

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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 46 (1898)

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

Autor: Birchmeier

Kapitel: 4: Betrieb

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-730399>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 26.11.2024

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

IV. Betrieb.

A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge.

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

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

Auf die einzelnen Zugsgattungen verteilt fallen auf:

	1897	1898
	Kilometer	Kilometer
a) Fahrplanmässige Züge:		
1. Schnell- und Personenzüge	4,009,797	4,199,413
2. Güterzüge mit Personenbeförderung	406,609	435,009
3. Reine Güterzüge	903,070	870,225
4. Arlbergschnellzug (durch V. S. B. geführt)	27,065	30,430
	<hr/>	<hr/>
	5,346,541	5,535,077
b) Ergänzungs- und Extrazüge:		
1. Personen-Extrazüge	21,789	24,911
2. Fakultativ-Güterzüge	351,024	379,103
	<hr/>	<hr/>
	5,719,354	5,939,091

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

1. Einnahmen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. Durchschnittsergebnisse.

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

5. Frequenz nach den Stationen.

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

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

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

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

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

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			. Gegenüber 1897		Rangordnung der Stationen		
				Versand	Empfang	Total	Personen	Güter	nach		
									Personen-zahl	Güter-gewicht	
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen			
Übertrag	5,421,388	14,706	73,674	479,196	738,539						
120. Ossingen	12,288	39	809	1,248	1,504	2,752	- 527 +	996	168	140	
121. Otelfingen	12,432	35	106	1,549	443	1,992	+ 906 -	471	167	154	
122. Othmarsingen	9,483	19	75	976	1,078	2,054	- 2,703 +	186	183	151	
123. Pfäffikon (Schwyz)	25,527	42	193	5,971	1,074	7,045	- 1,127 -	7,495	117	82	
124. Pfäffikon (Zürich)	46,848	225	712	2,407	13,490	15,897	+ 3,302 -	491	60	45	
125. Pfungen-Neftenbach	55,006	55	145	24,106	10,084	34,190	- 580 -	1,545	55	20	
126. Rafz	20,807	97	482	1,182	1,834	3,016	+ 5,425 +	1,499	140	136	
127. Ramsen	19,187	23	858	1,111	691	1,802	+ 3,427 -	103	146	159	
128. Rapperswil	38,826	152	456	3,245	6,323	9,568	- 1,613 +	2,155	79	63	
129. Rekingen	7,192	17	30	9,263	1,806	11,069	+ 520 +	2,039	187	56	
130. Regensdorf-Watt	11,538	23	50	87	961	1,048	+ 876 +	355	177	176	
131. Reichenburg	19,349	89	447	872	1,491	2,363	- 868 +	142	144	146	
132. Richtersweil	132,801	321	284	9,286	16,696	25,982	+ 687 -	340	19	29	
133. Romanshorn	149,936	594	5,175	115,930	50,288	166,218	+ 6,139 +	6,430	12	3	
134. Rorschach	78,294	321	372	11,297	27,600	38,897	+ 5,799 -	3,232	36	16	
135. Rothkreuz	30,860	52	370	1,800	2,851	4,651	- 9,405 -	3,934	97	112	
136. Rümikon	7,616	26	95	3,684	253	3,937	+ 602 -	460	186	124	
137. Rümlang	43,480	58	141	905	4,239	5,144	+ 1,742 +	502	65	102	
138. Rüslikon	82,019	75	316	1,382	7,130	8,512	- 4,183 -	166	31	72	
139. Rüti (Glarus)	7,594	13	91	444	1,445	1,889	+ 77 +	405	185	157	
140. Rappersweil	71,154	23	89	727	1,571	2,298	+ 13,278 -	466	42	147	
141. Schaffhausen	189,824	814	9,445	70,242	31,437	101,679	+ 18,878 +	14,513	7	4	
142. Schinznach	22,911	64	129	579	457	1,036	+ 1,538 -	6,164	130	177	
143. Schlatt	14,564	8	37	445	322	767	- 1,097 +	259	158	183	
144. Schlattingen	13,118	13	185	1,457	206	1,663	+ 745 +	1,175	164	164	
145. Schlieren	101,591	74	135	5,822	47,877	53,699	+ 12,938 +	26,465	25	9	
146. Schöfflisdorf-Niederweningen	14,133	68	101	471	263	734	- 545 +	2	161	185	
147. Schwanden	61,705	134	1,451	6,387	12,499	18,886	+ 1,046 +	1,071	47	38	
148. Seebach	5,226	28	6	4,071	5,462	9,533	+ 1,337 +	3,580	192	64	
149. Seuzach	29,381	12	82	567	174	741	+ 3,772 +	191	101	184	
150. Siebnen-Wangen	37,387	75	1,219	3,047	5,045	8,092	+ 959 -	795	81	74	
151. Siggenthal	29,916	76	286	3,883	3,822	7,705	- 1,700 -	1,297	99	76	
152. Sihlbrugg	18,393	46	142	1,832	1,869	3,701	+ 3,605 -	449	149	126	
153. Singen	27,617	26	7,013	20,932	16,571	37,503	+ 4,651 +	4,369	109	18	
154. Sitterthal	12,963	46	354	3,497	10,540	14,037	+ 1,165 +	1,572	165	51	
155. Stäfa	99,796	436	378	1,903	8,068	9,971	- 9,588 -	3,706	26	62	
156. Stammheim	21,620	80	1,980	3,221	2,473	5,694	+ 3,101 +	972	136	94	
157. Steckborn	32,818	132	213	2,591	2,764	5,355	+ 954 +	824	92	100	
Übertrag	7,036,588	19,137	108,126	807,615	1,041,240						

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Gegenüber 1897		Rangordnung der Stationen	
				Versand	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
									Personen-	Güter-
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen	Personen-	Güter-
									zahl	gewicht
Übertrag	7,036,588	19,137	108,126	807,615	1,041,240					
158. Stein am Rhein	42,555	131	561	3,314	7,597	10,911	+ 4,772	+ 1,589	70	58
159. Steinmaur	11,852	58	189	28,048	826	28,874	+ 438	- 5,177	175	23
160. Suhr	46,752	38	1,474	783	2,105	2,888	+ 6,101	+ 413	61	138
161. Sulgen	49,526	108	1,959	1,776	3,169	4,945	+ 4,676	+ 1,180	57	106
162. Tägerweilen	25,844	69	214	977	2,044	3,021	+ 3,385	+ 649	116	135
163. Thalheim-Altikon	20,843	64	320	1,198	520	1,718	- 1,211	- 547	139	163
164. Thalweil	215,875	291	208	4,181	24,254	28,435	+ 25,203	- 2,264	5	24
165. Töss	16,343	112	32	9,388	30,598	39,986	+ 626	- 4,443	154	15
166. Turgi	108,179	95	307	2,806	6,506	9,312	+ 5,690	+ 1,943	23	66
167. Üriikon	27,878	34	155	806	1,631	2,437	- 892	- 400	107	145
168. Ütikon	48,399	113	261	32,583	32,422	65,005	+ 1,464	+ 4,953	59	6
169. Urdorf	25,182	69	51	606	883	1,489	+ 1,873	- 458	120	168
170. Uttweil	21,259	35	281	684	941	1,625	+ 2,788	+ 66	137	165
171. Wädensweil	151,455	575	462	10,321	23,098	33,419	- 5,529	- 516	11	21
172. Wallisellen	119,310	156	262	3,112	5,885	8,997	+ 2,339	- 2,633	21	68
173. Weiaoh-Kaiserstuhl	16,863	70	266	2,994	1,302	4,296	- 2,978	+ 566	152	118
174. Weinfeldern	75,831	323	3,170	6,933	14,136	21,069	+ 5,506	+ 2,396	38	34
175. Wettingen	41,733	53	286	1,977	4,511	6,488	+ 6,070	- 3,151	72	87
176. Wetzikon	19,982	53	218	1,525	5,234	6,759	- 489	+ 870	143	84
177. Wiesendangen	61,055	22	190	935	1,061	1,996	- 817	- 519	48	153
178. Wildegg	57,588	105	185	35,621	15,887	51,508	- 1,592	+ 3,741	51	10
179. Winterthur	585,223	1,957	5,157	65,198	146,436	211,634	- 12,432	+ 2,040	2	2
180. Wülflingen	24,327	40	63	1,469	7,752	9,221	- 2,047	- 816	123	67
181. Würenlos	24,554	50	270	630	736	1,366	+ 4,232	+ 652	122	171
182. Ziegelbrücke	12,818	29	429	509	413	922	+ 731	- 267	166	180
183. Zollikon	56,071	23	57	434	1,430	1,864	- 7,111	- 92	53	158
184. Zürich (Hauptbahnhof)*)	1,633,435	9,257	8,537	166,092	507,276	673,368	-116,356	- 24,505	1	1
185. Zürich-Enge	244,008	746	358	3,399	5,004	8,403	+ 14,259	+ 1,006	3	73
186. Zürich-Letten	35,438	62	66	264	367	631	- 19,734	- 106	89	186
187. Zürich-Stadelhofen	178,046	846	183	—	—	—	- 15,837	—	9	—
188. Zürich-Tiefenbrunnen	35,874	86	203	10,399	53,481	63,880	- 5,292	+ 652	87	7
189. Zürich-Wiedikon	92,865	395	81	—	—	—	+ 1,332	—	28	—
190. Zürich-Wollishofen	63,871	122	163	3,416	19,396	22,812	- 1,493	+ 3,646	45	32
191. Zug	139,114	428	1,538	13,268	29,327	42,595	+ 4,781	- 10,827	14	14
192. Zurzach	22,475	190	382	1,323	1,711	3,034	- 1,842	- 545	131	134
193. Zweisimmen	3,424	7	19	710	1,544	2,254	+ 85	+ 73	193	148
Bözbergbahn und fremde Bahnen	858,881	7,831	95,339	1,249,359	473,930	1,723,289	+ 60,070	- 1,206		
General-Abonnements	543,698	—	—	—	—	—	+543,698	—		
Rundfahrten	420,709	—	—	—	—	—	- 45,075	—		
Fahrpoststücke über 5 Kgr.	—	—	—	17,186	17,186	34,372	—	+ 15,034		
Transitverkehr	171,224	2,369	37,741	702,862	702,862	1,405,724	+ 7,757	+ 149,110		
Total	13,386,947	46,149	269,763	3,194,701	3,194,701					

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

6. Frequenz und Einnahmen nach Verkehren.

Verkehre	Transport-Quantitäten						Ertrag			
	Personen			Güter			von			
	Ab- gegangen	An- gekommen	Total	Versand	Empfang	Total	Personen und Gepäck		Gütern und Tieren	
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Interner Verkehr.	10,064,500		10,064,500	756,673		756,673	6,506,685	42	4,145,580	35
II. Direkter Verkehr.										
Bötzbergbahn	96,190	100,239	196,429	44,663	112,178	156,841	320,118	16	738,602	94
Vereinigte Schweizerbahnen . .	364,403	327,668	692,071	116,797	122,694	239,491	954,147	96	885,439	73
Rhätische Bahnen	8,280	5,677	13,957	25	—	25	44,646	58	348	67
Rorschach-Heiden-Bahn	3,249	1,698	4,947	2,236	4,386	6,622	10,993	60	20,556	37
Appenzellerbahn	9,199	8,596	17,795	—	—	—	24,625	29	553	69
Appenzeller Strassenbahn	1,407	1,354	2,761	—	—	—	4,187	42	—	—
Frauenfeld-Wyl-Bahn	1,197	1,487	2,684	—	—	—	4,168	79	1,354	14
Tössthalbahn	16,075	14,095	30,170	16,398	13,209	29,607	35,299	80	95,811	63
Sihlthalbahn	3,957	4,419	8,376	33,187	7,421	40,608	4,432	86	112,534	50
Südostbahn	80,034	27,151	107,185	7,811	10,486	18,297	120,233	81	57,137	97
Gotthardbahn	69,444	46,365	115,809	17,899	73,968	91,867	159,968	18	384,023	29
Rigibahnen	11,070	534	11,604	—	—	—	22,218	36	—	—
Zuger- und Vierwaldstätter-See .	15,955	95	16,050	—	—	—	29,302	37	—	—
Schweiz. Centralbahn	110,611	108,452	219,063	65,535	48,424	113,959	454,666	29	757,073	27
Aargauische Südbahn	27,040	36,977	64,017	12,150	2,796	14,946	58,854	36	69,097	81
Schweiz. Seethalbahn	23,579	26,279	49,858	7,369	4,415	11,784	59,083	76	71,041	88
Langenthal-Huttwil-Wohlsen-Bahn .	495	728	1,223	2,505	2,114	4,619	3,280	55	26,268	28
Emmenthalbahn	319	828	1,147	6,876	10,077	16,953	3,067	56	90,115	47
Jura-Simplon-Bahn	41,702	37,320	79,022	67,983	100,989	168,972	238,020	12	963,228	39
Thuner- und Briener-See	410	429	839	—	—	—	3,871	28	—	—
Berner Oberlandbahnen	1,241	30	1,271	225	32	257	4,146	33	3,500	35
Jura-Neuchâtelois	368	448	816	1,011	435	1,446	2,446	12	13,198	10
Italienische Bahnen	7,007	5,501	12,508	11,782	40,254	52,036	35,692	57	231,241	83
Grossh. bad. Staatsbahnen	67,334	57,519	124,853	17,435	127,401	144,836	234,270	18	522,958	83
Elsass-Lothringische Bahnen . . .	10,112	12,342	22,454	3,935	41,181	45,116	63,140	25	134,057	40
Südwestdeutsche Bahnen	1,856	1,954	3,810	2,635	85,000	87,635	14,414	77	308,059	04
Kgl. Sächsische Staatsbahnen . . .	263	205	468	439	3,199	3,638	3,669	27	31,060	90
„ Württemberg. „	14,184	16,459	30,643	20,694	19,863	40,557	99,972	81	191,653	22
„ Bayerische „	8,864	6,122	14,986	7,535	22,948	30,483	95,443	65	221,981	22
Österreichisch-Ungar. Bahnen . . .	13,891	10,599	24,490	2,025	44,803	46,828	76,032	10	577,617	71
Norddeutsche Bahnen	*	*	*	2,003	94,063	96,066	*		341,450	83
Belgische Bahnen	**	**	**	1,597	44,797	46,394	**		136,905	14
Niederländische Bahnen	*	*	*	1,285	439	1,724	*		5,866	07
Französische Bahnen	**	**	**	2,577	10,700	13,277	**		42,909	94
Saarkohlen Verkehr	—	—	—	—	193,096	193,096	—	—	466,553	25
Übertrag . . . . .	.	.	11,935,806	.	.	2,474,653	9,691,100	57	11,647,782	21

* Unter „Südwestdeutsche Bahnen“ enthalten.

