbahn und fremde Bahnen	701,634	6,349	78,200	1,097,463	362,144	1,459,607	+ 33,656	+ 114,422			
Rundfahrten	433,383	—	—	—	—	—	+ 41,361	—			
Fahrpoststücke über 5 Kgr.	—	—	—	9,436	9,436	18,872	—	+ 2,458			
Transitverkehr	151,582	2,043	235,664	545,397	545,397	1,090,794	- 4,324	+ 35,072			
Total	11,047,064	37,719	437,692	2,662,853	2,662,853						

*) 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.	8,803,314		8,803,314	648,413		648,413	5,838,942	22	3,632,144	26
II. Direkter Verkehr.										
Bötzbergbahn	75,884	76,297	152,181	34,043	109,790	143,833	261,629	64	670,179	64
Vereinigte Schweizerbahnen	288,023	302,330	590,353	82,442	122,539	204,981	858,419	14	739,977	92
Rhätische Bahnen	3,461	2,689	6,150	—	—	—	19,033	97	6	14
Rorschach-Heiden-Bahn	1,935	1,532	3,467	1,355	6,233	7,588	7,775	74	21,527	17
Appenzellerbahn	7,207	7,074	14,281	—	—	—	21,055	95	745	04
Appenzeller Strassenbahn	1,229	1,213	2,442	—	—	—	3,511	09	—	—
Frauenfeld-Wyl-Bahn	195	73	268	—	—	—	1,774	44	1,106	44
Tössthalbahn	11,877	13,032	24,909	13,929	9,620	23,549	29,834	09	80,108	63
Sihlthalbahn	1,511	2,161	3,672	37,730	5,089	42,819	1,764	69	106,763	81
Ütlibergbahn	483	—	483	—	—	—	482	39	—	—
Südostbahn	80,225	27,190	108,075	7,520	6,756	14,276	137,767	99	49,943	82
Gotthardbahn	34,226	29,513	63,739	13,533	92,645	106,178	142,943	87	450,536	66
Rigibahnen	4,755	610	5,365	—	—	—	18,702	33	—	—
Zuger- und Vierwaldstätter-See	7,967	110	8,077	—	—	—	26,833	79	—	—
Schweiz. Centralbahn	90,288	82,175	172,463	48,026	46,125	94,151	401,594	41	647,266	28
Aargauische Südbahn	20,058	30,568	50,626	7,273	2,653	9,926	44,126	59	52,096	22
Schweiz. Seethalbahn	7,387	7,491	14,878	3,900	3,676	7,576	21,859	48	42,901	58
Langenthal-Huttwyl-Wolhusen-Bahn	193	317	510	1,105	1,192	2,297	1,453	91	12,499	62
Emmenthalbahn	124	475	599	6,178	8,645	14,823	2,053	42	76,426	32
Jura-Simplon-Bahn	33,199	30,899	64,098	60,795	82,969	143,764	220,276	40	877,476	44
Thuner- und Brienzzer-See	2	451	453	—	—	—	2,840	72	—	—
Berner Oberlandbahnen	620	25	645	115	17	132	2,521	93	2,319	55
Jura-Neuchâtelois	245	341	586	839	372	1,211	1,897	27	12,419	17
Italienische Bahnen	6,488	5,313	11,801	9,173	47,424	56,597	51,550	43	292,244	53
Grossh. bad. Staatsbahnen	55,326	47,837	103,163	9,003	120,130	129,133	201,605	75	462,448	53
Elsass-Lothringische Bahnen	6,965	9,216	16,181	3,239	37,232	40,471	41,646	31	115,335	44
Südwestdeutsche Bahnen	1,041	1,423	2,464	1,869	42,922	44,791	9,073	62	168,809	61
Kgl. Sächsische Staatsbahnen	179	290	469	382	2,816	3,198	3,648	63	31,444	82
„ Württemberg. „	9,403	13,294	22,697	3,083	24,454	27,537	83,191	23	140,549	66
„ Bayerische „	8,030	4,695	12,725	6,397	17,727	24,124	89,787	67	197,137	50
Österreichisch-Ungar. Bahnen	13,350	9,659	23,009	1,743	41,314	43,057	72,380	72	418,719	53
Norddeutsche Bahnen	*	*	*	1,082	55,006	56,088	*		213,578	22
Belgische Bahnen	**	**	**	1,623	46,006	47,629	**		124,785	45
Niederländische Bahnen	*	*	*	1,524	638	2,162	*		6,420	57
Französische Bahnen	**	**	**	4,243	9,122	13,365	**		45,405	90
Saarkohlen Verkehr	—	—	—	—	154,351	154,351	—	—	399,246	35
Übertrag			10,284,083			2,108,020	8,621,979	83	10,092,570	82

* 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	10,284,083	.	.	2,108,020	8,621,979	83	10,092,570	82
III. Transit-Verkehr.										
Bötzbergb.-Ostschweiz. Bahnen	15,769	10,744	26,513	31,383	13,237	44,620	105,479	67	172,054	92
„ —Central- u. Westschweiz. Bahnen	1,588	661	2,249	1,357	605	1,962	3,564	76	3,059	09
Ostschweiz. Bahnen unter sich	8,448	3,053	11,501	9,458	2,234	11,692	7,512	02	22,330	89
Ostschweiz. B.-Gotthardb. u. Italien	3,807	2,665	6,472	6,347	45,823	52,170	19,675	17	168,150	06
„ —Central- u. Westschweiz. Bahnen	11,141	14,489	25,630	40,700	38,150	78,850	104,422	06	325,491	99
„ —Frankreich u. weiter	948	2,882	3,830	59	1,914	1,973	29,741	32	4,668	23
Central- u. Westschweiz. Bahnen unter sich	2,296	1,302	3,598	1,345	2,434	3,779	1,873	21	5,428	17
Central- u. Westschweiz. Bahnen-Gotthardb. u. Italien	—	241	241	275	2,890	3,165	176	37	2,154	64
Schweiz. B.-Bad. Staatsbahnen	3,757	26,565	30,322	3,938	54,491	58,429	79,316	70	178,924	15
„ —Elsass-Lothr. Bahnen	1,476	9,513	10,989	985	8,749	9,734	34,517	80	21,720	30
„ —Südwest- u. Norddeutschland, Belgien u. Niederlande	111	1,165	1,276	1,538	131,869	133,407	8,126	12	337,002	27
„ —Württemb. u. Sachsen	1,930	11,379	13,309	6,004	28,178	34,182	31,290	82	111,298	54
„ —Bayer. Staatsbahnen	1,262	4,665	5,927	6,241	16,668	22,909	34,581	92	174,563	77
„ —Österreich-Ungarn	4,476	6,184	10,660	5,893	34,000	39,893	50,941	61	179,405	77
Internationaler Verkehr	20,161	263	20,424	30,629	18,003	48,632	161,508	36	213,898	49
IV. Verschiedenes.										
Coupons für kombinierbare Rundfahrt-Billette	332,621	—	332,621	—	—	—	697,344	11	—	—
Militär-Transporte mit Gutscheine	18,986	—	18,986	*	*	*	23,099	88	43,429	14
Abonnements für halbe Billette	—	—	—	—	—	—	85,309	17	—	—
Beamten-Billette	237,221	—	237,221	—	—	—	71,205	86	—	—
Hülfbedürftige Fremde	1,212	—	1,212	—	—	—	2,123	30	—	—
Fahrpoststücke über 5 Kgr.	—	—	—	9,436		9,436	—	—	117,968	18
							10,173,790	06		
abzüglich:										
Vergütungen aus dem Lokal-Verkehr auf Gemeinschafts-Strecken							32,032	52		
Total			11,047,064			2,662,853	10,141,757	54	12,174,119	42

* In den einzelnen Verkehren enthalten.

7. Verkehr nach Entfernungen.

Distanz		Personen		Güter		Distanz		Personen		Güter	
Kilo- meter	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.	Kilo- meter	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.		
					Übertrag	9,483,525	129,559,181	1,221,903	28,009,084		
1	3,063	3,063	1,450	1,450	41	35,048	1,436,968	19,417	796,097		
2	103,645	207,290	12,228	24,456	42	18,258	766,836	17,399	730,758		
3	311,118	933,354	20,869	62,607	43	43,332	1,863,276	11,033	474,419		
4	686,630	2,746,520	27,959	111,836	44	22,452	987,888	21,087	927,828		
5	887,484	4,437,420	13,989	69,945	45	20,252	911,340	75,034	3,376,530		
6	920,220	5,521,320	45,346	272,076	46	20,017	920,782	158,356	7,284,376		
7	582,433	4,077,031	19,967	139,769	47	15,171	713,037	13,996	657,812		
8	427,159	3,417,272	29,013	232,104	48	20,979	1,006,992	17,274	829,152		
9	465,688	4,191,192	28,356	255,204	49	17,113	838,537	55,738	2,731,162		
10	361,819	3,618,190	12,280	122,800	50	287,412	14,370,600	164,707	8,235,350		
11	469,723	5,166,953	35,378	389,158	51	17,678	901,578	20,993	1,070,643		
12	268,322	3,219,864	17,606	211,272	52	9,345	485,940	34,392	1,788,384		
13	307,473	3,997,149	17,620	229,060	53	15,582	825,846	13,232	701,296		
14	242,945	3,401,230	33,724	472,136	54	16,158	872,532	22,788	1,230,552		
15	176,017	2,640,255	55,327	829,905	55	13,736	755,480	8,980	493,900		
16	165,658	2,650,528	12,129	194,064	56	22,168	1,241,408	23,767	1,330,952		
17	234,811	3,991,787	18,536	315,112	57	97,472	5,555,904	28,456	1,621,992		
18	221,842	3,993,156	17,948	323,064	58	76,607	4,443,206	24,200	1,403,600		
19	153,099	2,908,881	38,198	725,762	59	7,349	433,591	12,715	750,185		
20	80,587	1,611,740	16,908	338,160	60	3,488	209,280	4,313	258,780		
21	225,319	4,731,699	16,601	348,621	61	11,297	689,117	6,763	412,543		
22	103,600	2,279,200	45,059	991,298	62	16,406	1,017,172	18,058	1,119,596		
23	237,111	5,453,553	38,716	890,468	63	4,720	297,360	7,020	442,260		
24	74,730	1,793,520	32,627	783,048	64	4,913	314,432	4,701	300,864		
25	168,923	4,223,075	23,886	597,150	65	11,620	755,300	10,479	681,135		
26	68,441	1,779,466	10,195	265,070	66	9,246	610,236	8,037	530,442		
27	635,795	17,166,465	66,443	1,793,961	67	143,556	9,618,252	31,018	2,078,206		
28	111,142	3,111,976	35,751	1,001,028	68	5,754	391,272	12,484	848,912		
29	58,573	1,698,617	15,365	445,585	69	29,033	2,003,277	10,614	732,366		
30	109,484	3,284,520	37,351	1,120,530	70	2,971	207,970	40,779	2,854,530		
31	60,363	1,871,253	13,151	407,681	71	12,352	876,992	11,678	829,138		
32	215,374	6,891,968	188,902	6,044,864	72	12,351	889,272	35,337	2,544,264		
33	23,284	768,372	25,783	850,839	73	3,851	281,123	21,570	1,574,610		
34	93,589	3,182,026	58,775	1,998,350	74	10,591	783,734	9,605	710,770		
35	28,178	986,230	42,133	1,474,655	75	1,852	138,900	6,997	524,775		
36	46,617	1,678,212	16,687	600,732	76	35,649	2,709,324	33,398	2,538,248		
37	19,882	735,634	19,145	708,365	77	10,795	831,215	6,351	489,027		
38	35,400	1,345,200	17,189	653,182	78	760	59,280	7,075	551,850		
39	75,360	2,939,040	18,803	733,317	79	3,018	238,422	12,901	1,019,179		
40	22,624	904,960	24,510	980,400	80	2,727	218,160	5,440	435,200		
Übertrag	9,483,525	129,559,181	1,221,903	28,009,084	Übertrag	10,596,604	192,031,012	2,270,085	85,920,767		

Verkehr nach Entfernungen.

Distanz	Personen		Güter		Distanz	Personen		Güter	
	Kilo- meter	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen		Tonnen-Km.	Kilo- meter	Anzahl	Personen-Km.
Übertrag	10,596,604	192,031,012	2,270,085	85,920,767	Übertrag	10,800,122	210,946,247	2,529,917	111,112,613
81	16,885	1,367,685	8,713	705,753	121	238	28,798	3,847	465,487
82	1,694	138,908	3,047	249,859	122	801	97,722	2,328	284,016
83	48,318	4,010,394	38,512	3,196,496	123	334	41,082	1,848	227,304
84	3,288	276,192	5,574	468,216	124	11,130	1,380,120	3,724	461,776
85	2,832	240,720	2,266	192,610	125	403	50,375	419	52,375
86	2,259	194,274	7,818	672,348	126	740	93,240	71,747	9,040,122
87	691	60,117	2,262	196,794	127	456	57,912	2,996	380,492
88	2,899	255,112	5,184	456,192	128	1,337	171,136	740	94,720
89	26,495	2,358,055	18,383	1,636,087	129	128	16,512	101	13,029
90	703	63,270	2,436	219,240	130	221	28,730	841	109,330
91	2,352	214,032	4,452	405,132	131	221	28,951	1,217	159,427
92	6,014	553,288	4,264	392,288	132	4,628	610,896	15,678	2,069,496
93	1,502	139,686	4,203	390,879	133	859	114,247	794	105,602
94	12,525	1,177,350	8,114	762,716	134	1,819	243,746	604	80,936
95	1,300	123,500	1,704	161,880	135	272	36,720	168	22,680
96	3,502	336,192	2,814	270,144	136	145	19,720	829	112,744
97	4,364	423,308	4,171	404,587	137	108	14,796	406	55,622
98	8,345	817,810	11,488	1,125,824	138	498	68,724	519	71,622
99	1,152	114,048	9,581	948,519	139	531	73,809	1,179	163,881
100	1,674	167,400	8,059	805,900	140	49	6,860	3,454	483,560
101	2,331	235,431	4,420	446,420	141	144	20,304	479	67,539
102	3,626	369,852	2,494	254,388	142	129	18,318	37	5,254
103	2,337	240,711	2,515	259,045	143	180	25,740	337	48,191
104	589	61,256	2,198	228,592	144	118	16,992	428	61,632
105	1,078	113,190	27,268	2,863,140	145	63	9,135	31	4,495
106	7,837	830,722	10,683	1,132,398	146	3,358	490,268	248	36,208
107	25,187	2,695,009	19,901	2,129,407	147	220	32,340	570	83,790
108	325	35,100	6,903	745,524	148	38	5,624	84	12,432
109	677	73,793	1,653	180,177	149	39	5,811	2	298
110	1,473	162,030	4,857	534,270	150	4,762	714,300	5,634	845,100
111	501	55,611	2,240	248,640	151	365	55,115	121	18,271
112	414	46,368	1,559	174,608	152	144	21,888	48	7,296
113	2,307	260,691	1,631	184,303	153	45	6,885	9	1,377
114	2,005	228,570	3,590	409,260	154	58	8,932	387	59,598
115	339	38,985	4,741	545,215	155	5	775	6	930
116	677	78,532	3,165	367,140	156	523	81,588	193	30,108
117	98	11,466	373	43,641	157	7	1,099	231	36,267
118	1,759	207,562	1,484	175,112	158	119	18,802	121	19,118
119	665	79,135	4,338	516,222	159	52	8,268	31	4,929
120	499	59,880	774	92,880	160	23	3,680	13	2,080
Übertrag	10,800,122	210,946,247	2,529,917	111,112,613	Übertrag	10,835,432	215,676,207	2,652,366	126,911,747

Verkehr nach Entfernungen.

