

Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft
Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft
Band: 27 (1879)

Artikel: Siebenundzwanzigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1879
Autor: Studer
Kapitel: 4: Betrieb
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-730439>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 11.02.2026

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

forderungen unter Ratifikationsvorbehalt erworben hatten, konnten wir kein Bedenken tragen, auch die dieser Hypothek vorgängig kollozirten Forderungen zu übernehmen, um so mehr, als der dafür zu bezahlende Preis von 80 0/0 annehmbar erschien. Die hiefür gemachte Auslage belauft sich auf Fr. 454,966. 71 Cts.

Der Titel „Materialvorräthe“ hat im Berichtsjahr eine wesentliche Reduktion erfahren, nämlich von Fr. 3,375,650. 32 Cts. auf Fr. 2,247,552. 76 Cts., theils durch allmälige Verwendung und Verkauf der vorhandenen Vorräthe, theils durch Aufhebung der Bureaux des Oberingenieurs für den Bahnbau und Vereinigung des Inventars desselben mit demjenigen des Oberingenieurs für den Betrieb. Bei dieser Verschmelzung konnten die aus der Zeit hoher Materialpreise stammenden Ansätze des Bauinventars nicht wohl auf das Betriebsinventar übertragen werden, sondern es mussten dieselben einer erheblichen Reduktion unterliegen, wobei sich ein Defizit von Fr. 110,630. 73 Cts. ergab, von dessen Verrechnung weiter unten die Rede sein wird.

Die übrigen Posten der Bilanz und der Rechnung über den Kapitalverkehr erfordern keine besondere Beleuchtung; für die Betriebsrechnung verweisen wir auf den Abschnitt „Finanzergebniss“ auf Seite 69.

IV. Betrieb.

A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Die Bahnzüge, welche im Berichtsjahr auf den eigenen Linien, einschliesslich der um eine Pauschalsumme gepachteten Linie Sulgen-Gossau, ausgeführt wurden, haben im Ganzen 2,106,673 Kilometer zurückgelegt. Die im Jahresdurchschnitt betriebene Länge dieser Linien betrug 401 Kilometer, indem zu dem letztjährigen Durchschnitt von 391 Kilometer (vgl. die erläuternde Bemerkung im Eingang von Titel „C. Ausgaben und Statistik des Betriebs“) 10 Kilometer durchschnittlich betriebene Betriebslänge der am 1. Juni eröffneten 16 Kilometer langen Linie Glarus-Lintthal hinzukommen.

	1878.	1879.
Von der Totalsumme der ausgeführten Zugskilometer fallen auf:	Kilometer.	Kilometer.
1. Fahrplanmässige Züge:		
Schnell- und Personenzüge	1,323,358	1,360,841
Gemischte Züge	628,944	517,071
Güterzüge ohne Personenbeförderung	206,449	185,340
	<hr/> 2,158,751	<hr/> 2,063,252
2. Ergänzungs- und Extrazüge	45,522	43,421
	<hr/> 2,204,273	<hr/> 2,106,673

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

1. Einnahmen.

1878 (391 Kilometer)			1879 (401 Kilometer)			Mehreinnahme		Mindereinnahme		
Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr. -	Cts.	Fr.	Cts.	
						gegenüber 1878				
I. Nordostbahn (eigenes Netz).										
A. Unmittelbare Betriebseinnahmen:										
4,562,350	26	37.69	1. Personentransport	4,519,545	58	37.31	—	—	42,804	68
240,020	70	1.98	2. Gepäcktransport	252,159	65	2.08	12,138	95	—	—
166,457	41	1.37	3. Viehtransport	152,827	57	1.26	—	—	13,629	84
6,940,200	11	57.33	4. Gütertransport	6,971,053	71	57.56	30,853	60	—	—
11,909,028	48	98.37		11,895,586	51	98.21	—	—	13,441	97
B. Mittelbare Einnahmen:										
132,299	51	.	1. Pacht- und Miethzinse	173,999	18	.	41,699	67	—	—
18,267	40	.	2. Nettoertrag der Werkstätten	—	—	.	—	—	18,267	40
46,671	34	.	3. Verschiedenes	42,417	78	.	—	—	4,253	56
197,238	25	1.63		216,416	96	1.79	19,178	71	—	—
12,106,266	73	100	. . . Total des eigenen Netzes	12,112,003	47	100	5,736	74	—	—
II. Aus andern Unternehmungen:										
196,194	13	17.88	Nettoertrag der Dampfboote	247,448	12	21.17	51,253	99	—	—
901,091	59	82.12	Nettoertrag anderer Linien	921,578	20	78.83	20,486	61	—	—
1,097,285	72	100	. . . Total aus andern Unternehmungen	1,169,026	32	100	71,740	60	—	—
41,726	41	.	III. Aktivsaldo des Interessen-Conto	89,113	34	.	47,386	93	—	—
13,245,278	86	.	. . . Total-Einnahmen	13,370,143	13	.	124,864	27	—	—
Rekapitulation:										
12,106,266	73	91.40	Eigenes Netz	12,112,003	47	90.59	—	—	—	—
1,097,285	72	8.28	Andere Unternehmungen	1,169,026	32	8.74	—	—	—	—
41,726	41	0.32	Zinse von ausgeliehenen Geldern	89,113	34	0.67	—	—	—	—
13,245,278	86	100		13,370,143	13	100	—	—	—	—

Die vorstehende Tabelle ergibt, dass die unmittelbaren Betriebseinnahmen der eigenen Linien, obwohl die durchschnittlich betriebene Bahnlänge um 10 Kilometer grösser war als im Vorjahr, sich abermals verminderten; immerhin beträgt die Verminderung nur Fr. 13,441. 97 Cts., während das Jahr 1878 im Vergleich zu 1877 bei einer Mehrlänge von 14 Kilometern eine solche von Fr. 227,689. 90 Cts. ergeben hatte. Auf dem Personenverkehr bezieht sich der Ausfall übrigens wesentlich höher, auf Fr. 42,804. 68 Cts., und bei Hinzurechnung desjenigen auf dem Viehverkehr von Fr. 13,629. 84 Cts. erhält man auf diesen beiden Verkehrstheilen zusammen einen Ausfall von Fr. 56,434. 52 Cts. Derselbe ermässigte sich auf obige Fr. 13,441. 97 Cts., weil der Gepäcktransport Fr. 12,138. 95 Cts. und der Gütertransport Fr. 30,853. 60 Cts., beide zusammen mithin Fr. 42,992. 55 Cts. mehr abwarfen als im Vorjahr. Nachdem der Gütertransport im Jahr 1878 ebenfalls eine Mindereinnahme von Fr. 84,621. 82 Cts. gegenüber dem Vorjahr ergeben hatte, darf die diesmalige Mehreinnahme, wenn sie auch bescheiden ist, immerhin

hervorgehoben werden. Sie wäre übrigens höher geworden, wenn nicht der Getreideimport nach der Schweiz, welcher bis im Juli in noch höherem Masse als im Vorjahr der Romanshornerroute zugefallen war, zufolge der ungünstigen Getreideernte namentlich in Ungarn und der grossen Getreidezufuhren aus den Vereinigten Staaten vom August an sich vorwiegend der Route Marseille-Genf zugewendet hätte; die Getreidetransporte ab Romanshorn betrugen:

	1878.	1879.
	Tonnen	Tonnen
Im August	12,102	11,151
„ September	20,701	7,535
„ Oktober	24,811	8,357
„ November	25,163	7,545
„ Dezember	21,753	6,741
	104,530	41,329
Im ganzen Jahr	202,577	174,041

Die mittelbaren Betriebseinnahmen erzeugen gegenüber dem Vorjahr eine Vermehrung von Fr. 19,178. 71 Cts. Die Differenz hätte sich noch günstiger gestaltet, wenn im Berichtsjahr nicht auch auf den Arbeiten der Werkstätte für den Dampfbootbetrieb die bisher üblichen Provisionszuschläge aufgehoben, und wenn der auf Arbeiten für Dritte erzielte Gewinn von Fr. 3,772. 69 Cts., statt zu Abschreibungen auf den Materialvorräthen der Werkstätte Verwendung zu finden, unter die mittelbaren Einnahmen eingestellt worden wäre. Die auf dem Titel „Pacht- und Miethzinse“ ausgewiesene Mehreinnahme von Fr. 41,699. 67 Cts. hat ihren Ursprung einestheils mit Fr. 23,491. 29 Cts. in der Verpachtung neu eingerichteter Restaurationen auf den Stationen Bülach, Enge und Schwanden, in der Vermietung des ehemaligen Verwaltungsgebäudes im Bleicherweg, sowie in etwelcher Zunahme der von fremden Verwaltungen bezahlten Baukapitalzinse für Mitbenutzung diesseitiger Stationen, andernteils darin, dass im Vorjahr der Badischen Bahn für Benutzung des Bahnhofes Waldshut durch die Züge der Linie Winterthur-Waldshut für die Zeit vom 1. August 1876 ab eine Nachvergütung von Fr. 22,708. 38 Cts. geleistet werden musste, während die bezügliche Jahresleistung pro 1879 sich nur auf Fr. 4,500 bezifferte. Der Ausfall von Fr. 4,253. 56 Cts. auf dem Titel „Verschiedenes“ ist durch Verminderung der Kursgewinne auf fremden Valuten herbeigeführt worden.

Bei den Einnahmen aus andern Unternehmungen erscheinen zunächst die Dampfboote mit einer Netto-Einnahme von Fr. 247,448. 12 Cts., gegenüber Fr. 196,194. 13 Cts. im Vorjahr, also mehr Fr. 51,253. 99 Cts. Eine Mehreinnahme ergaben übrigens nur die Dampfboote auf dem Zürichsee, nämlich Fr. 54,776. 53 Cts.; diejenigen auf dem Bodensee zeigen eine Verminderung um Fr. 3,522. 54 Cts., welche von ersterer Summe abzurechnen sind.

Von dem Reinertrage der Beteiligungskapitalien bei dritten Bahnunternehmungen fallen Fr. 507,970 auf die Linie Zürich-Zug-Luzern, Fr. 6,800 mehr als im Vorjahr; die Nordostbahn bezog aus ihrem Antheil an der Unternehmung, welcher Ende 1879 Fr. 9,626,000 betrug, einen durchschnittlichen Zins von 5.28 0/0. Von der Bötzenbergbahn kamen der Nordostbahn zu Fr. 395,118. 70 Cts., also Fr. 13,653. 26 Cts. mehr als im Vorjahr; es ergibt dies einen Zins von 3.23 0/0 des Beteiligungskapitals von Fr. 12,230,000. Bei der Unternehmung Effretikon-Wetzikon-Hinweil ist die Nordostbahn mit einem Aktienkapital von Fr. 500,000 und einem Obligationenkapital von Fr. 1,120,000 theilhaftig. Für das Aktienkapital wurde keine Einnahme erzielt, sondern die Jahresrechnung ergibt, wenn die vertragsmässige Einlage in den Erneuerungsfond von Fr. 17,250 mit in die Betriebsausgaben eingestellt wird, einen Rückschlag auf dem Betriebe von Fr. 17,373. 52 Cts., gegenüber Fr. 20,894. 09 Cts. im Vorjahr. Es war also der Unternehmung auch nicht möglich, der Nordostbahn den vereinbarten Zins von 5 0/0 auf obigem Obligationen-Kapital zu bezahlen, sondern es musste derselbe mit Fr. 56,000 zu Lasten der Unternehmung auf neue

Rechnung vorgetragen werden; rechnet man hiezu das obige Betriebsdefizit und das letztjährige Defizit von Fr. 75,145.81 Cts., so beziffert sich das Guthaben der Nordostbahn mit Ende 1879 auf Fr. 148,519.33 Cts. Die Beteiligungen an der Aargauischen Südbahn mit Fr. 3,625,000 und an der Linie Wohlen-Bremgarten mit Fr. 500,000 blieben ebenfalls unfruchtbar, weil diese Unternehmungen abermals Betriebsdefizite hatten; der Anteil der Nordostbahn an diesen betrug bei der Südbahn Fr. 28,906.22 Cts., bei Wohlen-Bremgarten Fr. 8,604.28 Cts., gegenüber Fr. 26,598.94 Cts. und Fr. 8,255.67 Cts. im Vorjahr. Das Beteiligungskapital der Nordostbahn bei allen genannten Unternehmungen zusammen beträgt Fr. 27,601,000 und hat im Ganzen Fr. 921,578.20 Cts. abgeworfen, gegenüber Fr. 901,091.59 Cts. im Vorjahr, also mehr Fr. 20,486.61 Cts.; es entspricht dies einem durchschnittlichen Zins von 3.34⁰/₀. Nähere Mittheilungen finden sich in den für die genannten Bahnunternehmungen im Beilagenband zum gegenwärtigen Bericht ausgegebenen besondern Geschäftsberichten.

Die Bischofszellerbahn ist seiner Zeit von der Nordostbahn zum Betrieb auf eigene Rechnung und Gefahr übernommen worden, gegen Bezahlung eines Pauschalzinses an die Unternehmung, welcher für 1879 Fr. 62,500 betragen hat. In Folge dessen sind die Einnahmen und Ausgaben dieser Linie mit denen des eigenen Netzes verschmolzen, und lässt sich deren Betriebsergebniss nur approximativ ermitteln, mittelst besonderer Berechnungen, deren Vornahme erst nachträglich auf Grund der Jahresrechnungen und Verkehrsstatistik möglich ist. Aus letzterem Grunde theilen wir dasselbe nachstehend nicht für das Berichtsjahr, sondern für das Jahr 1878 mit, unter Gegenüberstellung der entsprechenden Ziffern des Vorjahres:

	1877.	1878.
Einnahmen: Unmittelbare	Fr. 106,674. 32	Fr. 107,508. 89
Mittelbare	„ 16,441. 64	„ 4,520. 25
	<u>Fr. 123,115. 96</u>	<u>Fr. 112,029. 14</u>
Ausgaben: 1. Betrieb:		
Centralverwaltung	Fr. 25,174. 53	Fr. 24,927. 22
Bahnunterhalt	„ 47,145. 01	„ 34,967. 82
Expeditionsdienst	„ 12,849. 26	„ 17,816. 93
Transportdienst	„ 99,207. 80	„ 78,577. 73
Bahntelegraphie	„ 41. 97	„ 86. 95
Verschiedenes	„ 16,165. 26	„ 10,002. 65
	<u>Fr. 200,583. 83</u>	<u>Fr. 166,379. 30</u>
Mitverzinsung der Station Sulgen	„ 3,140. —	„ 3,140. —
Antheil an den Betriebskosten der Stationen Sulgen und Gossau	„ 18,289. 95	„ 17,717. 31
	<u>Fr. 222,013. 78</u>	<u>Fr. 187,236. 61</u>
2. Einlage in den Erneuerungsfond	„ 17,000. —	„ 17,139. 35
3. Pachtzins an die Eisenbahngesellschaft Sulgen-Gossau	„ 60,493. 15	„ 62,155. 93
	<u>Fr. 299,506. 93</u>	<u>Fr. 266,531. 89</u>
Hievon ab die Einnahmen	„ 123,115. 96	„ 112,029. 14
Rückschlag zu Lasten der Nordostbahn	Fr. 176,390. 97	Fr. 154,502. 75

ohne Einrechnung des Ausfalles auf dem unverzinst bleibenden Aktienkapital der Unternehmung, an welchem die Nordostbahn mit Fr. 300,000 theilhaft ist.

Die auf dem Aktivsaldo des Interesses-Conto (früherer Titel: „Zinse von ausgeliehenen Geldern“) ausgewiesene Mehr-Einnahme von Fr. 47,386. 93 Cts. gegenüber dem Vorjahr erklärt sich zum grösseren Theile dadurch, dass verschiedene im Jahr 1878 diesem Conto belastete Passivzinse im Berichtsjahr in Wegfall gekommen sind, insbesondere: die Zinse auf Hypothekaranleihen in Folge Rückzahlung der letzteren; ein Marchzins auf der Gotthardbahnsubvention pro 1878; die Verzinsung der Betriebsüberschüsse der Bötzbahnbahn, weil nunmehr gemäss Vereinbarung mit der Schweizerischen Centralbahn deren Antheilsbeträge an den genannten Betriebsüberschüssen im Wege gegenseitiger monatlicher Abrechnungen beglichen werden. Ausserdem wurde der Zinsfuss für die Betriebsüberschüsse der Linie Zürich-Zug-Luzern, deren Verzinsung ebenfalls zu Lasten dieses Titels fällt, von $4\frac{1}{2}\%$ auf 3% ermässigt, und erforderte auch die Verzinsung des Reservefonds dieser Linie zufolge Verminderung desselben eine geringere Summe. Endlich erhielt der Titel eine neue Einnahme durch den Eingang der Zinse auf der Betheiligung der Nordostbahn an der IV. Serie Gotthardbahnobligationen.