** Unter „Elsass-Lothringische Bahnen“ enthalten.

Verkehre	Transport-Quantitäten						Ertrag			
	Personen			Güter			von			
	Ab- gegangen	An- gekommen	Total	Versand	Empfang	Total	Personen und Gepäck		Gütern und Tieren	
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag . . . . .	.	.	11,935,806	.	.	2,474,653	9,691,100	57	11,647,782	21
III. Transit-Verkehr.										
Bötzbergb.-Ostschweiz. Bahnen	19,604	13,030	32,634	30,698	16,851	47,549	122,895	62	184,967	01
„ -Central-u. Westschweiz. Bahnen	3,317	2,000	5,317	2,505	961	3,466	7,537	67	5,235	10
Ostschweiz. Bahnen unter sich	12,028	5,269	17,297	13,582	3,163	16,745	37,241	31	29,930	38
Ostschweiz. B.-Gotthardb. u. Italien	4,678	3,631	8,309	8,037	47,850	55,887	21,033	44	165,084	29
„ „ -Central- u. Westschweiz. Bahnen	15,859	21,441	37,300	48,453	53,712	102,165	139,224	76	411,628	73
„ „ -Frankreich u. weiter	987	5,706	6,693	39	2,475	2,514	39,836	98	5,491	30
Central- u. Westschweiz. Bahnen unter sich	8,413	8,073	16,486	1,805	2,767	4,572	8,724	84	6,292	48
Central-u. Westschweiz. Bahnen-Gotthardb. u. Italien	369	8	377	179	1,206	1,385	293	75	1,245	09
Schweiz. B.-Bad. Staatsbahnen	3,121	21,820	24,941	5,861	75,854	81,715	57,555	82	247,786	55
„ „ -Elsass-Lothr. Bahnen	1,728	11,600	13,328	1,918	13,223	15,141	36,797	67	36,415	40
„ „ -Südwest- u. Norddeutschland, Belgien u. Niederlande	711	1,066	1,777	2,625	179,424	182,049	9,365	40	450,246	53
„ „ -Württemb. u. Sachsen	2,158	10,457	12,615	33,541	18,361	51,902	33,031	41	238,192	16
„ „ -Bayer. Staatsbahnen	1,465	4,813	6,278	6,756	17,491	24,247	36,233	47	192,691	60
„ „ -Österreich-Ungarn	4,903	6,551	11,454	5,483	44,488	49,971	57,421	18	191,483	57
Internationaler Verkehr	25,002		25,002	31,767	31,787	63,554	180,427	76	227,485	94
IV. Verschiedenes.										
Coupons für kombinierbare Rundfahrt-Billette	323,611		323,611	—	—	—	674,497	46	—	—
Militär-Transporte mit Gutscheinen	65,072		65,072	*	*	*	68,917	42	57,610	07
General-Abonnements	543,698		543,698	—	—	—	623,698	22	—	—
Extrazüge, direkt verrechnet.	2,766		2,766	—	—	—	7,156	04	—	—
Beamten-Billette	294,680		294,680	—	—	—	72,106	30	—	—
Hilfsbedürftige Fremde	1,506		1,506	—	—	—	2,533	74	—	—
Fahrpoststücke über 5 Kgr.	—		—	17,186		17,186	—	—	201,165	55
abzüglich:							11,927,630	83		
Vergütungen aus dem Lokalverkehr auf Gemeinschafts-Strecken							15,185	90		
Total			13,386,947			3,194,701	11,912,444	93	14,300,733	96

* In den einzelnen Verkehren enthalten.

7. Verkehr nach Entfernungen.

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

Verkehr nach Entfernungen.

Distanz	Personen		Güter		Distanz	Personen		Güter	
	Kilo- meter	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen		Tonnen-Km.	Kilo- meter	Anzahl	Personen-Km.
Übertrag	12,294,040	222,502,777	2,744,543	104,635,918	Übertrag	12,523,525	243,829,187	3,074,667	136,687,558
81	8,046	651,726	6,764	547,884	121	429	51,909	2,341	283,261
82	4,544	372,608	6,093	499,626	122	725	88,450	844	102,968
83	57,564	4,777,812	36,318	3,014,394	123	818	100,614	1,091	134,193
84	2,541	213,444	6,086	511,224	124	369	45,756	2,841	352,284
85	16,871	1,434,035	13,401	1,139,085	125	318	39,750	1,917	239,625
86	5,580	479,880	44,603	3,835,858	126	333	41,958	69,045	8,699,670
87	1,263	109,881	1,796	156,252	127	1,905	241,935	864	109,728
88	2,257	198,616	3,680	323,840	128	1,075	137,600	2,360	302,080
89	25,807	2,296,823	4,650	413,850	129	491	63,339	206	26,574
90	1,085	97,650	4,319	388,710	130	1,126	146,380	2,453	318,890
91	4,961	451,451	15,977	1,453,907	131	151	19,781	418	54,758
92	3,609	332,028	2,144	197,248	132	142	18,744	491	64,812
93	4,329	402,597	6,196	576,228	133	6,165	819,945	215	28,595
94	1,921	180,574	3,463	325,522	134	526	70,484	794	106,396
95	1,594	151,430	2,442	231,990	135	252	34,020	121	16,335
96	3,872	371,712	3,304	317,184	136	105	14,280	52	7,072
97	1,655	160,535	6,642	644,274	137	15	2,055	733	100,421
98	12,514	1,226,372	4,163	407,974	138	107	14,766	97	13,386
99	5,387	533,313	9,396	930,204	139	228	31,692	75	10,425
100	1,589	158,900	8,477	847,700	140	73	10,220	148	20,720
101	2,029	204,929	6,490	655,490	141	2,548	359,268	11,363	1,602,183
102	1,038	105,876	2,216	226,032	142	113	16,046	95	13,490
103	5,886	606,258	5,099	525,197	143	45	6,435	37	5,291
104	2,232	232,128	2,146	223,184	144	182	26,208	109	15,696
105	8,144	855,120	39,979	4,197,795	145	140	20,300	34	4,930
106	2,040	216,240	4,995	529,470	146	169	24,674	1,269	185,274
107	26,612	2,347,484	5,825	623,275	147	1,774	260,778	684	100,548
108	1,141	123,228	5,225	564,300	148	589	87,172	222	32,856
109	576	62,784	1,908	207,972	149	270	40,230	530	78,970
110	1,213	133,430	15,534	1,708,740	150	37	5,550	5	750
111	787	87,357	2,409	267,399	151	109	16,459	120	18,120
112	555	62,160	1,482	165,984	152	144	21,888	287	43,624
113	2,379	268,827	23,881	2,698,553	153	1,993	304,929	9	1,377
114	708	80,712	3,300	376,200	154	176	27,104	2	308
115	2,178	250,470	2,504	287,960	155	379	58,745	281	43,555
116	901	104,516	3,409	395,444	156	155	24,180	490	76,440
117	500	58,500	4,807	562,419	157	15	2,355	44	6,908
118	1,905	224,790	2,632	310,576	158	7	1,106	—	—
119	426	50,694	1,584	188,496	159	12	1,908	13	2,067
120	1,246	149,520	4,785	574,200	160	5	800	18	2,880
Übertrag	12,523,525	243,829,187	3,074,667	136,687,558	Übertrag	12,547,740	247,129,000	3,177,385	149,915,018

Verkehr nach Entfernungen.

Distanz		Personen		Güter		Distanz		Personen		Güter	
Kilometer	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.	Kilometer	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.		
Übertrag	12,547,740	247,129,000	3,177,385	149,915,018	Übertrag	12,548,538	247,260,248	3,177,515	149,936,551		
161	187	30,107	16	2,576	181	—	—	—	—		
162	68	11,016	18	2,916	182	4	728	—	—		
163	91	14,833	8	1,304	183	2	366	—	—		
164	11	1,804	10	1,640	184	—	—	—	—		
165	38	6,270	7	1,155	185	12	2,220	—	—		
166	329	54,614	34	5,644	186	—	—	—	—		
167	2	334	3	501	187	—	—	—	—		
168	18	3,024	11	1,848	188	—	—	—	—		
169	—	—	3	507	189	—	—	—	—		
170	19	3,230	10	1,700	190	—	—	—	—		
171	10	1,710	—	—	191	—	—	—	—		
172	23	3,956	2	344	192	13	2,496	—	—		
173	—	—	1	173	193	—	—	—	—		
174	—	—	3	522	211	—	—	—	—		
175	2	350	1	175	General- Abonne- ments	543,698	13,592,450	—	—		
176	—	—	3	528							
177	—	—	—	—							
178	—	—	—	—	Beamten- Billette	294,680	5,805,196	—	—		
179	—	—	—	—							
180	—	—	—	—	Fahrpost- Stücke über 5 Kg.	—	—	17,186	811,007		
Übertrag	12,548,538	247,260,248	3,177,515	149,936,561						Total	13,386,947	266,663,704	3,194,701	150,747,558

8. Verkehr nach Warengattungen.

	1897	1898	Gegenüber 1897	
			mehr	weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
A. Lebens- und Genussmittel:				
<i>a) Verbrauchsmittel</i>				
I. In festem Zustande				
1. Getreide, Malz, Hülsenfrüchte, sowie Kleie	285,239	297,874	12,635	—
2. Mehl und Mühlenfabrikate	57,229	57,909	680	—
3. Teigwaren, Brot und sonstige Backwaren	6,229	6,271	42	—
4. Kartoffeln	35,801	30,418	—	5,383
5. Feld- und Gartenfrüchte, Gemüse	15,912	16,226	314	—
6. Obst, frisches	13,162	72,505	59,343	—
7. Obst, gedörrtes	5,104	4,071	—	1,033
8. Südfrüchte, frische und getrocknete	5,987	6,586	599	—
9. Fleisch, Fleischwaren, Geflügel, Fische, Wildpret	6,556	7,355	799	—
10. Käse und Zieger	15,172	15,794	622	—
11. Butter, auch Kunstbutter (Margarin-B.) u. Schweinefett	3,839	4,682	843	—
12. Eier	9,504	9,838	334	—
13. Kaffee und Kaffeesurrogate	8,810	9,320	510	—
14. Zucker, raffiniert	41,106	35,895	—	5,211
15. Rohzucker	2,931	2,588	—	343
16. Tabak, roh und fabriziert	4,044	3,230	—	814
	516,625	580,562	63,937	—
II. In flüssigem Zustande				
17. Milch und Rahm, frisch	21,522	24,391	2,869	—
18. Milch und Rahm, sterilisiert, konserviert und kondensiert	5,936	5,909	—	27
19. Wein und gestampfte Weintrauben	93,382	9,5912	2,530	—
20. Most (Obstmost)	2,164	3,001	837	—
21. Bier	51,412	52,078	666	—
22. Mineralwasser	3,449	3,777	328	—
23. Branntwein und Liqueur (exkl. Sprit)	2,835	2,576	—	259
	180,700	187,644	6,944	—
<i>b) Gebrauchsmittel</i>				
24. Umzugsgut (gebrauchter Hausrat und Effekten)	22,948	25,908	2,960	—
25. Hausrätliche Gegenstände, neue, nicht in andern Tit. genannte, Bücher, Musikinstrumente, Kunstgegen- stände u. dgl.	8,037	8,810	773	—
	30,985	34,718	3,733	—
	728,310	802,924	74,614	—
B. Brennmaterialien:				
26. Brennholz und Holzkohlen	54,264	45,015	—	9,249
27. Torf	4,654	4,542	—	112
28. Steinkohlen, Braunkohlen, Briquettes, Koaks	534,015	574,725	40,710	—
	592,933	624,282	31,349	—
C. Baumaterialien:				
29. Steine, auch Marmor, rohe (Sp.-T. III)	187,884	164,295	—	23,589
30. Steine, auch Marmor, bearbeitete, Steinhauerarbeiten aller Art (Sp.-T. II)	16,823	13,347	—	3,476
31. Steine, gebrannte (Sp.-T. III)	105,804	106,375	571	—
32. Schiefer	6,804	7,189	385	—
33. Sand und Kies	70,252	58,828	—	11,424
34. Asphalt	4,747	6,580	1,833	—
35. Cement, Kalk, gebrannter und Gips, gemahlener	178,558	177,160	—	1,398
36. Cement-Platten, -Röhren, -Steine, Cementwaren (Sp.-T. III)	14,725	14,612	—	113
37. Gipsdielen, Schilfbretter, Spreutafeln, Holzwollebretter, Korksteine und Korksteinplatten	3,258	3,820	562	—
38. Dachpappe, Steinpappe, Teerpappe	1,683	1,673	—	10
	590,538	553,879	—	36,659
Übertrag	1,911,781	1,981,085	69,304	—

Verkehr nach Warengattungen.

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

Verkehr nach Warengattungen.