Distanz	Personen		Güter		Distanz	Personen		Güter	
	Kilo- meter	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen		Tonnen-Km.	Kilo- meter	Anzahl	Personen-Km.
Übertrag	10,835,432	215,676,207	2,652,366	126,911,747	Übertrag	10,837,014	215,939,369	2,653,417	127,083,749
161	81	13,041	209	33,649	181	—	—	—	—
162	3	486	98	15,876	182	—	—	—	—
163	1	163	11	1,793	183	—	—	—	—
164	528	86,592	608	99,712	184	—	—	—	—
165	3	495	6	990	185	—	—	—	—
166	356	59,096	53	8,798	186	—	—	—	—
167	1	167	1	167	187	—	—	—	—
168	51	8,568	37	6,216	188	—	—	—	—
169	384	64,896	2	338	189	—	—	—	—
170	151	25,670	13	2,210	190	—	—	—	—
171	—	—	—	—	191	—	—	—	—
172	9	1,548	7	1,204	192	—	—	—	—
173	6	1,038	2	346	193	31	5,983	—	—
174	3	522	2	348	207	1	207	—	—
175	—	—	—	—					
176	5	880	1	176	Beamten- Billette	210,018	4,185,659	—	—
177	—	—	—	—	Fahrpost- Stücke über 5 Kg.			—	—
178	—	—	—	—					
179	—	—	1	179					
180	—	—	—	—					
Übertrag	10,837,014	215,939,369	2,653,417	127,083,749	Total	11,047,064	220,131,218	2,662,853	127,555,622

8. Verkehr nach Warengattungen.

	1894	1895	Gegenüber 1894	
			mehr	weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
A. Lebens- und Genussmittel:				
<i>a) Verbrauchsmittel</i>				
I. In festem Zustande				
1. Getreide, Malz, Hülsenfrüchte	212,824	224,182	11,358	—
2. Mehl und Mühlenfabrikate	57,858	66,251	8,393	—
3. Kartoffeln	26,789	24,516	—	2,273
4. Feld- und Gartenfrüchte, Gemüse	9,699	10,193	494	—
5. Baumfrüchte	31,581	19,332	—	12,249
6. Weintrauben zur Weinbereitung	3,725	4,296	571	—
7. Fleisch, Fleischwaren, Schweinefett, Geflügel, Wildbret	6,227	6,704	477	—
8. Milchprodukte (Butter, Käse, Zieger)	16,295	16,512	217	—
9. Eier	7,024	7,366	342	—
10. Kaffee	3,801	4,368	567	—
11. Kaffee-Surrogate	3,965	4,473	508	—
12. Zucker, raffiniert	44,734	34,628	—	10,106
13. Rohzucker	1,043	1,120	77	—
14. Tabak, roh und fabriziert	2,746	2,936	190	—
	428,311	426,877	—	1,434
II. In flüssigem Zustande				
15. Milch, einschliesslich kondensierte	29,625	24,150	—	5,475
16. Wein und Most, Speiseessig	70,722	77,245	6,523	—
17. Bier	30,969	38,782	7,813	—
18. Branntwein und Liqueur	2,629	2,717	88	—
19. Mineralwasser	3,247	3,130	—	117
	137,192	146,024	8,832	—
<i>b) Gebrauchsmittel</i>				
20. Hausrat und Effekten	21,951	23,157	1,206	—
21. Bücher, Kunstgegenstände	3,156	3,324	168	—
	25,107	26,481	1,374	—
	590,610	599,382	8,772	—
B. Brennmaterialien:				
22. Brennholz und Holzkohlen	49,870	56,370	6,500	—
23. Torf	5,450	5,782	332	—
24. Steinkohlen, Braunkohlen, Briquets, Coaks	422,584	493,531	70,947	—
	477,904	555,683	77,779	—
C. Baumaterialien:				
25. Bausteine, Pflastersteine, Marmor, roh	137,214	181,171	43,957	—
26. Backsteine, Ziegel	75,159	93,042	17,883	—
27. Dachschiefer	4,729	5,556	827	—
28. Kalksteine, Gipssteine	10,774	13,036	2,262	—
29. Kalk und Gips	51,550	63,506	11,956	—
30. Cement, Trass	66,992	80,052	13,060	—
31. Cement-Platten, -Röhren, -Steine	10,457	9,813	—	644
32. Asphalt	6,403	5,663	—	740
33. Steine, behauene, Steinhauerarbeit, Marmorarbeiten, rohe	11,791	15,438	3,647	—
34. Bauholz, Sägewaren, Schwellen, Telegraphenstangen	143,582	166,759	23,177	—
	518,651	634,036	115,385	—
Übertrag	1,587,165	1,789,101	201,936	—

Verkehr nach Warengattungen.

	1894	1895	Gegenüber 1894	
			mehr	weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag	1,587,165	1,789,101	201,936	—
D. Metallindustrie:				
35. Eisen, roh und alt, Erze	45,378	40,397	—	4,981
36. Eisen, fabriziert (Art. des Sp.-Tarifs II)	74,835	74,344	—	491
37. Eisenbahnschienen, neue; Räder, Schwellen u. Zubehör	17,132	17,517	385	—
38. Eisenwaren (Art. des Sp.-Tarifs I)	27,354	33,202	5,848	—
39. Zink, Blei, Kupfer, Zinn, in allen Formen	7,953	9,285	1,332	—
40. Maschinen, zusammengesetzte	8,604	8,446	—	158
41. Maschinenteile	38,047	38,102	55	—
	219,303	221,293	1,990	—
E. Textilindustrie:				
<i>a) in Baumwolle.</i>				
42. Baumwolle, roh	21,939	19,861	—	2,078
43. Baumwollgarn und -Tücher, roh	34,550	36,325	1,775	—
44. Baumwollstoffe und -Waren	21,095	21,778	683	—
45. Baumwollabfälle	7,159	7,030	—	129
	<i>84,743</i>	<i>84,994</i>	<i>251</i>	—
<i>b) in Leinen, Hanf, etc.</i>				
46. Flachs, Hanf, Werg, Jute, Manillahanf	3,535	4,429	894	—
47. Garne, Stoffe und Waren von Flachs, Hanf, etc.	4,431	4,772	341	—
	<i>7,966</i>	<i>9,201</i>	<i>1,235</i>	—
<i>c) in Seide.</i>				
48. Seidenabfälle, Cocons	440	430	—	10
49. Seide, roh und gezwirnt, Chappe, Stoffe	11,437	12,362	925	—
	<i>11,877</i>	<i>12,792</i>	<i>915</i>	—
<i>d) in Wolle.</i>				
50. Wolle, roh und Wollabfälle	4,168	3,726	—	442
51. Wollgarne, Wollstoffe und Wollwaren	6,113	7,852	1,739	—
	<i>10,281</i>	<i>11,578</i>	<i>1,297</i>	—
	114,867	118,565	3,698	—
F. Gerberei:				
52. Felle und Häute	6,967	6,409	—	558
53. Rinde	8,034	7,182	—	852
54. Gerbstoffe	1,007	863	—	144
55. Leder und Lederwaren	7,319	7,707	388	—
	23,327	22,161	—	1,166
G. Glas- und Thonwarenfabrikation:				
56. Glas, Fenster- und Tafelglas (Sp.-Tarif I)	4,362	4,945	583	—
57. „ , Hohlglaswaren (Sp.-Tarif II)	9,429	10,458	1,029	—
58. Thonwaren (Sp.-Tarif II)	5,311	6,652	1,341	—
59. Thonröhren aller Art	3,911	4,303	392	—
	23,013	26,358	3,345	—
H. Papierfabrikation:				
60. Hadern, Papiermasse (Holzstoff, Strohstoff) Papier- späne	18,882	19,308	426	—
61. Papier und Karton (A. u. B)	12,525	13,282	757	—
62. Packpapier, Packpappe (Sp.-Tarif I)	6,388	6,440	52	—
	37,795	39,030	1,235	—
I. Strohindustrie:				
63. Strohwaren aller Art	663	766	103	—
Übertrag	2,006,133	2,217,274	211,141	—

Verkehr nach Warengattungen.

	1894	1895	Gegenüber 1894	
			mehr	weniger
			Tonnen	Tonnen
Übertrag	2,006,133	2,217,274	211,141	—
K. Holzindustrie:				
64. Nutzholz, einheimisches und aussereuropäisches, Fassdauben	31,795	28,991	—	2,804
65. Parquetterie und Bauschreinerarbeit, grobe	5,099	6,172	1,073	—
66. Holzwaren	8,701	11,022	2,321	—
	45,595	46,185	590	—
L. Hilfsstoffe für Landwirtschaft und Industrie:				
67. Farben und Farbwaren	6,543	7,616	1,073	—
68. Farbholz	1,335	1,421	86	—
69. Farberden	1,378	1,715	337	—
70. Salze (Kali und Natronsalze), Vitriole, Chlorpräparate, Erdsalze und dergl.	8,168	10,110	1,942	—
71. Soda	11,874	13,621	1,747	—
72. Salz (Koch- und Viehsalz)	17,541	17,896	355	—
73. Säuren, Laugen, Beizen	16,876	17,614	738	—
74. Weinstein und Weinhefe	290	541	251	—
75. Fett und Fettwaren, Seifen, Kerzen	12,457	12,794	337	—
76. Polstermaterialien, Seegras, Pferdehaar u. dgl.	2,187	2,717	530	—
77. Stärke, Stärkemehl	4,276	3,827	—	449
78. Chinarinde	4	7	3	—
79. Mineralöle (Petroleum)	29,068	30,564	1,496	—
80. Vegetabilische Öle	8,656	8,429	—	227
81. Harz, Teer, Harz- und Teerprodukte	6,037	6,652	615	—
82a. Schwefel	1,342	1,608	266	—
82b (95.) Zündwaren	1,044	1,304	260	—
83. Sprit	7,516	8,146	630	—
84. Erden aller Art (Sand und Kies) ausschliessl. Farbenerden	42,316	56,498	14,182	—
85. Eis	3,087	4,887	1,800	—
86. Heu und Stroh	19,680	8,633	—	11,047
87. Futtermittel: Grünfutter, Rüben, Kraftfuttermittel aller Art	3,099	3,783	684	—
88. Sämereien aller Art, ausschliesslich Getreide	3,194	2,336	—	858
89. Düngemittel aller Art	62,494	56,638	—	5,856
	270,462	279,357	8,895	—
M. Hilfsmittel zum Transport:				
90. Fahrzeuge	14,329	14,806	477	—
91. Leere Gebinde und Emballagen	25,224	28,487	3,263	—
	39,553	43,293	3,740	—
N. Nicht rubrizierte Waren:				
92. Einzelsendungen	8,750	8,512	—	238
93. Sammelladungen	15,195	14,213	—	982
94. Übrige Wagenladungen	4,497	4,436	—	61
	28,442	27,161	—	1,281
<i>Differenz gegenüber der Güterstatistik nach Klassen</i>	49,609	49,583	—	26
Total	78,051	76,744	—	1,307
Gesamttotal	2,439,794	2,662,853	223,059	—

9. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

	Durchschnittl. Bahnlänge in Kilometern	Transport-Einnahmen der eigenen Linien										Verschiedene Einnahmen per Bahnkilom.			
		Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen					per Bahnkilometer								
		Personen	Gepäck	Güter	Personen	Gepäck	Vieh	Güter	Total						
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	54.32	9.23	5.65	19.19	11,271	629	381	17,384	29,665	2,031
1880	469	226,700	1,115	153,025	4.52	55.15	9.34	5.53	19.23	10,251	615	374	15,723	26,963	1,883
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	144,708	4.50	56.48	8.88	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	8.46	4.89	18.81	9,474	676	543	13,149	23,842	2,445
1886	564	209,269	1,198	148,955	4.46	61.85	8.54	4.86	18.88	9,334	741	567	13,795	24,437	2,427
1887	564	213,280	1,178	151,065	4.44	61.78	8.41	4.76	18.30	9,470	730	464	13,775	24,439	1,665
1888	564	218,533	1,216	172,516	4.48	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	56.48	8.44	4.80	18.57	11,176	733	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	4.38	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	8.68	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	17.82	13,745	1,039	551	17,195	32,530	1,670

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

C. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

Die Ausgabenrechnung und Statistik des Betriebsdienstes umfasst nicht nur das eigene Nordostbahnnetz mit 686 Kilometer, sondern auch die Linien Brugg-Basel mit 58 und Koblenz-Stein mit 26 Kilometer. Die absolute und die durchschnittliche Bahnlänge dieses Betriebsnetzes betrug 770 Kilometer.

1. Ausgaben.

1894			1895		
Betriebene Bahnlänge 746 Kilometer			Betriebene Bahnlänge 770 Kilometer		
Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente
555,288	50	3.94	591,345	86	3.77
2,684,198	08	19.07	2,989,115	15	19.07
4,690,984	93	33.33	5,029,634	06	32.07
4,416,058	77	31.88	4,832,686	75	30.82
1,728,523	69	12.28	2,237,469	53	14.27
14,075,053	97	100	15,680,251	35	100

Die Gegenüberstellung der Totalausgaben des Bahnbetriebes im Berichtsjahr mit denjenigen des Vorjahres zeigt eine Vermehrung um Fr. 1,605,197. 38 Cts. Der Zugskilometer kostete vergleichsweise:

1893	1894	1895
Fr. 2. 77 Cts.	Fr. 2. 59 Cts.	Fr. 2. 67 Cts.

Die Erklärung zu der bezeichneten Mehrausgabe wird nachstehend bei den einzelnen Kapiteln gegeben.

I. Allgemeine Verwaltung. Dieser Titel zeigt eine Mehrausgabe von Fr. 36,057. 36 Cts., welche wesentlich durch vermehrte Sitzungsgelder des Verwaltungsrates und der verschiedenen Kommissionen, durch Gehaltserhöhungen und durch eine wegen Übertragung der Besorgung der elektrischen Sicherheits- und Beleuchtungseinrichtungen von der Dienstabteilung des Bahn-Oberingenieurs an die Telegraphen-Inspektion notwendig gewordene Personalvermehrung bei letzterer entstanden ist.

II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn. Dieser Titel weist eine Mehrausgabe von Fr. 304,917. 07 Cts. auf, welche begründet wird mit: Personalvermehrung, namentlich für Stellwerkanlagen, Wirkung der Personalausgaben auf den neuen Linien während des ganzen Jahres, Reduktion der Dienstzeit der Wärterfrauen und Ausrichtung der Stundengelder an Bahnwärter auch an dienstfreien Tagen, umfangreichere Erneuerung und Ergänzung der Beschotterung bei Anlass von Geleiseumbauten, Wiederherstellungsarbeiten infolge von Rutschungen am Landikonertunnel, welche letztere Kosten im Betrage von Fr. 34,896. 53 Cts. in der Gewinn- und Verlustrechnung zu Lasten der Reserve für ausserordentliche Anforderungen an die Jahresrechnung wieder ausgeglichen wurden. Ziemliche Mehrausgaben entstanden auch durch Erneuerung der Fussböden im Aufnahmsgebäude des Bahnhofes Zürich, durch Anbringen von Auerbrennern in einer grösseren Zahl von Bureaux, vermehrten Unterhalt des Inventars und durch grossen Schneefall: Die Räumung von Schnee und Eis hatte über Fr. 50,000 Mehrauslagen zur Folge. Für die Erneuerung des Oberbaues wurden Fr. 82,000. — mehr ausgegeben.