2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

			Transportquantitäten				Einnahmen					
			1878		1879		1878			1879		
			Personen	Pro- zente	Personen	Pro- zente	Fr.	Cts.	Pro- zente	Fr.	Cts.	Pro- zente
I. Personentransport.												
a. Zur gewöhnlichen Fahrtaxe:												
Einfache Fahrt	I. Klasse		19,719	0.37	19,811	0.38	104,013. 75	2.28		105,152. 41	2.33	
"	II. "		271,482	5.04	259,520	4.97	832,800. 58	18.25		793,522. 27	17.56	
"	III. "		1,010,915	18.75	1,027,536	19.67	1,161,263. 78	25.45		1,139,589. 18	25.21	
b. Zu ermässigten Fahrtaxen:												
Mit Güterzügen	II. Klasse		11,868	0.22	10,702	0.20	10,031. 92	0.22		8,898. 10	0.20	
"	III. "		173,237	3.21	155,182	2.97	88,958. 97	1.95		81,731. 81	1.81	
Hin- und Rückfahrt.	I. "		4,850	0.09	3,085	0.06	10,563. 94	0.23		6,476. 54	0.14	
"	II. "		471,112	8.74	470,365	9.00	544,192. 13	11.93		535,354. 73	11.85	
"	III. "		2,542,210	47.16	2,564,961	49.10	1,471,559. 23	32.25		1,499,992. 85	33.19	
Abonnementsbillete	II. "		218,984	4.06	170,200	3.26	79,323. 97	1.74		64,644. 72	1.43	
"	III. "		528,220	9.80	390,590	7.48	75,478. 73	1.65		72,448. 08	1.60	
Militär- u. Polizeitransporte	III. "		38,273	0.71	42,392	0.81	32,877. 44	0.72		37,497. 04	0.83	
Gesellschafts-, Schul- und	I. "		2,752	0.05	2,941	0.06	9,348. 31	0.21		10,746. 88	0.24	
Lustfahrten.	II. "		21,176	0.39	24,190	0.46	62,746. 35	1.38		76,058. 19	1.68	
	III. "		75,672	1.41	82,574	1.58	79,191. 16	1.74		87,432. 78	1.93	
Total			5,390,470	100	5,224,049	100	4,562,350. 26	100		4,519,545. 58	100	
Rekapitulation nach Klassen:												
I. Klasse			27,321	0.51	25,837	0.49	123,926. —	2.72		122,375. 83	2.71	
II. "			994,622	18.45	934,977	17.90	1,529,094. 95	33.51		1,478,478. 01	32.71	
III. "			4,368,527	81.04	4,263,235	81.61	2,909,329. 31	63.77		2,918,691. 74	64.58	
Total			5,390,470	100	5,224,049	100	4,562,350. 26	100		4,519,545. 58	100	
II. Gepäcktransport			Tonnen		Tonnen		240,020. 70			252,159. 65		
			13,023		13,633							
III. Viehtransport.			Stück		Stück							
Klasse I			4,116	3.01	4,724	3.66	166,457. 41			152,827. 57		
" II			44,757	32.73	41,625	32.21						
" III			52,494	38.38	47,368	36.65						
" IV			35,400	25.88	35,515	27.48						
Total			136,767	100	129,232	100	166,457. 41			152,827. 57		
IV. Gütertransport.			Tonnen		Tonnen							
Eilgut			38,801	3.27	40,608	3.37	6,202,235. 28	89.37		6,198,143. 84	88.91	
Normalklasse I			55,990	4.72	57,759	4.80						
" II			143,296	12.08	146,512	12.17						
Wagenladungsklasse A			87,914	7.41	107,681	8.94						
" B			269,735	22.74	252,484	20.96						
" C			69,286	5.84	73,947	6.14						
" D			98,914	8.34	86,560	7.19	737,964. 83	10.63		772,909. 87	11.09	
" E			422,200	35.60	438,759	36.43						
Lokalspesen (Waag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren, Nachnahmeprovision etc.)								
Total			1,186,136	100	1,204,310	100	6,940,200. 11	100		6,971,053. 71	100	
Total der unmittelbaren Betriebseinnahmen			.	.	.	.	11,909,028. 48	.		11,895,586. 51	.	

3. Durchschnittsergebnisse.

(Bahnlänge im Durchschnitt: 1879 = 401 Kilom., 1878 = 391 Kilom.)		1878	1879
Personentransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	11,668.42	11,270.69
„ „ Reisenden	„	0.85	0.87
„ „ „ und Bahnkilometer	Centimes	4.40	4.48
Zahl der Personenkilometer		103,657,348	100,882,949
Jeder Reisende hat befahren im Durchschnitt aller Klassen	Kilometer	19.23	19.31
Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen	Reisende	265,108	251,578
Auf jeden Bahnkilometer kommen	„	13,786	13,028
„ „ Personen-Wagenachsenkilometer kommen	„	5.85	5.79
Gepäcktransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	613.86	628.83
„ „ Tonne	„	18.43	18.50
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	53.84	54.32
„ „ Reisenden	„	4.45	4.83
Zahl der Tonnenkilometer		445,832	464,247
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	34.23	34.05
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	1,140	1,158
Auf jeden Bahnkilometer kommen	„	33	34
„ „ Reisenden „	Kilogr.	2.42	2.61
Viehtransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	425.72	381.12
„ „ Stück	„	1.22	1.18
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	27.11	27.28
Zahl der Tonnenkilometer		614,062	560,132
Gütertransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	17,749.87	17,384.17
„ „ Tonne	„	5.85	5.79
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	10.37	10.39
Zahl der Tonnenkilometer		66,928,582	67,118,358
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	56.43	55.73
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	171,173	167,377
„ jeden Bahnkilometer kommen	„	3,034	3,003
„ „ Güter-Wagenachsenkilometer (Gepäck u. Vieh inbegriffen) kommen	„	1.49	1.53
Total der unmittelbaren Einnahmen per Bahnkilometer	Franken	30,457.87	29,664.81
Mittelbare Betriebs-Einnahmen per Bahnkilometer	„	504.45	539.69
Total-Einnahme per Bahnkilometer	„	30,962.32	30,204.50

4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten.

	Transportquantitäten											
	Personen	Gepäck	Vieh	Güter								
	Zahl	Tonnen	Stück	Eilgut	Klasse I	Klasse II	Klasse A	Klasse B	Klasse C	Klasse D	Klasse E	Total
				Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Januar .	346,667	729	10,970	2,799	4,011	10,376	7,647	24,634	4,721	5,432	27,701	87,321
Februar .	306,657	712	10,575	2,951	4,110	10,832	8,094	21,446	4,551	6,039	30,014	88,037
März .	365,518	844	11,424	2,882	4,938	12,534	8,637	24,477	5,751	9,309	41,391	109,919
April .	412,308	935	9,231	3,135	4,632	12,150	8,010	21,963	5,757	6,766	37,816	100,229
Mai .	473,595	1,082	9,071	4,026	4,975	12,919	8,519	23,849	6,401	7,075	43,072	110,836
Juni .	521,657	1,163	9,413	3,124	4,387	11,592	8,392	21,982	5,834	7,418	40,503	103,232
Juli .	506,845	1,642	9,874	3,442	5,220	12,071	6,942	23,508	7,068	6,253	43,027	107,531
August .	556,066	1,875	10,708	3,951	5,151	11,692	6,607	19,471	7,133	5,493	37,616	97,114
September	518,017	1,491	15,092	3,288	5,069	12,232	8,610	17,281	6,385	5,394	40,196	98,455
Oktober .	466,580	1,331	12,202	3,577	5,934	15,425	10,591	21,161	8,196	15,556	39,032	119,472
November	405,102	1,020	9,914	3,967	5,200	13,603	13,082	17,235	6,972	8,016	32,905	100,980
Dezember	345,037	809	10,758	3,466	4,132	11,086	12,550	15,477	5,178	3,809	25,486	81,184
Total gegenüber 1878 :	5,224,049	13,633	129,232	40,608	57,759	146,512	107,681	252,484	73,947	86,560	438,759	1,204,310
mehr .	—	610	—	1,807	1,769	3,216	19,767	—	4,661	—	16,559	18,174
weniger .	166,421	—	7,535	—	—	—	—	17,251	—	12,354	—	—

	Einnahmen													
	Personen		Gepäck		Vieh		Güter		Total		per Bahnkilometer			
											1879		1878	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Januar .	256,209	18	12,054	02	11,248	87	552,594	96	832,107	03	2,128	15	2,146	92
Februar .	230,432	37	11,365	27	10,229	04	533,369	59	785,396	27	2,008	69	2,065	55
März .	290,111	69	14,417	81	11,794	20	638,194	59	954,518	29	2,441	22	2,245	26
April .	346,844	08	17,103	28	11,454	08	577,623	67	953,025	11	2,437	40	2,433	61
Mai .	382,054	02	19,480	72	11,407	55	638,499	91	1,051,442	20	2,689	11	2,546	28
Juni .	456,013	32	22,068	62	11,676	10	597,960	29	1,087,718	33	2,672	53	2,452	24
Juli .	518,880	63	33,051	99	13,020	51	595,698	56	1,160,651	69	2,851	72	2,775	66
August .	584,632	12	37,763	81	12,961	09	533,172	79	1,168,529	81	2,871	08	2,990	47
September	513,058	47	29,894	21	19,575	49	527,586	58	1,090,114	75	2,678	41	3,001	37
Oktober .	411,090	80	24,329	87	15,841	29	700,724	16	1,151,986	12	2,830	43	3,085	58
November	292,714	33	16,786	72	11,434	04	582,649	26	903,584	35	2,220	11	2,525	27
Dezember	237,504	57	13,843	33	12,185	31	492,979	35	756,512	56	1,858	75	2,189	66
Total gegenüber 1878 :	4,519,545	58	252,159	65	152,827	57	6,971,053	71	11,895,586	51	29,664	81	30,457	87
mehr .	—	—	12,138	95	—	—	30,853	60	—	—	—	—	—	—
weniger .	42,804	68	—	—	13,629	84	—	—	13,441	97	793	06	—	—

5. Frequenz und Einnahmen nach den Stationen.

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Total- Einnahme		Gegenüber 1878		Rangordnung der Stationen			
				Versandt	Empfang	Total			Personen	Güter	nach			
	Anzahl	Tonnen	Stück				Tonnen	Tonnen			Tonnen	Fr.	Cts.	Anzahl	Tonnen	Per- sonen- zahl	Güter- gewicht
Rorschach . . .	57,916	128	630	15,799	27,150	42,949	176,107	—	—	2,882	+	5,710	21	5
Horn	14,558	20	219	6,599	4,757	11,356	27,933	10	—	2,377	+	197	67	18
Arbon	47,776	93	263	2,392	7,125	9,517	53,520	74	+	1,977	+	2,686	27	22
Egnach	17,800	77	418	1,297	3,600	4,897	20,766	11	—	2,486	—	395	60	42
Romanshorn . .	111,334	323	14,426	240,771	29,716	270,487	2,321,887	50	—	2,050	—	930	6	2
Uttweil	11,424	22	121	491	819	1,310	10,638	20	+	810	+	356	80	81
Kessweil	9,884	8	92	1,212	1,416	2,628	15,099	18	—	714	—	357	85	62
Güttingen . . .	14,148	18	76	790	2,051	2,841	18,066	78	—	2,198	—	461	69	60
Altnau	10,703	17	228	454	614	1,068	13,497	17	—	705	+	37	83	83
Münsterlingen .	20,116	14	254	598	1,699	2,297	19,304	63	—	1,294	+	177	55	70
Kreuzlingen . .	20,498	57	83	1,425	2,022	3,447	45,030	44	—	985	—	230	54	56
Konstanz	61,012	303	471	20,817	7,774	28,591	182,791	53	—	601	+	676	19	6
Amrisweil . . .	55,748	117	4,735	2,493	6,784	9,277	86,654	84	+	107	+	127	22	24
Erlen	22,961	35	1,217	983	1,810	2,793	32,780	32	—	2,030	—	366	47	61
Sulgen	36,893	47	974	763	1,409	2,172	34,941	76	+	2,494	—	652	30	71
Kradolf	9,638	21	100	842	1,536	2,378	15,563	97	—	649	+	514	86	68
Sitterthal . . .	7,977	19	139	917	4,239	5,156	17,513	96	—	2,090	+	916	88	40
Bischofszell . .	34,106	114	834	2,138	4,822	6,960	53,242	83	+	2,097	+	344	33	32
Hauptweil . . .	11,452	16	351	450	3,342	3,792	17,961	06	—	875	—	698	79	53
Arnegg	12,394	13	253	1,835	3,120	4,955	19,443	47	+	611	+	2,563	74	41
Gossau	26,459	28	388	527	2,895	3,422	16,433	69	+	3,943	+	906	41	58
Bürglen	28,251	49	513	2,388	6,424	8,812	51,282	66	+	701	+	377	38	27
Weinfelden . .	63,120	105	4,145	2,634	6,279	8,913	85,460	18	—	2,384	+	266	18	25
Märstetten . .	24,801	30	1,481	2,073	3,269	5,342	39,946	66	—	817	—	600	43	38
Müllheim-Wigolt.	27,525	47	1,386	2,800	5,184	7,984	45,895	66	+	248	+	319	39	28
Felben	22,549	11	806	1,054	1,030	2,084	19,956	98	—	532	—	196	49	74
Frauenfeld . .	111,130	324	2,723	7,015	18,673	25,688	202,415	97	—	7,857	—	486	7	9
Islikon	21,457	23	394	401	1,097	1,498	17,293	—	—	3,755	—	15	51	83
Wiesendangen .	16,686	9	146	196	401	597	10,237	70	—	3,113	—	277	63	91
Winterthur . .	352,489	792	10,041	37,049	67,328	104,377	699,781	97	—	34,487	+	13,132	2	3
Hettlingen . .	10,987	11	124	103	243	346	6,678	01	—	3,941	—	147	82	96
Henggart . . .	19,177	44	882	334	1,625	1,959	16,976	15	—	711	+	413	58	76
Andelfingen . .	33,635	72	929	1,255	2,268	3,523	35,851	43	—	3,428	—	115	34	55
Marthalen . . .	18,896	52	503	2,194	2,280	4,474	30,404	55	—	1,052	—	544	59	46
Dachsen	20,751	50	142	361	478	839	19,484	94	—	4,124	—	587	53	89
Schaffhausen . .	80,685	400	10,947	51,668	21,395	73,063	494,776	76	—	12,576	+	8,370	10	4
Töss	11,991	18	24	3,775	9,220	12,995	28,066	88	—	1,873	—	2,802	77	15
Wülflingen . .	13,621	13	14	1,847	6,772	8,619	22,965	52	—	3,105	—	1,764	71	26
Neftenb.-Pfungen	22,297	16	77	3,107	4,451	7,558	26,585	26	—	3,949	+	294	50	29
Übertrag	1,514,845	3,556	61,549	423,847	277,117		5,053,238	56						