		1897	1898	Gegenüber 1897	
				mehr	weniger
		Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag		2,680,625	2,760,626	80,001	—
L. Hilfsstoffe für Landwirtschaft und Industrie:					
75. Erden aller Art (exkl. Farberden)		10,215	14,371	4,156	—
76. Farberden (Erdfarben)		2,024	2,163	139	—
77. Farbhölzer in Blöcken und Stücken oder gemahlen		1,126	1,494	368	—
78. Sumach		668	718	50	—
79. Farben aller Art (exkl. Erdfarben)		6,435	6,544	109	—
80. Salzsäure		5,079	4,974	—	105
81. Schwefelsäure		9,594	10,263	669	—
82. Andere ätzende Säuren, exkl. flüssige Phosphorsäure in Fässern		3,936	3,749	—	187
83. Sprit		9,335	9,771	436	—
84. Soda und Sodalaug, Pottasche		15,480	16,245	765	—
85. Salz (Chlornatrium) des Sp.-T. I		18,386	18,372	—	14
86. Salz (Chlornatrium) des Sp.-T. III		2,616	2,706	90	—
87. Salze anderer Art, nicht besonders genannte		10,647	12,049	1,402	—
88. Schwefel		1,855	1,900	45	—
89. Stärke und Stärkemehl, Stärkezucker und Stärkesirup		3,967	4,437	470	—
90. Fette, nicht essbare, Fettwaren, Seifen und Kerzen		12,396	14,754	2,358	—
91. Teer und Pech des Sp.-T. III		5,584	6,162	578	—
92. Harze, Brauerharz, Kolophonium und Pech des Sp.-T. I		1,519	1,493	—	26
93. Mineralöle, schwere (Sp.-T. III)		2,506	2,843	337	—
94. Mineralöle, andere, als: Petroleum, Naphta, Benzin, Ligroin etc.		34,806	35,426	620	—
95. Öle, vegetabilische		8,663	9,325	662	—
96. Tierhaare aller Art		1,014	1,286	272	—
97. Seegrass, Waldgras, Alpengras, Alpha, Espartogras		1,856	1,692	—	164
98. Cichorienwurzeln		400	537	137	—
99. Samen und Sämereien aller Art, exkl. Getreide		2,364	2,178	—	186
100. Heu und Stroh, auch Torfstreu		17,495	15,552	—	1,943
101. Ölkuchen und Kraftfuttermittel aller Art		5,240	6,555	1,315	—
102. Rohmaterialien zur Düngerfabrikation und Düngemittel des A.-T. 14		45,844	46,899	1,055	—
103. Rohmaterialien zur Düngerfabrikation und Düngemittel, andere		13,959	15,350	1,391	—
104. Eis		19,263	17,948	—	1,315
		274,272	287,756	13,484	—
M. Hilfsmittel zum Transport:					
105. Eisenbahnfahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend		7,718	10,202	2,484	—
106. Andere Fahrzeuge		9,527	9,097	—	430
107. Leere Gebinde und Emballagen		35,534	36,966	1,432	—
		52,779	56,265	3,486	—
N. Nicht rubrizierte Waren:					
108. Einzelsendungen		13,076	13,818	742	—
109. Wagenladungen		15,420	19,402	3,982	—
		28,496	33,220	4,724	—
<i>Differenz gegenüber der Güterstatistik nach Klassen</i>		60,559	56,834	—	3,725
		89,055	90,054	999	—
Gesamttotal		3,096,731	3,194,701	97,970	—

9. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

Durchschnittl. Bahnlänge Kilometer	Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen			Transport-Einnahmen der eigenen Linien										Verschiedene Einnahmen per Bahnkilom.		
	Personen	Gepäck	Güter	Personen per Personenkilometer	Gepäck per Tonnenkilometer	Güter per Tonnenkilometer	per Zugkilometer			per Wagenachsenkilom.			per Bahnkilometer			
							Fr. Cts.	Zugkilometer	Wagenachsenkilom.	Personen	Gepäck	Vieh	Güter		Total	
1878	265,108	1,140	171,173	4.40	53.84	9.27	5.40	18.32	11,668	614	426	17,750	90,458	1,982		
1879	251,578	1,158	167,377	4.48	54.82	9.23	5.65	19.19	11,271	629	381	17,384	29,665	2,031		
1880	226,700	1,115	153,025	4.52	55.15	9.23	5.53	19.23	10,251	615	374	15,723	26,963	1,833		
1881	205,463	1,017	132,836	4.51	55.77	9.38	5.31	19.45	9,274	567	358	13,618	23,817	1,770		
1882	205,808	1,036	144,206	4.55	56.08	9.17	5.43	19.67	9,361	581	376	14,583	24,901	1,963		
1883	243,308	1,124	146,610	4.41	56.30	8.90	5.57	20.01	10,739	633	373	14,349	26,094	1,992		
1884	201,292	1,123	144,703	4.50	56.48	8.83	5.03	19.10	9,055	633	422	13,701	23,811	1,905		
1885	211,450	1,189	144,014	4.48	56.90	8.45	4.89	18.81	9,474	676	543	13,149	23,842	2,445		
1886	209,269	1,198	148,955	4.46	61.85	8.54	4.86	18.88	9,334	741	567	13,795	24,437	2,427		
1887	213,280	1,178	151,065	4.44	61.78	8.41	4.76	18.30	9,470	730	464	13,775	24,439	1,665		
1888	218,533	1,216	172,516	4.43	59.25	8.06	4.87	18.21	9,691	720	455	15,129	25,395	1,685		
1889	236,002	1,333	178,904	4.46	56.39	8.16	5.00	18.78	10,525	752	491	15,955	27,723	1,685		
1890	250,947	1,387	180,508	4.45	56.48	8.44	4.80	18.57	11,176	783	483	16,412	28,854	1,616		
1891	253,182	1,428	182,291	4.37	56.40	8.47	4.55	18.01	11,055	805	464	16,571	28,895	1,651		
1892	274,611	1,597	172,590	4.37	55.54	8.65	4.32	18.06	11,989	887	485	15,950	29,311	1,522		
1893	290,934	1,688	186,967	4.33	55.88	8.55	4.47	18.06	12,585	943	533	17,018	31,079	1,791		
1894	313,382	1,746	182,303	4.25	56.48	8.65	4.33	17.92	13,332	986	631	16,731	31,680	1,728		
1895	320,891	1,831	185,941	4.28	56.74	8.76	4.36	17.92	13,745	1,039	551	17,195	32,530	1,670		
1896	340,614	1,952	203,534	4.18	56.55	8.65	4.41	17.88	14,225	1,104	549	18,538	34,416	1,765		
1897	352,093	1,988	204,490	4.18	56.57	8.78	4.37	17.94	14,707	1,125	551	18,858	35,241	1,702		
1898	367,812	2,051	207,928	4.15	57.11	8.79	4.44	17.98	15,259	1,171	559	19,167	36,156	1,756		

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

C. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

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

1. Ausgaben.

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

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

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

Von der Ausgabenvermehrung der Kapitel I—IV fällt eine Summe von nahezu Fr. 400,000 auf Personalkosten, und zwar Fr. 191,000 auf regulativmässige Gehaltserhöhungen, Fr. 23,000 auf Taglohnerhöhungen an provisorisch angestelltes Betriebspersonal, auf die Wirkung der Personalvermehrung für die am 1. Juni 1897 eröffneten neuen Linien für das ganze Jahr 1898 und Fr. 121,000 auf höhere Nebenbezüge des Maschinen- und Zugspersonals. Mehrausgaben sind ferner erwachsen für Bekleidung Fr. 15,800, Fr. 173,000 für stärkeren Geleiseumbau, Nachschotterungen und Regulierungen auf den neuen Linien und vermehrten Brückenanstrich, Fr. 14,000 für Telegraphenleitungen, Block- und Glockensignale, Fr. 5,600 für grössere Schneeräumungsarbeiten, Fr. 185,800 für Oberbauerneuerung, hauptsächlich im Bahnhof Zürich, Fr. 4,800 für Umbau von Materialtransportwagen, Fr. 11,900 für Drucksachen (grössere Druckkosten für Fahrtenpläne, Mindererlös für Tarife), Fr. 49,600 für grössern Gas- und Wasserkonsum im erweiterten Bahnhof Zürich, Einführung der elektrischen Beleuchtung im Bahnhof Zug und vermehrten Heizmaterialverbrauch auf den Stationen, Fr. 154,300 auf vermehrten Materialverbrauch der Lokomotiven wegen Zunahme der Leistungen und Fr. 68,700 für Unterhalt des Rollmaterials.

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

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

Geleiseumbauten wurden im Berichtsjahr vorgenommen:

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

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

ferner:

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

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

Die „Verschiedenen Ausgaben“ sind um Fr. 128,380.88 Cts. grösser als im Vorjahr. Hievon entfallen Fr. 93,691.62 Cts. auf Kapitel V A 3 „Miete für Rollmaterial“, einerseits infolge Zunahme der kilometerischen Leistungen fremder Wagen auf dem Nordostbahnnetze, andererseits wegen der in letztjährigem Geschäftsberichte unter Titel II „Verhältnis zu andern Transportanstalten“ bereits erwähnten Erhöhung der Mietsätze für gegenseitige Benützung der Güterwagen im süddeutsch-schweizerischen Verkehr. Dieser Mehrausgabe steht indes unter verschiedenen Einnahmen, Kapitel III 1 c, „Miete für Rollmaterial“ eine Mehreinnahme von Fr. 50,751.16 Cts. gegenüber, so dass eine Nettovermehrung von Fr. 42,940.46 Cts. unter diesem Titel verbleibt. Durch die Vermehrung der Steuerobjekte in den Kantonen Schaffhausen, Zürich und Zug und mehrfachen Erhöhungen des Steuerfusses ergibt sich auf Kapitel V C 6 „Steuern und Abgaben“ eine Mehrausgabe von Fr. 79,905.85 Cts., und endlich erforderte auch Kapitel V C 7 „Beiträge in die Pensions- und Hilfskasse, Unterstützungen und Geschenke“ einen Mehraufwand von Fr. 22,924.21 Cts., der in der Steigerung der Besoldungsausgaben, bezw. der hieraus resultierenden Mehreinlage für Gehaltserhöhungsbefrisse und übrige statutarische Zuwendungen an die genannte Kasse begründet liegt. Wesentliche Minderausgaben ergeben sich auf Kapitel V C 3 „Unfallversicherungen und Entschädigungen“ mit Fr. 32,720.01 Cts. wegen vermehrtem Vortrag unerledigt gebliebener wichtigerer Haftpflichtfälle auf das Jahr 1899; ferner Fr. 33,733.84 Cts. auf Kapitel V C 4 „Unfallversicherungen und Entschädigungen“ infolge Wegfall der ausserordentlichen Belastung der Betriebsrechnung pro 1897 unter diesem Kapitel wegen des Ausstandes vom 12./13. März 1897. Die übrigen Kapitel weisen nur unwesentlichere Differenzen auf.

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

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

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

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

Es bleibt somit eine Nettoausgabe von
gegenüber der reklamierten Summe von

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

An Bruttoausgaben partizipieren:

a) Gänzlicher Verlust
b) Beschädigungen
c) Verspätungen

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

Nach Gütern verteilt sich diese Summe wie folgt:

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

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

2. Statistik des Betriebsdienstes.

Lokomotiven: Bestand. Im Berichtsjahre fand eine Vermehrung an Lokomotiven nicht statt, dagegen wurden zwei, grössere Reparaturen nicht mehr lohnende Lokomotiven der Serie A³ Nr. 154 und 155, zu Lasten des Erneuerungsfonds, abzüglich des Altmaterialwertes vom Konto „Rollmaterial“ abgeschrieben; es waren somit zu Ende des Berichtsjahres 217 Stück vorhanden, gegenüber 219 Stück im Vorjahre.

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

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

Durchschnittlich waren in der Werkstätte 17 Lokomotiven.

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

* Die durch Lokomotiven der V. S. B. in den Arlbergzügen ausgeführten Kilometer (80,430) sind in dieser Ziffer nicht inbegriffen; ebenso nicht 658 Kilometer, die durch die Lokomotiven anderer fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn zurückgelegt worden sind.

Fahrleistungen der Lokomotiven pro 1898 exkl. Rangierdienst.