Geleiseumbauten wurden im Berichtsjahr folgende vorgenommen:

von Profil	II	Eisenschienen auf Profil V	Stahlschienen und eiserne Schwellen	313 m
" "	III	" " " V	" " " "	840 "
" "	S. N. B.	" " " V	" " " "	6510 "
Übertrag				7663 m

						Übertrag	7663 m
Von Profil	V	Eisenschienen auf Profil V	Stahlschienen	und eiserne Schwellen		11671	"
"	"	N. L.	"	"	"	128	"
"	"	II	"	"	neue Holzschwellen	39	m
"	"	III	"	"	"	40	"
"	"	V	"	"	"	20	"
"	"	N. L.	"	"	"	4292	"
"	"	III	"	"	mit Belassung d. Holzschwellen	8	"
"	"	IV	"	"	"	16	"
"	"	S. N. B.	"	"	"	17	"
"	"	V	"	"	"	445	"
"	"	N. L.	"	"	"	467	"
"	"	II	"	"	V Eisenschienen	57	"
"	"	II	"	"	und neue	36	"
"	"	III	"	"	"	41	"
"	"	IV	"	"	"	23	"
"	"	S. N. B.	"	"	"	25	"
"	"	II	"	"	V mittelg. Stahlschienen u. eis. Schwellen	151	"
"	"	N. L.	"	"	"	24	"
"	"	II	"	"	m. Belassg. d. Holzschwellen	433	"
"	"	S. N. B.	"	"	"	7	"
"	"	V	"	"	"	7	"
"	"	V mgt. Stahlschienen	"	"	V neue Stahlschienen u. eis. Schwellen	3139	"
"	"	V	"	"	" neue Holzschwellen	1025	"
"	"	V	"	"	V mgt. Ersatz d. Holzschwellen durch Eisenschwellen	77	"

Zusammen Haupt- und Nebengeleise inkl. 69 Weichenverbindungen 29,851 m
(1894: 25,701 m)

Auf dem ganzen Betriebsnetz lagen am Ende des Berichtsjahres in den Hauptgeleisen:

Schienen vom Normalprofil V	796,359 m	Geleise = 93.1 0/0
" von andern Profilen	59,357 m	" = 6.9 0/0

Von den in den Hauptgeleisen liegenden Schienen von Profil V bestehen aus:

Stahlschienen	692,240 m = 86.9 0/0
Eisenschienen	104,119 m = 13.1 0/0.

Die mit eisernen Schwellen belegten Strecken der Hauptgeleise betragen am Ende des Berichtsjahres 428,143 m = 50.03 0/0.

III. Expeditions- und Zugsdienst. Die Mehrausgabe auf diesem Titel beträgt Fr. 338,649.13 Cts. Dieselbe ist eine Wirkung der Personal-Vermehrung wegen Verkehrszunahme und Vermehrung der Züge auf dem alten Netz, sowie des Umstandes, dass die Personalauslagen auf den neuen Linien nun während eines vollen Jahres zur Geltung kamen, des eidgenössischen Schützenfestes, der Einrichtung elektrischer Beleuchtung im Bahnhof

Romanshorn, des Mehrkonsums von Gas und Wasser auf den grossen Bahnhöfen und des Mehrkonsums von Heizmaterial teils auf den neuen Linien, teils wegen der andauernden kalten Witterung zu Anfang des Jahres.

IV. Fahrdienst. Dieser Titel figurirt mit einer Mehrausgabe von Fr. 416,627. 98 Cts., wesentlich eine Folge der erheblichen Steigerung der Fahrleistungen, wie folgende Gegenüberstellung zeigt:

	1894.	1895.	Mehr.
	<i>km</i>	<i>km</i>	<i>km</i>
Streckendienst	5,870,918	6,357,702	486,784
Rangierdienst	1,044,840	1,114,410	69,570
Total	6,915,758	7,472,112	+556,354

Entsprechend dieser Mehrleistung waren die Personal- und Materialkosten grösser. Ausserdem ist auch der Durchschnittsverbrauch an Brennmaterial per Lokomotivkilometer gestiegen. Der Mehrverbrauch beträgt rund 7 $\frac{1}{2}$ 0/0 und erklärt sich aus folgenden Ursachen: Das fortwährende Wachsen der Fahrleistungen nötigt die Verwaltung, immerfort eine erhebliche Zahl ungeübter Leute als Heizer einzustellen, welche die Behandlung des Feuers erst lernen müssen; aus dem gleichen Grunde müssen oft Heizer als Lokomotivführer verwendet werden, bevor sie im Führerdienst gründlich erfahren sind. Die vermehrte Einführung der Dampfheizung in den Personenzügen, der Luftbremse und die Zunahme des schwereren Personenwagenmaterials haben ebenfalls dazu beigetragen, den Durchschnittsverbrauch an Brennmaterial zu steigern. An der Vermehrung der Kosten des Traktionsdienstes im ganzen partizipieren endlich Gehaltserhöhungen und grösserer Brennmaterialverbrauch für Wagenbeheizung während der Frostperiode in den Monaten Januar/März 1895.

Zum Ausgaben-Kapitel „Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials“ verweisen wir auf das nachfolgende Kapitel „3. Werkstättebetrieb“.

V. Verschiedene Ausgaben. Die hauptsächlichsten Mehrausgaben auf diesem Kapitel gegenüber dem Vorjahre ergeben sich auf Titel A „Pacht- und Mietzinse“ mit Fr. 67,597. 84 Cts.; hievon entfallen Fr. 8,342. 18 Cts. auf Baukapitalzinse für Mitbenutzung gemeinschaftlicher Bahnhöfe und Bahnstrecken und Fr. 59,173. 08 Cts. auf Zinse für Rollmaterial infolge der auf Seite 54 des Geschäftsberichtes nachgewiesenen Zunahme des Durchlaufs fremder Wagen auf den Nordostbahnlinien. Ein weiteres Plus von Fr. 52,900. 44 Cts. ergibt sich auf dem mit Fr. 124,624. 34 Cts. belasteten Kapitel V C 3 „Unfallversicherungen und Entschädigungen“, da im Berichtsjahre eine Anzahl schwererer, zum Teil noch die Vorjahre betreffenden Haftpflichtfälle zum Austrag gelangten. Der die regulativgemässe Quote der Betriebsrechnung von Fr. 75,000. — Cts. übersteigende Betrag ist indessen unter Ziffer „7“ der Gewinn- und Verlustrechnung als Zuwendung aus dem „Versicherungsfonds“ wieder in Einnahme gebracht (vide Spezifikation der „Zuschüsse aus den Spezialfonds“ auf pag. 63 des Berichtes).

Die unter gleichem Kapitel eingestellten Fr. 254,535. 69 Cts. betreffen die laut II. Abrechnung der Jura-Simplonbahn per Ende 1894 im Berichtsjahre bezahlten Nordostbahn-Anteile an den Haftpflichtentschädigungen infolge der Unfälle bei Mönchenstein und Zollikofen, abzüglich einer Vergütung der Schweizerischen Centralbahn von Fr. 13,696. 46 Cts. auf Rechnung des Anteils der Gemeinschaftsbahnen an den bezüglichlichen Entschädigungen per Ende 1894; der fragliche Betrag ist jedoch unter Ziffer „8“ der Gewinn- und Verlustrechnung als Zuwendung aus der „Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung“ wieder in Einnahmen gebracht (vergleiche auch Beilage „4“ zu den Jahresrechnungen).

Eine Mehrausgabe von Fr. 75,169. 67 Cts. erzeugt auch Kapitel V C 6 „Steuern und Abgaben“. Dieselbe hat ihren Grund in der um Fr. 75,300. — Cts. erhöhten Konzessionsgebühr an den Bund pro 1894, da dieselbe Fr. 145,000 gegen Fr. 69,700. — Cts. im Vorjahre betrug.

Die unter Kapitel V C 8 „Verschiedenes“ als Verwendungen aus der „Reserve für ausserordentliche Anforderungen an die Jahresrechnungen“ eingestellten Fr. 60,000. — Cts. betrifft die Remuneration an die in der Generalversammlung vom 19. Juli 1894 nicht bestätigten Direktionsmitglieder und findet ihren Ausgleich durch eine entsprechende Einnahme unter Ziffer „8“ der Gewinn- und Verlustrechnung als Zuwendung aus der genannten Reserve. (Vergleiche Beilage „4“ zu den Jahresrechnungen).

Die unter dem Titel V C 5 „Kosten des Transportes infolge von Bahnunterbrechungen“ verausgabten Fr. 2054. — Cts. wurden durch die Verkehrsstörung anlässlich der Rutschungen vom 28. März 1895 beim Landikonener Tunnel zwischen Birmensdorf und Bonstetten veranlasst.

Diesen Mehrausgaben gegenüber weist das Kapitel V C 2 „Feuerversicherungen“ hauptsächlich wegen Reduktion der Gebäudeassuranzprämie im Kanton Zürich von 1 0/00 auf 0,6 0/00 ein Minus von Fr. 2963. 57 Cts., Kapitel V C 7 „Beiträge an die Pensions- und Hilfskasse, Unterstützungen und Geschenke“ ein solches von Fr. 5148. 83 Cts. aus.

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

	1894	1895
Übertrag vom Vorjahr	139 Fälle	108 Fälle
Neu hier angebracht	1,898 „	2,212 „
Von fremden Bahnen überwiesen	806 „	838 „
Total	2,843 Fälle	3,158 Fälle
Erledigt wurden im Berichtsjahre	2,735 „	2,998 „
Unerledigt blieben	108 Fälle	160 Fälle

Die von der Nordostbahn teils an die Reklamanten, teils an andere Bahnverwaltungen vergüteten Entschädigungen auf Kap. V. c. 4 beziffern sich auf Fr. 53,968. 33 Cts. Fr. 49,562. 22 Cts.

Davon sind abzurechnen an Rückerstattungen von andern Bahnen und von Versicherungsgesellschaften, ferner an Erlös von beschädigten und unbezogenen Gütern „ 36,545. 77 „ „ 15,672. 76 „

Es verbleibt somit eine Nettoausgabe von Fr. 17,422. 56 Cts. Fr. 33,889. 46 Cts.
gegenüber der reklamierten Summe von Fr. 123,775. — Cts. Fr. 143,845. — Cts.

An den Bruttoausgaben partizipieren:

a) Gänzlicher Verlust	Fr. 4,340. 39 Cts.	Fr. 11,293. 86 Cts.
b) Beschädigungen	„ 43,672. 31 „	„ 29,406. 97 „
c) Verspätungen	„ 5,965. 63 „	„ 8,861. 39 „
Total	Fr. 53,968. 33 Cts.	Fr. 49,562. 22 Cts.

Nach Gütern verteilt sich diese Summe wie folgt:

a) Getreide	Fr. 2,074. 05 Cts.	Fr. 2,076. 70 Cts.
b) Mehl	„ 1,237. 86 „	„ 2,925. 04 „
c) Wein	„ 3,762. 82 „	„ 7,765. 12 „
Übertrag	Fr. 7,074. 73 Cts.	Fr. 12,766. 86 Cts.

	Übertrag	Fr. 7,074. 73 Cts.	Fr. 12,766. 86 Cts.
d) Sprit und Öl	"	3,019. 59 "	3,331. 47 "
e) Kolonialwaren	"	12,112. 77 "	7,115. 54 "
f) Eisenwaren	"	3,941. 99 "	4,653. 68 "
g) Baumwollwaren	"	18,902. 28 "	11,749. 59 "
h) Holzwaren	"	1,988. 18 "	2,601. 29 "
i) Glaswaren	"	1,405. 82 "	1,404. 89 "
k) Diverse	"	4,941. 62 "	5,572. 20 "
l) Personenverkehr	"	581. 35 "	366. 70 "
	Total	Fr. 53,968. 33 Cts.	Fr. 49,562. 22 Cts.

2. Statistik des Betriebsdienstes.

Lokomotiven. Bestand. Im Berichtsjahre wurden 4 Personenzugslokomotiven der Serie A^{2T} Compound (Nr. 71—74), 4 Schnellzugslokomotiven der Serie A^{3T} (Nr. 189—192) und 4 Güterzugslokomotiven der Serie C^{3T} (Nr. 373—376) dem Betriebe übergeben; es waren somit zu Ende des Berichtsjahres 204 Stück vorhanden, d. h. 12 Stück mehr als im Vorjahr.

Leistungen. Von diesen Lokomotiven wurden für den Strecken- und Rangierdienst durchschnittlich 173 in Anspruch genommen. Unter dieser Zahl sind die sämtlichen Lokomotiven verstanden, welche nach den aufgestellten Diensteteilern — 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 153, wovon 123 im Strecken- und 30 im Rangierdienst. Jene 173 Lokomotiven haben im ganzen 7,472,112 Kilometer, nämlich im Fahrdienst*) 6,357,702 und im Rangierdienst (die Rangierstunde zu 6 km berechnet) 1,114,410 zurückgelegt. (1894: 6,915,758 Kilom.), wovon 5,870,918 im Fahr- und 1,044,840 im Rangierdienst.)

Durchschnittlich waren in der Werkstätte 14 Lokomotiven.

*) Die vom 1. Januar bis 31. Januar und vom 1. Juli bis 31. Dezember durch Lokomotiven der V. S. B. in den Schnellzügen 73 und 78 ausgeführten Kilometer (27,979) sind in dieser Ziffer nicht inbegriffen; ebenso nicht 463 Kilometer, die durch die Lokomotiven anderer fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn zurückgelegt worden sind.

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

Bahnstrecke	Art der Züge	Fahrplan- mäßige Zugs- kilometer	Extrazugs- Kilometer	Total der Zugs- kilometer	Vorspann- Kilometer	Nutz- Kilometer	Material- transport- Kilometer	Leer- fahrten- Kilometer	Total der Kilometer
Stamm-Netz	Schnell- und Personenzüge	2,912,876	24,190	2,937,066	347,812	4,572,940	12,782	43,499	4,629,221
	Gemischte Züge	320,906	—	320,906					
	Güterzüge	703,839	263,317	967,156					
	Total	3,937,621	287,507	4,225,128					
Altstetten-Zug-Luzern	Schnell- und Personenzüge	386,998	2,555	389,553	29,857	565,537	—	2,590	568,127
	Gemischte Züge	—	—	—					
	Güterzüge	115,339	30,788	146,127					
	Total	502,337	33,343	535,680					
Bötzbergbahn	Schnell- und Personenzüge	281,862	5,315	287,177	40,913	672,060	—	599	672,659
	Gemischte Züge	53,386	—	53,386					
	Güterzüge	224,650	65,934	290,584					
	Total	559,898	71,249	631,147					
Koblenz-Stein	Schnell- und Personenzüge	76,299	314	76,613	888	112,777	—	—	112,777
	Gemischte Züge	19,075	—	19,075					
	Güterzüge	16,044	157	16,201					
	Total	111,418	471	111,889					
Stadelhofen - Rappers- wil	Schnell- und Personenzüge	210,240	5,099	215,339	13,350	279,035	—	518	279,553
	Gemischte Züge	—	—	—					
	Güterzüge	44,316	6,030	50,346					
	Total	254,556	11,129	265,685					
Etzweilen-Schaffhausen	Schnell- und Personenzüge	58,485	119	58,604	—	78,929	—	30	78,959
	Gemischte Züge	12,115	—	12,115					
	Güterzüge	8,188	22	8,210					
	Total	78,788	141	78,929					
Führung der Arlbergzüge		13,553	—	13,553	—	13,553	—	—	13,553
Aushilfe an schweize- rische Bahnen		1,333	686	2,019	610	2,629	23	201	2,853
Total 1895		5,459,504	404,526	5,864,030	433,430	6,297,460	12,805	47,437	6,357,702
1894		5,043,016	387,583	5,430,599	375,717	5,806,316	18,017	46,585	5,870,918
plus 1895		416,488	16,943	433,431	57,713	491,144	—	852	486,784
minus „		—	—	—	—	—	5,212	—	—