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Total-Einnahme		Gegenüber 1878		Rangordnung der Stationen	
				Versandt	Empfang	Total			Personen	Güter	nach	
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Fr.	Cts.	Anzahl	Tonnen	Per-sonen-zahl	Güter-gewicht
Übertrag	1,514,845	3,556	61,549	423,847	277,117		5,053,238	56				
Embrach-Rorbas.	42,076	65	143	4,166	5,341	9,507	44,815	59	- 3,751 +	1,036	27	23
Bülach	63,129	82	1,500	1,780	2,216	3,996	48,115	46	- 3,760 -	5,309	17	51
Glattfelden . . .	8,792	8	31	636	5,999	6,635	9,766	40	- 983 +	3,055	87	33
Eglisau	25,949	53	916	1,850	2,600	4,450	32,749	86	- 1,996 +	1,700	42	48
Zweidlen	3,965	4	33	812	1,743	2,555	9,830	45	- 56 -	209	98	63
Weiach-Kaiserst.	15,299	30	533	1,427	1,073	2,500	20,771	72	- 1,047 +	688	65	65
Rümikon	5,382	6	27	6,002	336	6,338	18,239	37	+ 337 +	1,584	94	34
Reckingen . . .	5,062	8	40	1,738	285	2,023	8,465	53	- 426 +	116	95	75
Zurzach	21,246	39	705	2,075	790	2,865	24,415	70	- 888 -	737	52	59
Koblenz	19,476	10	616	4,237	1,575	5,812	24,527	56	+ 6,723 +	1,090	57	37
Kempthal	28,944	22	240	3,995	6,683	10,678	40,860	36	- 2,523 +	437	37	19
Effretikon . . .	41,352	43	3,937	19,959	1,516	21,475	68,223	18	- 4,921 +	5,815	28	11
Dietlikon	23,549	26	133	797	652	1,449	16,772	26	- 4,886 -	2,140	44	80
Wallisellen . . .	50,347	56	240	1,461	3,315	4,776	31,118	88	- 4,114 +	751	24	45
Örlikon	*119,498	*82	*270	2,554	7,452	*10,006	63,029	64	- 22,959 -	2,834	5	21
Glattbrugg . . .	11,638	19	67	1,359	967	2,326	10,278	07	- 2,004 -	203	78	69
Rümlang	11,135	15	86	470	1,928	2,398	8,426	54	- 2,697 -	618	81	67
Oberglatt	14,332	60	208	182	161	343	9,101	08	- 241 -	6	68	97
Niederglatt . . .	19,649	55	347	938	1,598	2,536	18,030	16	- 1,200 -	96	56	64
Niederhasli . . .	5,009	26	88	345	144	489	4,398	42	+ 154 +	206	97	94
Dielsdorf	27,277	64	486	10,996	1,533	12,529	43,272	32	- 3,015 -	5,931	40	17
Zürich	† 902,944	† 2,780	† 5,742	65,151	251,907	† 317,058	2,775,539	62	-103,329 +	1,605	1	1
Enge	150,032	151	121	1,011	1,476	2,487	88,185	08	+ 2,477 -	701	4	66
Wollishofen . . .	31,524	19	59	1,061	4,850	5,911	27,371	40	- 7,665 +	1,456	35	36
Bendlikon (Kilchb.)	52,819	29	71	331	671	1,002	25,197	76	- 2,558 -	76	23	86
Rüschlikon . . .	30,613	33	72	250	815	1,065	19,404	73	- 6,332 +	328	36	84
Thalweil	70,663	115	100	1,550	8,865	10,415	76,219	93	- 4,422 +	832	14	20
Oberrieden . . .	23,386	21	55	761	1,143	1,904	22,277	64	- 3,844 -	370	45	77
Horgen	99,424	223	276	4,982	12,797	17,779	128,856	38	- 9,847 +	4,412	9	12
Au (Zürich) . . .	13,352	28	94	.	475	475	6,672	85	- 1,449 +	216	73	95
Wädensweil . . .	107,092	251	848	8,172	19,975	28,147	220,087	42	+ 2,131 -	2,026	8	7
Richtersweil . . .	72,313	182	540	6,317	8,442	14,759	107,140	99	- 5,288 +	1,146	13	14
Pfäffikon (Schwyz).	23,089	17	172	411	520	931	16,049	78	- 6,241 -	236	46	88
Lachen	39,015	74	1,175	1,520	3,309	4,829	39,810	41	- 7,507 +	59	29	43
Siebnen (Wangen) .	22,659	26	587	1,366	3,417	4,783	34,086	33	- 3,190 +	217	48	44
Reichenburg . . .	12,045	32	424	433	562	995	11,884	58	- 462 +	90	76	87
Bilten	6,928	10	160	334	320	654	6,839	60	+ 736 +	9	93	90
Ziegelbrücke . . .	7,857	7	113	339	1,746	2,085	16,671	47	- 1,746 -	1,664	89	73
N.-O.-Urnen . . .	14,142	31	57	407	1,319	1,726	15,515	76	+ 279 -	497	70	78
Übertrag	3,757,848	8,358	82,861	586,022	647,633		9,246,258	84				

*) Exclusive Verkehr nach und von V. S. B. via Wallisellen. †) Exclusive Verkehr nach und von V. S. B. via Wallisellen u. Zürich-Zug-Luzern.

	Personen	Gepäck	Vieh	Güter			Total-Einnahme		Gegenüber 1878		Rangordnung der Stationen	
				Versandt	Empfang	Total			Personen	Güter	nach	
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Fr.	Cts.	Anzahl	Tonnen	Per-sonen-zahl	Güter-gewicht
Übertrag	3,757,848	8,358	82,861	586,022	647,633		9,246,258	84				
Näfels-Mollis . .	12,088	22	127	1,411	2,985	4,396	46,312	79	+ 3,433	- 231	75	50
Netstall . . .	7,599	16	41	1,001	3,319	4,320	35,773	26	+ 2,620	- 982	90	52
Glarus . . .	69,438	131	763	6,552	17,301	23,853	203,805	76	+ 32,370	- 8,760	15	10
Ennenda . . .	14,974	26	28	907	3,901	4,808	28,733	52	+ 14,974	+ 4,808	*	*
Mitlödi . . .	12,916	7	12	437	846	1,283	9,755	33	+ 12,916	+ 1,283	*	*
Schwanden . .	37,764	30	403	2,778	4,895	7,673	49,689	45	+ 37,764	+ 7,673	*	*
Nidfurn-Haslen .	12,499	12	27	276	905	1,181	10,297	35	+ 12,499	+ 1,181	*	*
Luchsingen . .	16,624	16	30	672	1,662	2,334	24,112	09	+ 16,624	+ 2,334	*	*
Diesbach . . .	5,816	6	21	433	180	613	4,528	67	+ 5,816	+ 613	*	*
Rüti (Glarus) . .	5,631	4	105	209	319	528	4,785	42	+ 5,631	+ 528	*	*
Lintthal . . .	29,087	39	213	908	2,564	3,472	31,504	95	+ 29,087	+ 3,472	*	*
Altstetten . . .	65,948	30	143	2,071	5,249	7,320	44,213	11	- 17,119	- 201	16	31
Schlieren . . .	34,841	45	120	1,079	2,360	3,439	24,871	28	- 5,223	- 384	32	57
Dietikon . . .	48,307	89	170	1,844	3,494	5,338	45,077	69	- 10,092	+ 854	25	39
Killwangen . .	14,703	25	117	316	199	515	10,531	44	- 762	- 322	66	93
Wettingen . . .	16,936	20	127	4,462	3,072	7,534	29,066	81	- 2,063	- 896	62	30
Würenlos . . .	7,575	7	70	347	245	592	3,148	08	- 1,340	- 675	91	92
Otelfingen . . .	7,149	7	204	650	570	1,220	5,077	90	- 537	- 128	92	82
Buchs . . .	5,045	6	102	76	138	214	3,372	82	- 503	- 98	96	98
Baden . . .	161,119	472	986	5,728	9,790	15,518	186,804	44	- 10,314	- 365	3	13
Turgi . . .	59,323	47	969	1,657	3,113	4,770	46,008	44	+ 594	- 100	20	47
Siggenthal . .	13,367	15	154	2,336	1,438	3,774	18,186	63	- 940	- 563	72	54
Döttingen-Klingn.	17,020	30	457	1,005	1,129	2,134	19,879	83	- 2,073	- 154	61	72
Brugg . . .	80,050	154	2,508	5,352	7,335	12,687	110,346	71	- 4,527	+ 1,628	11	16
Schinznach . .	15,551	43	69	701	342	1,043	15,711	58	+ 440	- 654	64	85
Wildeggen . . .	36,534	49	355	2,872	3,138	6,010	47,985	08	+ 440	+ 1,444	31	35
Ruppersweil . .	10,247	11	51	2,074	2,330	4,404	21,138	48	- 1,337	+ 996	84	49
Aarau . . .	74,519	202	1,034	16,281	10,168	26,449	243,682	01	- 5,161	- 6,366	12	8
Zürich-Zug-Luzern, Bötzbergbahn, Effretikon-Hinweil und fremde Bahnen	465,732	2,748	26,027	380,160	289,997	670,157	—	—	+ 14,430	+ 30,472		
Rundfahrten . .	33,073	—	—	—	—	—	92,849	83	+ 1,893	—		
Transitverkehr	74,726	966	10,938	173,693	173,693	347,386	1,232,076	92	+ 13,201	- 34,108		
Total	5,224,049	13,633	129,232	1,204,310	1,204,310		11,895,586	51				

* Seit 1. Juni 1879 im Betrieb.

	Von der Nordostbahn		Nach der Nordostbahn		Total		Differenz gegenüber 1878	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
I. Direkter Verkehr der Nordostbahn.								
Dampfboote auf dem Zürichsee	9,304	—	11,387	—	20,691	—	+ 20,691	—
Zürich-Zug-Luzern und Rigibahnen†	16,639	28,325	16,316	5,830	32,955	34,155	- 2,607	+ 4,498
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen .	48,800	32,038	47,925	138,467	96,725	170,505	- 1,413	+ 1,467
Effretikon-Hinweil	36,858	8,681	37,004	2,240	73,862	10,921	- 2,176	+ 1,709
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen §	168,544	84,907	168,582	42,452	337,126	127,359	+ 30,977	+ 8,448
Tössthalbahn	7,773	163	8,105	15	15,878	178	- 630	- 5,887
Nationalbahn	20,935	2,472	24,488	5,523	45,423	7,995	- 15,788	+ 1,693
Wädenswil-Einsiedeln	22,063	3,363	21,461	2,044	43,524	5,407	+ 441	+ 621
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	69,631	114,959	70,343	70,209	139,974	185,168	+ 1,320	+ 29,135
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	47,031	7,999	48,764	69,926	95,795	77,925	- 6,753	- 161
K. Württemberg. Staatsbahn *	6,264	1,817	6,344	18,878	12,608	20,695	+ 514	+ 127
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen *	6,972	5,273	5,013	24,576	11,985	29,849	- 129	- 11,178
Total	460,814	289,997	465,732	380,160	926,546	670,157	+ 24,447	+ 30,472
† Verkehr der Station Zürich nicht inbegriffen.								
§ Verkehr der Stationen Zürich und Örliken nach und von der Glatthallinie nicht inbegriffen.								
* Verkehr nach und von Romanshorn via Bodensee nicht inbegriffen.								
II. Transitverkehr über die Nordostbahn.								
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen .	609	1,564	475	5,020	1,084	6,584	+ 227	- 399
Effretikon-Hinweil	114	150	153	259	267	409	- 99	+ 10
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen	2,679	1,385	3,236	1,037	5,915	2,422	- 11	+ 75
Tössthalbahn	—	—	—	—	—	—	—	- 128
Nationalbahn	45	72	158	501	203	573	- 154	+ 42
Wädenswil-Einsiedeln	1,536	211	1,708	58	3,244	269	+ 768	- 27
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	32	253	51	455	83	708	+ 1	- 473
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	623	3,612	1,239	8,345	1,862	11,957	+ 457	+ 1,081
K. Württemberg. Staatsbahn	123	89	258	614	381	703	+ 64	- 200
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	865	549	634	2,118	1,499	2,667	+ 222	- 1,018
Von der Bötzberrgbahn und weiter		Nach der Bötzberrgbahn und weiter						
Effretikon-Hinweil	33	1,022	71	118	104	1,140	+ 9	+ 30
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen	7,624	38,287	8,122	6,900	15,746	45,187	+ 1,042	+ 2,624
Tössthalbahn	—	878	—	28	—	906	—	+ 234
Nationalbahn	—	530	—	249	—	779	- 28	+ 195
Wädenswil-Einsiedeln	4,814	436	4,925	76	9,739	512	+ 3,481	+ 34
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	360	1,356	246	265	606	1,621	+ 48	+ 68
Gr. Bad. Bahn	4	8	2	52	6	60	—	- 44
K. Württemberg. Staatsbahn	—	312	—	226	—	538	—	- 184
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	494	1,598	358	8,774	852	10,372	+ 53	- 17,213
Übertrag	19,955	52,312	21,636	35,095	41,591	87,407		

	Von Effretikon-Hinweil		Nach Effretikon-Hinweil		Total		Differenz gegenüber 1878	
	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen	Personen	Güter Tonnen
II. Transitverkehr über die Nordostbahn.								
Übertrag .	19,955	52,312	21,636	35,095	41,591	87,407		
Verein. Schweizerbahnen u. weiter gel. Bahnen	733	326	461	1,053	1,194	1,379	+ 254	- 30
Tössthalbahn	4	—	3	—	7	—	+ 1	- 69
Wädensweil-Einsiedeln	—	7	—	22	—	29	—	+ 5
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	24	194	7	1,221	31	1,415	- 16	+ 826
Gr. Bad. Bahn	4	7	—	207	4	214	- 2	+ 22
	Von den Verein. Schweizerbahnen und weiter		Nach den Verein. Schweizerbahnen und weiter					
Vereinigte Schweizerbahnen	1,586	1,174	1,585	635	3,171	1,809	+ 551	+ 261
Tössthalbahn	63	369	93	267	156	636	+ 4	+ 100
Nationalbahn	320	—	370	207	690	207	- 171	+ 207
Wädensweil-Einsiedeln	3,334	12	3,107	1	6,441	13	+ 5,956	- 9
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	5,545	6,554	5,343	12,552	10,888	19,106	- 22	- 24
Gr. Bad. Bahn und weiter gelegene Bahnen	605	758	827	17,098	1,432	17,856	+ 459	- 1,748
K. Württemberg. Staatsbahn	—	430	—	343	—	773	—	- 101
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	—	425	1	1,165	1	1,590	+ 1	+ 212
	Von der Tössthalbahn		Nach der Tössthalbahn					
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	—	—	—	102	—	102	—	- 395
Gr. Bad. Bahn	—	7	—	429	—	436	—	+ 68
	Von Wädensweil- Einsiedeln		Nach Wädensweil- Einsiedeln					
Gr. Bad. Bahn	1,893	31	1,812	247	3,705	278	- 949	- 183
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	561	—	506	—	1,067	—	+ 1,067	—
	Von der Schweiz. Centralbahn und weiter		Nach der Schweiz. Centralbahn und weiter					
Gr. Bad. Bahn	818	15	1,035	222	1,853	237	+ 15	+ 53
K. Württemberg. Staatsbahn	89	2,678	141	1,287	230	3,965	+ 116	- 851
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	1,216	7,048	1,049	29,193	2,265	36,241	- 133	- 5
Total des Transitverkehrs	36,750	72,347	37,976	101,346	74,726	173,693	+ 13,201	- 17,054
Gesamt-Total	497,564	362,344	503,708	481,506	1,001,272	843,850	+ 37,648	+ 13,418

7. Verkehr nach den Waarengattungen.

	1878	1879	Gegenüber 1878	
			mehr	weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
A. Lebens- und Genussmittel:				
<i>a) Verbrauchsmittel</i>				
I. In festem Zustande				
1. Getreide	223,616	202,170	—	21,446
2. Mehl- und Mühlenfabrikate, incl. Teigwaren . . .	41,691	47,867	6,176	—
3. Kartoffeln und Gemüse	24,090	22,429	—	1,661
4. Baumfrüchte	14,245	10,564	—	3,681
5. Fleisch und Fleischwaren, Geflügel, Fische, Wildpret etc.	5,438	5,500	62	—
6. Butter und Schmalz	3,477	3,008	—	469
7. Käse und Zieger	10,593	10,280	—	313
8. Kaffee und Kaffee-Surrogate	5,718	6,561	843	—
9. Zucker	7,408	8,429	1,021	—
10. Tabak und Cigarren	3,694	3,954	260	—
	339,970	320,762	—	19,208
II. In flüssigem Zustande				
11. Milch, incl. condensirte	9,753	9,899	146	—
12. Wein und Most	41,594	53,203	11,609	—
13. Bier	14,656	16,471	1,815	—
14. Branntwein und Liqueur	3,066	3,228	162	—
	69,069	82,801	13,732	—
<i>b) Gebrauchsmittel</i>				
15. Hausrath und Effekten	11,486	12,074	588	—
16. Bücher, Kunstgegenstände und Musikalien . . .	2,847	2,516	—	331
	14,333	14,590	257	—
	423,372	418,153	—	5,219
B. Brennmaterialien:				
17. Brennholz	35,177	46,208	11,031	—
18. Holzkohlen	1,416	1,366	—	50
19. Steinkohlen, Agglomerés, Braunkohlen, Coaks und Anthracit	169,574	176,245	6,671	—
20. Torf	5,953	6,776	823	—
	212,120	230,595	18,475	—
C. Baumaterialien:				
21. Bausteine und Pflastersteine	70,766	55,971	—	14,795
22. Backsteine, Ziegel, Dachschiefer	22,246	23,586	1,340	—
23. Kalk und Kalksteine	10,464	9,231	—	1,233
24. Cement	19,611	15,574	—	4,037
25. Gyps und Gypssteine	8,114	7,863	—	251
26. Asphalt	2,033	1,695	—	338
27. Bauholz, Sägewaaren, Parqueterie	77,862	89,281	11,419	—
28. Übriges Holz, Holzwaaren, auch Schwellen . . .	26,090	23,689	—	2,401
	237,186	226,890	—	10,296
D. Metall-Industrie:				
29. Rohes und altes Eisen, Erze	16,054	24,564	8,510	—
30. Fabrizirtes Eisen und andere Metalle, Blech, Draht, Stabeisen	22,698	23,970	1,272	—
31. Eisenwaaren	13,848	13,570	—	278
32. Eisenbahnschienen und Räder nebst Zubehörde .	5,041	3,846	—	1,195
33. Maschinen und Maschinentheile	15,866	18,815	2,949	—
	73,507	84,765	11,258	—
Übertrag	946,185	960,403	14,218	—

Verkehr nach den Waarengattungen.