No.	Sektionen	Fahrplanmäßige Züge				Extrazüge		Total der Zugs-kilometer	Vorpann-Kilometer	Nutz-Kilometer	Material-transport-Kilometer	Leer-fahrten-Kilometer	Total der Kilometer
		Schnell- und Personenzugs-Kilometer	Güterzüge mit Personenbeförderung-Kilometer	Güterzüge-Kilometer	Schnell- u. Personenzugs-Kilometer	Güterzüge-Kilometer							
1	Romanshorn-Zürich-Aarau, Rorschach-Konstanz, Turg-Waldshut	1,534,718	226,315	344,183	13,834	186,790	2,305,840	267,252	2,573,092	12,628	34,191	2,619,911	
2	Winterthur-Schaffhausen	149,428	7,104	17,166	120	287	174,105	2,160	176,265	14	1,980	178,259	
3a	Oerlikon-Bilach-Oberglatt-Dielsdorf	125,396	19,776	—	672	16,291	162,135	7,320	169,455	87	169	169,711	
3b	Dielsdorf-Niederweningen	29,111	—	—	14	144	29,269	—	29,269	—	—	29,269	
4	Winterthur-Bülach-Koblentz	250,260	35,922	68,510	401	17,597	372,690	8,466	381,156	28	4,927	386,111	
5	Zürich-Richterswil-Glarus	*439,170	25,264	153,156	4,613	9,471	*631,664	27,355	*659,019	1,428	1,050	*661,497	
6	Glarus-Linthal	52,208	4,544	9,177	92	844	66,865	3,917	70,782	516	4,010	75,308	
7	Effretikon-Wezikon-Hinweil	87,223	—	14,122	117	158	101,620	460	102,080	117	532	102,729	
8a	Winterthur-Etzwilen-Konstanz, Etzwilen-Ramsen (Grenze)	219,487	15,167	63,309	233	60,679	358,875	29,292	388,167	5,004	3,435	396,606	
8b	Ramsen (Grenze)-Singen	25,550	15,330	1,288	—	6,167	48,335	2,002	50,337	105	738	51,175	
9	Sulgen-Gossau	69,447	14,136	—	169	91	83,843	208	84,051	205	106	84,362	
10	Niederglatt-Oetlingen-Wettingen	75,368	—	—	20	571	75,959	625	76,584	—	323	76,907	
11	Effretikon-Seebach-Oetlingen, Wettlingen-Sub-Aarau	172,004	36,623	17,748	46	259	226,680	3,362	230,042	845	100	230,987	
12	Zürich-Altstetten-Zug-Luzern	439,592	11,960	104,171	1,594	32,474	589,791	23,803	613,594	—	5,455	619,049	
13	Zürich-Meilen-Rapperswil	238,662	—	44,032	678	29,488	312,860	7,063	319,923	—	167	320,090	
14	Etzwilen-Schaffhausen	72,451	10,439	6,650	75	611	90,226	422	90,648	—	245	90,893	
15a	Eglisau-Schaffhausen (schweiz. Strecke)	60,503	7,463	—	408	11,411	79,785	4,429	84,214	169	68	84,451	
15b	Eglisau-Schaffhausen (bad. Strecke)	40,336	4,976	—	272	4,312	49,896	2,672	52,568	40	40	52,648	
16	Thalweil-Zug	118,499	—	26,713	1,553	1,458	148,223	23,828	172,051	99	2,725	174,875	
Total eigenes Netz		4,199,413	435,009	870,225	24,911	379,103	5,908,661	414,636	6,323,297	21,285	60,256	6,404,838	
Brugg-Basel		331,805	96,492	231,550	1,694	65,546	727,087	36,825	763,912	—	359	764,271	
Koblentz-Stein		77,181	22,834	11,560	104	915	112,594	1,228	113,822	—	79	113,901	
Total Bötzberegbahn		408,986	119,326	243,110	1,798	66,461	839,681	38,053	877,734	—	438	878,172	
Gesamt-Total		*4,608,399	554,335	1,113,335	26,709	445,564	*6,748,342	452,689	*7,201,031	21,285	60,694	*7,283,010	
Führung der Arlbergzüge auf Teilstrecke der V. S. B.			15,686				15,686		15,686			15,686	
Aushilfe an schweiz. Bahnen			1,248			1,377	2,625	420	3,045		40	3,085	
Total			*6,293,003		473,650	*6,766,653	453,109	*7,219,762	21,285	60,734	*7,301,781		
			*6,077,981		465,946	*6,543,927	416,712	*6,960,639	45,023	63,488	7,069,150		
plus 1898			215,022		7,704	222,726	36,397	259,123	—	—	232,631		
minus 1898			—		—	—	—	—	23,788	—	2,754		

* Siehe Bemerkung auf vorstehender Seite.

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

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

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

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

Wagen: Bestand.

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

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

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

*) In diesen Summen sind die zum Ersatz von Kesseln, Feuerbüchsen, Siederöhren, Dampfzylindern, Achsen, Rädern und Bandagen zu Lasten des Erneuerungsfonds verausgabten Fr. 27,780. 68 Cts. (1897: €2,901. 79) inbegriffen, dagegen nicht enthalten Fr. 40,104. 44 Cts., welche zur Abschreibung der zwei ausrangierten Lokomotiven aufgewendet wurden.

so dass der Bestand am Ende des Berichtsjahres 3145 Wagen mit 6292 Achsen und 36,255 Tonnen Tragfähigkeit beträgt.

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

Leistungen. An Achsenkilometern wurden zurückgelegt:

1. Von den Nordostbahnwagen:

a) Auf eigenen Linien:

	1897		1898	
Personenwagen	44,668,740		48,945,435	
Gepäck- und Güterwagen	30,164,229	74,832,969 *	31,497,551	80,442,986 *
b) Auf fremden Bahnen:				
Personenwagen	7,274,730		8,366,486	
Gepäck- und Güterwagen	45,832,624	53,107,354	49,884,532	58,251,018
Total		127,940,323		138,694,004

2. Von Wagen fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn:

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

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

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

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

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

Fr. 5,648.29 Cts. für den Umbau von zwei Krankenwagen,
 „ 23,256.40 „ für die Abschreibung eines Personenwagens und 3 Güterwagen.

	1897	1898	
*) exkl. die Leistungen {	der Werkzeugwagen	3400 Km.	5376 Km.
	des Gastransportwagens	— „	1422 „

a) Stand, Leistungen und Unterhaltskosten des Betriebsmaterials.

I. Lokomotiven.

	Fahrdienst						Rangierdienst	
	A ² , A ² T und B ² T	A ³ u. A ³ T	B ³ T, C ² T u. C ³ T	E ² u. F ³	Total		1897	1898
					1897	1898		
a) Stand und Leistungen.								
Zahl der Lokomotiven	87	29	62	7	186	185	33	32
Zurückgelegte Wegstrecke mit Bahnzügen Km.	3,700,030	1,310,275	2,141,035	68,462	6,960,639	7,219,802		
im Materialtransport "	11,454	664	6,261	2,906	45,023	21,285		
in Leerfahrten "	26,517	5,766	24,980	3,431	63,488	60,694		
Total der zurückgelegten Fahrkilometer	3,738,001	1,316,705	2,172,276	74,799	7,069,150	7,301,781	928,554	868,806
" " Rangierkilom. der Zuglokom.	125,364	37,266	123,042	4,542	—	—	281,472	290,214
Total Lokomotivkilometer:	3,863,365	1,353,971	2,295,318	79,341	—	—	1,210,026	1,159,020
Im täglichen Durchschnitt								
Fahrkilometer	1898 10,241.1	1898 3,607.4	1898 5,951.4	1898 204.9		1898 20,004.9		1898 3,175.4
1897 9,714.6	1897 3,911.5	1897 5,511.2	1897 230.8	1897 19,367.5		1897 3,315.1		
Beförderte Wagenachsenkilometer	70,256,877	29,207,324	69,179,159	956,121	** 162,108,971	** 169,599,481		
per Fahrkilometer	1898 18.79	1898 22.18	1898 31.85	1898 12.78	1898 *** 22.932	1898 23.23		
1897 18.80	1897 23.69	1897 31.01	1897 12.01					
b) Kosten des Brennmaterials.								
Verbrauch im ganzen Kg.	38,284,883	16,435,936	28,573,592	640,574	76,148,496	83,934,985	* 11,982,974	* 11,919,000
Verbrauch per Lokomotivkilometer | 1898 10.2121	1898 12.4826	1898 13.1537	1898 8.5639		1898 11.4951			1898 10.2887
exkl. Rangierkilometer ... Kg. | 1897 9.4036	1897 11.9429	1897 12.4888	1897 7.5187	1897 10.7719		1897 9.9031		
Kosten im ganzen Fr.	954,269.07	409,673.59	712,210.48	15,966.61	1,961,456.55	2,092,119.75	* 308,661.16	* 297,086.79
" per Lokomotivkilometer | 1898 25.6288	1898 31.1135	1898 32.7864	1898 21.3461		1898 28.6522			1898 25.6326
exkl. Rangierkilometer ... Cts. | 1897 24.2220	1897 30.7631	1897 32.1689	1897 19.3668	1897 27.7467		1897 25.5086		
c) Übrige Unterhaltskosten.								
Verbrauch an Schmiermaterial ... Kg.	88,682	38,739	56,833.5	1,764	150,620	186,018.5	* 28,273	* 28,617
" per Lokomotivkilometer | 1898 0.023724	1898 0.029121	1898 0.026163	1898 0.023583		1898 0.025475			1898 0.024691
exkl. Rangierkil. ... Kg. | 1897 0.019984	1897 0.021355	1897 0.023149	1897 0.024034	1897 0.021307		1897 0.023365		
Kosten des Schmiermaterials Fr.	36,697.93	16,030.77	23,518.56	729.79	60,618.28	76,977.23	* 11,378.69	* 11,842.16
" per Lokomotivkilometer | 1898 0.9318	1898 1.2175	1898 1.0828	1898 0.9759		1898 1.0542			1898 1.0218
exkl. Rangierkil. ... Cts. | 1897 0.8043	1897 0.8788	1897 0.9316	1897 0.9672	1897 0.8575		1897 0.9404		
Kosten für Beleuchtung, Reinigungs- material, Verpackung, Wasser- konsum und Streusand Fr.	55,116.26	19,414.61	32,029.89	1,102.90	90,757.12	107,663.66	* 15,534.88	* 17,089.61
Kosten für Brenn-, Schmier-, Beleuch- tungs- und Reinigungsmaterial, Verpackung, Wasserkonsum und Streusand Fr.	1,046,983.26	445,118.97	767,758.93	17,799.48	2,112,831.95	2,276,760.64	* 335,574.73	* 326,018.56
" per Lokomotivkilometer | 1898 27.985	1898 33.805	1898 35.348	1898 23.796		1898 31.181			1898 28.129
exkl. Rangierkil. ... Cts. | 1897 26.310	1897 32.925	1897 34.384	1897 21.618	1897 29.888		1897 27.733		
" per Wagenachsenkilometer | 1898 1.489	1898 1.524	1898 1.109	1898 1.862		1898 1.342			
... Cts. . . . . | 1897 1.437	1897 1.389	1897 1.109	1897 1.799	1897 1.303				
Unterhalts- und Erneuerungskosten der Lokomotiven und Tender ... Fr.	288,775.40	118,457.83	187,112.21	7,940.35	596,677.54	602,285.79	* 109,973.31	* 116,340.10
Kosten per Lokomotivkilometer | 1898 7.7254	1898 8.9965	1898 8.6137	1898 10.6156		1898 8.2485			1898 10.0378
exkl. Rangierkil. ... Cts. | 1897 7.7807	1897 8.2565	1897 9.6986	1897 9.2938	1897 8.4406		1897 9.0885		
d) Total.								
Für Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung, Verpackung, Wasser- konsum und Streusand, sowie für Erneuerung und Reparaturen ... Fr.	1,334,858.76	563,576.85	954,871.19	25,739.83	* 2,709,509.49	2,879,046.43	* 445,548.04	* 442,358.66
per Lokomotivkilometer exkl. | 1898 35.71	1898 42.80	1898 43.95	1898 34.41		1898 39.43			1898 38.17
Rangierkilometer ... Cts. | 1897 34.09	1897 40.55	1897 44.08	1897 30.91	1897 38.33		1897 36.82		
per Wagenachsenkil. ... Cts. | 1898 1.89	1898 1.93	1898 1.38	1898 2.69		1898 1.69			
1897 1.86	1897 1.74	1897 1.42	1897 2.57	1897 1.67				

* In diesen Ziffern sind die Betroffene der Zuglokomotiv-Rangierkilometer inbegriffen.
 ** In diesen Ziffern sind die durch V.-S.-B.-Lokomotiven beförderten Wagenachsenkilometer: 1897 = 834,768; 1898 = 954,726 nicht inbegriffen.
 *** Bei Berechnung dieser Verhältniszahlen sind die von N.-O.-B.-Lokomotiven auf der V.-S.-B. (Ziegelbrück-Sargans) ausgeführten Kilometer nicht inbegriffen.

II. Personenwagen.

A. Stand und Leistungen.														
Betriebsjahr	Anzahl der Wagen				Anzahl der Achsen	Sitzplätze der Wagen				Auf die Länge eines Kilometers reduziert, wurden befördert				
	achträdige	sechsrädige	vierrädige	Total		im einzelnen			im ganzen	Personen- gewicht	Eigen- gewicht der Wagen	Bruttolast		
						I.	II.	III.				im ganzen	per Bahn- kilometer	per Achsenkilometer
						Klasse	Klasse	Klasse						
1898	47	176	448	671	1612	1,371	7,811	20,094	29,276	21,980,056	281,094,129	303,074,185	374,628	5.349
1897	48	146	448	642	1526	1,379	7,859	18,144	27,382	20,525,789	260,886,899	281,412,688	354,871	5.315

B. Unterhaltskosten.											
Betriebsjahr	Achsen- kilometer der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremden Bahnen.	Reparaturkosten			Achsen- kilometer der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials				Putzen, Heizen und Beleuchtung	
		im ganzen	per Achsen- kilometer	in Prozenten der Einnahmen		Material	Aus- gaben für Material	per Achsenkilometer		Ausgaben für Material	Kosten per Achsen- kilometer
								Schmiere	Aus- gaben		
1898	57,311,921	294,590.77	0.514	2.39	56,656,200	6,155	1,863.85	0.1086	0.0033	96,724.10	0.171
1897	51,943,470	291,531.68	0.561	2.51	52,991,782	6,443	1,682.93	0.1216	0.0081	92,855.49	0.175

III. Gepäck- und Güterwagen.

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

B. Unterhaltskosten.											
Betriebsjahr	Achsenkilom. der eigenen Wagen auf der N. O. B. und auf fremd. Bahnen	Reparaturkosten			Achsenkilom. der eigenen und fremden Wagen auf der N. O. B.	Kosten des Schmiermaterials					
		im ganzen	per Achsen- kilometer	in Prozenten der Einnahmen		Material	Ausgaben für Material	Betreffnis per Achsenkilom.			
								Schmiere	Ausgaben		
										Kilogr.	Franken	Gramme	Centimes
1898	81,383,505	327,428.47	0.402	1.81	113,892,631	12,373	3,746.75	0.1086	0.0033		
1897	75,996,853	312,052.79	0.410	1.78	109,951,957	13,368	3,491.77	0.1216	0.0081		

b) Durchschnittsresultate und Verhältniszahlen.