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

	1894.	1895.
Verbrauch an Steinkohlen	Kgr. 57,613,630	Kgr. 64,942,770
„ „ Tannenholz	Ster 1,501	Ster 1,633
Totalverbrauch (1 Ster Tannenholz zu 400 Kgr. Steinkohlen berechnet)	Kgr. 58,214,030	Kgr. 65,595,970
Verbrauch an Schmiermaterial	„ 100,341	„ 116,967
Kosten des Brennmaterials	Fr. 1,461,997. 80 Cts.	Fr. 1,656,327. 49 Cts.
„ „ „ per 100 Kilogramm	„ 2. 51 „	„ 2. 52 „
„ „ Schmiermaterials	„ 41,966. — „	„ 48,260. 13 „
„ „ „ per 1 Kilogramm	Cts. 41,82	Cts. 41,26
„ „ Putzmaterial, Beleuchtung, Verpackung, Wasserpumpen und Streusand	Fr. 74,549. 20 „	Fr. 80,777. 04 „
Erneuerungs- und Reparaturkosten	„ 524,255. 26 „*	„ 515,912. 37 „*
Totalkosten	„ 2,102,768. 26 „*	„ 2,301,277. 03 „*

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

	1894.	1895.
Verbrauch an Brennmaterial	Kgr. 7,297,000	Kgr. 7,684,950
„ „ Schmiermaterial	„ 18,154	„ 20,367
Kosten des Brennmaterials	Fr. 183,258. 15 Cts.	Fr. 194,048. 38 Cts.
„ „ Schmiermaterials	„ 7,592. 61 „	„ 8,403. 35 „
„ für Putzmaterial, Beleuchtung, Verpackung, Wasserpumpen und Streusand	„ 9,720. 39 „	„ 10,189. 38 „
Erneuerungs- und Reparaturkosten	„ 64,496. 15 „*	„ 67,165. 81 „*
Totalkosten	„ 265,067. 30 „*	„ 279,806. 92 „*

Wagen. Bestand. Personenwagen. Im Berichtsjahre wurden 3 baufällige Personenwagen (A Nr. 1—3) vom Inventar abgeschrieben; es waren demnach zu Ende des Jahres 1895 vorhanden:

578 Stück mit 1335 Achsen und 24,304 Sitzplätzen.

1894: 581 „ „ 1341 „ „ 24,345 „

Gepäck- und Güterwagen. Im Berichtsjahre wurden 9 gedeckte und 2 offene alte und ausrangierte Güterwagen vom Inventar abgeschrieben; es waren somit am Jahresschluss vorhanden:

2902 Stück mit 5806 Achsen und einer Tragfähigkeit von 33,150 Tonnen.

1894: 2913 „ „ 5828 „ „ „ „ „ 33,265 „

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

* In diesen Summen sind die zum Ersatz von Kesseln, Feuerbüchsen, Siederöhren, Dampfcylindern, Achsen, Rädern und Bandagen zu Lasten des Erneuerungsfonds vorausgabten Fr. 61,529. 30 Cts. (1894: Fr. 99,299. 76 Cts.) inbegriffen.

Leistungen. An Achsenkilometern wurden zurückgelegt:

1. Von den Nordostbahnwagen:

a) auf eigenen Linien:

	1894.		1895.
Personenwagen	37,703,616		39,162,883
Gepäck- und Güterwagen	<u>25,098,175</u>	62,801,791	<u>26,604,378</u> 65,767,261
b) auf fremden Bahnen:			
Personenwagen	7,080,049		5,130,646
Gepäck- und Güterwagen	<u>46,361,396</u>	<u>53,441,445</u>	<u>42,811,290</u> 47,941,936
Total:		<u>116,243,236</u>	<u>113,709,197</u>

2. Von Wagen fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn:

Personenwagen:	5,871,736		7,932,158
Gepäck- und Güterwagen	62,117,388		64,571,287
Schweizerische Bahnpostwagen	<u>6,023,602</u>	<u>74,012,726</u>	<u>6,581,170</u> 79,084,615

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

	<u>136,814,517</u>	<u>144,851,876</u>
--	--------------------	--------------------

Unterhaltskosten. Der Verbrauch an Schmiermaterial stellte sich im Berichtsjahre auf 19,538.5 Kgr., wofür Fr. 4,362.43 Cts. verausgabt wurden, gegenüber 18,736,9 Kgr. mit einer Ausgabe von Fr. 4,060.06 Cts. im Vorjahre. Mit einem Kilogramm Schmiere wurden 7414 Achsenkilometer zurückgelegt (1894: 7302).

Die Erneuerungs- und Reparaturkosten der Wagen belaufen sich auf Fr. 486,727. 28 Cts. (1894: Fr. 433,860. 04 Cts.), in welcher Summe die zum Ersatz von Achsen, Rädern und Bandagen zu Lasten des Erneuerungsfondes verausgabten Fr. 7,847. 28 Cts. (1894: Fr. 2,775. 88 Cts.) inbegriffen sind; in jener Summe sind dagegen nicht enthalten die für Abschreibung von Personen- und Güterwagen u. s. w. verwendeten Fr. 122,304. 29 Cts. (1894: Fr. 64,414. 70 Cts.), sowie die für neue Installationen und den Umbau von 20 Personenwagen verausgabten Fr. 60,814. 43 Cts.

II. Personenwagen.

A. Stand und Leistungen.														
Betriebsjahr	Anzahl der Wagen				Anzahl der Achsen	Sitzplätze der Wagen				Auf die Länge eines Kilometers reduciert, wurden befördert				
	achträdige	sechsrädige	vierrädige	Total		im einzelnen			im ganzen	Personengewicht	Eigengewicht der Wagen	Bruttolast		
						I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse				im ganzen	per Bahnkilometer	per Achsenkilometer
						Tonnen								
1895	49	81	448	578	1335	1,237	7,318	15,749	24,304	18,003,754	225,005,810	243,009,564	315,595	5.159
1894	49	81	451	581	1341	1,377	7,387	15,581	24,345	16,985,307	208,563,785	225,549,092	302,336	5.176

B. Unterhaltskosten.												
Betriebsjahr	Achsenkilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten				Achsenkilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials				Putzen, Heizen und Beleuchtung	
		im ganzen	per Achsenkilometer	in Prozenten der Einnahmen	in Franken		Material	Ausgaben für Material	per Achsenkilometer		Ausgaben für Material	Kosten per Achsenkilometer
									Schmiere	Ausgaben		
									Gramme	Centimes		
1895	44,293,529	211,719.89	0.478	2.2454	47,095,041	6,352	1,418.24	0.1348	0.0030	81,801.13	0.173	
1894	44,783,665	208,302.01	0.465	2.360	43,575,352	5,968	1,293.13	0.1369	0.0029	72,426.48	0.166	

III. Gepäck- und Güterwagen.

A. Stand und Leistungen.													
Betriebsjahr	Anzahl					Tragkraft der sämtl. Gepäck- und Güterwagen	Eigengewicht der Wagen per Achse	Tragkraft per Achse im Mittel.	Auf die Länge eines Kilometers reduciert, wurden befördert				
	Gepäckwagen	Güterwagen	Totalzahl		Tonnen				Gepäck, Güter, Equipagen und Vieh	Eigengewicht der Wagen	Bruttolast		
			vierrädige	sechsrädige							im ganzen	per Bahnkilomtr.	per Achsenkilomtr.
			der Wagen	der Achsen									
1895	81	2	2,819	2,902	5,806	33,150	3.226	5.709	162,984,812	322,453,339	485,438,151	630,439	4.966
1894	81	2	2,830	2,913	5,828	33,265	3.2231	5.7084	155,559,348	306,996,024	462,555,372	620,047	4.961

B. Unterhaltskosten.												
Betriebsjahr	Achsenkilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten				Achsenkilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials					
		im ganzen	per Achsenkilometer	in Prozenten der Einnahmen	in Franken		Material	Ausgaben für Material	Betreffnis per Achsenkilometer			
									Schmiere	Ausgaben		
									Gramme	Centimes		
1895	69,415,668	275,007.39	0.396	2.1340	97,756,835	13,186.5	2,944.19	0.1348	0.0030			
1894	71,459,571	225,558.03	0.315	1.857	93,239,165	12,769	2,766.93	0.1369	0.0029			

b) Durchschnittsresultate und Verhältniszahlen.

I. Ausgaben.		1893	1894	1895
Während des ganzen Jahres betriebene Länge		1893: 717 Kilometer im Durchschnitt.		
		1894: 746 " " "		
		1895: 770 " " "		
Gesamt-Betriebsausgaben	per Bahnkilometer Fr.	19,455.84	18,867.36	20,363.96
	" Zugkilometer "	2.77	2.59	2.67
	" Nutzkilometer "	2.59	2.42	2.49
	" Lokomotivkilometer "	2.54	2.39	2.46
	" Wagenachskilometer . Cts.	10. ⁹²	10. ²⁸	10. ⁸²
I. Allgemeine Verwaltung	" Bahnkilometer Fr.	733.31	744.35	767.98
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	" " "	3,993.57	3,598.12	3,881.97
III. Expeditions- und Zugsdienst	" " "	6,005.62	6,288.18	6,531.99
IV. Fahrdienst:				
Im ganzen	" Bahnkilometer "	6,462.10	5,919.65	6,276.22
	" Zugkilometer Cts.	92. ¹⁵	81. ⁸²	82. ⁴¹
	" Nutzkilometer "	85. ⁸¹	76. ⁰⁶	76. ⁷⁴
	" Lokomotivkilometer "	84. ⁴⁵	75. ²²	76. ⁰¹
	" Wagenachskilometer "	3. ⁶³	3. ²³	3. ⁸⁴
A. Personal	" Zugkilometer "	25. ³⁵	25. ⁴¹	25. ⁵³
	" Nutzkilometer "	23. ⁶⁰	23. ⁷⁶	23. ⁷⁷
	" Lokomotivkilometer "	23. ²³	23. ⁵⁰	23. ⁵⁴
	" Wagenachskilometer "	0. ⁹⁹	1. ⁰¹	1. ⁰³
B. Materialverbrauch der Lokomotiven u. Wagen	" Zugkilometer "	33. ⁹¹	34. ¹⁷	35. ⁵⁴
	" Nutzkilometer "	31. ⁵⁷	31. ⁹⁶	33. ¹⁰
	" Lokomotivkilometer "	31. ⁰⁷	31. ⁶¹	32. ⁷⁸
	" Wagenachskilometer "	1. ³⁴	1. ³⁶	1. ⁴⁴
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials	" Zugkilometer "	32. ³¹	21. ²²	20. ⁷³
	" Nutzkilometer "	30. ⁰⁸	19. ⁸⁵	19. ³¹
	" Lokomotivkilometer "	29. ⁶⁰	19. ⁶³	19. ¹³
	" Wagenachskilometer "	1. ²⁷	0. ⁸⁴	0. ⁸⁴
D. Sonstige Ausgaben	" Zugkilometer "	0. ⁵⁸	0. ⁵²	0. ⁶¹
	" Nutzkilometer "	0. ⁵⁶	0. ⁴⁹	0. ⁵⁶
	" Lokomotivkilometer "	0. ⁵⁵	0. ⁴⁸	0. ⁵⁶
	" Wagenachskilometer "	0. ⁰³	0. ⁰²	0. ⁰³
V. Verschiedene Ausgaben	" Bahnkilometer Fr.	2,261.24	2,317.06	2,905.80

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 60 und 61). 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:

	1893	1894	1895
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn. B. b. Erneuerung des Oberbaues	per Bahnkilometer . Fr. 1,154.85	928.45	1,006.98
	" Nutzkilometer . Cts. 15.33	11.83	12.31
	" Lokomotivkilometer . " 15.09	11.80	12.20
	" Wagenachskilometer . " 0.65	0.51	0.53
IV. Fahrdienst. C. b. Erneuerung des Rollmaterials	" Bahnkilometer . Fr. 794.51	310.73	279.88
	" Nutzkilometer . Cts. 10.55	3.39	3.42
	" Lokomotivkilometer . " 10.33	3.35	3.39
	" Wagenachskilometer . " 0.44	0.17	0.15
V. Verschiedene Ausgaben. A. Pacht- und Mietzinse (Passivzinse)	" Bahnkilometer . Fr. 1,444.69	1,460.94	1,503.19
	" Nutzkilometer . Cts. 19.19	18.77	18.38
	" Lokomotivkilometer . " 18.89	18.56	18.20
	" Wagenachskilometer . " 0.81	0.79	0.80
	C. Sonstige Ausgaben. (Verwendungen aus der Reserve für ausserordentliche Anforderungen an die Jahresrechnung)		
	" Bahnkilometer . Fr. —	—	408.49
	" Nutzkilometer . Cts. —	—	4.39
	" Lokomotivkilometer . " —	—	4.94
	" Wagenachskilometer . " —	—	0.21
Im ganzen	" Bahnkilometer . Fr. 3,394.05	2,700.12	3,198.54
	" Nutzkilometer . Cts. 45.07	34.69	39.10
	" Lokomotivkilometer . " 44.36	34.31	33.73
	" Wagenachskilometer . " 1.50	1.47	1.69

	1893	1894	1895
II. Fahrmaterial.			
Länge des Netzes während des ganzen Jahres	717	746	770
Kilometer			
<i>a) Den Bestand des Fahrmaterials betreffend:</i>			
Auf jede Lokomotive kommen	4.2679	4.1215	3.9487
Bahenkilometer			
„ „ „ „	7.2083	7.4088	6.8709
Personenwagenachsen			
„ „ „ „	32.6905	31.6906	29.8154
Gepäck- und Güterwagenachsen			
„ „ „ „ im ganzen	39.8988	39.0994	36.4928
Wagenachsen			
„ „ „ „	134.0119	134.5801	124.6359
Sitzplätze			
„ „ „ „	185.8511	179.1049	170.231
Tonnen Tragkraft			
Auf jeden Bahenkilometer kommen	0.2343	0.2426	0.253
Lokomotiven			
„ „ „ „	1.688	1.7976	1.71
Personenwagenachsen			
„ „ „ „	7.659	7.689	7.550
Gepäck- und Güterwagenachsen			
„ „ „ „ im ganzen	9.347	9.486	9.292
Wagenachsen			
„ „ „ „	31.400	32.652	31.616
Sitzplätze			
„ „ „ „	43.516	43.455	43.110
Tonnen Tragkraft			
Auf jede Personenwagenachse fallen	18.591	18.164	18.154
Sitzplätze			
„ „ „ „	5.6852	5.6516	5.709
Tonnen Tragkraft			
<i>b) Die Leistungen und Unterhaltskosten der Lokomotiven betreffend:</i>			
1. Fahr- und Rangierdienstlokomotiven.			
Auf die vorhandenen Lokomotiven verteilt, hat jede derselben im Fahr- und Rangierdienst zurückgelegt	38,347	38,208	38,319
per Jahr Km.			
„ „ „ „	105.06	104.68	104.99
Tag			
Im Durchschnitt hat jede eingeteilte Fahrdienstlokomotive zurückgelegt	47,705	44,476	44,773
Jahr			
„ „ „ „	130.69	121.85	123
Tag			
Im Durchschnitt hat jede Fahrdienstlokomotive im Feuer zurückgelegt	55,981	52,891	51,689
Jahr			
„ „ „ „	153.37	144.90	142
Tag			
Im Durchschnitt hat jede Lokomotive im Rangierdienst zurückgelegt	35,413	36,029	37,147
Jahr			
„ „ „ „	97.02	96.24	102
Tag			
2. Fahrdienstlokomotiven.			
Durchschnittliche Achsenzahl per Zug	23.30	23.22	22.708
Reparaturkosten der Lokomotiven per Lokomotivkilometer	8.94	8.56	7.77
Centimes			
„ „ „ „	9.74	9.25	8.42
Zugskilometer			
„ „ „ „	0.38	0.36	0.34
Wagenachsenkilometer			
Verbrauch an Steinkohlen „ Lokomotivkilometer	9.4832	9.5151	9.8861
Kilogr.			
„ „ „ „	10.3376	10.2867	10.7182
Zugskilometer			
„ „ „ „	0.4084	0.4106	0.4364
Wagenachsenkilometer			
„ „ „ „ „ Schmiermaterial „ Lokomotivkilometer	0.0157	0.0164	0.0176
Centimes			
„ „ „ „	0.0172	0.0177	0.0191
Zugskilometer			
„ „ „ „	0.00067	0.00070	0.0007
Wagenachsenkilometer			
Kosten des Brennmaterials „ Lokomotivkilometer	23.6227	23.8965	24.9629
Centimes			
„ „ „ „	25.7510	25.8340	27.0640
Zugskilometer			
„ „ „ „	1.0174	1.0313	1.1019
Wagenachsenkilometer			

3. Chronologische Vergleichung

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

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. 1884 vorgeschriebenen Schemas für die Betriebsrechnungen aufgestellt, beziehungsweise umgearbeitet worden.

der Betriebs-Ausgaben.