	1878	1879	Gegenüber 1878	
			mehr	weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag	946,185	960,403	14,218	—
E. Textil-Industrie:				
<i>a) in Baumwolle.</i>				
34. Baumwolle, roh	15,915	19,365	3,450	—
35. Garn und Tücher (roh)	24,476	25,802	1,326	—
36. Baumwollwaaren (gefärbte und gedruckte), Broderien	13,205	15,086	1,881	—
37. Baumwollabfälle	4,763	5,747	984	—
<i>b) in Leinen, Hanf etc.</i>	58,359	66,000	7,641	—
38. Leinengarn, Leinwand und Leinenwaaren	3,824	4,621	797	—
<i>c) in Seide.</i>				
39. Seide, roh, gezwirnt, Stoffe, Cocons, Abfälle, Floretseide	6,435	6,909	474	—
<i>d) in Wolle.</i>				
40. Wolle, rohe, Garn und Waaren, Abfälle	5,894	5,938	44	—
	74,512	83,468	8,956	—
F. Gerberei:				
41. Felle und Häute.	4,392	4,164	—	228
42. Rinde und übrige Gerbstoffe	5,557	6,669	1,112	—
43. Leder und Lederwaaren	4,267	4,356	89	—
	14,216	15,189	973	—
G. Glas- und Thonfabrikation:				
44. Glas und Glaswaaren, Töpferwaaren (Steingut und Porzellan)	9,288	9,356	68	—
H. Papier-Fabrikation:				
45. Hadern und Papiermasse (Holzstoff)	4,614	4,583	—	31
46. Papier und Carton	5,784	5,956	172	—
	10,398	10,539	141	—
I. Hilfsstoffe für die Landwirthschaft und Industrie:				
47. Eis	4,055	452	—	3,603
48. Salz	15,717	15,634	—	83
49. Erden aller Art (Kies und Sand)	9,228	7,457	—	1,771
50. Mineralöl	9,583	8,659	—	924
51. Vegetabilische Öle	6,516	7,639	1,123	—
52. Fett und Fettwaaren, Seife und Kerzen	4,942	5,394	452	—
53. Sprit	4,600	6,011	1,411	—
54. Farben, Farbwaaren und Droguerien	6,568	7,005	437	—
55. Chemische Produkte, excl. Düngemittel	8,889	9,847	958	—
56. Stärke und Stärkemehl	2,432	2,802	370	—
57. Heu und Stroh	1,290	2,292	1,002	—
58. Düngemittel	11,745	10,168	—	1,577
	85,565	83,360	—	2,205
K. Hilfsmittel zum Transport:				
59. Fahrzeuge incl. Lokomotiven und Wagen	4,504	5,095	591	—
60. Leere Gebinde und Emballagen	18,643	20,896	2,253	—
	23,147	25,991	2,844	—
Total	1,163,311	1,188,306	24,995	—
Nicht klassifizierte Waaren	22,825	16,004	—	6,821
Gesammt-Total	1,186,136	1,204,310	18,174	—

8. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

	Durchschnittl. Bahnlänge	Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen			Unmittelbare Einnahmen der eigenen Linien							Mittelbare Einnahmen
		Personen	Gepäck	Güter	per Zugskilometer	per Wagenachsenkilom.	per Bahnkilometer					per Bahnkilom.
							Personen	Gepäck	Vieh	Güter	Total	
Kilometer	Anzahl	Tonnen	Tonnen	Fr. Cts.	Cts.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
1855	60	113,000	—	29,000	—	—	6,239	501	60	4,625	11,425	254
1856	106	130,000	—	34,000	—	—	7,860	521	159	5,640	14,180	238
1857	134.4	174,568	—	58,013	—	—	8,776	614	198	7,724	17,312	563
1858	156.5	186,339	—	49,603	—	—	9,458	653	294	7,277	17,682	520
1859	168.1	198,093	—	62,456	—	21.25	10,305	606	371	9,526	20,808	430
1860	178	192,862	—	87,353	—	22.44	10,265	617	542	12,720	24,144	2,057
1861	178	220,056	—	134,433	7. 06	21.71	11,433	651	404	17,364	29,852	1,953
1862	178	237,963	—	139,487	6. 19	20.54	12,129	680	479	17,268	30,556	2,145
1863	178	247,411	1,390	124,216	6. 01	20.33	12,802	682	503	15,994	29,981	2,515
1864	178	247,176	1,313	119,716	5. 81	19.10	12,603	665	521	14,690	28,479	2,896
1865	178	275,700	1,394	147,790	5. 93	19.41	13,567	685	574	16,633	31,459	1,788
1866	178	251,166	1,332	179,113	5. 78	18.23	12,424	652	660	19,480	33,216	1,632
1867	178	252,347	1,407	180,503	5. 38	17.14	12,408	712	671	21,039	34,830	1,732
1868	178	280,449	1,491	234,547	5. 66	17.36	13,534	744	601	24,008	38,887	2,626
1869	181.1	294,430	1,485	190,885	5. 54	17.17	13,738	746	571	21,016	36,071	2,821
1870	193	275,163	1,709	197,978	5. 54	17.27	12,988	822	599	21,408	35,817	2,386
1871	203	343,017	1,479	261,567	5. 99	18.65	15,018	761	875	27,315	43,969	3,215
1872	213	361,429	1,595	234,098	5. 50	17.46	16,010	849	765	23,520	41,144	4,293
1873	213	385,046	1,790	250,930	5. 53	16.58	17,092	954	641	25,030	43,717	6,294
1874	213	409,295	1,833	270,733	5. 65	16.95	17,857	954	622	26,385	45,818	9,416
1875	230	426,390	1,798	268,016	5. 57	16.16	18,247	923	620	26,745	46,535	12,360
1876	312	362,118	1,376	220,083	4. 95	16.28	15,150	732	519	21,565	37,966	5,972
1877	378	280,533	1,148	185,044	5. 42	17.63	12,519	616	521	18,584	32,240	2,053
1878	391*	265,108	1,140	171,173	5. 40	18.32	11,668	614	426	17,750	30,458	504
1879	401	251,578	1,158	167,377	5. 65	19.19	11,271	629	381	17,384	29,665	540

* Da die Länge der im Betrieb gestandenen Linien zufolge der kontradiktorischen Vermessung sich von 392 auf 391 Kilometer reduzierte, wurden die kilometrischen Durchschnittsziffern des genannten Jahres auf letztere Länge umgerechnet.

Rücksichtlich der Änderungen im Rechnungswesen, welche die Verminderung der mittelbaren Einnahmen gegenüber frühern Jahren grossentheils veranlasst haben, verweisen wir auf die Bemerkungen in den frühern Geschäftsberichten.

C. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

Die Ausgaben-Rechnung und Statistik des Betriebsdienstes umfasst ausser dem eigenen Netz der Nordostbahn, welches durch die am 1. Juni 1879 erfolgte Eröffnung der Linie Glarus-Linththal einen Zuwachs von 16 Kilometer erhielt und damit eine Betriebslänge von 407 Kilometer erreichte, auch die Linien Effretikon-Wetzikon-Hinwil mit 23, Zürich-Zug-Luzern mit 67 und Brugg-Basel mit 58 Kilometer. Die Betriebslänge des ganzen Nordostbahnnetzes betrug somit am Schluss des Berichtsjahrs 555 Kilometer (gegen 536 im Vorjahr).

Es hat sich nämlich auf Grundlage der kontradiktorisch mit dem schweizerischen Eisenbahndepartement vorgenommenen Vermessungen, welche im Jahre 1879 zu Ende geführt worden sind, die Länge derjenigen Nordostbahnlinien, welche schon im Vorjahr im Betrieb standen und damals auf 392 Kilometer angegeben wurden, um einen Kilometer

vermindert; zuzüglich der 16 Kilometer für Glarus-Lintthal erhält man hienach als Gesamtlänge des eigenen Netzes die erwähnten 407 Kilometer. Die Länge der Linie Effretikon-Hinweil blieb unverändert auf 23 Kilometer, während als Betriebslänge der Linie Zürich-Zug-Luzern, welche bisher zu 64 Kilometer, als dem Mittel zwischen der wirklich befahrenen Distanz über Zug (67) und derjenigen der direkten Linie über das Geleise im Sumpf (61), angesetzt war, die erstere Distanz angenommen wurde, so dass dieselbe sich um drei Kilometer vermehrte. Bei der Linie Brugg-Basel kommt zufolge Vereinbarung zwischen der Centralbahn und dem Kanton Baselstadt, statt der bisherigen fingierten Länge von 57, nunmehr die effektive Länge von 58 Kilometer in Ansatz. — Die durchschnittlich während des ganzen Jahres betriebene Bahnlänge betrug 549 Kilometer (gegen 536 im Vorjahr).

1. Ausgaben.

1878						1879		
Durchschnittlich betriebene Bahnlänge 536 Kilometer						Durchschnittlich betriebene Bahnlänge 549 Kilometer		
Fr.	Cts.	Prozente				Fr.	Cts.	Prozente
361,290	29	4.77	I. Centralverwaltung			312,213	72	4.44
1,304,384	64	17.20	II. Bahnaufsichts- und Unterhaltungskosten			1,356,374	29	19.29
2,490,833	67	32.86	III. Expeditionsdienst			2,748,829	43	39.10
3,147,773	36	41.53	IV. Transportdienst			2,435,434	64	34.64
31,563	86	0.42	V. Bahntelegraphie			29,241	41	0.42
244,023	09	3.22	VI. Verschiedenes			148,367	71	2.11
7,579,868	91	100	. . . . . Totalausgaben			7,030,461	20	100
			abzüglich:					
			1. Auf die Rechnung über den Ausbau des Stamm-					
			netzes fallende Quote der Kosten der Central-					
			verwaltung und des technischen Personals	Fr.	—.			
			2. Auf die Rechnung über den Bau neuer Linien					
			fallende Quote der Kosten der Centralver-					
			waltung	"	11,515. 21			
			3. Die Entschädigung für die Leitung des Baues					
			der Bötzberrgbahn	"	20. 80			
			4. Die Entschädigung für die Leitung des Baues					
			der Linie Koblenz-Stein	"	—.			
			5. Die auf den Dampfbootbetrieb fallende Quote					
			der Kosten der Centralverwaltung und der					
			technischen Leitung:					
			a) Dampfbootbetrieb auf dem					
			Bodensee	Fr.	10,000			
			b) Dampfbootbetrieb auf dem					
			Zürichsee	"	15,000			
					25,000. —			
53,014	04					36,536	01	
7,526,854	87		. . . . . Verbleiben als Ausgaben des Bahnbetriebes			6,993,925	19	

Eine Vergleichung der Betriebsausgaben in den beiden Jahren 1878 und 1879 ergibt für das letztere eine Ersparniss von Fr. 549,407. 71 Cts., die sich mit Ausnahme des Unterhaltes der Bahn auf alle Zweige der Verwaltung erstreckt.

I. „Centralverwaltung.“ Die Minderausgabe auf diesem Titel beträgt Fr. 49,076. 57 Cts. Der Hauptantheil daran fällt auf die Gehalte, indem die im Geschäftsbericht pro 1877 erwähnte Aufstellung einer „Delegation für den Betrieb“ mit Ende März 1879 vertragsgemäss ihre Endschaft erreichte, und überdies mehrere im Laufe des Jahres frei gewordene Stellen nicht mehr besetzt wurden.

Nachdem die bis zum Sommer 1878 vollständig zur Ausführung gelangte Verlegung der Bureaux der Centralverwaltung aus den ehemaligen Verwaltungsgebäuden im Bleicherweg in den Bahnhof Zürich ihre ökonomische Wirkung im Berichtsjahre vollständig üben konnte, hat auch das Kapitel für Miethe, Heizung und Beleuchtung der Bureauelokale eine erhebliche Ersparniss zu verzeichnen. Ebenso trat in Folge getroffener Einschränkungsmassregeln eine Minderausgabe für Bureaubedürfnisse ein.

Das Kapitel „Porti und Kommissionskosten“ weist eine kleine Mehrausgabe von Fr. 880. 15 Cts. auf, für Provisionen, welche in Folge Rückzahlung der beiden Anleihen von drei und fünf Millionen Franken vom Februar 1859 beziehungsweise Oktober 1867 bezahlt werden mussten.

II. „Unterhalt der Bahn nebst Zubehörenden.“ Dieser Titel erzeugt eine Mehrausgabe von Fr. 51,989. 65 Cts. Während nämlich die Kapitel 1, 4, 5, 8, 10 und 11 Minderausgaben ausweisen, sind auf den Kapiteln 2, 3, 6, 7 und 9 Mehrausgaben entstanden. Die Minderausgabe von Fr. 59,850. 42 Cts. für „Besoldung des Bahnaufsichtspersonals“ rührt daher, dass im Berichtsjahre eine Reorganisation des Bahnaufsichtsdienstes Platz gegriffen hat, welche es ermöglichte, eine grössere Zahl von Wärterposten aufzuheben, einzelne Wärterstrecken auszudehnen und auf denselben den Barrierendienst Frauen oder andern erwachsenen Familienangehörigen von Wärtern zu übertragen. Für „Unterhaltung des Bahnkörpers“ wurden Fr. 11,406. 34 Cts. und für „Unterhaltung der Kunstbauten“ Fr. 28,012. 55 Cts. weniger verausgabt als im Jahr 1878, weil grössere Schädigungen dieser Bauobjekte durch Hochwasser, wie sie im Jahr 1878 stattfanden, im Berichtsjahre nicht vorgekommen sind. Das Kapitel „Unterhalt des Oberbaues“ erzeugt eine Mehrausgabe von Fr. 178,171. 83 Cts. im Berichtsjahre gegenüber dem Vorjahr; dieselbe erklärt sich daraus, dass im Berichtsjahre das für den gewöhnlichen Bahnunterhalt verwendete Oberbaumaterial auf Betriebsrechnung gebucht, während früher hiefür der Erneuerungsfond in Anspruch genommen wurde.

Die Gesamtausgabe für Materialien auf der streckenweisen Erneuerung und auf der Einzelauswechslung betrug Fr. 353,827. 26 Cts., von welcher Summe in erwähnter Weise Fr. 199,911. 78 Cts. auf Betriebsrechnung, Kapitel II 6, übertragen wurden. Im Vorjahr belief sich die entsprechende Ausgabe auf Fr. 314,044. 30 Cts. Obwohl die Eisenpreise im Jahr 1879 einen sehr niedrigen Stand erreichten, ist also im Berichtsjahre auf diesem Kapitel mehr verausgabt worden als im Vorjahr, weil die Schienenauswechslung im Berichtsjahre eine viel bedeutendere war als 1878.

Die Gesamtauswechslung auf dem ganzen Nordostbahnnetz betrug im Jahr 1879: 62,610 laufende Meter Schienen (1878: 41,353) und 21,666 Stück Schwellen (1878: 20,216).