I. Ausgaben.		1896	1897	1898
Während des ganzen Jahres betriebene Länge 1896: 771 Kilometer im Durchschnitt.				
1897: 793 " " "				
1898: 809 " " "				
Gesamt-Betriebsausgaben	per Bahnkilometer Fr.	21,626.35	22,457.10	23,306.58
	" Zugskilometer "	2.70	2.72	2.78
	" Nutzkilometer "	2.54	2.56	2.61
	" Lokomotivkilometer "	2.52	2.52	2.58
	" Wagenachskilometer Cts.	10.71	10.93	11.05
I. Allgemeine Verwaltung	" Bahnkilometer Fr.	809.05	851.14	863.09
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	" " "	4,062.85	4,004.74	4,453.57
III. Expeditions- und Zugsdienst	" " "	6,924.03	7,381.07	7,599.27
IV. Fahrdienst:				
Im ganzen	" Bahnkilometer "	6,783.92	7,518.24	7,583.48
	" Zugskilometer Cts.	84.79	90.96	90.50
	" Nutzkilometer "	79.80	85.65	84.97
	" Lokomotivkilometer "	79.00	84.93	84.02
	" Wagenachskilometer "	3.85	3.65	3.59
A. Personal	" Zugskilometer "	26.47	28.77	29.21
	" Nutzkilometer "	24.91	27.10	27.43
	" Lokomotivkilometer "	24.66	26.68	27.12
	" Wagenachskilometer "	1.05	1.15	1.16
B. Materialverbrauch der Lokomotiven u. Wagen	" Zugskilometer "	36.75	38.85	39.91
	" Nutzkilometer "	34.59	36.58	37.47
	" Lokomotivkilometer "	34.24	36.02	37.05
	" Wagenachskilometer "	1.45	1.56	1.58
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials	" Zugskilometer "	20.97	22.74	20.79
	" Nutzkilometer "	19.73	21.41	19.52
	" Lokomotivkilometer "	19.54	21.08	19.30
	" Wagenachskilometer "	0.83	0.92	0.83
D. Sonstige Ausgaben	" Zugskilometer "	0.60	0.60	0.59
	" Nutzkilometer "	0.57	0.56	0.55
	" Lokomotivkilometer "	0.56	0.55	0.55
	" Wagenachskilometer "	0.02	0.02	0.02
V. Verschiedene Ausgaben	" Bahnkilometer Fr.	3,046.50	2,701.91	2,807.17

Bemerkungen: Durch die Einführung des neuen Rechnungsschema im Jahre 1885 ist eine Vergleichung mit den entsprechenden Ziffern der älteren Jahresberichte unmöglich geworden. Um indessen weiter zurückgreifende Vergleichungen zu ermöglichen, wurden für die Jahre 1878 bis 1884 die Durchschnitts- und Verhältniszahlen nachträglich analog der vorstehenden Tabelle ermittelt; wir weisen diesfalls auf die Tabelle über die chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben (Seite 64 und 65). Für die Jahre vor 1878 ist eine solche Umarbeitung teils undurchführbar, teils würde sie einen unverhältnismässigen Arbeits- und Kostenaufwand erfordern; um jedoch eine annähernde Vergleichung wenigstens mit den Durchschnittsziffern der Gesamtbetriebsausgaben auch der Jahre vor 1878 vornehmen zu können, lassen wir hier noch wie in den früheren Jahren die Durchschnittsresultate derjenigen Ausgabentitel folgen, die seither neu in die Betriebsrechnungen eingestellt sind und bei einem Vergleich an obigen Totalziffern vorweg in Abzug gebracht werden müssen:

		1896	1897	1898
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn. B. b. Erneuerung des Oberbaues	per Bahnkilometer Fr.	1,009.07	896.06	1,108.06
	" Nutzkilometer Cts.	11.87	10.21	12.42
	" Lokomotivkilometer "	11.75	10.05	12.28
	" Wagenachskilometer "	0.49	0.43	0.53
IV. Fahrdienst. C. b. Erneuerung des Rollmaterials	" Bahnkilometer Fr.	223.01	312.45	121.26
	" Nutzkilometer Cts.	2.62	3.56	1.86
	" Lokomotivkilometer "	2.59	3.51	1.34
	" Wagenachskilometer "	0.11	0.15	0.05
V. Verschiedene Ausgaben. A. Pacht- und Mietzinse (Passivzinse)	" Bahnkilometer Fr.	1,782.92	1,656.40	1,728.02
	" Nutzkilometer Cts.	20.97	18.87	19.36
	" Lokomotivkilometer "	20.77	18.58	19.15
	" Wagenachskilometer "	0.88	0.80	0.82
C. Sonstige Ausgaben. (Verwendungen aus der Reserve für ausserordentliche Anforderungen an die Jahresrechnung und aus Versicherungsfonds.)	" Bahnkilometer Fr.	152.03	10.22	2.05
	" Nutzkilometer Cts.	1.79	0.19	0.02
	" Lokomotivkilometer "	1.77	0.11	0.02
	" Wagenachskilometer "	0.08	0.01	0.01
Im ganzen	" Bahnkilometer Fr.	3,167.03	2,875.13	2,959.42
	" Nutzkilometer Cts.	37.25	32.76	33.16
	" Lokomotivkilometer "	36.88	32.25	32.79
	" Wagenachskilometer "	1.56	1.39	1.41

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- erneue- rung	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
1896	771	680	129	809	1,606	1,333	1,009	114	4,062	6,187	737	6,924
1897	793	722	129	851	1,663	1,328	896	118	4,005	6,561	820	7,381
1898	809	732	131	863	1,726	1,502	1,108	118	4,454	6,724	875	7,599

Bemerkungen:

1) 1879—1883 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	12,804	2,52	9,06
1,157	1,220	1,214	470	19	4,080	1,505 3)	247	77	1,829	13,738	2,64	10,49
1,189	1,309	1,214	737	19	4,468	1,592 3)	230	63	1,885	14,328	2,59	10,41
1,238	1,370	1,200	593	22	4,423	1,033	238	75	1,346	13,902	2,48	9,78
1,300	1,484	1,275	453	21	4,533	1,182	417	203	1,802	14,632	2,42	9,62
1,357	1,733	1,112	789	21	5,012	1,198	501	75	1,774	15,438	2,45	9,74
1,480	2,120	1,218	631	30	5,479	1,296	728	139	2,163	16,914	2,52	10,15
1,609	2,394	1,276	722	37	6,038	1,358	652	238	2,248	18,471	2,58	10,71
1,684	2,462	1,345	595	50	6,136	1,299	834	212	2,345	18,994	2,58	11,15
1,778	2,377	1,471	794	42	6,462	1,445	814	2	2,261	19,456	2,54	10,92
1,850	2,487	1,234	311	38	5,920	1,461	856	—	2,317	18,867	2,89	10,28
1,944	2,707	1,299	280	46	6,276	1,503	994	409	2,906	20,364	2,46	10,82
2,118	2,940	1,455	223	48	6,784	1,783	1,112	152	3,047	21,626	2,52	10,71
2,379	3,211	1,567	312	49	7,518	1,657	1,035	10	2,702	22,457	2,52	10,98
2,448	3,344	1,621	121	49	7,583	1,728	1,077	2	2,807	23,306	2,58	11,05

D. Finanzergebnis.

Vergleichende Übersicht der Resultate des Berichtsjahres mit dem Vorjahre.

	1897		1898		Mehr resp. weniger gegenüber 1897	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ertrag des Personen-, Gepäck-, Tier- und Gütertransportes	24,986,023	72	26,213,178	89	+ 1,227,155	17
Verschiedene Einnahmen	1,206,847	47	1,273,096	71	+ 66,249	24
	26,192,871	19	27,486,275	60	+ 1,293,404	41
Betriebsausgaben	15,518,114	83	16,553,243	47	+ 1,035,128	64
Überschuss der Betriebseinnahmen für eigene Rechnung	10,674,756	36	10,933,032	13	+ 258,275	77
oder:						
In Prozenten der Bruttoeinnahmen	40,75 %		39,78 %			
Per Bahnkilometer (Gesamtlänge ⁷⁰⁹ / ₇₂₅ Kil.)	Fr. 15,056.07		Fr. 15,080.05			
„ Zugkilometer	1.87		1.84			
„ Nutzkilometer	1.75		1.72			
Ertrag verfügbarer Kapitalien	105,933	96	93,494	53	÷ 12,439	43
Hiezu:						
Agio auf dem 3 1/2 % 35 Millionen-Anleihen vom 28. Februar 1897	259,086	25	—	—	÷ 259,086	25
Zinse für die zum Bau neuer Linien etc. verwendeten Kapitalien	368,983	19	—	—	÷ 368,983	19
Ertrag von Nebengeschäften	57,991	46	17,371	57	+ 75,363	03
Zuschüsse aus den Spezialfonds	1,226,781	18	1,180,481	96	÷ 46,299	22
Zuwendungen aus der Reserve für Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung	124,988	06	230,364	78	÷ 294,623	28
	400,000	—*	—	—		
Betriebs-Subventionen	129,375	—	39,375	—	÷ 90,000	—
Aus sonstigen Quellen	158,498	88	98,878	41	÷ 59,620	47
	13,390,411	42	12,592,998	38	÷ 797,413	04
Davon kommen in Abzug:						
Konto-Korrentzinse und Provisionen	30,437	44	30,423	43	÷ 14	01
Hiezu:						
a) Zinse auf Voreinzahlungen auf die 3 1/2 % Anleihen vom 28. Februar und 20. September 1897	137,387	65	—	—	÷ 137,387	65
b) Emissionskosten der gleichen Anleihen	122,499	35	—	—	÷ 122,499	35
c) Emissionskosten des 4 % Anleihens von 15 Mill. Fr. vom 1. Juni 1898	—	—	11,527	38	+ 11,527	38
	87,636	66	44,694	97	÷ 293,185	99
Abschreibungen	250,244	30*	—	—		
Einlage in die Spezialfonds	2,035,000	—	2,036,062	26	+ 1,062	26
Zuwendungen an die Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung	259,086	25	—	—	÷ 259,086	25
Verwendungen zu verschiedenen Zwecken	97,957	41	297,037	35	+ 199,079	94
	3,020,249	06	2,419,745	39	÷ 600,503	67
Reinertrag des eigenen Netzes	10,370,162	36	10,173,252	99	÷ 196,909	37
Hiezu kommt ferner:						
Anteil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien	1,092,165	47	1,143,537	71	+ 51,372	24
	11,462,327	83	11,316,790	70	÷ 145,537	13
und mit Einrechnung des Aktivsaldo vom Vorjahr	—	—	13,951	68	+ 13,951	68
Total	11,462,327	83	11,330,742	38	÷ 131,585	45
Hievon sind erforderlich:						
Für Verzinsung der Anleihen:						
a) Hypothekaranleihen auf das alte Netz von Fr. 156,350,000. —	5,749,314	90	5,950,625	—	+ 201,310	10
b) Anleihen ohne Hypothek von 15,000,000 Fr. vom 1. Juni 1898	—	—	315,198	20	+ 315,198	20
c) Hypothekaranleihen auf die Ostsektion der ehem. Nationalbahn von Fr. 3,000,000	120,000	—	120,000	—	—	—
	345,095	—	326,510	40	÷ 18,584	60
d) Subventionsdarleihen von Fr. ^{13,932,000} / _{12,932,000}	6,214,409	90	6,712,333	60	+ 497,923	70
Überschuss über die Verzinsung der Anleihen	5,247,917	93	4,618,408	78	÷ 629,509	15
Verwendet für Amortisationen	670,000	—	700,000	—	+ 30,000	—
„ „ ausserordentl. Zuschuss an die Pensions- und Hilfskasse zur Amortisation des Defizits	163,966	25	170,115	—	+ 6,148	75
	833,966	25	870,115	—	+ 36,148	75
Zur Verfügung der Aktionäre	4,413,951	68	3,748,293	78	÷ 665,657	90

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Übertrag Fr. 962,090. 64 Cts.

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

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

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

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

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

3. Verwendungen aus dem Versicherungsfonds.

Betriebsrechnung, Einn. III 2: Entschädigungen für Unfälle bei den Hilfsgeschäften . . . Fr. 27,215. 28 Cts.

idem	Ausg., IV C. a: Schädigungen des Rollmaterials	„	21,220. 72	„	
idem	V C. 3: Entschädigungen für Unfälle im Bahnbetrieb	„	117,343. 95	„	

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

Entschädigungen für Unfälle bei den Nebengeschäften	„	1,236. 93	„	
				Fr. 167,016. 88 Cts.

ab: Quote der Betriebsrechnung nach § 4 des Regulativs über den

Versicherungsfonds	„	75,000. —	„	„	92,016. 88	„
------------------------------	---	-----------	---	---	------------	---

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

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

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

Gewinn- und Verlustrechnung 1, Ausgaben: Emissionskosten des 4⁰/₀ Anleihens von 15 Millionen Franken, d. d. 1. Juni 1898

	„	11,527. 38	„	
idem	6 Ausgaben: Verwendungen zu verschiedenen Zwecken	„	217,152. 35	„
				<u>Fr. 230,364. 78 Cts.</u>

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

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

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

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

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

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

1. Auf dem bisherigen Netz.

Centralanlage in Schaffhausen, Oberbau und Centralanlagebestandteile in Romanshorn, Kempththal und Wallisellen, mechanische Signalscheiben in Frauenfeld, Wärterbuden in Andelfingen und Rothkreuz, Tunnelwasserleitung auf der Limmatbrücke bei Zürich-Wipkingen, Sodbrunnen in Affoltern b. Z. und Diesbach-Betschwanden, Bachbrücke bei km 42.626 bei Frauenfeld und diverse beseitigte Schiebebarrieren.

2. Auf der rechtsufrigen Zürichseebahn.

Hölzerne Staketenzäune in Zürich-Letten und Küsnacht, Signalantrieb und Rückstellvorrichtung infolge Erstellen eines Vorsignals, Aufzüge samt Leitungen von Schlagbaumbarrieren, sowie Centralanlagebestandteile und Oberbaumaterial in Zürich-Tiefenbrunnen.