Bahnkilometer											Ausgaben- Betreffnis per	
Fahrdienst						Verschiedene Ausgaben				Im ganzen	Loko- motiv- kilometer	Wagen- achs- kilometer
Personal	Material- verbrauch	Unterhalt des Roll- materials	Erneuerung des Roll- materials	Sonstige Aus- gaben	Total	Pacht- und Mietzinse	Sonstige Ausgaben	Verwend- ungen aus Spezial- fonds	Total			
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Cts.
1,464	1,554	1,237	— 2)	8	4,263	1,054 3)	313	26	1,393	15,427	2,81	10,08
1,243	1,383	1,191	— 2)	15	3,832	1,041 3)	222	118	1,381	14,015	2,70	9,84
1,127	1,230	1,023	41 2)	4	3,425	1,129 3)	201	23	1,353	12,838	2,52	9,24
1,035	1,077	963	90 2)	11	3,176	926 3)	205	24	1,155	11,449	2,45	9,45
1,086	1,174	1,177	159 2)	11	3,607	1,065 3)	225	29	1,319	12,557	2,56	9,80
1,160	1,276	1,190	98 2)	14	3,738	1,139 3)	300	18	1,457	13,069	2,54	9,81
1,123	1,205	1,053	212	18	3,611	1,123 3)	217	57	1,397	12,803	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	2,43	9,78
1,300	1,484	1,275	453	21	4,533	1,182	417	203	1,802	14,633	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	2,53	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

D. Finanzergebnis.

Vergleichende Übersicht der Resultate des Berichtsjahres mit dem Vorjahre.

	1894		1895		Mehr resp. weniger gegenüber 1894	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ertrag des Personen-, Gepäck-, Tier- und Gütertransportes . . .	20,971,950	10	22,315,876	96	+ 1,343,926	86
Verschiedene Einnahmen	1,144,214	39	1,145,399	70	+ 1,185	31
	22,116,164	49	23,461,276	66	+ 1,345,112	17
Betriebsausgaben	12,118,589	97	13,635,894	66	+ 1,517,304	69
Überschuss der Betriebseinnahmen für eigene Rechnung	9,997,574	52	9,825,382	—	— 172,192	52
oder:	1894		1895			
In Prozenten der Bruttoeinnahmen	45,20 %		41,88 %			
Per Bahnkilometer (Gesamtlänge 686 Kil.)	Fr. 15,102. 08		Fr. 14,322. 71			
„ Zugskilometer	2. 12		1. 92			
„ Nutzkilometer	1. 98		1. 78			
Ertrag verfügbarer Kapitalien	536,285	37	418,306	94	— 117,978	43
Hiezu:						
a) 1 0/0 Agio auf dem 3 1/2 0/0 7 Millionen-Anleihen vom 15. Juni 1895	—	—	70,000	—	+ 70,000	—
b) Aufgeldertag aus der fakultativen Konversion der Prioritätsaktien in Stammaktien im Jahre 1895	—	—	2,294,470	—	+ 2,294,470	—
Zinse für die zum Bau neuer Linien etc. verwendeten Kapitalien . . .	580,090	55	467,188	09	— 112,902	46
Ertrag von Nebengeschäften	208,734	77	28,181	38	+ 180,553	39
Zuschüsse aus den Spezialfonds	1,213,268	01	1,207,590	01	— 5,678	—
Zuwendungen aus der Reserve für Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung	—	—	2,969,210	82	+ 2,969,210	82
Betriebs-Subventionen	6,562	50	39,375	—	+ 32,812	50
Aus sonstigen Quellen	56,167	51	292,066	13	+ 235,898	62
	12,181,213	69	17,555,407	61	+ 5,374,193	92
Davon kommen in Abzug:						
Konto-Korrentzinse und Provisionen	48,042	34	27,355	59	— 20,686	75
Hiezu:						
a) Emissionskosten des 3 1/2 0/0 7 Millionen-Anleihe v. 15. Juni 1895	—	—	12,029	07	+ 12,029	07
b) Kosten der fakultativen Konversion der Prioritätsaktien in Stammaktien im Jahre 1895	—	—	59,231	15	+ 59,231	15
Abschreibungen	35,214	51	77,369	64	+ 42,155	13
Einlage in die Spezialfonds	1,100,000	—	1,100,191	59	+ 191	59
Zuwendungen an die Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung	—	—	2,364,470	—	+ 2,364,470	—
Verwendungen zu verschiedenen Zwecken	119,219	98	2,482,177	52	+ 2,362,957	54
	1,302,476	83	6,122,824	56	+ 4,820,347	73
Reinertrag des eigenen Netzes	10,878,736	86	11,432,583	05	+ 553,846	19
Hiezu kommt ferner:						
Anteil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien	837,237	13	820,235	83	— 17,001	30
	11,715,973	99	12,252,818	88	+ 536,844	89
und mit Einrechnung des Aktivsaldo vom Vorjahr	723,141	37	926,514	52	+ 203,373	15
Total	12,439,115	36	13,179,333	40	+ 740,218	04
Hievon sind erforderlich:						
Für Verzinsung der Anleihen:						
a) Hypothekaranleihen auf das alte Netz von Fr. 145,837,500	5,559,354	17	5,777,013	68	+ 217,659	51
b) Hypothekaranleihen auf die Ostsektion der ehem. Nationalbahn von Fr. 3,000,000	120,000	—	120,000	—	—	—
c) Subventionsdarleihen	296,425	—	334,303	55	+ 37,878	55
	5,975,779	17	6,231,317	23	+ 255,538	06
Überschuss über die Verzinsung der Anleihen	6,463,336	19	6,948,016	17	+ 484,679	98
Verwendet für Amortisationen	590,000	—	610,000	—	+ 20,000	—
„ „ ausserordentl. Zuschuss an die Pensions- und Hilfskasse zur Amortisation des Defizits	146,821	67	152,327	48	+ 5,505	81
	736,821	67	762,327	48	+ 25,505	81
Zur Verfügung der Aktionäre	5,726,514	52	6,185,688	69	+ 459,174	17

Zu den in vorstehender Tabelle ausgewiesenen Differenzen zwischen dem Finanzergebnis des Berichts- und des Vorjahres ist mit Bezug auf die nicht schon an anderer Stelle behandelten Punkte folgendes zu bemerken:

Der Titel „Verschiedene Einnahmen“ weist ein Mehrerträgnis von wenigen Fr. 1,185. 31 Cts. auf; während die Pacht- und Mietzinse für die von dritten Verwaltungen mitbenützten Bahnhöfe und Bahnstrecken, sowie für sonstige Objekte, wie Gebäude, Restaurationen, Landabschnitte, einen Mehrertrag von Fr. 25,565. 60 Cts. lieferten, ergab sich infolge der geringern Fahrleistungen unseres Wagenparks auf fremden Bahnen eine Mindereinnahme von Fr. 24,927. 14 Cts.; die übrigen Positionen erzeigen nur unerhebliche Differenzen gegenüber dem Vorjahr.

Nach Abzug der Fr. 27,355. 59 Cts. betragenden Konto-Korrentzinse und Provisionen lieferten die verfügbaren Kapitalien einen Ertrag von Fr. 390,951. 35 Cts. gegen Fr. 488,243. 03 Cts. im Vorjahre. Der Einnahmenausfall von Fr. 97,291. 68 Cts. hat seinen Grund in der vermehrten Inanspruchnahme der verfügbaren Mittel für Bauzwecke. Die unter dem gleichen Titel der Gewinn- und Verlustrechnung als Einnahmen erscheinenden Fr. 2,364,470. — Cts. (Fr. 70,000 Agio auf dem 3 1/2 0/0 7 Millionen-Anleihen vom 15. Juni 1895 und Fr. 2,294,470. — Cts. Aufgeldertrag aus der fakultativen Konversion der Prioritätsaktien in Stammaktien) sind in dem Ausgabentitel „Zuwendungen an die Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung“ wieder ausgeglichen. Diese Posten, wie auch ähnliche derartige Übertragungen, wie die Emissionskosten des 3 1/2 0/0 7 Millionen-Anleihens vom 15. Juni 1895 und die Konversionskosten der Prioritätsaktien in Stammaktien, wurden nur deshalb in das „Soll“ und „Haben“ der Gewinn- und Verlustrechnung eingestellt, weil s. Z. das Eisenbahndepartement verlangt hatte, dass alle Veränderungen auf den Separatfonds durch die Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen werden müssen.

Die Zinse für die zum Bau neuer Linien etc. verwendeten Kapitalien sind gegenüber dem Vorjahr um Fr. 112,902. 46 Cts. niedriger, da infolge der durchgehenden Betriebseröffnung der Rechtsufrigen Zürichseebahn mit 1. Oktober 1894 eine Verzinsung der bezügl. Bauverwendungen für das Berichtsjahr ganz entfällt und mit 2. April 1895, d. h. dem Tage der durchgehenden Betriebseröffnung der Linie Etzweilen-Schaffhausen auch die Verzinsung für das erst mit letzterem Tage vollendete Teilstück Feuerthalen-Schaffhausen aufgehört hat.

Die Ergebnisse des Dampfbootbetriebes auf dem Boden- und Zürichsee sind in Abschnitt E des Berichtes (pag. 68) näher erörtert.

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

	1. Verwendungen aus dem Erneuerungsfonds.	
Betriebsrechnung II B. b:	Erneuerung des Oberbaues . . .	Fr. 775,370. 62 Cts.
	ab: Ausgaben für Altstetten-Zug-Luzern . . .	„ 66,544. 90 „
		Fr. 708,825. 72 Cts.
„	IV C. b: Erneuerung des Rollmaterials . . .	„ 215,512. 80 „
Gewinn- und Verlustrechnung 3 a:	Anteil an der Oberbauerneuerung der Bötzbahn . . .	„ 31,212. 73 „
„	„	
„	3 b: Anteil an derjenigen der Aarg. Südbahn . . .	„ 43,778. 95 „
„	„	
„	6: Reparaturen an Bodenseebooten . . .	„ 18,325. 12 „
		„
	Übertrag	Fr. 1,017,655. 32 Cts.

	Übertrag	Fr. 1,017,655. 32 Cts.
Gewinn- und Verlustrechnung 3: (Ausgaben) Reparaturen, Abschreibungen u. s. w. auf den Zürichseebooten	" 35,193. 37 "	
		Fr. 1,052,848. 69 Cts.
2. Verwendungen aus der Reserve für Oberbau-Erneuerung auf der Linie Altstetten-Zug-Luzern.		
Betriebsrechnung II B. b: Erneuerung des Oberbaues (wie umstehend)	" 66,544. 90 "	
3. Verwendungen aus dem Versicherungsfonds.		
Betriebsrechnung, Einn. III 2: Entschädigungen für Unfälle bei den Hilfsgeschäften	Fr. 25,284. 91 Cts.	
" Ausg., IV C. a: Schädigungen des Rollmaterials	" 8,296. 45 "	
" " V C. 3: Entschädigungen für Unfälle im Bahnbetrieb	" 124,624. 34 "	
Gewinn- und Verlustrechnung, Einn. 6 und bezw. 3 Ausgaben: Entschädigungen für Unfälle bei den Nebengeschäften	" 935. 11 "	
" 6: Schädigungen von Dampfböten auf dem Bodensee	" 4,055. 61 "	
		Fr. 163,196. 42 Cts.
ab: Quote der Betriebsrechnung nach § 4 des Regulativs über den Versicherungsfonds	" 75,000. — "	
		" 88,196. 42 "
	Zusammen	Fr. 1,207,590. 01 Cts.

Über die Zuwendungen aus der Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung im Betrage von Fr. 2,969,210. 82 Cts. enthält „Beilage 4“ zu den Jahresrechnungen die detaillierten Angaben.

Die unter Betriebs-Subventionen ausgewiesene Mehreinnahme von Fr. 32,812. 50 Cts. gegenüber dem Vorjahr rührt daher, dass in letzterem nur die auf die ersten zwei Betriebsmonate November und Dezember 1894 entfallenden $\frac{2}{12}$ der vertraglichen Betriebssubvention der Eisenbahngesellschaft Etzweilen-Schaffhausen zur Verbuchung gelangten, während im Berichtsjahr eine volle Jahresquote von Fr. 39,375. — Cts. in Einnahme gestellt ist.

Das Plus auf den Einnahmen aus sonstigen Quellen ergibt sich mit Fr. 175,531. 42 Cts. aus der Zuwendung des Liquidationssaldo des Liegenschaftkonto Enge, worüber bereits unter Abschnitt III, Ziffer VI Erwähnung gethan ist, ferner mit Fr. 55,218. 91 Cts. Zuwendung aus der Bilanzpost „Zu amortisierende Verwendungen“ als hälftiger Anteil der Nordostbahn an der mit Bewilligung des schweiz. Eisenbahndepartements auf Amortisationskonto getragenen Abschreibung von zwei ausgewechselten Brückenkonstruktionen auf der Bötzbahn. Schliesslich resultiert eine weitere Einnahme von Fr. 7,539. 80 Cts. aus dem Ertrag der Subvention an die Gotthardbahn pro 1894, während der Ertrag der Korrentrechnung des Liegenschaftkonto der Nordostbahn Fr. 4,936. 03 Cts. hinter demjenigen des Vorjahres zurückgeblieben ist.

Die unter den Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung eingestellten:

- a) Fr. 12,029. 07 Cts. Emissionskosten des $3\frac{1}{2}\%$ igen 7 Millionen-Anleihens vom 15. Juni 1895;
 - b) „ 59,231. 15 „ Kosten der fakultativen Konversion der Prioritätsaktien in Stammaktien im Jahre 1895
- finden ihren Ausgleich durch die bereits vorstehend erwähnten, in „Beilage 4“ zu den Jahresrechnungen spezifizierten Zuwendungen aus der „Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung.“

Die für Abschreibungen am Baukonto zu Lasten der Gewinn- und Verlustrechnung verbuchten Fr. 77,369. 64 Cts. betreffen die Minderwerte für folgende aufgegebenen Bauten:

Ehemaliger Spritkeller, zwei Drehscheiben beim Säureschuppen, Wagenremise an der Langstrasse (Assek.-Nr. 778), abgetragene Teile der Wagenremisen (Assek.-Nr. 751 und 752) im Rangierbahnhof, Tunnelwasserleitung im und Wärterbude auf dem abgetragenen Winterthurerdamm, alles in Zürich, auf verschiedenen Stationen ausgefallene elektrische Signalscheiben, Aufzug- und Rückstellvorrichtungen, sowie Drahtleitungen mechanischer Signalscheiben und Weichenböcke, infolge Erstellung von Centralanlagen. Dasselbe infolge Erstellung von Blockanlagen auf verschiedenen Strecken, Umstellvorrichtungen der Abschlussignale in Schaffhausen gegen Dachsen und in Aarau gegen Schönenwerd, zurückgezogene Gasbeleuchtungsbestandteile in Aarau wegen Einrichtung der elektrischen Beleuchtung, beseitigte, bezw. zurückversetzte Kopframpe auf Station Reichenburg, ausgefallene Bestandteile der Centralanlage Wettingen wegen Erstellung der Blocksignalanlage, und endlich diverse, durch Zugbarrieren ersetzte Schiebarrieren und ausgefallene, bezw. in die Centralanlagen verschiedener Stationen einbezogene Barrieren und Barrierenbestandteile.