Der Geleisumbau von Schienen der älteren Profile II, III und IV auf Schienen des Normalprofils V ist im Jahr 1879 in einer Länge von 19.661 Kilometer Geleise vorgenommen worden, gegen 8.142 im Vorjahr. Ferner wurden im verflossenen Jahr auf 5560 Meter Geleise für Eisenschienen vom Profil V Stahlschienen des gleichen Profils eingelegt. Bis Ende des Jahres 1879 sind auf den ältern Linien mit Schienen von Profil I, II, III und IV auf Schienen von Profil V umgebaut worden:

Auf dem Stammnetz	188,024	laufende Meter Geleise	oder	60,43	0/0	der Hauptgeleise
„ der Luzerner Linie	20,103	„	„	33,43	0/0	„
Total	208,127	„	„	56,05	0/0	„

Von auf den verschiedenen Linien des Nordostbahnnetzes vorhandenen 410,868 laufenden Meter Geleisen mit Profil V haben 143,251 laufende Meter = 34,87 0/0 Stahlschienen.

III. „Expeditionsdienst.“ Dieser Titel ergibt im Vergleich mit dem Vorjahr eine Mehrbelastung von Fr. 257,995. 76 Cts. Es erklärt sich dies daraus, dass, während auch hier fast auf allen Kapiteln ziemlich bedeutende Ersparnisse gemacht wurden, wesentlich in Folge Reduktion des bislang bei allen Dienstabtheilungen noch ziemlich reichlich bemessen gewesenen Personals, in der Betriebsrechnung pro 1879 unter Kapitel III 1f zum ersten Mal ein Posten von Fr. 441,854. 45 Cts. für „Rangirdienst (incl. Besoldung und Bekleidung der Bahnhofsaufseher und Wagenwärter)“ erscheint. Anlässlich der Aufstellung des Voranschlags für 1879 wurde nämlich beschlossen, vom 1. Januar 1879 an die effektiven Kosten der Rangirleistungen zu Gunsten des Transportdienstes dem Expeditionsdienste zu belasten. Demzufolge sind Fr. 172,160. 93 Cts. Besoldungen der Bahnhofsaufseher und Wagenwärter, Fr. 6,782. 52 Cts. Bekleidungskosten und Antheilsbetheilnisse bei Gemeinschaftsbahnhöfen zu Gunsten von Kapitel IV 2a, b, und Fr. 262,911 Vergütung an Kapitel IV 3 „Zugkraftskosten“ dem „Expeditionsdienste“ III 1f belastet worden.

Die Mehrausgaben, welche die Rechnung pro 1879 im Vergleich zu derjenigen von 1878 für „Druckkosten im Personendienst und Güterdienst“ (Kapitel III 2c und III 3c) aufweist, sind durch die Ausrüstung der acht neuen Glarnerstationen mit Formularen entstanden.

IV. „Transportdienst.“ Dieser Titel erzeugt eine Minderausgabe im Ganzen von Fr. 712,338. 72 Cts. Zieht man von dieser Summe den Betrag der Rangirkosten von Fr. 441,854. 45 Cts., welche, wie oben ausgeführt wurde, zu Gunsten der Kapitel IV 2a und b und IV 3 dem Titel Expeditionsdienst III 1f belastet wurden, ab, so verbleibt bei Vergleichung der 1878 und 1879er Betriebsrechnungen als wirkliche Ersparniss auf dem Transportdienst im Berichtsjahr ein Betrag von Fr. 270,484. 27 Cts., der sich auf alle Rechnungsrubriken dieses Titels vertheilt.

Diese Ersparniss ist wesentlich eine Folge des auch im Berichtsjahr fortgesetzten Bestrebens, die Zugszahl auf ein dem wirklichen Verkehrsbedürfniss entsprechenderes Verhältniss zu bringen und gleichzeitig das kursirende Betriebsmaterial besser auszunutzen. Es wurden nämlich im Berichtsjahr 88,414 Lokomotivkilometer und 3,750,825 Wagenachsenkilometer weniger als im Vorjahr zurückgelegt. In Folge dessen reduzierte sich die Ausgabe auf Kapitel IV 2a (Zugpersonal etc.) um ca. Fr. 60,000, auf Kapitel IV 3a (Maschinenpersonal) um ca. Fr. 88,000, auf Kapitel IV 3d (Brennmaterial), hier unter Mithilfe eines im Berichtsjahr abermals eingetretenen Rückgangs der Kohlenpreise um ca. Fr. 48,000, endlich auf Kapitel IV 2d und IV 3e u. f (Schmier- und Putzmaterial) um ca. Fr. 19,000. Für den Unterhalt und die Erneuerung der Wagen und Lokomotiven wurde im Berichtsjahr nahezu so viel wie im Vorjahr verwendet, obwohl das Betriebsmaterial eine oben in Zahlen ausgedrückte, geringere Leistung zu machen hatte.

V. „Bahntelegraphie.“ Die Ausgaben dieses Titels betragen Fr. 29,241. 41 Cts. gegen Fr. 31,563. 86 Cts. im Vorjahr. Sämmtliche Stationen der im Berichtsjahr eröffneten Linie Glarus-Lintthal wurden mit Telegraphenapparaten versehen, wodurch sich die Zahl der Telegraphenstationen um 8 vermehrte, während die Telegraphenbureaux der Werkstätte und des Güterbahnhofes Zürich wegen deren geringer Entfernung vom Haupttelegraphenbureau im Personenbahnhof aufgehoben wurden, so dass am Schluss des Berichtsjahrs 139 Telegraphenstationen mit 181 Morse-Apparaten bestanden. Im Ganzen wurden 115,256 Bahndienstdepeschen befördert, gegen 116,328 im Vorjahr.

Die Zahl der Privattelegraphenbureaux verminderte sich auf 9, indem die Direktion durch die Inkonvenienzen, welche namentlich das Verbringen der Telegramme an die Adressaten veranlasste, sich genöthigt sah, die Ablösung des Privattelegraphendienstes auf den Stationen Islikon, Märstetten, Müllheim, Andelfingen und Dielsdorf herbeizuführen.

VI. „Verschiedenes.“ Auch auf diesem Kapitel ist eine namhafte Ersparniss gegenüber dem Vorjahr erzielt worden. Dieselbe beträgt Fr. 95,655. 38 Cts. Sie beruht auf einer Reduktion der Jahreseinlage in den Versicherungsfond gegen Transportgefahren von Fr. 30,000 auf 20,000, die uns bei dem günstigen Stand dieses Fonds gerechtfertigt

erschien; ferner auf dem Wegfall der im Jahr 1878 erfolgten Abschreibungen an den Maschinen der Imprägniranstalt und an den Vorräthen des Werkstättenmagazins mit Fr. 31,778, zu welchen im Berichtsjahr die Reinerträge dieser beiden Anstalten mit zusammen Fr. 16,177. 30 Cts. verwendet wurden, sowie auf dem Wegfall der früheren freiwilligen Beiträge von zusammen Fr. 6,500 an die Gemeinden Auszersihl und Enge, an deren Stelle nunmehr die gesetzlichen Steuern getreten sind; überdies wurden an ausserordentlichen Provisionen im laufenden Jahr ca. Fr. 11,300 erspart, und sind auch die Prozesskosten um ca. Fr. 6,000 und die Gratifikationen und Unterstützungen um ca. Fr. 4,400 unter den letztjährigen diesfälligen Ausgaben geblieben.

2. Statistik des Betriebsdienstes.

Wir geben nachstehend in üblicher Weise eine Übersicht über den Stand, die Leistungen und die Unterhaltungskosten des Fahrmaterials, die Durchschnittsresultate und Verhältnisszahlen des Betriebsdienstes, sowie eine chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben und lassen diesen Tabellen einige erläuternde Bemerkungen über das Fahrmaterial vorausgehen.

Lokomotiven. Bestand. Im Berichtsjahr trat im Bestand der Lokomotiven keine Änderung ein; es waren demnach zu Ende des Jahres 1879 **143** Stück vorhanden, wie im Vorjahre. Gegen Ende des Jahres wurde eine neue, rationellere Bezeichnung und Nummerirung der Lokomotiven durchgeführt.

Leistungen. Von den 143 Stück Lokomotiven wurden für den Strecken- und Rangirdienst durchschnittlich 72 in Anspruch genommen. Unter dieser Zahl sind die sämtlichen Lokomotiven verstanden, welche nach den aufgestellten Diensttheilern — die Zeit der periodischen Ruhetage für Kesselwaschung, für kleine Reparaturen etc. mitberücksichtigt — für die Abwicklung des Fahr- und Rangirdienstes erforderlich waren. Täglich im Feuer, also effektiv dienstleistend, waren 60 Lokomotiven, wovon 48 im Strecken- und 12 im Rangirdienst. Jene 72 Lokomotiven haben im Ganzen 3,374,793 Kilometer, nämlich im Fahrdienste 2,850,361 und im Rangirdienst 524,432, zurückgelegt (gegenüber 3,457,358 im Jahre 1878, wovon 2,938,775 im Fahrdienst und 518,583 im Rangirdienst).

Auf die einzelnen von der Nordostbahn betriebenen Bahnunternehmungen verlegten sich die ausgeführten Fahrkilometer wie folgt:

	Zugs- kilometer.	Vorspann- kilometer.	Nutz- kilometer.	Material- transport- kilometer.	Schneepflug- fahrkilometer.	Leerfahrten- kilometer.	Gesamt- total der Fahrkilometer.
Eigenes Netz (mit Sulgen-Gossau)	2,106,673	61,398	2,168,071	2,060	322	15,725	2,186,178
Zürich-Zug-Luzern	262,456	1,051	263,507	—	—	696	264,203
Bötzbergbahn	342,889	1,100	343,989	—	—	388	344,377
Effretikon-Wetzikon-Hinweil	55,488	69	55,557	—	—	46	55,603
Summa	2,767,506	63,618	2,831,124	2,060	322	16,855	2,850,361

Die im Fahrdienst verwendeten Lokomotiven haben folgende Wagenachsenkilometer befördert:

				Achsenkilometer			
				1878.		1879.	
				Im Ganzen.	Per Zug.	Im Ganzen.	Per Zug.
Die Lokomotiven der Klasse A				31,985,720	21.11	32,862,194	21.72
„ „ „ „ B				4,853,197	16.82	4,511,750	15.91
„ „ „ „ C				42,331,877	44.80	38,447,020	44.12
„ „ „ „ D				2,805,082	14.72	2,404,087	13.21
Zusammen				81,975,876	27.89	78,225,051	27.44

Die nachfolgende Übersicht, Tabelle a I, ergibt, wie sich die beförderten Lokomotivkilometer auf die verschiedenen Lokomotivklassen vertheilen.

Unterhaltungskosten. Der Brennmaterial-Verbrauch stellte sich für die im Fahrdienst verwendeten Lokomotiven auf 1,111 Ster Tannenholz und 22,445,567 Kilogramm Steinkohlen, oder in Steinkohlen-einheiten reduziert auf 22,691.799 Tonnen gegen 23,193.585 Tonnen im Vorjahr. Dafür wurden verausgabt Fr. 536,056. 86 Cts. oder per 100 Kilogr. Fr. 2. 36 Cts. (gegenüber Fr. 586,894. 58 Cts. oder per 100 Kilogr. Fr. 2. 53 Cts. im Vorjahr). Pro Lokomotiv- und pro Wagenachsen-Kilometer war der Verbrauch etwas grösser, unter dem Einfluss theils der ungünstigen Steigungs- resp. Gefällsverhältnisse der am 1. Juni eröffneten Linie Glarus-Linththal, theils des frühen und abnorm kalten Winters von 1879/80.

An Schmiermaterial verbrauchten die Lokomotiven des Fahrdienstes 53,427 Kilogr. (1878: 58,249.5 Kilogr.) mit einem Kostenaufwand von Fr. 42,602. 52 Cts. (1878: Fr. 58,132. 52 Cts.) Es kostete demnach ein Kilogramm Schmiere im Durchschnitt 79 Cts. (1878: 99 Cts.). Die Erneuerungs- und Reparaturkosten für die im Fahrdienste gestandenen Lokomotiven belaufen sich auf Fr. 321,593. 14 Cts. (1878: Fr. 322,396. 21 Cts.), worin die Kosten des Umbaues der beiden Lokomotiven A 44 und 45 inbegriffen sind.

Im Ganzen verursachten die Fahrdienstlokomotiven folgende Kosten:

	1878.	1879.
Verbrauch an Brennmaterial in Kilogramm	23,193,585	22,691,799
„ „ Schmiermaterial in Kilogramm	58,249	53,427
Kosten des Brennmaterials	Fr. 586,894. 58	Fr. 536,056. 86
„ „ Schmiermaterials	„ 58,132	„ 42,602. 52
„ „ Putzmaterials	„ 27,682	„ 19,619. 86
„ der Reparaturen	„ 322,396	„ 321,593. 14
Durchschnittliche Ausgaben per Lokomotivkilometer	Cts. 33.86	Cts. 32.27

Die zum Rangirdienst in den Bahnhöfen Zürich, Romanshorn, Winterthur, Schaffhausen, Brugg und Aarau verwendeten Lokomotiven weisen folgende Leistungen und Unterhaltungskosten auf:

	1878.	1879.
Zurückgelegte Weglänge in Kilometern (die Zeitstunde zu 8 Km. angenommen, während sie 1878 zu 7 Km. gerechnet war)	518,583	524,432
Verbrauch an Brennmaterial in Kilogr.	2,543,355	2,634,356
„ „ Schmier- und fettigen Putzmaterialien in Kilogr.	11,701	11,168
Kosten des Brennmaterials	Fr. 68,689	Fr. 70,985. 97
„ „ Schmiermaterials	„ 11,448	„ 13,145. 55
„ „ Putzmaterials	„ 505	„ 5,258. 22
„ der Reparaturen	„ 40,514	„ 42,065. 76
Durchschnittliche Ausgaben per Lokomotivkilometer	Cts. 23.36	Cts. 25.06

Zur Erklärung der bedeutenden Mehrausgabe für Putzmaterial an die Rangirlokomotiven im Jahr 1879 gegenüber dem Jahr 1878 muss bemerkt werden, dass im Berichtsjahre zum ersten Mal nicht nur das direkt an die ausserhalb der Depôts befindlichen Rangirlokomotiven abgegebene Material in Rechnung gebracht wurde, sondern auch eine angemessene Quote der durch die Depôts für die Reinigung der Lokomotiven im Allgemeinen bezogenen Materialien, womit früher ausschliesslich der Fahrdienst belastet wurde. Hienach ist bei letzterem auch der bezügliche Ausgabeposten entsprechend kleiner geworden.

Wagen. Am Jahresschlusse waren an Personenwagen vorhanden: **488** Stück mit 1,116 Achsen und 19,846 Sitzplätzen (1878: 488 Stück mit 1,116 Achsen und 19,773 Sitzplätzen). Die Vermehrung der Sitzplatzzahl rührt daher, dass bei einem Theil der Personenwagen die Abtritte beseitigt, und der dadurch gewonnene Raum für Anbringung von Sitzen verwendet wurde. Dagegen haben wir angeordnet, dass nach und nach eine Anzahl Gepäckwagen mit Abtritteinrichtung versehen werden sollen.

An Gepäck- und Güterwagen waren am Jahresschlusse vorhanden: **2,413** Stück mit 4,858 Achsen und einer Tragfähigkeit von 26,239.5 Tonnen (1878: 2,414 Stück mit 4,860 Achsen und einer Tragfähigkeit von 26,156 Tonnen).

Die Zahl der Lastwagen hat sich durch Abschreibung des bei einem Zusammenstosse zertrümmerten Wagens N, Nr. 3162 am Inventar gegenüber dem Vorjahr um ein Stück vermindert, während die Vermehrung der Tragkraft davon herrührt, dass die Erhöhung der Tragfähigkeit der L-Wagen von 10 auf 12¹/₂ Tonnen pro Wagen im Laufe des Berichtsjahrs zu Ende geführt wurde.

Detaillirte Angaben über den Bestand der Wagen, bzw. die Vertheilung der Sitzplätze der Personenwagen auf die einzelnen Klassen und die Ausnutzung der Sitzplätze, sowie der Tragkraft der Güterwagen finden sich in den Tabellen aII und III.