3. Auf der Linie Thalweil-Zug.

Gebäudeteile wegen Vergrösserung des Vorstandsbureau und Verlängerung des Güterschuppens, Oberbaumaterial und Centralanlagebestandteile in Zug, sowie endlich Bestandteile des Sodbrunnens in Baar.

Die Mehreinnahme von Fr. 51,372. 24 Cts. auf dem Anteil am „Ertrag gemeinschaftlicher Linien“ setzt sich zusammen aus Fr. 81,778. 50 Cts. Mehrertrags-Anteil der Bötzberrgbahn, einschliesslich Linie

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

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

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

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

Hievon ab folgende Zinsverminderungen:

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

Summe gleich der Mehrausgabe

Zusammenzug des Verkehres und der Einnahmen der Bodensee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Ver- schie- denes		Total- einnahme	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1898	135,223	144,406	90	338	6,236	79	4,299	4,532	56	145,307	386,092	67	68	78	541,337	70
1897	130,790	136,735	14	351	6,285	47	5,355	6,327	10	131,436	346,454	71	551	05	496,353	47
mehr als 1897	4,433	7,671	76	—	—	—	—	—	—	13,871	39,637	96	—	—	44,984	23
weniger „ „	—	—	—	13	48	68	1,056	1,794	54	—	—	—	482	27	—	—

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
1898	Fr. 1. 07 Cts.	Fr. 18. 45 Cts.	Fr. 1. 05 Cts.	Fr. 2. 66 Cts.
1897	„ 1. 05 „	„ 17. 91 „	„ 1. 18 „	„ 2. 64 „

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

1897				1898			Gegenüber 1897			
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Mehrausgabe		Minderausgabe	
							Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
10,000	—	2.37	10,000	—	2.25	—	—	—	—	
15,886	35	3.76	15,384	15	3.47	—	—	502	20	
146,375	09	34.67	151,661	48	34.10	5,286	39	—	—	
2,986	58	0.71	2,737	37	0.62	—	—	249	21	
3,305	22	0.78	3,102	88	0.70	—	—	202	34	
51,833	—	12.28	60,508	80	13.64	8,675	80	—	—	
105,119	93	24.90	98,877	04	22.20	—	—	6,242	89	
55,023	01	13.08	73,713	17	16.62	18,690	16	—	—	
11,098	15	2.63	11,110	40	2.50	12	25	—	—	
20,573	34	4.87	16,505	09	3.72	—	—	4,068	25	
422,200	67	100	Total	443,600.	38	100	21,399	71	—	—

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

Finanzergebnis des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

	1897					1898				
	Total		Per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen	Total		Per Fahrkilometer		In Prozenten der Bruttoeinnahmen
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Einnahmen	496,353	47	4	28	—	541,337	70	4	54	—
Ausgaben	422,200	67	3	64	85.06	443,600	38	3	72	81.95
Vorschlag	74,152	80	—	64	14.94	97,737	32	—	82	18.05

Betriebsmaterial.

Im Bestande des Betriebsmaterials auf dem Bodensee ist im Berichtsjahr keine Änderung eingetreten. Derselbe war somit zu Ende des Berichtsjahres folgender: 6 Raddampfer, 3 eiserne Schleppschiffe, 2 eiserne Trajektkähne, 1 Trajektdampffähre und 1 eiserner Schleppkahn, letztere beiden gemeinschaftlich mit Bayern.

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

	1897	1898
a. Leistungen der Schiffe:		
Dampfboote und Trajektfähre (letztere zur Hälfte).		
Dieselben haben zurückgelegt Kilometer	115,861	119,074
und zwar in Zeitstunden	6,885	6,801
somit per Zeitstunde durchschnittlich Kilometer	16.83	17.51
Schleppboote. Solche durchliefen "	94,035	98,818
b. Verbrauch an Brennmaterial: Holz Ster	16.000	11.000
Steinkohlen Tonnen	3,474.045	3,481.450
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Ster Holz = 400 Kilogr. Kohlen) "	3,480.445	3,485.850
Durchschnittsverbrauch per Kilometer Kilogramm	30.040	29.275
" Zeitstunde "	505.511	512.550
Kosten für Brennmaterial im ganzen Franken	98,163.84	93,080.45
per Kilometer Centimes	84.73	78.17
" Zeitstunde Franken	14.26	13.69
c. Verbrauch an Schmiermaterial: Öl und Talg im ganzen Tonnen	8.772	9.314
per Kilometer Kilogramm	0.076	0.078
" Zeitstunde "	1.274	1.370
Kosten für Schmiermaterial im ganzen Franken	3,699.78	3,538.76
per Kilometer Centimes	3.19	2.97
" Zeitstunde "	53.74	52.03
d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten: im ganzen Franken	55,023.01	73,713.17
per Kilometer Centimes	47.49	61.91

2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.

Verkehr und Einnahmen.

	Transportquantitäten				Einnahmen					
	1897		1898		1897			1898		
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente
I. Personentransport.										
Einfache Fahrt . . . I. Platz	8,153	3.16	6,448	2.06	6,630.	72	6.20	4,966.	56	5.26
" " . . . II. "	29,311	11.86	22,962	9.47	13,680.	98	12.79	9,834.	85	10.42
Hin- und Rückfahrt . I. "	31,098	12.06	27,083	11.18	22,586.	24	21.12	20,525.	83	21.75
" " . . . II. "	141,310	54.80	129,645	53.50	48,365.	60	45.23	39,747.	54	42.13
Strecken-Abonnements . I. "	1,428	0.55	2,871	1.18	511.	55	0.48	793.	15	0.84
" " . . . II. "	23,206	9.00	28,062	11.58	3,721.	25	3.48	4,369.	38	4.63
General-Abonnements . I. "	—	—	1,117	0.46	—	—	—	2,104.	50	2.23
" " . . . II. "	—	—	1,322	0.55	—	—	—	1,762.	86	1.87
Gesellschafts-, Lust- u. Rundfahrtbillette . I. "	13,272	5.15	12,682	5.25	7,979.	80	7.46	6,837.	05	7.25
" " . . . II. "	10,104	3.92	10,156	4.19	3,467.	95	3.24	3,415.	70	3.62
Total	257,882	100	242,348	100	106,944.	09	100	94,357.	42	100
Rekapitulation nach Plätzen										
I. Platz :	53,951	20.92	50,201	20.71	37,708.	31	35.26	35,227.	09	37.83
II. " :	203,931	79.08	192,147	79.29	69,235.	78	64.74	59,130.	33	62.67
Total	257,882	100	242,348	100	106,944.	09	100	94,357.	42	100
II. Gepäcktransport	569		588		2,659.	85		2,673.	05	
III. Viehtransport.										
Klasse I	23	1.85	26	2.53	1,001.	20		823.	00	
" II	557	44.85	436	42.45						
" III	603	48.55	542	52.78						
" IV	59	4.75	23	2.24						
Total	1,242	100	1,027	100	1,001.	20		823.	00	
IV. Verschiedenes								620.	00	
Gesamttotal								111,225.	14	
Rekapitulation:								98,653.	47	
Personentransport					106,944.	09	96.15	94,357.	42	95.65
Gepäcktransport					2,659.	85	2.39	2,673.	05	2.71
Viehtransport					1,001.	20	0.90	823.	00	0.83
Verschiedenes					620.	00	0.56	800.	00	0.81
Total					111,225.	14	100	98,653.	47	100

Zusammenzug des Verkehrs und der Einnahmen der Zürichsee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			Verschiedenes		Total-einnahmen	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1898	242,348	94,357	42	588	2,673	05	1,027	823	00	800	00	98,653	47
1897	257,882	106,944	09	569	2,659	85	1,242	1,001	20	620	00	111,225	14
mehr als 1897	—	—	—	19	13	20	—	—	—	180	00	—	—
weniger " "	15,534	12,586	67	—	—	—	215	178	20	—	—	12,571	67

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
1898	Fr. 0. 39 Cts.	Fr. 4. 55 Cts.	Fr. 0. 80 Cts.	Fr. — Cts.
1897	„ 0. 41 „	„ 4. 67 „	„ 0. 81 „	„ — „

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

1897				1898			Gegenüber 1897			
Fr.	Cts.	Prozente		Mehrausgabe		Minderausgabe				
				Fr.	Cts.	Fr.	Cts.			
5,000	—	2.64	1. Centralverwaltung und technische Leitung	5,000	—	3.12	—	—	—	—
6,799	—	3.59	2. Besoldung des Verwaltungspersonals	2,551	—	1.59	—	—	4,248	—
80,699	05	42.66	3. Besoldungen und Löhne des Schiffspersonals	75,263	09	47.01	—	—	5,435	96
1,673	50	0.89	4. Bekleidung desselben	1,388	25	0.87	—	—	285	25
6,008	69	3.18	5. Mietzinse u. Bureaubedürfnisse etc., Beleuchtung und Beheizung der Bureaux	5,414	16	3.38	—	—	594	53
39,873	89	21.08	6. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	28,217	41	17.62	—	—	11,656	48
33,594	11	17.76	7. Unterhalt der Schiffe samt Ausrüstung	31,140	94	19.45	—	—	2,453	17
3,857	09	2.04	8. Assekuranzprämien, Steuern und Konzessionsgebühren	3,842	84	2.40	—	—	14	25
11,655	13	6.16	9. Verschiedenes	7,293	70	4.56	—	—	4,361	43
189,160	46	100	Total	160,111	39	100	—	—	29,049	07

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

Finanzergebnis des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

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

Betriebsmaterial.

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

Statistik über den Betrieb der Dampfboote auf dem Zürichsee.

		1897	1898
a. Leistungen der Dampfboote			
Dieselben haben zurückgelegt	Kilometer	111,887	94,525
und zwar in	Zeitstunden	7,577	6,567
per Zeitzunde durchschnittlich	Kilometer	14.77	14.89
b. Verbrauch an Brennmaterial. Holz			
Steinkohlen	Ster	10.000	9.000
	Tonnen	1,428.250	1,053.550
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen: (1 Ster Holz = 400 Kilogramm Kohlen.)	"	1,432.250	1,057.150
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Kilogr.	12.801	11.184
" " " " Zeitzunde	"	189.026	160.979
Kosten für Brennmaterial im ganzen	Franken	37,217.73	26,166.49
" " " " per Kilometer	Centimes	33.26	27.68
" " " " " Zeitzunde	Franken	4.91	3.98
c. Verbrauch an Schmiermaterial: Öl und Talg im ganzen			
" " " " per Kilometer	Tonnen	4.333	3.262
" " " " " Zeitzunde	Kilogr.	0.039	0.085
Kosten für Schmiermaterial im ganzen	Franken	2,028.76	1,556.80
per Kilometer	Centimes	1.81	1.65
" Zeitzunde	"	26.78	23.71
d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten: im ganzen			
per Kilometer	Franken	33,594.11	31,140.94
	Centimes	30.08	32.94

Wie wir schon im letzten Geschäftsbericht erwähnten, haben wir dem Verwaltungsrate im März 1898 ein eingehendes Gutachten über den Stand des Dampfbootunternehmens auf dem Zürichsee und über die Frage der Liquidation oder Fortführung desselben vorgelegt. Wir gelangten dabei zu dem Schlusse, dass vom Gesichtspunkte der dermaligen und voraussichtlich künftigen Betriebsergebnisse aus das Unternehmen beförderlich liquidiert werden sollte, dass es sich aber aus andern hier nicht zu wiederholenden Gründen doch empfehlen dürfte, die im Jahre 1898 auslaufende Konzession wieder wenigstens für ein Jahr oder auch für die ganze übliche Konzessionsdauer (5 Jahre) zu erneuern, letzteres immerhin mit dem Vorbehalte, auf dieselbe auch vor deren Ablauf verzichten und den Dampfbootbetrieb einstellen zu können.

Der Verwaltungsrat hat daraufhin die Direktion ermächtigt, das mittlerweile vorläufig eingereichte Konzessionsgesuch mit dem Vorbehalte zu bestätigen, dass die Nordostbahn sich das Recht wahre, mit dem 1. Oktober 1899 den Betrieb einzustellen, in der Meinung, dass sie sich im Laufe des Monats Juni darüber zu erklären habe, ob sie den Betrieb fortsetzen wolle. Er hat uns ferner beauftragt, ihm bis im Juni 1899 darüber Antrag einzubringen, ob die Dampfschiffahrt auf dem Zürichsee mit Ende September 1899 einzustellen oder, eventuell mit Subvention der Gemeinden, weiter zu betreiben sei, ferner die Frage zu prüfen, ob und auf welcher Grundlage eine Fusion der drei bestehenden Dampfbootunternehmungen auf dem Zürichsee möglich wäre. Über die Resultate der beiden letztern Anregungen werden wir im folgenden Geschäftsberichte zu referieren haben.

Inzwischen ist der Betrieb weitergeführt worden, und zwar auf der Grundlage des frühern reduzierten Fahrplans, nachdem der in der Sommersaison 1897 angestellte Versuch, mittelst Vermehrung der Längsfahrten insbesondere am rechten Ufer eine Vermehrung des Verkehrs und Erhöhung des Reingewinns zu erzielen, völlig fehlgeschlagen hatte. Sodann haben wir, freilich erst vom 1. September an, die Dampfboottaxen für den Längsverkehr auf den Betrag der entsprechenden Eisenbahntaxen herabgesetzt und auch die Quersahrtstaxen auf den Betrag derjenigen ermässigt, die die Dampfbootgesellschaft Wädenswil erhebt. Endlich haben wir die Eisenbahn-Retourbilette auch auf den auf demselben Ufer verkehrenden Dampfbooten und umgekehrt gültig erklärt, während bisher nur die

Dampfbootbillette in den Eisenbahnzügen gültig waren. Von beiden Massnahmen konnte selbstverständlich eine intensive Wirkung nicht mehr erwartet werden, namentlich von letzterer nicht nach der Beschränkung der Längsfahrten.