Die Verwendungen zu verschiedenen Zwecken betragen Fr. 2,482,177. 52 Cts., und es setzt sich dieser Betrag wie folgt zusammen:

- a) Fr. 2,384,505. — Cts. Vergütung an 108,000 Stammaktien und 50,967 konvertierte Prioritätsaktien à Fr. 15. — Cts. aus dem Aufgeldertrag der fakultativen Konversion der Prioritätsaktien und
- b) „ 97,672. 52 „ Verzinsung des Defizits der Pensions- und Hilfskasse der Angestellten pro 1895.

Total wie oben . Fr. 2,482,177. 52 Cts.

Der Ertragsanteil gemeinschaftlicher Linien ist Fr. 17,001. 30 Cts. geringer als im Vorjahr, und zwar zeigt die Bötzbahn nach der sektionsweisen Ertragsrechnung eine Mindereinnahme von Fr. 9830. 28 Cts., während der Rückschlag für die Linie Koblenz-Stein nach Wegfall der aus der Bereinigung des Baukonto im Jahre 1894 resultierenden Betriebsanteile von Fr. 25,849. 15 Cts. auf Fr. 14,834. 55 Cts. oder um Fr. 11,014. 60 Cts. zurückgegangen ist, was als hälftiger Anteil der Nordostbahn für diese beiden Linien einen Mehrertrag von Fr. 592. 16 Cts. ergibt.

Aus der Beteiligung bei der Aargauischen Südbahn resultiert eine Mindereinnahme von Fr. 13,903. 66 Cts. und endlich hat sich die zu unsern Lasten fallende Quote am Betriebsdefizit der Eisenbahnunternehmung Wohlen-Bremgarten um Fr. 3689. 80 Cts. erhöht. Letzteres Resultat ist auf die mit 1. Januar 1895 in Wirksamkeit getretene Erhöhung der Betriebsentschädigung an die Schweizerische Centralbahn von Fr. 1. 46 Cts. auf Fr. 1. 88 Cts. per Lokomotivkilometer zurückzuführen.

Durch die bereits an anderer Stelle erwähnten weiteren Einzahlungen auf das Baukapital der Bötzbahn stellt sich zu Ende des Berichtsjahres die Beteiligung bei dieser auf Fr. 12,300,000. — Cts., dagegen sind die Beteiligungsquoten bei der Linie Koblenz-Stein mit Fr. 2,285,000. — Cts. und bei der Aargauischen Südbahn mit Fr. 5,995,000. — Cts. unverändert geblieben.

Die Rendite der Beteiligungskapitalien pro 1895 beträgt in Prozenten für die Bötzbahn 4,356 0/0, für die Linie Koblenz-Stein 0,325 0/0 Rückschlag oder für beide Linien zusammen 3,623 0/0 gegen 3,65 0/0 im Vorjahr, für die Aargauische Südbahn 4,985 0/0 gegen 5,217 0/0 im Jahre 1894. Im Durchschnitt verzinste sich die Gesamtbeteiligung von Fr. 21,080,000. — Cts. an allen vier Gemeinschaftsbahnen zu 3,891 0/0 gegen 3,995 0/0 im Jahr 1894 von Fr. 20,955,000. Cts. Kapital.

Das mit Fr. 255,538.06 Cts. ausgewiesene Mehrerfordernis für die Verzinsung der Anleihen ergibt sich wie folgt:

a)	3 1/2 0/0 Zinsdifferenz für 12 statt für 4 Monate auf dem neuen 10 Millionen Anleihen		
	d. d. 31. August 1894	Fr. 233,333.	33 Cts.
b)	Zinse auf dem Subventionsdarleihen für die rechtsufrige Zürichseebahn, nämlich:		
	1. 1/2 0/0 Mehrzins durch Erhöhung des Zinsfusses von 2 0/0		
	auf 2 1/2 0/0 für Fr. 3,600,000. — Cts. ab 15. Februar 1894		
	während 1 1/2 Monaten (d. h. vom 1. Januar bis 15. Februar		
	1895)	Fr. 2,250.	— Cts.
	2. 2 0/0 Zins auf der Einzahlung des Kantons Zürich vom		
	15. Februar 1894 im Betrage von Fr. 460,000. — Cts.		
	für 12 statt 10 1/2 Monate	„ 1,150.	— „
	3. 2 0/0 Zins auf der Resteinzahlung des Kantons Zürich von		
	Fr. 80,000. — Cts. vom 15. Februar bis 31. Dezember		
	1895 = 10 1/2 Monate	„ 1,400.	— „
			„ 4,800. — „
c)	Zinse auf dem Subventionsdarleihen für die Linie Thalweil-Zug:		
	1. 1/4 0/0 Mehrzins durch Erhöhung des Zinsfusses von 3 0/0		
	auf 3 1/4 0/0 auf Fr. 1,663,000. — Cts. vom 1. Februar bis		
	31. Dezember = 11 Monate	Fr. 3,811.	05 Cts.
	2. 3 0/0 Jahreszins auf Fr. 157,000. — Cts. letzte Rata-		
	einzahlung des Kantons Zürich per Ende 1894	„ 4,710.	— „
	3. 3 0/0 Zins auf Fr. 33,000. — Cts. Nachtragszahlung des		
	Initiativ-Komitees per 1. Februar 1895 für 11 Monate	„ 907. 50	„
			„ 9,428. 55 „
d)	Zinse auf dem Subventionsdarleihen für die Linie Eglisau-Schaffhausen:		
	1. 3 0/0 Zins auf der Einzahlung von Fr. 1,650,000. — d.		
	d. 1. Juni 1894 für 12 statt für 7 Monate	Fr. 20,625.	— Cts.
	2. 3 0/0 Zins auf der I. Einzahlung des Kantons Zürich von		
	Fr. 110,000. — Cts., Wert 1. Februar 1895, für 11 Monate	„ 3,025.	— „
			„ 23,650. — „
		Übertrag	Fr. 271,211. 88 Cts.

Übertrag Fr. 271,211. 88 Cts.

Hievon ab:

f) Zinsverminderung auf dem 4 ⁰ / ₀ 7 Millionen Anleihen d. d. 1. Juni 1888 infolge Konversion in ein 3 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ Anleihen d. d. 15. Juni 1895; ¹ / ₂ ⁰ / ₀ Zins vom 15. Juni bis 31. Dezember 1895 = 6 ¹ / ₂ Monate auf Fr. 7,000,000. — Cts.	Fr. 18,958. 32 Cts.
abzüglich: 4 ⁰ / ₀ Stückzinse à 50 Cts. auf 6569 zurück- bezahlten Obligationen obigen Anleihens	„ 3,284. 50 „
	„ 15,673. 82 „
Summe wie vorstehend	Fr. 255,538. 06 Cts.

E. Verschiedenes.

1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee. Verkehr und Einnahmen.

	Transportquantitäten				Einnahmen						
	1894		1895		1894			1895			
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	
I. Personentransport.											
Einfache Fahrt	I. Platz	12,089	10.16	12,762	9.92	24,574.	67	21.00	25,649.	21	19.98
"	"	21,217	17.83	23,056	17.91	25,625.	10	21.90	27,279.	97	21.25
Hin- und Rückfahrt	I. "	8,580	7.21	9,358	7.27	7,117.	84	6.08	7,904.	31	6.16
"	"	24,954	20.98	24,404	18.96	14,294.	58	12.22	14,470.	43	11.28
Abonnementsbillete	I. "	7,263	6.10	8,816	6.85	5,447.	64	4.66	6,473.	94	5.04
"	II. "	4,741	3.99	5,546	4.31	2,335.	64	2.00	2,590.	19	2.02
Lustfahrtbillete	I. "	14,871	12.50	17,105	13.29	23,387.	78	19.99	27,294.	83	21.27
"	II. "	25,252	21.23	27,659	21.49	14,209.	83	12.15	16,690.	30	13.00
	Total	118,967	100	128,706	100	116,993.	08	100	128,353.	18	100
Rekapitulation nach Plätzen:											
I. Platz		42,803	35.98	48,041	37.33	60,527.	93	51.74	67,322.	29	52.45
II. "		76,164	64.02	80,665	62.67	56,465.	15	48.26	61,030.	89	47.55
	Total	118,967	100	128,706	100	116,993.	08	100	128,353.	18	100
II. Gepäcktransport											
		311		333		5,670.	95		6,212.	22	
III. Viehtransport.											
Klasse a, Pferde		165	2.99	222	3.88						
" b, schweres Vieh		1,802	32.60	1,305	22.82						
" c, leichtes "		1,168	21.13	1,241	21.70	8,037.	46		7,294.	86	
" d, Schweine		939	16.99	1,158	20.25						
" e, Kälber, Schafe und Ziegen		854	15.45	1,118	19.55						
Hunde		599	10.84	675	11.80						
	Total	5,527	100	5,719	100	8,037.	46		7,294.	86	
IV. Gütertransport.											
Eilgut		1,344	0.97	1,546	1.07						
Stückgut		9,774	7.07	10,789	7.44						
Massengut A		6,210	4.50	6,297	4.34						
" B		37,031	26.80	34,105	23.52	368,596.	78		386,101.	44	
Spezialtarif I		34,232	24.78	37,903	26.14						
" II		9,491	6.87	9,745	6.72						
" III		40,074	29.01	44,605	30.77						
	Total	138,156	100	144,990	100	368,596.	78		386,101.	44	
V. Verschiedenes											
						144.	28		414.	92	
	Gesamttotal					499,442.	55		528,376.	62	
Rekapitulation:											
Personentransport						116,993.	08	23.42	128,353.	18	24.29
Gepäcktransport						5,670.	95	1.14	6,212.	22	1.18
Viehtransport						8,037.	46	1.61	7,294.	86	1.88
Gütertransport						368,596.	78	73.80	386,101.	44	73.07
Verschiedenes						144.	28	0.03	414.	92	0.08
	Total					499,442.	55	100	528,376.	62	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.
1895	128,706	128,353	18	333	6,212	22	5,719	7,294	86	144,990	386,101	44	414	92	528,376	62
1894	118,967	116,993	08	311	5,670	95	5,527	8,037	46	138,156	368,596	78	144	28	499,442	55
mehr als 1894	9,739	11,360	10	22	541	27	192	—	—	6,834	17,504	66	270	64	28,934	07
weniger „ „	—	—	—	—	—	—	—	742	60	—	—	—	—	—	—	—

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
1895	Fr. 1. 00 Cts.	Fr. 18. 66 Cts.	Fr. 1. 28 Cts.	Fr. 2. 66 Cts.
1894	„ 0. 98 „	„ 18. 23 „	„ 1. 45 „	„ 2. 67 „

Im Dampfbootverkehre auf dem Bodensee ist im Berichtsjahre nichts Besonderes vorgekommen. Erfreulich ist die Steigerung der Einnahmen aus dem Personenverkehre, zur der die Vermehrung der direkten Billette und der kombinierbaren Rundfahrtillette, dann aber auch neu erstellte billige Rundfahrtillette im lokalen Seeverkehre das meiste beigetragen haben. Das Erträgnis aus dem Güterverkehr ist zwar auch etwas besser geworden, wohl aber nur vorübergehend und hat den Stand früherer Jahre lange nicht erreicht. Durch Abkürzungen von Transportwegen im Norden und Süden verringert sich das Verkehrsgebiet der Bodenseeroute und das ausserordentliche Herabgehen der Schiffsfrachten für den Verkehr zwischen den Häfen des Schwarzen Meeres und der untern Donau, sowie Triest und Fiume einerseits und Genua und Marseille, Rouen, Antwerpen etc. anderseits, lässt die Möglichkeit einer Benutzung der Eisenbahnrouten in den meisten Fällen, namentlich für die Massen-Artikel kaum mehr zu.

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

1894				1895			Gegenüber 1894			
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Mehrausgabe		Minderausgabe	
						Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
10,000	—	2.21	1. Centralverwaltung und technische Leitung	10,000	—	2.29	—	—	—	
14,715	25	3.25	2. Gehalte des Administrationspersonals	13,436	85	3.08	—	—	1,278	40
140,641	01	31.08	3. Gehalte und Ersparnisprämien des Schiffspersonals	136,209	58	31.26	—	—	4,431	43
3,076	73	0.68	4. Bekleidung desselben	2,734	85	0.63	—	—	341	88
2,187	02	0.48	5. Mietzinse, Bureaubedürfnisse etc., Beleuchtung und Beheizung der Bureaux	5,037	43	1.16	2,850	41	—	—
57,050	20	12.59	6/7. Ein- und Ausschiffen der Güter	55,535	70	12.74	—	—	1,514	50
105,251	58	23.22	8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	104,500	12	23.98	—	—	751	46
74,245	91	16.38	9. Unterhalt der Schiffe samt Ausrüstung	77,964	76	17.89	3,718	85	—	—
13,334	24	2.94	10. Assekuranzprämien	14,240	68	3.27	906	44	—	—
32,701	50	7.22	11. Verschiedenes	16,136	65	3.70	—	—	16,564	85
453,203	44	100	Total	435,796	62	100	—	—	17,406	82

Die Ausgaben haben sich gegenüber dem Vorjahr um Fr. 17,406. 82 Cts. vermindert. Der Hauptposten der Ausgabenverminderung ergab sich auf Kapitel 11 für Baggerungsarbeiten, welche im Vorjahr ausser-

ordentlich gross waren; weitere Ersparnisse wurden erzielt durch Versetzung des Gehülfen der Dampfbootbuchhaltung zum Bahnbetrieb (Kapitel 2), längere Ausserdienststellung während Vornahme einer Hauptreparatur an der bayerischen Trajektampffähre, deren Personal inzwischen anderweitig verwendet wurde (Kapitel 3), und auf Kapitel 6/7 „Ein- und Ausschiffen der Güter“, weil der Trajektverkehr sich verminderte.

Finanzergebnis des Dampfbootbetriebs auf dem Bodensee.

	1894					1895				
	Total		Per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen	Total		Per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Einnahmen	499,442	55	4	24	—	528,376	62	4	38	—
Ausgaben	453,203	44	3	85	90.74	435,796	62	3	61	82.48
Vorschlag	46,239	11	—	39	9.26	92,580	—	—	77	17.52

Betriebsmaterial.

Im Bestand des Betriebsmaterials für den Bodensee ist keine Änderung eingetreten. Derselbe war sonach zu Ende des Berichtsjahres folgender:

6 Raddampfer, 3 eiserne Schleppschiffe, 2 eiserne Trajektkähne, ferner 1 Trajektampffähre und 1 eiserner Schleppkahn, letztere beiden gemeinschaftlich mit Bayern.

Statistik über den Betrieb der Dampf- und Schleppboote auf dem Bodensee.