Leistungen. An Achsenkilometern wurden zurückgelegt:

1. Von den Nordostbahnwagen:

a) auf den eigenen Linien:

	1878.		1879.
Personenwagen	22,718,898		19,814,920
Gepäck- und Güterwagen.	32,816,702	55,535,600	31,065,834
			50,880,754
b) auf fremden Bahnen:			
Personenwagen	1,722,222		1,615,600
Gepäck- und Güterwagen.	20,908,138	22,630,360	22,059,146
			23,674,746
Total		78,165,960	74,555,500

2. Von Wagen fremder Verwaltungen auf der Nordostbahn:

Personenwagen.	1,275,724		1,815,425
Gepäck- und Güterwagen.	22,944,078		23,368,436
Schweizerische Bahnpostwagen.	2,220,474		2,160,436
Total		26,440,276	27,344,297

3. Von Nordostbahnwagen und fremden Wagen zusammen auf der Nordostbahn

	81,975,876	78,225,051
--	------------	------------

Unterhaltungskosten. Der Verbrauch an Schmiermaterial stellte sich im Berichtsjahr auf 9,200.5 Kilogramm, wofür Fr. 4,587. 45 Cts. verausgabt wurden, gegenüber 9,725 Kilogramm mit einer Ausgabe von Fr. 6,090. 89 Cts. im Vorjahre. Mit 1 Kilogramm Schmiere wurden 8,502.2 Achsenkilometer zurückgelegt (1878: 8,429.4).

Die Erneuerungs- und Reparaturkosten der Wagen belaufen sich auf Fr. 245,660. 40 Cts. gegenüber Fr. 259,733. 03 Cts. im Vorjahre.

a. Stand, Leistungen und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials.

II. Personenwagen.

A. Stand und Leistung.												
Betriebsjahr	Anzahl der Wagen		Anzahl der Achsen	Sitzplätze der Wagen				Auf die Länge eines Kilometers reduziert, wurden befördert				
				im Einzelnen			im Ganzen	Personen- gewicht (zu 75 Kilogr.)	Eigenge- wicht der Wagen	Bruttolast		
	I. Klasse	II. Klasse		III. Klasse	im Ganzen	per Bahnkilo- meter				per Achsen- kilometer		
										Tonnen		
1879	70	418	1116	1,131	6,748	11,967	19,846	9,629,747	93,742,482	103,372,229	188,292	4.78
1878	70	418	1116	1,131	6,744	11,898	19,773	9,875,315	103,224,918	113,100,233	211,007.9	4.71

B. Unterhaltungskosten.											
Betriebsjahr	Reparaturkosten			Kosten des Schmiermaterials				Putzen			
	im Ganzen	per Achsen- kilometer	in Prozenten der Einnahme	Material	Ausgaben für Material u. Arbeits- löhne	per Achsenkilo- meter		Ausgaben für			
						Schmiere	Aus- gaben	Material	Arbeits- löhne	Totalkost per Achsen- kilometer	
	Franken	Centimes		Kilogr.	Franken	Gramme	Centimes	Franken	Franken	Centimes	
1879	84,232.05	0.393	1.4375	2,544	2,910.99	0.11761	0.01345	995.44	23,843.18	0.11483	
1878	98,398.58	0.403	1.665	2,847	3,522.07	0.11863	0.0147	1,372.95	29,718.57	0.12958	

III. Gepäck- und Güterwagen.

A. Stand und Leistung.															
Betriebsjahr	Anzahl					Tragkraft der sämmtl. Gepäck- und Güterwagen	Eigengewicht der Wagen per Achse	Maximaltragkraft per Achse	Auf die Länge eines Kilometers reduziert, wurden befördert					Die Wagen haben leer | beladen zurückgelegt	
	Gepäck- wagen		Güter- wagen	Totalzahl					Gepäck, Güter, Equipagen und Vieh	Eigenge- wicht der Wagen *	Bruttolast				
	achträdige	vierrädige	vierrädige	der Wagen	der Achsen						im Ganzen	per Bahn- kilomtr.	per Achsen- kilomtr.		
						Tonnen			Tonnen					Achsenkilometer	
	1879	16	59	2,338	2,413	4,858	26,239.5	2.8471	10.0	89,516,102	169,517,985	259,034,087	471,829	4.76	14,062,429	40,371,841
1878	16	59	2,339	2,414	4,860	26,156.0	2.8456	10.0	88,657,450	173,892,657	262,550,107	489,832	4.71	14,885,511	40,875,269

B. Unterhaltungskosten.										
Betriebsjahr	Reparaturkosten			Kosten des Schmiermaterials				Putzen		
	im Ganzen		p. Achsen- kilometer	in Prozenten der Einnahme	Material	Ausgaben für Material und Arbeitslöhne	Betreffniss p. Achsenkilometer		Ausgaben für Arbeitslöhne	
							Schmiere	Ausgaben	Total	per Achsen- kilometer
	Franken	Centimes			Kilogr.	Franken	Gramme	Centimes	Franken	Centimes
1879	161,428.35	0.304	1.707	6,656.5	7,616.46	0.11761	0.0134	2,510	0.00443	
1878	161,334.45	0.300	1.721	6,878	8,508.82	0.11863	0.0147	2,701.68	0.00466	

* Excl. die eidg. Bahnpostwagen.

b. Durchschnittsresultate und Verhältnisszahlen.

(Länge des Netzes am Jahresschluss: 555 Kilometer, durchschnittlich betriebene Länge: 549 Kilometer.)		1877	1878	1879
I. Ausgaben.				
Gesamt-Betriebsausgaben . . .	per Bahnkilometer . . . Franken	16,661.48*	14,042.64*	12,739.39*
	„ Nutzkilometer . . . „	2.87*	2.57*	2.47*
	„ Lokomotivkilometer . . . „	2.83*	2.56*	2.45*
	„ Wagenachsenkilometer . Centimes	9.95*	9.18*	8.91*
Centralverwaltung	„ Bahnkilometer . . . Franken	669.39*	632.03*	542.99*
Bahnaufsicht u. Bahnunterhalt	„ „ . . . „	3,388.33*	2,420.66*	2,465.38*
Abzüglich 2/3 der Gehalte und Bekleidungskosten der Stationswärter { 1878 von Fr. 665,635. 16 1879 „ „ 590,120. 03 1879 incl. Einzelauswechslung von Oberbaumaterialien mit Fr. 199,911. 78 Cts.				
Expeditionsdienst	per Bahnkilometer . . . Franken	4,039.69*	4,618.63*	4,986.55*
Incl. 2/3 der Gehalte und Bekleidungskosten der Stationswärter . . { 1878 von Fr. 665,635. 16 1879 „ „ 590,120. 03 1878/79 incl. der äussern Beleuchtung der Bahnhöfe. 1879 Rangirdienst mit Fr. 441,854. 45.				
Transportdienst:				
Im Ganzen	per Bahnkilometer . . . Franken	7,787.03*	5,857.16*	4,420.95*
Incl. Vergütung für Benutzung von N.O.B.-Wagen auf fremden Bahnen { 1878 mit Fr. 346,297. 55 1879 „ „ 385,223. 60 1878/79 excl. der äussern Beleuchtung der Bahnhöfe. 1879 abzüglich Rangirdienst mit Fr. 441,854. 45.				
	per Nutzkilometer . . . Franken	1.34.40*	1.07.36*	85.73*
	„ Lokomotivkilometer . . . „	1.32.33*	1.06.83*	85.15*
	„ Wagenachsenkilometer . Centimes	4.65*	3.83*	3.10*
Allgemeine Kosten 1878/79 excl. Beleuchtung der Bahnhöfe	„ Nutzkilometer . . . „	5.22	2.22	1.77
	„ Lokomotivkilometer . . . „	5.14	2.21	1.76
	„ Wagenachsenkilometer . . . „	0.18	0.08	0.06
Fahrdienst 1878/79 incl. Miete f. Nordostbahnwagen. 1879 abzüglich Besoldung und Bekleidung der Bahnhofaufseher und Wagenwärter mit Fr. 178,943. 45.	„ Nutzkilometer . . . „	59.37	40.82	32.34
	„ Lokomotivkilometer . . . „	58.45	40.62	32.12
	„ Wagenachsenkilometer . . . „	2.05	1.46	1.18
Zugkraft 1879 abzügl. Vergütung vom Expeditions- dienst für Rangirleistungen mit Fr. 262,911.	„ Nutzkilometer . . . „	69.81*	64.32*	51.62*
	„ Lokomotivkilometer . . . „	68.74*	64*	51.27*
	„ Wagenachsenkilometer . . . „	2.42*	2.29*	1.87*
	„ Bahnkilometer . . . Franken	4,044.89*	3,508.80*	2,662.04*
Bahntelegraphie	„ „ . . . „	74.20	58.89	53.26
Verschiedenes	„ „ . . . „	702.84	455.27	270.25
II. Fahr-Material.				
a) Den Bestand desselben betreffend:				
Auf jede Lokomotive (143) kommen	Bahnkilometer	3.8014	3.8014	3.8811
„ „ „ „	Personenwagenachsen	7.9716	7.9149	7.8042
„ „ „ „	Güterwagenachsen	34.482	34.468	33.972
„ „ „ „	im Ganzen . Wagenachsen	42.454	42.888	41.78
„ „ „ „	Sitzplätze	140.72	140.23	138.78
„ „ „ „	Tonnen Tragkraft	184.600	185.503	183.493
Auf jeden Bahnkilometer kommen	Lokomotiven	0.263	0.263	0.258
„ „ „ „	Personenwagenachsen	2.097	2.082	2.011
„ „ „ „	Güterwagenachsen	9.071	9.067	8.753
„ „ „ „	im Ganzen . Wagenachsen	11.168	11.149	10.764
„ „ „ „	Sitzplätze	37.017	36.890	35.758
„ „ „ „	Tonnen Tragkraft	48.579	48.799	47.278
Auf jede Personenwagenachse fallen	Sitzplätze	17.65	17.72	17.78
„ „ Güterwagenachse „	Tonnen Tragkraft	5.3555	5.3820	5.4013

Bemerkung: Zur Ausmittlung der oben mit * bezeichneten Durchschnitts- und Verhältnisszahlen wurden die auf die Baurechnungen und den Dampfbootbetrieb fallenden Quoten der Kosten für die Centralverwaltung etc. von den Summen der betreffenden Ausgabebüchel der Betriebsrechnung in Abzug gebracht.

	1877	1878	1879
b) Die Leistungen u. Unterhaltungskosten der Lokomotiven betreffend:			
Auf die vorhandenen Lokomotiven vertheilt, hat jede derselben im Fahr- und Rangirdienst zurückgelegt per Jahr Km.	*	*	23,600
„ Tag „	*	*	64.7
Im Durchschnitt hat jede eingetheilte Fahrdienstlokomotive (60) zurückgelegt „ Jahr „	*	*	47,506
„ Tag „	*	*	130.2
Im Durchschnitt hat jede Fahrdienstlokomotive im Feuer (48) zurückgelegt „ Jahr „	*	*	59,383
„ Tag „	*	*	162.7
Im Durchschnitt hat jede Rangirlokomotive (12) zurückgelegt „ Jahr „	*	*	43,703
„ Tag „	*	*	119.7
Durchschnittliche Achsenzahl per Zug	28.46	27.89	27.44
Reparaturkosten d. Lokomotiven per Lokomotivkilometer Centimes	13.27	10.97	11.28
„ Nutzkilometer	13.47	11.02	11.36
„ beförderten Wagenachsenkilometer	0.467	0.393	0.411
Verbrauch an Steinkohlen „ Lokomotivkilometer Kilogr.	8.0000	7.8923	7.9610
„ Nutzkilometer	8.1248	7.9318	8.0151
„ Wagenachsenkilometer	0.2811	0.2829	0.2901
„ „ Schmiermaterial** „ Lokomotivkilometer	0.0205	0.0198	0.0187
„ Zugskilometer	0.0208	0.0699	0.0193
„ Wagenachsenkilometer	0.0007	0.0007	0.00068
Kosten des Brennmaterials „ Lokomotivkilometer Centimes	24.0250	19.9707	18.8066
„ Zugskilometer	24.3898	20.0706	19.3697
„ beförderten Wagenachsenkilometer	0.8443	0.7160	0.6852
„ „ Schmiermaterials* „ Lokomotivkilometer	1.9498	1.9781	1.4946
„ Zugskilometer	1.9802	1.9880	1.5394
Kosten für Reparaturen sowie für Brenn- und Schmiermaterial:			
per Bahnkilometer (549) Franken	2,352.54	1,856.54	1,675.54
„ Lokomotivkilometer Centimes	39.98	33.86	32.27
„ Zugskilometer	40.60	34.02	33.24
„ beförderten Wagenachsenkilometer	1.40	1.21	1.18
c) Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Wagen betreffend:			
Von den Nordostbahnwagen hat jede Achse durchlaufen (auf der Nordostbahn und auf fremden Bahnen) Kilometer	13,296	13,080	12,480
und zwar jede Personenwagenachse	23,056	21,901	19,203
„ Güterwagenachse	11,039	11,054	10,936
Täglich ist die ganze Bahn durchlaufen worden von Personenwagenachsen	134.09	122.65	107.94
„ Güterwagenachsen	324.66	296.37	282.42
„ Personen- u. Güterwagenachsen	458.75	419.01	390.37
Von den auf der Nordostbahn durchlaufenen Wagenachsenkilometern fallen .			
auf Nordostbahnwagen Prozente	65.95	67.75	65.044
„ fremde Wagen	34.05	32.25	34.956
Kosten des Schmiermaterials per Wagenachsenkilometer Centimes	0.0151	0.0074	0.0058
Reparaturkosten per Bahnkilometer Franken	707.77	484.58	447.47
„ Wagenachse und Jahr	61.72	43.46	41.12
„ Wagenachsenkilometer Centimes	0.464	0.332	0.329
d) Ausnutzung der Wagen:			
In den Personenwagen waren während des Jahres von sämtlichen Sitzplätzen durchschnittlich besetzt Prozente	28.103	29.302	31.92
Ausnutzung der Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen	30.65	30.27	31.52

*) Die Berechnung pro 1877 und 1878 beruht auf andern Grundlagen als pro 1879.
 **) Putzmaterial nicht gerechnet.

c. Chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben.

Betriebsjahr	Durchschnittlich betrieb. Bahnlänge	Ausgabe per Bahnkilometer							Ausgaben-Betreffniss		Erneuerung des Oberbaues und Transportmaterials excl. Schiffe. (Aus dem Erneuerungs- bzw. Reservefond bestritten)		
		Centralver-waltung	Unter-haltungs-kosten	Expedi-tions-dienst	Trans-port-dienst	Tele-graphie	Ver-schiede-nes	Im Ganzen	per Lokomotiv-kilometer	per Wagen-achsen-Kilometer	per Bahn-kilom.	Gesamtbetrag	
												Oberbau	Transport-Material
	Kilom.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Cts.	Fr.	Fr.	Fr.
1855	60	395	1,377	1,689	1,719	—	—	5,181	2.26	14.06	—	—	—
1856	106	342	1,932	1,837	2,072	—	—	6,183	1.89	9.63	—	—	—
1857	134.4	426	1,835	2,666	2,333	—	—	7,260	1.85	8.63	—	—	—
1858	156.5	460	2,244	2,591	2,760	29	—	8,087	2.14	10.05	—	—	—
1859	168.1	491	1,821	3,408	2,829	38	—	8,585	2.28	8.64	—	—	—
1860	178	480	1,886	2,419	4,659	47	121	9,613	2.38	8.93	—	—	—
1861	178	581	2,163	3,061	6,094	60	247	12,207	2.43	8.88	283	50,387	—
1862	178	638	2,267	3,138	6,575	55	177	12,851	2.44	8.62	664	118,182	—
1863	178	783	2,422	3,257	6,853	61	235	13,609	2.62	9.23	—	—	—
1864	216.5	707	2,300	2,951	5,403	54	148	11,564	2.36	8.59	—	—	—
1865	257.3	616	2,380	2,827	4,847	63	192	10,926	2.25	8.51	67	17,232	—
1866	264	435	2,998	3,233	5,507	63	153	12,389	2.38	8.75	—	—	—
1867	264	465	2,696	3,847	5,838	68	195	13,109	2.27	8.37	829	218,859	—
1868	264	444	2,696	4,279	6,812	78	222	14,531	2.37	8.46	840	221,849	—
1869	267.1	417	2,554	3,837	6,922	11	119	13,984	2.42	8.49	822	219,650	—
1870	279	467	2,963	3,678	7,354	68	158	14,688	2.57	9.01	1,600	446,533	—
1871	289	418	3,016	4,216	8,229	68	226	16,173	2.52	8.67	1,923	555,832	—
1872	299	672	3,583	4,138	9,616	78	328	18,415	2.79	9.62	1,867	558,346	—
1873	299	536	3,787	4,719	10,605	94	321	20,062	2.83	9.43	2,983	673,592	218,180
1874	299	549	4,258	4,977	11,391	95	366	21,636	3.02	9.88	3,115	830,522	100,867
1875	340	562	4,327	5,676	12,909	113	473	24,060	3.14	10.15	3,349	1,016,623	122,065
1876	467	580	4,955	4,782	10,862	95	476	21,750	2.99	10.77	3,010	1,087,071	318,467
1877	522	669	3,388	4,040	7,787	74	703	16,661	2.83	9.95	2,743	958,848*	472,756**
1878	536	632	2,421	4,619	5,857	59	455	14,043	2.56	9.18	813	435,518	—
1879	549	543	2,465†	4,987	4,421	53	270	12,739	2.45	8.94	425	233,473†	—

*) 1877 incl. Fr. 600,000. — Tilgung der Amortisations-Rechnung für antizipierten Geleiseumbau zu Lasten des Reservefonds.