Das Resultat ist aus obigen Ziffern ersichtlich. Der Verkehr ist um 15,534 Personen zurückgegangen; die Einnahmen haben sich um 2 Cts. per Person, im ganzen um Fr. 12,571 vermindert. Andererseits sind aber die Betriebsausgaben um den weit grössern Betrag von Fr. 29,049. 07 Cts. reduziert worden, und zwar ohne dass eine wesentliche Reduktion des Postens „Unterhalt der Schiffe samt Ausrüstung“ dabei mitgewirkt hätte. Die Ausgaben pro Fahrkilometer sind auf Fr. 1. 69 Cts. stehen geblieben und demgemäss ist jeder aus dem Fahrplan gefallene Fahrkilometer zu einer Ersparnis in diesem Betrage geworden. Das Endresultat ist ein Defizit von Fr. 61,457, 92 Cts. gegen Fr. 77,935. 32 Cts. im Vorjahre, immer noch ein bedenkliches.

3. Werkstättebetrieb.

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

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

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

Die Rechnung der Werkstätte zeigt folgendes Ergebnis:

Einnahmen.

Arbeiten und Materialabgaben zu Lasten		
des Eisenbahnbetriebes		Fr. 1,258,227. 61 Cts.
des Dampfbootbetriebes:		
a) auf dem Bodensee	Fr. 91,976. 46 Cts.	
b) auf dem Zürichsee	„ 35,368. 73 „	„ 127,345. 19 „
des Bau-Kontos Nordostbahn		„ 62,544. 19 „
des Erneuerungsfonds		„ 30,214. 11 „
von andern Rechnungsstellen der Nordostbahn		„ 18,777. 66 „
von fremden Verwaltungen und Privaten		„ 145,074. 05 „
		<hr/>
	Total der Einnahmen	Fr. 1,642,182. 81 Cts.

Übertrag Total der Einnahmen Fr. 1,642,182. 81 Cts.

Ausgaben.

Besoldungen, Unterhalt der technischen Einrichtungen, Beleuchtung, Heizung, Assekuranz etc.	Fr.	244,075. 93 Cts.
Arbeiten auf Eisenbahnbetriebs-Konto	"	962,318. 37 "
Arbeiten auf Dampfbootbetrieb:		
a) auf dem Bodensee	Fr.	69,219. 83 Cts.
b) auf dem Zürichsee	"	26,252. 44 "
	"	95,472. 27 "
Arbeiten auf Bau-Konto Nordostbahn	"	25,816. 35 "
Arbeiten für andere Rechnungssteller der Nordostbahn	"	52,811. 03 "
Arbeiten auf Erneuerungsfonds	"	1,884. 94 "
Anschaffung von Reservestücken und für unvollendete Arbeiten	"	257,466. 38 "
		Total der Ausgaben
	"	1,639,845. 27 "
	Einnahmen-Überschuss	Fr. 2,337. 54 Cts.

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

In dem Einnahmen-Posten des Eisenbahnbetriebes von Fr. 1,258,227. 61 Cts. figurirt der Unterhalt des Rollmaterials mit Fr. 1,249,169. 24 Cts., und zwar:

Die Lokomotiven	(inkl. Fr. 102,063. 83 Cts. Ersatzstücke)	mit Fr. 669,317. 13 Cts.
" Personenwagen	(" " 14,667. 31 " ")	" " 263,364. 62 "
" Gepäck- und Güterwagen	(" " 43,998. 55 " ")	" " 316,487. 49 "
		Total Fr. 1,249,169. 24 Cts.

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

Von den wichtigern laufenden Reparaturen des Rollmaterials sind zu erwähnen:

1. An Lokomotiven: Abdrehen der Bandagen von 349 Paar Trieb-, 235 Paar Tender- und 61 Paar Laufrädern, sowie Reparatur von 1037 Stück Lokomotiv- und 723 Stück Tendertragfedern.
2. An Personenwagen: Abdrehen und Auswechseln von 208 Paar Bandagen, Anstreichen von 68 Stück Wagen und 130 Wagendächern, Überziehen von 17 Wagendächern, Umpolstern und Überziehen von 1061 Sitzplätzen, Überziehen von 681 Rückenpolstern sowie Reparatur von 150 Stück Tragfedern.
3. An Gepäck- und Güterwagen: Reparatur von Kontrollapparaten, Auswechseln und Abdrehen von 400 Paar Bandagen, Anstreichen von 8 Gepäck- und 97 Güterwagen, Anstreichen von 359 Wagendächern, Überziehen von 39 Wagendächern und Reparatur von 446 Stück Tragfedern.

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

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

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

1. Arbeiten für den Bau der neuen Lokomotiv-Remisen in Zürich und Romanshorn, Montieren von Transmissionen etc.	Fr.	3,413. 96 Cts.
2. Ausrüstung von neuen Lokomotiven etc.	„	20,637. 16 „
3. Herstellung von Lampen, Desinfektionskübeln für Personenwagen, Ausrüsten der Krankenwagen 1901—1904 mit Dampfheizungen und Westinghousebremsen, Anfertigung von Notsignalen für 70 Personenwagen, Vergrösserung der Heizfläche in 65 Personenwagen	„	21,185. 65 „
4. Ausrüsten von Gepäckwagen mit Westinghousebremsen, Closets u. s. w.	„	3,871. 11 „
5. Herstellung von Rollwagen, Werkzeugen und Ausrüstungsgegenständen der Werkstätten, sowie der neuen Lokomotiv-Remisen	„	10,020. 81 „
6. Ausführung von Detailarbeiten für Unter- und Oberbau, Brücken, Gebäude, Telegraphen-Leitungen, Läutewerke u. s. w.	„	3,415. 50 „
Total	Fr.	<u>62,544. 19 Cts.</u>

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

1. Ersetzen einer Feuerbüchse, 2004 Siederöhren, 4 Dampfzylindern, 134 Bandagen für Trieb-, 80 für Tender- und 46 für Laufräder, 2 Triebachsen	Fr.	42,910. 90 Cts.
2. Ersetzen von 37 Bandagen für Personenwagen	„	1,865. 41 „
3. Ersetzen von 71 Bandagen für Gepäck- und Güterwagen	„	3,582. 43 „
4. Hauptreparatur des neuen Schiebebühne im Bahnhof Zürich	„	490. 26 „
5. Umbau der Krankenwagen D 1902 und 1903 auf grösseren Radstand	„	1,654. 39 „
6. Anfertigung von 26 Steinschrauben für Drehscheiben in Romanshorn	„	42. 34 „
	Fr.	<u>50,545. 73 Cts.</u>
Abzüglich der Erlöse an Altmaterial	„	20,331. 62 „
Total	Fr.	<u>30,214. 11 Cts.</u>

In den Arbeiten zu Lasten anderer Rechnungssteller der Nordostbahn im Betrage von Fr. 18,777. 66 Cts. figurieren:

1. Arbeiten auf Konto Material-Rechnung des Bahn-Oberingenieurs	Fr.	3,992. 04 Cts.
2. Diejenigen auf Material-Konto (Material-Verwaltung)	"	3,739. 16 "
3. Verwendungen auf Nebengeschäfte, für den Bau des Promenaden- deckes samt Glaswand am Dampfboot „Säntis“ auf dem Bodensee	"	10,653. 83 "
4. Arbeiten auf diverse Konti	"	392. 63 "
Total	Fr.	<u>18,777. 66 Cts.</u>

Der letzte Einnahmeposten von Fr. 145,074. 05 Cts. zu Lasten von eigenen Verwaltungs-
zweigen, fremden Verwaltungen und Privaten besteht aus folgenden Ansätzen:

1. Vergütungen des Bahn-Oberingenieurs für den Unterhalt der Bahnanlagen, Telegraphenleitungen, Weichen, Drehscheiben, Schiebebühnen, Signale, Ein- friedigungen, Materialtransportwagen, Ergänzung und Unterhalt des Bahn- Inventars	Fr.	29,716. 98 Cts.
2. Ergänzung und Unterhalt des Stations-Inventars	"	19,174. 37 "
3. Unterhalt des Inventars der Hauptmagazin-Verwaltung	"	411. 63 "
4. Beiträge von fremden Verwaltungen und Privaten an den Unterhalt des Roll- materials und der Schiffe der Nordostbahn, etc.	"	4,280. 21 "
5. Vergütungen von fremden Verwaltungen und Privaten für gelieferte Arbeiten	"	8,996. 16 "
6. Erlös aus Abgangsmaterialien	"	82,494. 70 "
Total	Fr.	<u>145,074. 05 Cts.</u>

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

	1897	1898
Hauptwerkstätte Zürich	530	572
Filialwerkstätte Romanshorn	87	98
Dépôt Winterthur	16	16
Dépôt Brugg	10	11
Schiffswerfte Wollishofen	20	14
Total:	<u>663</u>	<u>711</u>

4. Unfälle.

Im Berichtsjahre sind 10 Entgleisungen, 8 auf Stationen und 2 auf offener Bahn, sowie 8 Zusammen-
stösse auf Stationen vorgekommen, wobei 3 Reisende und 4 Bahnangestellte verletzt wurden. Infolge anderweitiger
Vorfälle wurden auf der Bahn 21 Personen getötet und 176 Personen verletzt. Die Todesfälle betrafen 1 Reisenden,
15 Bahnangestellte und 5 Drittpersonen, die Verletzungen 7 Reisende, 162 Bahnangestellte, 2 Postbeamte und
5 Drittpersonen. Ferner sind noch 8 auf Bahngebiet vorgekommene Selbstmorde zu verzeichnen.

5. Versicherungen.

Zu Ende des Jahres 1898 waren folgende Versicherungen in Kraft:

a) Gegen Feuerschaden:

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

b) Gegen die Gefahren des Wassertransportes:

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

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

	„ 1,100,000. — „
--	------------------

Total	<hr/>
	Fr. 76,665,000. — Cts.

Überdies besteht zur Ausgleichung der Folgen von Personen-Unfällen und Beschädigungen von Transportmaterial der Versicherungsfonds, der per Ende 1898 laut Rechnung einen Aktivsaldo erzeugt von Fr. 1,084,024. 51 Cts.

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

6. Personaletat.

Der Stand des Personals auf Ende des Jahres war folgender:

A. Bahnbetriebs-Personal.

I. Allgemeine Verwaltung.

Direktion	5	—	5	5	—	5
Sekretär des Verwaltungsrates	1	—	1	1	—	1
Oberinspektor	1	—	1	1	—	1
Sekretariat der Direktion, Kanzlei und Registratur	25	6	31	28	3	31
Vorstand des Rechnungsrevisorats und Buchhaltungsbureau, Buchhalter und Gehülfen	18	6	24	19	7	26
Hauptkassier und Gehülfen	3	1	4	3	—	3
Vorstand des Rechts- und Reklamationsbureau und Gehülfen	5	—	5	5	—	5
Vorstand des Personentarifbureau und Gehülfen	4	1	5	4	1	5
Kommerzieller Inspektor und Gehülfen (Gütertarifbureau)	11	2	13	11	1	12
Vorstand der Betriebskontrolle einschl. statistisches Bureau und Gehülfen	75	21	96	83	14	97
Telegrapheninspektor und Gehülfen	6	—	6	7	1	8
Hauptmagazinverwalter und Bureaugehülfen	9	1	10	10	—	10
Magaziniere, Schaffner und Arbeiter der Hauptmagazin-Verwaltung	6	84	90	7	73	80
Abwärts der Centralverwaltung	6	1	7	5	1	6
	175	123	298	189	101	290

II. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst.

Bahnoberingenieur und Adjunkte	4	—	4	4	—	4
Ingenieure, Architekt, Assistenten und Geometer etc.	16	2	18	18	2	20
Kassabureau, Kanzlei und Abwärts des Oberingenieurs	10	4	14	12	2	14
Brückenaufseher, Brücken- und Stellwerkmonteuere, Beleuchtungskontrolleur und Gehülfe	8	3	11	8	6	14
Sektionsingenieure	6	—	6	6	—	6
Bahnmeister, Telegraphenaufseher und Aspiranten	45	19	64	45	17	62
Bahn- und Hilfsbahnwärter	351	—	351	351	—	351
Barrierenwärter und Barrierenwärterinnen	120	—	120	123	—	123
Strassenwärter	1	—	1	1	—	1
Bahnarbeiter	—	656	656	—	810	810
Baumaterialverwalter, Vorstand der Bauwerkstätte, Werkführer und Bureaugehülfen	14	5	19	17	2	19
Vorarbeiter und Arbeiter der Bauwerkstätte	3	169	172	3	184	187
	578	858	1436	588	1023	1611

III. Expeditions- und Zugsdienst.

Betriebschef und Adjunkte	5	—	5	5	—	5
Sekretär, Kanzlei und Abwart des Betriebschefs	17	5	22	17	5	22
Vorstand der Centralwagenkontrolle und Gehülfen	21	7	28	22	3	25
Bahnbezirks-Vorstände	15	—	15	15	—	15
Adjunkte und Inspektionsgehülfen	14	1	15	13	—	13
Stationsvorstände	146	—	146	158	—	158
Einnehmer	40	—	40	38	—	38
Gepäckexpedienten	20	1	21	20	—	20
Stationsgehülfen, Telegraphisten und Wagenkontrolleure	211	21	232	213	23	236