	1894	1895
a. Leistungen der Schiffe:		
Dampfboote und Trajektfähre (letztere zur Hälfte).		
Dieselben haben zurückgelegt Kilometer	117,857	120,557
und zwar in Zeitstunden	7,009	7,202
somit per Zeitstunde durchschnittlich Kilometer	16.82	16.74
Schleppboote. Solche durchliefen "	90,113	107,002
b. Verbrauch an Brennmaterial: Holz Ster	13.250	13.250
Steinkohlen Tonnen	3,493.485	3,473.015
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Ster Holz = 400 Kilogr. Kohlen) "	3,498.785	3,478.315
Durchschnittsverbrauch per Kilometer Kilogramm	29.687	28.852
" Zeitstunde "	499.185	482.965
Kosten für Brennmaterial im ganzen Franken	98,790.62	98,688.06
per Kilometer Centimes	83.82	81.86
" Zeitstunde Franken	14.09	13.70
c. Verbrauch an Schmiermaterial: Öl und Talg im ganzen Tonnen	8.807	8.864
per Kilometer Kilogramm	0.070	0.069
" Zeitstunde "	1.185	1.161
Kosten für Schmiermaterial im ganzen Franken	3,913.14	3,847.41
per Kilometer Centimes	3.82	3.19
" Zeitstunde "	55.88	53.42
d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten: im ganzen Franken	74,245.91	77,964.76
per Kilometer Centimes	63.00	64.67

2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.
Verkehr und Einnahmen.

	Transportquantitäten				Einnahmen					
	1894		1895		1894		1895			
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente
I. Personentransport.										
Einfache Fahrt I. Platz	10,769	3.25	8,481	4.35	9,431. 12	6.90		7,739. 94	8.59	
„ „ II. „	51,597	15.56	23,579	12.11	24,210. 76	17.71		11,537. 38	12.81	
Hin- und Rückfahrt I. „	34,434	10.38	26,495	13.61	25,453. 36	18.62		21,507. 19	23.88	
„ „ II. „	174,472	52.62	104,112	53.47	60,042. 16	43.91		35,668. 46	39.61	
Abonnementsbillette I. „	4,622	1.39	100	0.05	1,235. 55	0.90		151. 50	0.17	
„ „ II. „	28,105	8.47	10,418	5.35	4,202. 10	3.07		1,487. 50	1.65	
Gesellschafts-, Lust- u. Rundfahrtbillette I. „	20,918	6.33	12,740	6.54	9,797. 55	7.17		7,783. 65	8.64	
„ „ II. „	6,641	2.00	8,800	4.52	2,346. 48	1.72		4,187. 00	4.65	
Total	331,558	100	194,725	100	136,719. 08	100		90,062. 62	100	
Rekapitulation nach Plätzen:										
I. Platz	70,743	21.34	47,816	24.56	45,917. 58	33.59		37,182. 28	41.28	
II. „	260,815	78.66	146,909	75.44	90,801. 50	66.41		52,880. 34	58.72	
Total	331,558	100	194,725	100	136,719. 08	100		90,062. 62	100	
II. Gepäcktransport										
	Tonnen		Tonnen							
	488		384		2,713. 30			1,816. 70		
III. Viehtransport.										
	Stück		Stück							
Klasse I	92	5.30	14	1.45	1,632. 45			871. 60		
„ II	707	40.73	548	56.67						
„ III	842	48.50	353	36.50						
„ IV	95	5.47	52	5.38						
Total	1,736	100	967	100	1,632. 45			871. 60		
IV. Gütertransport.										
	Tonnen		Tonnen							
Eilgut	730	1.98	—	—	48,568. 87			—		
Stückgut-Klasse 1	888	2.41	—	—						
„ 2	2,067	5.60	—	—						
Wagenladungen Klasse A	391	1.06	—	—						
„ „ Klasse B	1,183	3.21	—	—						
Spezialtarif „ Ia	1,254	3.40	—	—						
„ „ Ib	5,570	15.10	—	—						
„ „ IIa	683	1.85	—	—						
„ „ IIb	489	1.32	—	—						
„ „ IIIa	841	2.28	—	—						
„ „ IIIb	22,793	61.79	—	—						
Total	36,889	100	—	—	48,568. 87			—		
Lokalspesen					2,766. 55			—		
Total					51,335. 42			—		
V. Verschiedenes										
					1,062. 05			990. 12		
Gesamttotal					193,462. 30			93,741. 04		
Rekapitulation:										
Personentransport					136,719. 08	70.67		90,062. 62	96.07	
Gepäcktransport					2,713. 30	1.40		1,816. 70	1.94	
Viehtransport					1,632. 45	0.84		871. 60	0.93	
Gütertransport					51,335. 42	26.54		—	—	
Verschiedenes					1,062. 05	0.55		990. 12	1.06	
Total					193,462. 30	100		93,741. 04	100	

Zusammenzug des Verkehres und der Einnahmen der Zürichsee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Ver- schiedenes		Total- einnahmen	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1895	194,725	90,062	62	384	1,816	70	967	871	60	—	—	—	990	12	93,741	04
1894	331,558	136,719	08	488	2,713	30	1,736	1,632	45	36,889	51,335	42	1,062	05	193,462	30
mehr als 1894	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
weniger „ „	136,833	46,656	46	104	896	60	769	760	85	36,889	51,335	42	71	93	99,721	26

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
1895	Fr. 0. 46 Cts.	Fr. 4. 73 Cts.	Fr. 0. 90 Cts.	Fr. — Cts.
1894	„ 0. 42 „	„ 5. 56 „	„ 0. 94 „	„ 1. 39 „

Die Ziffern des Dampfbootverkehrs auf dem Zürichsee sind in diesem Jahre besonders auffällig. Erstmals hat sich der Personendienst während des ganzen Jahres auf Querfahrten und eine Längsfahrt im Sommer beschränken müssen und ist der Güterverkehr vollständig eingestellt worden. Dazu kam noch, dass wegen Einfrierens des Sees auch die Querfahrten vom 1. bezw. 4. Februar bis zum 27. März nicht mehr ausgeführt werden konnten. Das Ergebnis ist also ein ganz anomales, und es wäre unrichtig, aus demselben Schlüsse auf die folgenden Jahre ziehen zu wollen. Es erscheint vielmehr nicht ausgeschlossen, dass bei einer richtigen Bedienung des Querverkehres mit den erforderlichen Anschlüssen an die Eisenbahnzüge und Verwendung geeigneten Materials die ohnehin für den Verkehr unentbehrliche Institution doch eine die Kosten annähernd deckende Frequenz behalten dürfte.

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

1894				1895			Gegenüber 1894			
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Mehrausgabe		Minderausgabe	
				Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
5,000	—	1.89	1. Centralverwaltung und technische Leitung	5,000	—	3.11	—	—	—	—
11,407	09	4.30	2. Gehalte des Administrationspersonals	6,776	60	4.21	—	—	4,630	49
120,898	91	45.60	3. Besoldungen und Löhne des Schiffspersonals	65,310	90	40.57	—	—	55,588	01
1,774	41	0.67	4. Bekleidung desselben	1,373	42	0.85	—	—	400	99
9,225	96	3.48	5. Mietzinse u. Bureaubedürfnisse etc., Beleuchtung und Beheizung der Bureaux	4,431	11	2.75	—	—	4,794	85
61,338	47	23.14	6. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	31,849	55	19.78	—	—	29,488	92
38,621	71	14.57	7. Unterhalt der Schiffe samt Ausrüstung	36,377	36	22.60	—	—	2,244	35
7,735	68	2.92	8. Assekuranzprämien, Steuern und Konzessionsgebühren	5,054	20	3.14	—	—	2,681	48
9,107	19	3.43	9. Verschiedenes	4,810	79	2.99	—	—	4,296	40
265,109	42	100	Total	160,983	93	100	—	—	104,125	49

Die Ausgaben haben sich gegenüber dem Vorjahr um Fr. 104,125. 49 Cts. vermindert. Diese Ersparnis verteilt sich auf alle Kapitel und ist wesentlich eine Folge der nach Eröffnung des durchgehenden Eisenbahnbetriebes

Betriebsmaterial.

Im Berichtsjahr wurde das Dampfboot „Rapperswyl“ ausrangiert, die leere Schaaale befindet sich im Hafen der Schiffswerfte Wollishofen. Demnach war der Bestand des Betriebsmaterials zu Ende des Jahres 1895 noch folgender:

1 Salondampfer, 3 andere Raddampfer, 2 Schraubendampfboote, 2 eiserne und 2 hölzerne Schlepp- und Kohlenschiffe.

3. Werkstättebetrieb.

Die Hauptwerkstätte und ihre Filialen waren im Berichtsjahre noch auf ihre bisherigen Einrichtungen angewiesen.

Infolge einer Interpellation im Schosse des Verwaltungsrates, welche den Werkstättebetrieb kritisierte und namentlich die Ökonomie dieses Betriebes sowie die Güte der Leistungen in Zweifel zog, veranlassten wir Herrn Ingenieur Ühlinger in Schaffhausen, Mitglied des Verwaltungsrates, zu einer Enquête über Betrieb und Leistungen der Reparaturwerkstätten.

Die von Herrn Ühlinger vorgenommenen Untersuchungen und die Vergleichung mit anderwärtigen Werkstätten haben ein für die hierseitige Verwaltung durchwegs günstiges Resultat ergeben. Insbesondere wurde durch das letztere die von uns vertretene Ansicht bestätigt, dass die bestehende Organisation unserer Werkstätten eine richtige ist, die letztern im Vergleich zu ähnlichen Etablissements anderer Bahnen und der Privatindustrie gut und billig arbeiten, sowie in quantitativer und qualitativer Hinsicht dasjenige leisten, was von ihnen unter den gegebenen beschränkten Verhältnissen erwartet werden kann.

Ausser dem Unterhalt und der Erneuerung des Rollmaterials, sowie der Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee und Bodensee hatte sich die Hauptwerkstätte im Vorjahre insbesondere noch mit der Erstellung von Luftdruckbremsen und Dampfheizungen, sowie mit der Ausrüstung von neuen Lokomotiven und Personenwagen zu befassen.

Die Rechnung der Werkstätte erzeugt folgendes Ergebnis:

Einnahmen.		
Arbeiten und Materialabgaben zu Lasten		
des Eisenbahnbetriebes		Fr. 990,393. 86 Cts.
des Dampfbootbetriebs:		
a) auf dem Bodensee	Fr. 75,924. 49 Cts.	
b) auf dem Zürichsee	„ 44,193. 63 „	„ 120,118. 12 „
der Bau-Konti		„ 151,382. 63 „
des Erneuerungsfonds		„ 98,832. 72 „
von andern Rechnungsstellen der Nordostbahn		„ 46,767. 81 „
von fremden Verwaltungen und Privaten		„ 91,076. 51 „
Total der Einnahmen		Fr. 1,498,571. 65 Cts.
Ausgaben.		
Besoldungen, Unterhalt der technischen Einrichtungen, Beleuchtung,		
Heizung, Assekuranz etc.		Fr. 202,609. 39 Cts.
Arbeiten auf Eisenbahn-Betriebs-Konto		„ 780,612. 74 „
Übertrag		Fr. 983,222. 13 Cts. Fr. 1,498,571. 65 Cts.

	Übertrag	Fr. 983,222. 13 Cts.	Fr. 1,498,571. 65 Cts.
Arbeiten auf Dampfboot-Betrieb:			
a) auf dem Bodensee	Fr. 56,216. 91 Cts.		
b) auf dem Zürichsee	" 35,901. 52 "	" 92,118. 43 "	
Arbeiten auf Bau-Konti		" 32,455. 90 "	
Arbeiten für andere Rechnungsstellen der Nordostbahn		" 35,554. 53 "	
Arbeiten auf Erneuerungsfonds		" 8,688. 73 "	
Anschaffung von Reservestücken und für unvollendete Arbeiten		" 344,653. 63 "	
	Total der Ausgaben		" 1,496,693. 35 "
	Einnahmen-Überschuss		Fr. 1,878. 30 Cts.

In den Arbeiten zu Lasten des Eisenbahnbetriebs von Fr. 990,393. 86 Cts. figurirt der Unterhalt des Rollmaterials mit Fr. 983,970. 65 Cts. und zwar:

Die Lokomotiven	(inkl. Fr. 83,650. 20 Cts. Ersatzstücke) mit Fr. 516,540. 32 Cts.
" Personenwagen	(" " 16,695. 11 " ") " " 201,882. 93 "
" Gepäck- und Güterwagen	(" " 24,371. 41 " ") " " 265,547. 40 "
	Total Fr. 983,970. 65 Cts.

Von den laufenden Reparaturen des Rollmaterials sind zu erwähnen:

1. Bei den Lokomotiven: Das Abdrehen der Bandagen an 312 Paar Triebrädern, 209 Paar Tenderrädern, 75 Paar Laufrädern, die Reparatur von 890 Stück Lokomotiv- und 671 Stück Tendertragfedern.

2. Bei den Personenwagen: Das Abdrehen und Auswechseln von 260 Paar Bandagen, das Anstreichen von 48 Wagen und Wagendächern, das Überziehen von 25 Wagendächern, das Umpolstern und Überziehen von 527 Sitzplätzen, das Überziehen von 483 Rückenpolstern, die Reparatur von 210 Stück Tragfedern.

3. Bei den Gepäck- und Güterwagen: Die Reparatur von Kontroll-Apparaten, das Abdrehen und Auswechseln von 520 Paar Bandagen, das Anstreichen von 4 Gepäck- und 78 Güterwagen, das Anstreichen von 527 Wagendächern, das Überziehen von 65 Wagendächern, die Reparatur von 420 Tragfedern.

In der Hauptwerkstätte gelangten 143 Lokomotiven, 2086 Personenwagen, 302 Gepäckwagen und 6090 Güterwagen zur Reparatur und Revision. Der durchschnittliche Reparaturstand des gesamten Rollmaterials betrug bei den Lokomotiven 6,5⁰/₀ und bei den Wagen 5,2⁰/₀. Ausserdem beschäftigten sich die Filial-Werkstätte Romanshorn und die Depôt-Werkstätten Winterthur und Brugg im Berichtsjahre mit den laufenden Reparaturen und dem Unterhalt der im Dienste stehenden Lokomotiven. Seit der Erstellung der provisorischen Wagenwerkstätte in Romanshorn im Jahre 1893 kann dieselbe nunmehr auch in grösserem Massstabe mit der Revision von Güterwagen in Anspruch genommen werden. Es gelangten in dieser Werkstätte im Vorjahre 7 Gepäckwagen und 619 Güterwagen zur Revision.

Von den dem Dampfboot-Betrieb auf dem Bodensee belasteten Arbeiten im Betrage von Fr. 75,924. 49 Cts. sind im Speziellen hervorzuheben: die im Jahr 1894 begonnene Hauptreparatur des Dampfbootes „Thurgau“ im Betrage von Fr. 15,430. 88 Cts., sowie die Hauptreparatur des Dampfbootes „Zürich“ mit Fr. 26,731. 14 Cts.

Zu Lasten des Dampfboot-Betriebes auf dem Zürichsee figurieren unter den Einnahmen Fr. 44,193. 63 Cts. Hiebei kommen hauptsächlich in Betracht: Der Umbau des Schraubendampfers „Taube“, der im Jahre 1894 begonnen und im Berichtsjahre vollendet wurde. Die Gesamtkosten belaufen sich auf Fr. 15,615. 70 Cts.

Hievon kommen auf das Jahr 1894 Fr. 10,376. 66 Cts. und auf das Berichtsjahr Fr. 5,239. 04 Cts. Sodann wurde im Jahre 1895 die Hauptreparatur des Dampfbootes „Lukmanier“ begonnen, die in einigen Monaten vollendet wird. Von den Kosten entfallen Fr. 8,106. 08 Cts. auf das Berichtsjahr.