**) " " " 413,562.10 idem idem " Ersatz von Lokomotiven und Wagen zu Lasten des Reservefonds.

†) 1879 Einzelauswechslung von Oberbaumaterialien mit Fr. 199,911.78 der Betriebsrechnung belastet.

D. Finanzergebniss.

Vergleichende Übersicht der Resultate des Berichtsjahrs und des Vorjahrs.

1878		1879
	Unmittelbare Einnahmen aus dem Personen-, Gepäck-, Vieh- und	
Fr. 11,909,028. 48	Güterverkehr	Fr. 11,895,586. 51
„ 197,238. 25	Mittelbare Einnahmen	„ 216,416. 96
Fr. 12,106,266. 73		Fr. 12,112,003. 47
„ 5,864,348. 17	Ausgaben	„ 5,312,807. 14
Fr. 6,241,918. 56	Brutto-Überschuss der Betriebseinnahmen	Fr. 6,799,196. 33
Davon ab:		
Fr. 82,774. 76	Ausbau und neue Anlagen	Fr. 48,668. 57
„ 752,774. 76	Einlage in den Erneuerungsfond	„ 850,000. —
Fr. 5,489,143. 80	Betriebsergebniss des eigenen Netzes	Fr. 5,900,527. 76
	45,34 0/0 in Prozenten der Bruttoeinnahme	48,72 0/0
Fr. 14,002. 92	per Bahnkilometer	Fr. 14,714. 53
„ 2. 49	„ Zugskilometer	„ 2. 80
„ 2. 43	„ Nutzkilometer	„ 2. 72
Fügt man zu obigen Summen		
„ 196,194. 13	den Ertrag der Dampfboote mit	„ 247,448. 12
„ 901,091. 59	und den Ertrag der Betheiligung an andern Bahnen mit	„ 921,578. 20
Fr. 6,586,429. 52	so ergibt sich als Überschuss des betriebenen Netzes incl. Dampfboote	Fr. 7,069,554. 08
Dazu:		
„ 41,726. 41	Aktiv-Zinsensaldo	„ 89,113. 34
Fr. 6,628,155. 93	Bleibt verfügbar für Verzinsung und Amortisation	Fr. 7,158,667. 42
Hiefür sind erforderlich:		
Fr. 3,499,000. —	Für Zinse von Obligationsanleihen	Fr. 3,290,875. —
„ 414,613. 27	„ „ „ Subventionsdarleihen	„ 471,900. 68
„ 925,843. 80	„ „ „ Vorschüssen des schweiz. Konsortiums	„ 925,843. 80
„ 1,470,063. 10	„ „ „ Vorschüssen des Comptoir d'Escompte in Paris	„ 121,333. 35
„ — — —	„ „ „ Darleihen der Schweiz. Eisenbahnbank	„ 1,386,785. 33
„ 56,516. 23	„ „ „ Amortisation von Anleihen u. Kursverlusten auf frühern Anleihen	„ 416,516. 23
Fr. 6,366,036. 40	.Total.	Fr. 6,613,254. 39
Fr. 262,119. 53	Von obigem verfügbaren Rest abgezogen, bleibt ein Saldo von	Fr. 545,413. 03

Die vorstehende Gegenüberstellung der Betriebsergebnisse der beiden Jahre 1878 und 1879 zeigt für das letztere eine zwar nicht erhebliche Verminderung der unmittelbaren Einnahmen um Fr. 13,441. 97 Cts., dagegen neben einer Vermehrung der mittelbaren Einnahmen eine wesentliche Reduktion der Ausgaben, nämlich um Fr. 551,541. 03 Cts., ungeachtet einer Mehrbelastung der Betriebsrechnung von nahezu Fr. 200,000 durch die Einzelauswechslung von

Schienen und Schwellen, welche früher aus dem Erneuerungsfond bestritten wurde. In Folge dessen stellt sich das Betriebsergebniss des eigenen Netzes inclusive Sulgen-Gossau, trotz einer Erhöhung der Einlage in den Erneuerungsfond von Fr. 670,000 auf Fr. 850,000, um Fr. 411,383. 96 Cts. besser als im Vorjahr. Mit Hinzufügung des Ertrages der Dampfboote, der Betheiligung an andern Bahnen, sowie des Aktiv-Zinsensaldo steigt die Differenz des für Verzinsung und Amortisation der Anleihen verfügbaren Betrages auf Fr. 530,511. 49 Cts. zu Gunsten des Rechnungsjahres. Die Verzinsung der Anleihen nimmt im Ganzen Fr. 112,782. 01 Cts. weniger in Anspruch als im Vorjahre, was hauptsächlich von der Umwandlung der Vorschüsse des Comptoir d'Escompte in Obligationen des neuen Anleihens herrührt. Die ersteren waren zu 7 0/0 verzinslich, während das neue Anleihen sich nur auf $5\frac{2}{3}$ 0/0 stellt. Obgleich dagegen die Rückzahlung der beiden Anleihen von 3 und 5 Millionen eine Zinserhöhung für diese Kapitalien zur Folge hat, bleibt die Gesamtzinslast doch um die oben angeführte Summe hinter der des Vorjahres zurück. Hinwieder ist das Rechnungsergebniss durch die Amortisationen um Fr. 360,000 höher belastet, nämlich Fr. 250,000 als erste der bis und mit 1885 der Eisenbahnbank zu zahlenden jährlichen Kommissionen, und Fr. 110,000 erste Abzahlung am neuen Anleihen.

Der schliessliche Betriebssaldo für 1879 beträgt Fr. 545,413. 03 Cts. oder Fr. 283,293. 50 Cts. mehr als im Jahr 1878. Gleichwohl ist die Direktion zu ihrem Bedauern auch diesmal nicht im Falle, die Ausrichtung einer Dividende für die Aktien beantragen zu können, indem sie, von den nämlichen Anschauungen wie im Vorjahr ausgehend, die Abschreibung verschiedener Posten für nothwendig erachtet, welche sie wie folgt glaubt begründen zu sollen.

1. Die Verrechnung der Zinse der verschiedenen Obligationsanleihen geschah bisher in der Weise, dass je die zwei zur Einlösung kommenden Semestercoupons in Ausgabe erschienen, und somit mit Ausnahme des Emissionsjahres allerdings jedes Jahr ein voller Jahreszins verrechnet wurde, wobei die Zeit vom Verfall des zweiten Coupon bis zum Jahresschluss in der nämlichen Frist des folgenden Jahres ihre Ausgleichung fand. Diese Verrechnung der Jahreszinse, je von Verfallzeit zu Verfallzeit, hatte den Vortheil der Einfachheit, so lange die betreffenden Anleihen nicht zur Rückzahlung gelangten, und hätte auch allenfalls so fortgesetzt werden können, wenn jeweilen an die Stelle eines zurückzuzahlenden Anleihens ein anderes von gleichem Betrag und mit gleichem Zinstermin treten würde. Nun aber werden diese älteren Anleihen mit ihren verschiedenen Verfallzeiten durch ein einheitliches ersetzt, dessen Zinsen jährlich auf die nämlichen Termine berichtet werden, wodurch die Berechnung von Marchzinsen unvermeidlich wird. Es erscheint auch überhaupt richtiger, die Verzinsung der Schuld der Unternehmung bis zum 31. Dezember jeden Jahres der Betriebsrechnung des letztern zu belasten, statt je einige Monatszinse dem folgenden Jahre zur Berichtigung zu überlassen. Die Direktion glaubt indessen, es könne genügen, wenn der Übergang zu dieser Rechnungsweise nicht auf einmal, sondern nur je bei Gelegenheit der Rückzahlung der ältern Anleihen bewerkstelligt werde. Für unser Rechnungsjahr kommen hier in Frage:

a) Der Vorschuss des Comptoir d'Escompte von 20 Millionen Franken vom 1. November 1876.

Dieser Betrag wurde vierteljährlich verzinst und zwar erstmals am 1. Februar 1877. Im Jahr 1876 wurde daher kein Zins dafür in Rechnung gebracht; das Jahr 1877 wurde mit vier Quartalzinzen belastet, das Jahr 1878 ebenso; bei der Rückzahlung des Kapitals am 1. Februar 1879 kam der letzte Vierteljahrszins zur Verrechnung, aber da das neue Anleihen nur halbjährig verzinset wird, und die Zinse desselben bis 31. Dezember in die Rechnung aufgenommen werden, so kann in der letztern von obigem Quartal nur der Monat Januar Platz finden; die Zinse für die Monate November und Dezember 1878 dürfen füglich nicht dem Jahre 1879 belastet, sondern müssen besonders abgeschrieben werden. Der diesfällige Betrag belauft sich auf Fr. 227,499. 95 Cts.

- b) Das Anleihen vom 1. Februar 1859 von drei Millionen, welches am 1. Februar 1879 zur Rückzahlung kam.

Der letzte Zinscoupon dieses Anleihens validirt für die Zeit vom 1. August 1878 bis 1. Februar 1879, und es kann auch von diesem Semester nur der Monat Januar 1879 in der Rechnung dieses Jahres Aufnahme finden. Die Verzinsung für die Monate August-Dezember 1878 mit Fr. 56,250 ist durch Abschreibung zu tilgen.

- c) Das Anleihen vom 28. Oktober 1867 von fünf Millionen Franken, zurückbezahlt am 15. August 1879.

Auch hier ist der Zins für das neue Anleihen vom 15. August bis 31. Dezember 1879 bereits in der Rechnung dieses Jahres enthalten; es würde dieselbe daher zu stark belastet, wenn auch das Zinsbetheffniss vom 15. August bis 31. Dezember 1878 für das alte Anleihen darin verrechnet würde. Für den diesfälligen Betrag von Fr. 84,375 bleibt ebenfalls nur die Abschreibung übrig, wenn man nicht für diese drei Posten wieder einen besondern Liquidations-Conto eröffnen und denselben allmählig tilgen will. Die Direktion kann aber nicht dazu rathen, solche werthlose Aktivposten in die Bilanz aufzunehmen, und sie glaubt hierin auch sich in Übereinstimmung mit den übrigen Gesellschaftsorganen zu befinden.

- d) Dagegen kommen von diesen Posten in Abzug Fr. 16,666. 67 Cts. als 2 0/0 Zinse von Fr. 1,000,000 Subventionsdarleihen des Kantons Glarus vom 1. März bis 31. Dezember 1878. Dieses Kapital war seiner Zeit vom Kanton Glarus vorgeschossen und demselben zu 4 1/2 0/0 verzinset worden. Erst durch den Nachtragsvertrag vom 5. März 1879 wurde der Einzahlungstermin auf den 1. März 1878 festgesetzt, und damit auch die Verzinsung von diesem Tage an auf 2 1/2 0/0 reduziert.

2. Im Geschäftsberichte für 1878 ist die Abschreibung der Zinsnachvergütung auf dem Subventionsdarleihen der rechtsufrigen Zürichseebahn begründet worden, wobei eines damals noch bestrittenen Postens Erwähnung gethan wurde.

Dieser Posten betraf den Subventionsbeitrag der Stadt Rapperswyl, und es hat über die betreffende Nachzinsvergütung seither eine Verständigung stattgefunden. Da Sie die Abschreibung der analogen Vergütungen an die übrigen Gemeinden genehmigt haben, so bedarf die gleiche Verrechnung dieses Postens von Fr. 15,000 keiner weitern Begründung.

3. Es ist uns vor einem Jahre von Ihrer Revisionskommission der Wunsch ausgesprochen worden, dass der Bau-Conto für die rechtsufrige Seebahn nicht weiter belastet werde, namentlich mit Entschädigungen für Arbeits-einstellung u. dgl. Nun ist zwar der Prozess mit den Bauunternehmern vom dortigen Tunnel im Berichtsjahre noch nicht erledigt worden, aber es sind Kosten für Wiederherstellung von Kommunikationen, für Steuern u. dgl. erlaufen, welche die Revisionskommission ohne Zweifel ähnlich behandelt zu sehen wünscht. Die Direktion hat zu diesem Ende beschlossen, über sämmtliche auf den Bauobjekten der rechtsufrigen Seebahn erlaufende Kosten einen besondern Conto zu eröffnen, auf demselben auch allfällige Einnahmen (Miethzinse u. dgl.) zu verrechnen und den Saldo je am Schlusse des Rechnungsjahres zu amortisiren. Die diesjährige Mehrausgabe beträgt Fr. 14,731. 12 Cts., deren Abschreibung wir demgemäss beantragen.

4. Schon weiter oben ist der Aufhebung des Bureau des Ingenieurs für den Bahnbau Erwähnung gethan worden und der Vereinigung des zugehörigen Inventars mit demjenigen des Oberingenieurs für den Betrieb, bei welcher Gelegenheit die Inventaransätze einer erheblichen Reduktion unterworfen werden mussten. Die daherige Abschreibung am Bauinventar betrug Fr. 110,630. 73 Cts. Seither ist jedoch von diesem Material Mehreres verkauft worden, wobei

sich gegenüber den reduzierten Inventaransätzen ein Mehrerlös ergab von Fr. 12,586. 90 Cts., so dass noch Fr. 98,043. 83 Cts. am Rechnungsergebniss von 1879 in Abzug zu bringen sind. Sie werden auch diese Abschreibung gerechtfertigt finden.

5. Endlich haben wir uns noch gefragt, ob nicht auch die weiter oben erwähnten Kosten im Betrage von Fr. 74,683. 03 Cts. für Anfertigung, Stempelung und Eintrag ins Pfandbuch der Obligationen des neuen Anleihens und für Löschung der abbezahlten Titel in der vorliegenden Jahresrechnung zu tilgen seien. Strenge genommen könnten dieselben den Kursverlusten zugezählt und mit diesen in den 75 Jahren der Anleihensdauer amortisirt werden. Aber wir halten es für richtiger, solche kleinere Posten, welche mit der Kapitalbeschaffung verbunden sind, jeweilen sofort nach ihrer Entstehung abzuschreiben, statt dieselben einer langjährigen Amortisation zu unterwerfen, und wir hoffen auch hier auf Ihre Zustimmung.

Stellen wir die vorstehenden zur Abschreibung vorgeschlagenen Posten zusammen, so ergibt sich folgendes Resultat:

1. Marchzinse von zurückbezahlten Anleihen:

a)	Vom 20 Millionen-Vorschuss des Comptoir d'Escompte	Fr. 227,499. 95
b)	„ 3 „ Anleihen vom 1. Februar 1859.	„ 56,250. —
c)	„ 5 „ „ „ 28. Oktober 1867	„ 84,375. —
		<hr/>
		Fr. 368,124. 95
d)	abzüglich der Zinsrückvergütung vom Kanton Glarus	„ 16,666. 67

Fr. 351,458. 28

2. Zinsnachvergütung auf der Subvention vom rechten Zürichseeufer

„ 15,000. —

Fr. 366,458. 28

3. Saldo der Correntrechnung vom Bau der rechtsufrigen Zürichseebahn

„ 14,731. 12

4. Werthabschreibung am Bauinventar

„ 98,043. 83

5. Druckkosten, Stempel- und Pfandbuchgebühren

„ 74,683. 03

Fr. 553,916. 26

Hievon sind noch abzuziehen „ 8,754. 92

als Rückvergütungen verschiedener Bahnen auf den im Vorjahre abgeschriebenen Verlusten an der Schweizerischen Nationalbahn.

Es bleiben Fr. 545,161. 34

am diesjährigen Rechnungsergebniss von „ 545,413. 03

abzuschreiben. Die Differenz von Fr. 251. 69

vom letztjährigen Passivsaldo von „ 16,107. 44

abgezogen, reduziert denselben auf Fr. 15,855. 75,

welche als Passivsaldo auf die Betriebsrechnung von 1880 überzutragen sind, sofern Sie unsern obigen Anträgen Ihre Zustimmung geben.