Übertrag

1897			1898		
Mit Jahresgehalt	Im Taggeld	Total	Mit Jahresgehalt	Im Taggeld	Total
Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl
5	—	5	5	—	5
1	—	1	1	—	1
1	—	1	1	—	1
25	6	31	28	3	31
18	6	24	19	7	26
3	1	4	3	—	3
5	—	5	5	—	5
4	1	5	4	1	5
11	2	13	11	1	12
75	21	96	83	14	97
6	—	6	7	1	8
9	1	10	10	—	10
6	84	90	7	73	80
6	1	7	5	1	6
175	123	298	189	101	290
4	—	4	4	—	4
16	2	18	18	2	20
10	4	14	12	2	14
8	3	11	8	6	14
6	—	6	6	—	6
45	19	64	45	17	62
351	—	351	351	—	351
120	—	120	123	—	123
1	—	1	1	—	1
—	656	656	—	810	810
14	5	19	17	2	19
3	169	172	3	184	187
578	858	1436	588	1023	1611
5	—	5	5	—	5
17	5	22	17	5	22
21	7	28	22	3	25
15	—	15	15	—	15
14	1	15	13	—	13
146	—	146	158	—	158
40	—	40	38	—	38
20	1	21	20	—	20
211	21	232	213	23	236
489	35	524	501	31	532

	1897			1898		
	Mit Jahresgehalt	Im Taggeld	Total	Mit Jahresgehalt	Im Taggeld	Total
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl
Übertrag	489	35	524	501	31	532
Portiers, Hausknechte und Putzerinnen	22	5	27	22	6	28
Gepäckträger	29	26	55	28	37	65
Nachtwächter	12	6	18	12	6	18
Lampisten und Dampfheizer etc.	3	5	8	3	6	9
Rangierleiter	55	—	55	74	—	74
Wagenwärter	138	78	216	138	62	200
Billettucker	5	—	5	5	—	5
Billettsortiererinnen	—	7	7	—	9	9
Wärtervorstände	36	1	37	25	—	25
Weichen- und Hilfswweichenwärter	503	68	571	520	52	572
Güterverwalter in Zürich und dessen Bureau	3	—	3	3	—	3
Güterexpedienten und Gehülfen	180	23	203	191	18	209
Lagerhausverwalter und Gehülfen in Zürich und Romanshorn	11	3	14	10	5	15
Güterschaffner	38	—	38	41	—	41
Schriftenbesorger, Frachtenbezüger und Camionneure, sowie Portiers und Ausläufer	42	12	54	46	13	59
Güterverlader	—	563	563	—	531	531
Oberzugführer	3	—	3	3	—	3
Zugführer	104	—	104	116	—	116
Kondukteure	235	5	240	230	6	236
Bremser	197	2	199	205	1	206
	2105	839	2944	2173	783	2956
IV. Fahrdienst und Werkstätten.						
Betriebs-Maschinenmeister und Adjunkt	2	—	2	2	—	2
Konstrukteure, Zeichner, Bureaubeamte und Abwart	14	6	20	14	7	21
Depotchefs und deren Gehülfen	9	1	10	10	1	11
Lokomotivkontrolleure	2	—	2	2	—	2
Lokomotivführer	167	—	167	179	—	179
Lokomotivheizer	193	84	277	209	57	266
Wagenvisiteure	29	10	39	34	10	44
Wagenmeister und Gehülfen	3	—	3	3	—	3
Zugskontrolleur	1	—	1	1	—	1
Lokomotivputzer	—	98	98	—	116	116
Remisenarbeiter, Nachheizer und Drehscheibenwärter	—	29	29	—	31	31
Wagenschmierer, Lampisten und Wagenreiniger	4	69	73	1	67	68
	424	297	721	455	289	744
Maschinenmeister für den Werkstättendienst und Ingenieure	4	—	4	4	—	4
Werkführer, Konstrukteure und Bureaubeamte	18	—	18	18	—	18
Chefmonteur und Vorarbeiter	2	22	24	2	28	30
Portier und Abwart	2	—	2	2	—	2
Werkstättearbeiter	—	639	639	—	681	681
	26	661	687	26	709	735
	450	958	1408	481	998	1479

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

I. Zürichsee.

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

II. Bodensee.

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

	1897			1898		
	Mit Jahres- gehalt	Im Taggeld	Total	Mit Jahres- gehalt	Im Taggeld	Total
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl
I. Zürichsee.						
Verwalter und Buchhalter	1	—	1	1	—	1
Kapitäne	4	—	4	4	—	4
Steuermänner und Untersteuermänner	6	—	6	6	—	6
Einzüger und Matrosen	7	—	7	7	—	7
Maschinisten und Heizer	5	1	6	5	1	6
Anbinder	7	—	7	7	—	7
Summe I.	30	1	31	30	1	31
II. Bodensee.						
Adjunkt	1	—	1	1	—	1
Rechnungsführer und Gehülfe	2	—	2	2	—	2
Hafenmeister und Abwart	2	—	2	2	—	2
Kapitäne	5	—	5	5	—	5
Steuermänner und Trajektführer	7	—	7	6	—	6
Schleppschifführer und Matrosen	25	—	25	24	—	24
Hülfsmatrosen und Tagelöhner	—	15	15	—	14	14
Maschinisten und Heizer	15	—	15	15	—	15
Summe II.	57	15	72	55	14	69
Gesamtsumme B.	87	16	103	85	15	100
Rekapitulation.						
A. Bahnbetriebs-Personal.						
I. Allgemeine Verwaltung	175	123	298	189	101	290
II. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst	578	858	1436	588	1023	1611
III. Expeditions- und Zugdienst	2105	839	2944	2173	783	2956
IV. Fahrdienst und Werkstätten	450	958	1408	481	998	1479
Total	3308	2778	6086	3431	2905	6336
Hienach kommen auf einen am Jahresschluss betriebenen Kilometer Bahnlänge (809 Km.):						
1897 7.52 Angestellte.						
1898 7.88 idem						
B. Dampfschiffahrts-Personal	87	16	103	85	15	100
Gesamt-Total	3395	2794	6189	3516	2920	6436

7. Unterstützungs- und Krankenkassen.

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

a) Defizit auf Grund der versicherungstechnischen Bilanz.

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

b) Deckungskapital.

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

I. Jahresrechnung pro 1898.		a.		b.		c.		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.
Einnahmen.									
1. Beiträge der Mitglieder:									
a) Eintrittsgelder		—	—	4,578	45	—	—	4,578	45
b) Beiträge von Gehaltserhöhungen		57,390	45	—	—	—	—	57,390	45
c) Regelmässige Beiträge		316,148	75	36,935	91	24,143	—	377,227	66
d) Nachzahlungen		3,711	61	—	—	—	—	3,711	61
2. Beiträge der Gesellschaft:									
a) Regelmässige Beiträge		377,250	81	—	—	—	—	377,250	81
b) Ausserordentliche Beiträge		258,214	95	—	—	—	—	258,214	95
c) Sonstige Zuwendungen		1,440	—	—	—	—	—	1,440	—
3. Verschiedene Einnahmen:									
a) Kapitalzinse und Kursgewinne		277,251	31	2,872	85	1,047	70	281,171	86
b) Beiträge von Versicherungsanstalten		—	—	—	—	—	—	—	—
c) Erlöse aus gefundenen Gegenständen Bussen etc.		4,742	87	828	85	191	50	5,763	22
d) Geschenke und Verschiedenes		2,976	30	241	50	108	50	3,326	30
		1,299,127	05	45,457	56	25,490	70	1,370,075	31
Ausgaben.									
1. Unterstützungen und Pensionen:									
a) Unterstützungen und Pensionen an lebende Mitglieder		360,510	62	37,793	99	24,466	47	422,771	08
b) Unterstützungen und Pensionen an die Hinterlassenen verstorbener Mitglieder		158,412	65	720	—	—	—	159,132	65
c) Aversalentschädigungen für den Verzicht auf das Unterstützungsrecht		3,500	—	—	—	—	—	3,500	—
2. Abgangsentschädigungen an aus- tretende Mitglieder									
		23,768	73	2,786	—	—	—	26,554	73
3. Verschiedene Ausgaben (Verwaltungs- kosten etc.)									
		1,118	95	—	—	325	30	1,444	25
		547,310	95	41,299	99	24,791	77	613,402	71
Einnahmen-Überschuss im Jahr 1898									
		751,816	10	4,157	57	698	93	756,672	60
Hiezu: Aktivsaldo-Vortrag vom Jahr 1897									
		7,245,332	74	77,093	31	33,993	49	7,356,419	54
Aktivsaldo-Vortrag auf das Jahr 1899									
		7,997,148	84	81,250	88	34,692	42	8,113,092	14
Zahl der Mitglieder									
		3,333		1,767		1,054		6,154	
Zahl der Unterstützungsfälle									
		766		697		562		2,025	

		a.		b.		c.		T o t a l	
		Pensions- und Hülfskasse 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 1898.									
Aktiven.									
1. Wertschriften und hypothekarische Anlagen:									
a) Schuldbriefe		4,516,800	—	5,000	—	—	—	4,521,800	—
b) Diverse Obligationen		1,965,500	—	14,000	—	13,000	—	1,992,500	—
c) Nordostbahn-Obligationen		1,225,500	—	61,500	—	20,000	—	1,307,000	—
2. Guthaben an die Nordostbahngesellschaft		289,348	84	750	88	—	—	290,099	72
3. Nicht verfallene Aktivzinse		76,744	05	—	—	—	—	76,744	05
4. Sonstige Guthaben		—	—	—	—	—	—	—	—
5. Liegenschaften		—	—	—	—	—	—	—	—
6. Kassasaldo		—	—	—	—	1,692	42	1,692	42
7. Defizit		1,960,152	10	—	—	—	—	1,960,152	10
		10,034,044	99	81,250	88	34,692	42	10,149,988	29
Passiven.									
1. Schulden		—	—	—	—	—	—	—	—
2. Nicht verfallene Passivzinse		—	—	—	—	—	—	—	—
3. Deckungskapital		10,034,044	99	—	—	—	—	10,034,044	99
4. Reserven		—	—	81,250	88	34,692	42	115,943	30
		10,034,044	99	81,250	88	34,692	42	10,149,988	29

Auf den Ausgaben der vorstehend aufgeführten Krankenkassen ergeben sich pro 1898 folgende Durchschnittsziffern:

	Krankenkasse der Güter- und Werk- stättearbeiter	Krankenkasse für die Bahnarbeiter
Zahl der Unterstützungsfälle	697	562
„ „ Krankentage im Total	15,998 ³ / ₄	9,906.5
Krankentage pro Unterstützten im Durchschnitt	22,95	17,63
Krankengelder „ „ „ „	Fr. 31.63	Fr. 25.44
Heilungskosten „ „ „ „	„ 22.30	„ 18.10
Krankengelder und Heilungskosten per Unterstützten und Tag im Durchschnitt	„ 2.35	„ 2.47

d) Alfred-Escher-Stiftung.

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

Fr. 700. — Cts.	als Jahreszins von Fr. 20,000. — Cts. Kapital zu gunsten der Pensions- und Hilfskasse;
	Fr. 241.50 Cts. zu gunsten der Krankenkasse der Güter- und Werkstättearbeiter;
	„ 108.50 „ zu gunsten derjenigen der Bahnarbeiter des Bahnoberingenieurs;
„ 350. — „	als Jahreszins von Fr. 10,000. — Cts. Kapital.
<u>Total</u>	<u>Fr. 1,050. — Cts.</u>

8. Kautionskassen.

a) Barkautionen von Angestellten.

Aktivsaldo am 31. Dezember 1897		Fr. 77,625.85 Cts.
An Einnahmen kamen im Jahr 1898 hinzu: Einlagen und Zinse	Fr. 15,889.55 Cts.	
Die Ausgaben betragen an rückbezahlten Kautionsguthaben und Zinsen	„ 28,639.15 „	
	Verminderung	„ 12,749.60 „
Bestand am 31. Dezember 1898: in Wertpapieren	Fr. 61,500. — Cts.	
	in Konto-Korrent-Guthaben bei der Nordostbahn	„ 3,376.25 „
		<u>Fr. 64,876.25 Cts.</u>

b) Kautionskasse der Güterarbeiter.

Am 31. Dezember 1897 betrug der Aktivsaldo derselben		Fr. 115,015.96 Cts.
An Einlagen und Zinsen kamen im Jahr 1898 hinzu	Fr. 30,371.45 Cts.	
Die Ausgaben betragen an Rückzahlungen von Kautionsguthaben und Zinsen	„ 29,782.21 „	
	Vermehrung	„ 589.24 „
Bestand am 31. Dezember 1898:		
in Wertpapieren	Fr. 113,500. — Cts.	
in Konto-Korrent-Schuld an die Nordostbahn	„ 953.28 „	
in Barschaft in Handen der Rechnungsteller	„ 3,058.48 „	
		<u>Fr. 115,605.20 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 1898:

	Kauttionen von:				Total	
	Beamten und Angestellten		ständigen Güterarbeitern		Fr.	Cts.
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		
A. Bestand der Kauttionen.						
a) In bar	64,876	25	115,605	20	180,481	45
b) In Wertschriften (von Beamten und Angestellten selbst deponierte Titel)	66,500	—	—	—	66,500	—
c) Bürgschafts-Genossenschaft	2,844,000	—	—	—	2,844,000	—
d) Sonstige Bürgschaften (Personalbürgschaften)	137,500	—	—	—	137,500	—
Summe	3,112,876	25	115,605	20	3,228,481	45
B. Anlage der Kauttionen.						
a) Unter getrennter Verwaltung:						
1. Barkauttionen von Angestellten	61,500	—	—	—	61,500	—
2. Von Beamten und Angestellten deponierte Wertschriften	66,500	—	—	—	66,500	—
3. Kautionskasse der ständigen Arbeiter	—	—	113,500	—	113,500	—
b) In Verwaltung der Bahngesellschaft	3,376	25	2,105	20	5,481	45
c) Bürgschaften	2,981,500	—	—	—	2,981,500	—
Summe	3,112,876	25	115,605	20	3,228,481	45

V. Bahnbau.

1. Ausbau der im Betriebe befindlichen Linien.

a) Änderungen im Hauptbahnhof Zürich und Erweiterung desselben.

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

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

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

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