In den Arbeiten auf Bau-Konto im Betrage von Fr. 151,382. 63 Cts. sind enthalten:

Die Anfertigung von Ausrüstungs-Gegenständen für Lokomotiven, sowie die Erstellung von kontinuierlichen Bremsen	Fr. 73,889. 30 Cts.
Die Ausrüstung von Personen- und Gepäckwagen mit Luft- und Dampfleitungen, Notsignalen, sowie Westinghouse-Bremsen	„ 68,720. 75 „

Die Arbeiten und Lieferungen auf Konto „Erneuerungsfonds“ belaufen sich auf Fr. 98,832. 72 Cts. und zwar für:

1. Ersetzen von 3 Dampfkesseln mit Feuerbüchsen und Röhren, 5 Feuerbüchsen, 2277 Siedröhren, 7 Dampfzylindern, 158 Bandagen für Triebräder, 119 Bandagen für Lauf- und Tenderräder, 1 Tenderachse	Fr. 80,051. 36 Cts.
2. Ersetzen von 75 Bandagen für Personenwagen	„ 3,104. 59 „
3. Ersetzen von 152 Bandagen für Gepäck- und Güterwagen	„ 6,291. 94 „
4. Umbau des Personenwagens A ^B 174	„ 1,396. 14 „
5. Erstellen von Westinghouse-Bremsen an 60 Personenwagen	„ 12,183. 23 „
6. Arbeiten an Untergestellen und Wagenkasten für den Umbau von 40 Personenwagen A, 25, 26, 28/30, A ^B 161/170, 173, B 459/466, 483/498	„ 25,162. 97 „
	<hr/>
	Fr. 128,190. 23 Cts.
Abzüglich der Erlöse für Altmaterialien	„ 29,357. 51 „
	<hr/>
Total	Fr. 98,832.72 Cts.

In den Arbeiten zu Lasten anderer Rechnungssteller der Nordostbahn im Betrage von Fr. 46,767. 81 Cts. figurieren:

Arbeiten auf Konto Materialrechnung des Ober-Ingenieurs für den Bahnbetrieb	Fr. 7,177. 86 Cts.
Diejenigen auf Material-Konto (Material-Verwaltung)	„ 2,514. 01 „
Arbeiten für den Unterhalt der Bahn-Anlagen des Hochbaues, der mechanischen Stationseinrichtungen, der Signal- und Telegraphenleitungen	„ 24,721. 88 „
Die Kosten für Ergänzung und Unterhalt des Stations-Inventars	„ 11,933. 90 „

Der letzte Einnahmeposten von Fr. 91,076. 51 Cts. zu Lasten von fremden Verwaltungen und Privaten besteht aus folgenden Ansätzen:

1. Beiträge von fremden Verwaltungen und Privaten an den Unterhalt des Rollmaterials der Nordostbahn	Fr. 2,164. 60 Cts.
2. Vergütungen von fremden Verwaltungen und Privaten für Arbeiten und Materialabgaben	„ 6,566. 50 „
3. Erlöse aus verkauften Abgangs-Materialien	„ 82,345. 41 „
	<hr/>
Total	Fr. 91,076. 51 Cts.

Der Arbeiterstand stellte sich Ende 1895 gegenüber 1894 wie folgt:

	1894	1895
Hauptwerkstätte Zürich	478	477
Filial-Werkstätte Romanshorn	59	64
Depôt Winterthur	16	16
Depôt Brugg	9	9
Schiffswerfte Wollishofen	27	23
T o t a l:	<u>589</u>	<u>589</u>

4. Unfälle.

Im Berichtsjahr sind 9 Entgleisungen, 6 auf Stationen und 3 auf offener Bahn, sowie 4 Zusammenstösse auf Stationen vorgekommen, wobei 1 Reisender verletzt wurde. Infolge anderweitiger Vorfälle wurden auf der Bahn 8 Personen getötet und 174 Personen verletzt. Die Todesfälle betrafen 7 Bahnangestellte und 1 Drittperson, die Verletzungen 2 Reisende, 169 Bahnangestellte und 3 Drittpersonen. Ferner sind noch 4 auf Bahngelände vorgekommene Selbstmorde zu verzeichnen.

5. Versicherungen.

Zu Ende des Jahres 1895 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. 17,708,715. — Cts.
 2. Transportmaterial, Transportgüter, Materialvorräte und Mobiliar „ 44,844,300. — „
- Fr. 62,553,015. — Cts.

b. Gegen die Gefahren des Wassertransportes:

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

c. Versicherung der Passagiere und im Dienst befindlichen Postangestellten auf den Zürich- und Bodensee-Dampfbooten auf Ableben durch Unfall „ 500,000. — „

Total Fr. 63,413,015. — Cts.

Überdies besteht zur Ausgleichung der Folgen von Personen-Unfällen und Beschädigungen von Transportmaterial der Versicherungsfonds, der per Ende 1895 laut Rechnung einen Aktivsaldo erzeugt von Fr. 1,076,795. 04 Cts.

Die unter litt. a aufgeführten Versicherungen sind gegenüber dem Vorjahre um Fr. 1,181,246. — Cts. erhöht worden und zwar hauptsächlich infolge Einschätzung vermehrter Hochbauten im Bahnhof Schaffhausen, definitiver Einschätzung derjenigen im Bahnhof Winterthur und verschiedener im Laufe des Berichtsjahres stattgefundener Neutaxierungen.

6. Personaletat.

Der durchschnittliche Stand des Personals war folgender:

	1894	1895
I. Allgemeine Verwaltung.		
Beamte und Angestellte auf Personalkonto	176	182
ebenso und Arbeiter auf andern Konti	89	94
	<u>Übertrag 265</u>	<u>276</u>

I. Jahresrechnung pro 1895.	a. Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und Angestellten		b. Krankenkasse für die Güter- und Werkstätte- arbeiter		c. Krankenkasse für die Bahnarbeiter		T o t a l	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.								
1. Beiträge der Mitglieder:								
a) Eintrittsgelder	—	—	4,185	25	—	—	4,185	25
b) Beiträge von Gehaltserhöhungen	24,752	23	—	—	—	—	24,752	23
c) Regelmässige Beiträge	259,452	59	34,405	35	14,796	—	308,653	94
d) Nachzahlungen	2,105	21	—	—	—	—	2,105	21
2. Beiträge der Gesellschaft:								
a) Regelmässige Beiträge	286,310	03	—	—	—	—	286,310	03
b) Ausserordentliche Beiträge	259,590	40	—	—	—	—	259,590	40
c) Sonstige Zuwendungen	2,594	—	—	—	—	—	2,594	—
3. Verschiedene Einnahmen:								
a) Kapitalzinse und Kursgewinne	205,359	10	2,331	45	898	75	208,589	30
b) Beiträge von Versicherungsanstalten	—	—	—	—	—	—	—	—
c) Erlöse aus gefundenen Gegenständen, Bussen etc.	8,262	77	2,023	58	226	—	10,512	35
d) Geschenke und Verschiedenes	2,117	67	331	90	43	75	2,493	32
	1,050,544	—	43,277	53	15,964	50	1,109,786	03
Ausgaben.								
1. Unterstützungen und Pensionen:								
a) Unterstützungen und Pensionen an lebende Mitglieder	309,583	54	44,627	38	13,765	81	367,976	73
b) Unterstützungen und Pensionen an die Hinterlassenen verstorbener Mitglieder	141,402	10	760	—	—	—	142,162	10
c) Aversalentschädigungen für den Verzicht auf das Unterstützungsrecht	11,900	—	100	—	—	—	12,000	—
2. Abgangsentschädigungen an aus- tretende Mitglieder	29,682	72	3,201	38	—	—	32,884	10
3. Verschiedene Ausgaben (Verwaltungs- kosten etc.)	4,583	55	160	—	83	50	4,827	05
	497,151	91	48,848	76	13,849	31	559,849	98
Einnahmen-Überschuss im Jahr 1895	553,392	09	5,571	23	2,115	19	549,936	05
Hiezu: Aktivsaldo-Vortrag vom Jahr 1894	5,280,644	71	65,609	73	23,326	23	5,369,580	67
Aktivsaldo-Vortrag auf das Jahr 1896	5,834,036	80	60,038	50	25,441	42	5,919,516	72
Zahl der Mitglieder	2,947		1,655		558		5,160	
Zahl der Unterstützungsfälle	754		791		314		1,860	

		<i>a.</i>		<i>b.</i>		<i>c.</i>		T o t a l	
		Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und Angestellten		Krankenkasse für die Güter- und Werkstätte- arbeiter		Krankenkasse für die Bahnarbeiter			
		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
II. Bilanz auf 31. Dezember 1895.									
Aktiven.									
1. Wertschriften und hypothekarische Anlagen:									
a) Schuldbriefe		3,586,100	—	5,000	—	—	—	3,591,100	—
b) Diverse Obligationen		1,455,000	—	—	—	3,000	—	1,458,000	—
c) Nordostbahn-Obligationen		725,500	—	55,000	—	20,000	—	800,500	—
2. Guthaben an die Nordostbahngesellschaft									
		67,436	80	38	50	—	—	67,475	30
3. Nicht verfallene Aktivzinse									
		66,506	45	—	—	—	—	66,506	45
4. Sonstige Guthaben									
		—	—	—	—	—	—	—	—
5. Liegenschaften									
		—	—	—	—	—	—	—	—
6. Kassasaldo									
		—	—	—	—	2,441	42	2,441	42
7. Defizit									
		2,452,273	11	—	—	—	—	2,452,273	11
		8,352,816	36	60,038	50	25,441	42	8,438,296	28
Passiven.									
1. Schulden									
		—	—	—	—	—	—	—	—
2. Nicht verfallene Passivzinse									
		—	—	—	—	—	—	—	—
3. Deckungskapital									
		8,352,816	36	—	—	—	—	8,352,816	36
4. Reserven									
		—	—	60,038	50	25,441	42	85,479	92
		8,352,816	36	60,038	50	25,441	42	8,438,296	28

d) Alfred-Escher-Stiftung.

Der Zinsertrag aus den das Stiftungskapital bildenden 30 Stück 3 $\frac{1}{2}$ 0/0 Gotthardbahn-Obligationen, Serie B à Fr. 1000 d. d. 1. April 1895 = Fr. 30,000 ist den in Betracht fallenden Konti pro 1895 nur für 1/2 Jahr zugewiesen, da das Zinsbetreffnis vom 1. Januar bis 31. März 1895 — wie in vorjährigem Bericht bemerkt — denselben schon bei der Konvertierung der Titel, d. h. im Jahre 1894 gutgebracht wurde. Die bezüglichlichen Zuwendungen aus dieser Stiftung betragen daher im Berichtsjahr:

Fr. 350. — Cts. zu gunsten der Pensions- und Hülfskasse als Zinsertrag von Fr. 20,000. — Cts. Kapital für 1/2 Jahr;

Fr. 131. 25 Cts. zu gunsten der Krankenkasse der Güter- und Werkstättearbeiter;

„ 43. 75 „ zu gunsten derjenigen der Bahnarbeiter

„ 175. — „ als Zinsbetrag von Fr. 10,000. — Cts. Kapital für 1/2 Jahr.

Total Fr. 525. — Cts.

8. Kautionskassen.

a) Barkautionen von Angestellten.

Aktivsaldo am 31. Dezember 1894	Fr. 58,067. 10 Cts.
An Einnahmen kamen im Jahr 1895 hinzu: Einlagen und Zinse	Fr. 12,102. 10 Cts.
Die Ausgaben betragen an rückbezahlten Kautionsguthaben und Zinsen	„ 8,313. 30 „
Vermehrung	„ 3,788. 80 „
Bestand am 31. Dezember 1895: in Wertpapieren	Fr. 61,500. — Cts.
in Konto-Korrent-Guthaben bei der Nordostbahn	„ 355. 90 „
	<u>Fr. 61,855. 90 Cts.</u>

b) Kautionskasse der Güterarbeiter.

Am 31. Dezember 1894 betrug der Aktivsaldo derselben	Fr. 120,504. 25 Cts.
An Einlagen und Zinsen kamen im Jahr 1895 hinzu	Fr. 32,729. 67 Cts.
Die Ausgaben betragen an Entschädigungen und an Rückzahlungen von Kautionsguthaben und Zinsen	Fr. 85. 35 Cts. „ 28,799. 96 „
	„ 28,885. 31 „
Vermehrung	„ 3,844. 36 „
Bestand am 31. Dezember 1895:	
in Wertpapieren	Fr. 121,500. — Cts.
in Konto-Korrent-Guthaben bei der Nordostbahn	„ 655. 90 „
in Barschaft in Händen der Rechnungssteller	„ 2,192. 71 „
	<u>Fr. 124,348. 61 Cts.</u>

Wir fügen noch einen Ausweis bei über den Bestand und die Art der Leistung der gesamten Kauttionen der Beamten und Angestellten, sowie der Güterarbeiter per 31. Dezember 1895:

	Kauttionen von:				Total	
	Beamten und Angestellten		ständigen Güterarbeitern			
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Bestand der Kauttionen.						
a) In bar	61,855	90	124,348	61	186,204	51
b) In Wertschriften (von Beamten und Angestellten selbst deponierte Titel)	133,800	—	—	—	133,800	—
c) Bürgschafts-Genossenschaft	5,045,000	—	—	—	5,045,000	—
d) Sonstige Bürgschaften (Personalbürgschaften)	389,500	—	—	—	389,500	—
Summe	5,630,155	90	124,348	61	5,754,504	51
B. Anlage der Kauttionen.						
a) Unter getrennter Verwaltung:						
1. Barkauttionen von Angestellten	61,500	—	—	—	61,500	—
2. Von Beamten und Angestellten deponierte Wertschriften	133,800	—	—	—	133,800	—
3. Kauttionskasse der ständigen Arbeiter	—	—	121,500	—	121,500	—
	195,300	—	121,500	—	316,800	—
b) In Verwaltung der Bahngesellschaft	355	90	2,848	61	3,204	51
c) Bürgschaften	5,434,500	—	—	—	5,434,500	—
Summe	5,630,155	90	124,348	61	5,754,504	51

V. Bahnbau.

1. Ausbau der im Betriebe befindlichen Linien.

a) Änderungen im Hauptbahnhof Zürich und Erweiterung desselben.

Nachdem im Herbst 1894 der Verkehr der Ostlinien und der rechtsufrigen Zürichseebahn über den neuen Viadukt geleitet worden war, wurde im Berichtsjahre der alte Bahndamm der Winterthurer-Linie abgetragen und das gewonnene Abgrabungs-Material zur Auffüllung für Erweiterung des Rangierbahnhofes verwendet. Überdies fand in letzterm eine wesentliche Vermehrung der Geleiseanlagen statt.

Was den Um- und Ausbau des Hauptbahnhofes Zürich betrifft, ist im Berichtsjahre eine Genehmigung des unterm 4. Februar den Behörden vorgelegten hierseitigen Projektes seitens des schweizer. Post- und Eisenbahndepartements nicht erfolgt. In seiner Vernehmlassung auf die herwärtige Vorlage hat zwar der zunächst interessierte Stadtrat von Zürich der von uns in unserm Projekte getroffenen Anordnung des Eilgut-, Güter-, Rohmaterial- und Rangierbahnhofes und damit im allgemeinen der ganzen Anlage zugestimmt bis auf die Situation des Aufnahmsgebäudes des erweiterten Bahnhofes. Hinsichtlich dieses Punktes hat er verlangt, dass bei der von uns projektierten übrigen Anlage das Aufnahmsgebäude auf das linke Ufer der Sihl verlegt werde. Dieser Hauptforderung liess er dann noch eine Reihe weiterer Begehren zum Teil von bedeutender finanzieller Tragweite folgen.

Zu dem gleichen Schlusse, dass auf die Verlegung des Personenbahnhofes auf das linke Sihlufer Bedacht genommen werden sollte, im übrigen jedoch im allgemeinen das Erweiterungsprojekt der Nordostbahn zu acceptieren