Im vorjährigen Berichte haben wir Ihnen mitgetheilt, dass das durch die Statuten geforderte Regulativ für den Erneuerungsfond dem Verwaltungsrathe vorgelegt sei. Der Entwurf desselben weicht insofern von der bisherigen Übung ab, als die Auswechslung einzelner Schwellen und Schienen dem Betriebe, dem Erneuerungsfond dagegen

nur der Umbau ganzer Strecken zur Last fallen soll. Anderseits ist nicht bloss die Erneuerung und Entwerthung des Rollmaterials, sondern auch die der Dampfschiffe darin berücksichtigt. Der Verwaltungsrath hat für die vorliegende Rechnung vorläufig die Vorschläge des Entwurfs adoptirt, diesen selber dagegen noch einer weitem Prüfung unterworfen und die definitive Feststellung desselben verschoben, um den Ausgang der Nationalbahnangelegenheit abzuwarten. Je nachdem eine oder beide Sektionen dieser Bahn der Nordostbahn zufallen, wird auch der Erneuerungsfond anders zu dotiren sein. Für das Jahr 1879 wurde für einmal die Einlage auf Fr. 850,000 festgesetzt, gegenüber Fr. 670,000 im Vorjahr. Verausgabt wurden für streckenweise Erneuerung des Oberbaues Fr. 153,915. 48 Cts., und für Abschreibung des ausrangirten Dampfbootes „Schwan“ abzüglich des Erlöses für das Altmaterial Fr. 14,396. 60 Cts. Der Saldo der Rechnung beziffert sich auf Fr. 2,844,608. 98 Cts. (1878: Fr. 2,162,921. 06 Cts.).

Von den unter der Rubrik „Ausbau und neue Anlagen“ enthaltenen Posten führen wir folgende an:

- Bauliche Änderungen im Hintergebäude im Bleicherweg;
- Einrichtung der Restauration im Bahnhof Enge;
- Einrichtung von Bureauelokalitäten im Bahnhof Zürich;
- Einlegen einer Drehscheibe im Bahnhof Zürich;
- Flussbauten an der Sihl beim Bahnhof Zürich;
- Erstellung von Hydranten im Bahnhof Zürich;
- „ „ Barrieren auf verschiedenen Linien;
- Entwässerung in Romanshorn;
- Erstellung von Unterkunftslokalen in Frauenfeld und einer Dienstwohnung in Winterthur;
- Ausmauerung im Tunnel zu Baden;
- Eiserne Brunnenleitung in Siggenthal und verschiedene kleinere Ausgaben.

E. Verschiedenes.

1. Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.

Verkehr und Einnahmen.

	Transportquantitäten				Einnahmen					
	1878		1879		1878			1879		
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente
I. Personentransport.										
Einfache Fahrt I. Platz . . .	22,679	28.39	24,610	27.15	43,430.	64	46.53	40,871.	54	40.37
" " II. " . . .	24,482	30.64	26,374	29.09	28,645.	56	30.69	32,475.	97	32.08
Hin- und Rückfahrt I. " . . .	5,492	6.87	6,844	7.55	6,606.	16	7.08	8,256.	84	8.16
" " II. " . . .	12,588	15.76	15,802	17.43	7,584.	83	8.13	9,928.	24	9.81
Abonnementsbillete I. " . . .	2,986	3.74	3,064	3.38	1,833.	18	1.96	672.	53	0.66
" II. " . . .	5,264	6.59	5,463	6.03	2,774.	48	2.97	3,109.	36	3.07
Lustfahrbillete I. " . . .	3,615	4.52	4,955	5.47	974.	97	1.04	4,377.	98	4.32
" II. " . . .	2,789	3.49	3,534	3.90	1,494.	70	1.60	1,544.	95	1.53
Total . . .	79,895	100	90,646	100	93,344.	52	100	101,237.	41	100
Rekapitulation nach Plätzen:										
I. Platz	34,772	43.52	39,473	43.55	52,844.	95	56.61	54,178.	89	53.52
II. "	45,123	56.48	51,173	46.45	40,499.	57	43.39	47,058.	52	46.48
Total . . .	79,895	100	90,646	100	93,344.	52	100	101,237.	41	100
II. Gepäcktransport	Tonnen		Tonnen							
	513	.	578	.	5,442.	45	.	5,530.	94	.
III. Viehtransport.	Stück		Stück							
Klasse a, Pferde	54	1.06	53	1.74	8,359.	10	.	5,719.	20	.
" b, schweres Vieh	1,225	23.95	1,244	40.80						
" c, leichtes "	2,232	43.64	1,020	33.45						
" d, Schweine	153	2.99	96	3.15						
" e, Kälber, Schafe und Ziegen	1,259	24.61	393	12.89						
Hunde	192	3.75	243	7.97						
Total . . .	5,115	100	3,049	100	8,359.	10	.	5,719.	20	.
IV. Gütertransport.	Tonnen		Tonnen							
Eilgut	1,208	0.69	1,411	0.82	442,140.	80	.	456,665.	05	.
Stückgut	13,489	7.67	11,435	6.62						
Massengut A	120,248	68.37	30,749	17.82						
" B			84,326	48.86						
Spezialtarif I	40,920	23.27	25,786	14.94						
" II.			18,891	10.94						
Total . . .	175,865	100	172,598	100	442,140.	80	.	456,665.	05	.
V. Verschiedenes . . . . .	.	.	.	.	76.	50	.	139.	05	.
Gesamt-Total . . .	.	.	.	.	549,363.	37		569,291.	65	.
Rekapitulation:										
Personentransport . . . . .	.	.	.	.	93,344.	52	16.99	101,237.	41	17.78
Gepäcktransport . . . . .	.	.	.	.	5,442.	45	0.99	5,530.	94	0.97
Viehtransport . . . . .	.	.	.	.	8,359.	10	1.52	5,719.	20	1.01
Gütertransport . . . . .	.	.	.	.	442,140.	80	80.48	456,665.	05	80.22
Verschiedenes . . . . .	.	.	.	.	76.	50	0.02	139.	05	0.02
Total . . .	.	.	.	.	549,363.	37	100	569,291.	65	100

Zusammenzug des Verkehres und der Einnahmen der Bodensee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Ver- schiedenes		Total- Einnahme	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1879	90,646	101,237	41	578	5,530	94	3,049	5,719	20	172,598	456,665	05	139	05	569,291	65
1878	79,895	93,344	52	513	5,442	45	5,115	8,359	10	175,865	442,140	80	76	50	549,363	37
mehr als 1878	10,751	7,892	89	65	88	49	—	—	—	—	14,524	25	62	55	19,928	28
weniger „ „	—	—	—	—	—	—	2,066	2,639	90	3,267	—	—	—	—	—	—

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
1878	Fr. 1. 17	Fr. 10. 61	Fr. 1. 63	Fr. 2. 51
1879	„ 1. 12	„ 9. 57	„ 1. 88	„ 2. 65

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

1878				1879			Gegenüber 1878			
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Mehrausgabe		Minderausgabe	
10,000	—	2.55	1. Centralverwaltung und technische Leitung .	10,000	—	2.40	—	—	—	—
14,362	38	3.66	2. Gehalte des Administrationspersonals .	8,119	28	1.95	—	—	6,243	10
118,260	83	30.13	3. Gehalte und Ersparnisprämien des Schiffs- personals	109,946	48	26.44	—	—	8,314	35
2,120	30	0.54	4. Bekleidung desselben	2,209	86	0.53	89	56	—	—
2,500	57	0.64	5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse etc., Beleuchtung und Beheizung der Bureaux	1,810	87	0.44	—	—	689	70
71,458	90	18.21	6/7. Ein- und Ausschiffen der Güter	70,021	60	16.84	—	—	1,437	30
114,286	40	29.12	8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuch- tung und Beheizung der Schiffe	118,352	17	28.46	4,065	77	—	—
37,963	39	9.67	9. Unterhalt der Schiffe sammt Ausrüstung .	73,993	99	17.79	36,030	60	—	—
7,408	30	1.89	10. Assekuranzprämien	7,002	40	1.68	—	—	405	90
14,082	22	3.59	11. Verschiedenes	14,437	46	3.47	355	24	—	—
392,443	29	100	. . . . . Total	415,894	11	100	23,450	82	—	—

Zu dieser Übersicht der Ausgaben erinnern wir an die an anderer Stelle gegebene Mittheilung, dass im Berichtsjahre die Dampfboote „Thurgau“ und „Rhein“ einem Umbau unterworfen wurden. Die Kosten beliefen sich für ersteres Schiff, das u. A. zwei neue Kessel erhielt, auf ca. Fr. 35,000, und für das letztere, dessen Reparatur erst im Jahr 1880 vollendet wurde, auf ca. Fr. 8,500. Hieraus erklärt sich die starke Vermehrung der Ausgaben für „Unterhalt der Schiffe.“

Finanzergebniss.

	1878					1879				
	Total		per Fahrkilometer		In Prozenten der Brutto- einnahmen	Total		per Fahrkilometer		In Prozenten der Brutto- einnahmen
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Einnahmen	549,363	37	6	93	—	569,291	65	7	21	—
Ausgaben	392,443	29	4	95	71.44	415,894	11	5	27	73.05
Vorschlag .	156,920	08	1	98	28.56	153,397	54	1	94	26.95

Betriebsmaterial.

Auch im Berichtsjahre sind im Bestande des Betriebsmaterials Änderungen nicht eingetreten; dasselbe bestand demnach aus 6 Dampfschiffen, 4 Schleppschiffen, 1 Dampfähre (gemeinschaftlich mit Württemberg), 1 Dampfähre und 1 Schleppkahn (beide letztere gemeinschaftlich mit Bayern).

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

	1878	1879
a. Leistungen der Schiffe:		
Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt Kilometer	79,228	78,983
und zwar in Zeitstunden	4,547	4,627
sonach per Zeitstunde durchschnittlich Kilometer	17.42	17.07
Schleppboote. Solche durchliefen „	36,368	35,022
b. Verbrauch an Brennmaterial:		
Holz Ster	29	24
Steinkohlen Tonnen	2,282.350	2,294.750
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Ster Holz = 185.2 Kilogr. Kohlen) „	2,287.715	2,299.947
Durchschnittsverbrauch per Kilometer Kilogramm	28.875	29.119
„ Zeitstunde „	503.126	497.070
Kosten für Brennmaterial im Ganzen Franken	66,725.75	62,297.29
per Kilometer Centimes	84.22	78.87
„ Zeitstunde Franken	14.67	13.46
c. Verbrauch an Schmiermaterial:		
Öl und Talg im Ganzen Tonnen	5.255	5.547
per Kilometer Kilogramm	0.066	0.070
„ Zeitstunde „	1.156	1.199
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen Franken	5,421.84	4,986.66
per Kilometer Centimes	6.84	6.31
„ Zeitstunde „	119.24	107.77
d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten:		
im Ganzen Franken	37,963.39	73,993.99
per Kilometer Centimes	47.92	93.68

2. Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee.

Wir geben nachfolgend die Statistik über den Betrieb der Dampf- und Schleppboote auf dem Zürichsee und fügen hier die allgemeine Bemerkung bei, dass die regelmässigen Fahrten gegen Ende Dezember auf dem oberen Theile des Sees durch Eisbildung vielfach gehindert wurden und schliesslich nach Neujahr 1880 ganz eingestellt werden mussten. Den 22. Dezember konnte nur noch bis Schirmensee, den 26. Dezember nur noch bis Ütikon gefahren werden. Diese Verkehrsstörung hatte zur Folge, dass einerseits die Einnahmen aus dem Dampfbootbetrieb sich verminderten, anderseits aber die Ausgaben sich vermehrten, da nach Vorschrift der Konzession jeweilen auf denjenigen Strecken des rechten Seeufers, längs denen der Dampfbootbetrieb eingestellt war, für Beförderung der Post und der Reisenden auf dem Landweg gesorgt werden musste.

Verkehr und Einnahmen der Zürichsee-Dampfboote.

	Transportquantitäten				Einnahmen					
	1878		1879		1878			1879		
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente
I. Personentransport.										
Einfache Fahrt . . . I. Platz	33,614	3.97	33,750	4.66	33,709.	25	8.78	34,525.	10	9.58
„ „ . . . II. „	155,222	18.33	139,206	19.22	86,375.	50	22.50	75,858.	86	21.05
Hin- und Rückfahrt . . I. „	90,306	10.67	100,018	13.81	69,660.	35	18.14	72,955.	66	20.25
„ „ . . . II. „	314,034	37.10	337,134	46.54	139,435.	—	36.31	142,850.	83	39.64
Abonnementsbillete . . I. „	123,530	14.59	46,392	6.40	23,295.	82	6.07	12,412.	35	3.44
„ „ . . . II. „	120,790	14.27	52,386	7.23	23,964.	13	6.24	13,578.	04	3.77
Gesellschafts-, Lust- u. Rundfahrtbillete . . I. „	5,071	0.60	5,979	0.82	5,143.	66	1.34	4,739.	65	1.32
„ „ . . . II. „	3,972	0.47	9,546	1.32	2,370.	50	0.62	3,409.	17	0.95
Total .	846,539	100	724,411	100	383,954.	21	100	360,329.	66	100
Rekapitulation nach Plätzen:										
I. Platz	252,521	29.83	186,139	25.70	131,809.	08	34.33	124,632.	76	34.59
II. „	594,018	70.17	538,272	74.30	252,145.	13	65.67	235,696.	90	65.41
	846,539	100	724,411	100	383,954.	21	100	360,329.	66	100
II. Gepäcktransport . . .	Tonnen		Tonnen							
	727	.	607	.	5,119.	05	.	4,711.	60	.
III. Viehtransport.	Stück		Stück							
a. Pferde	40	1.07	24	0.81	3,517.	60	.	2,542.	40	.
b. Schweres Vieh	1,284	34.21	864	29.11						
c. Leichtes Vieh	100	2.66	99	3.34						
d. Schweine	204	5.44	172	5.79						
e. Kälber	445	11.86	435	14.66						
f. Hunde	1,680	44.76	1,374	46.29						
Total .	3,753	100	2,968	100	3,517.	60	.	2,542.	40	.
IV. Gütertransport.	Tonnen		Tonnen							
Eilgut	3,157	11.76	2,970	12.13	107,653.	15	.	99,656.	75	.
Stückgut	13,682	50.98	12,868	52.54						
Schiffsladungen	8,134	30.31	6,289	25.68						
Ausnahme-Güter	1,864	6.95	2,362	9.65						
	26,837	100	24,489	100	107,653.	15	.	99,656.	75	.
Lokalspesen . . . . .	.	.	.	.	24,176.	35	.	24,003.	30	.
Total .	.	.	.	.	131,829.	50	.	123,660.	05	.
V. Verschiedenes . . . . .	.	.	.	.	4,912.	55	.	4,214.	—	.
Gesamt-Total . . . . .	.	.	.	.	529,332.	91	.	495,457.	71	.
Rekapitulation:										
Personentransport . . . . .	.	.	.	.	383,954.	21	72.54	360,329.	66	72.73
Gepäcktransport . . . . .	.	.	.	.	5,119.	05	0.97	4,711.	60	0.95
Viehtransport . . . . .	.	.	.	.	3,517.	60	0.66	2,542.	40	0.51
Gütertransport . . . . .	.	.	.	.	131,829.	50	24.90	123,660.	05	24.96
Verschiedenes . . . . .	.	.	.	.	4,912.	55	0.93	4,214.	—	0.85
Total .	.	.	.	.	529,332.	91	100	495,457.	71	100

Zusammenzug des Verkehrs und der Einnahmen der Zürichsee-Dampfboote.

	Personen			Gepäck			Vieh			Güter			Ver- schiedenes		Total- einnahmen	
	Anzahl	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Stück	Fr.	Cts.	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1879	724,411	360,329	66	607	4,711	60	2,968	2,542	40	24,489	123,660	05	4,214	—	495,457	71
1878	846,539	383,954	21	727	5,119	05	3,753	3,517	60	26,837	131,829	50	4,912	55	529,332	91
mehr als 1878	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
weniger „ „	122,128	23,624	55	120	407	45	785	975	20	2,348	8,169	45	698	55	33,875	20

Durchschnittseinnahmen.

	Per Reisenden	Per Tonne Gepäck	Per Stück Vieh	Per Tonne Güter
1878	Fr. 0. 45	Fr. 7. 03	Fr. 0. 94	Fr. 4. 91
1879	„ 0. 50	„ 7. 76	„ 0. 86	„ 5. 05

Die vorstehenden Tabellen erzeugen durchgehends eine Verminderung sowohl der Mengen der transportirten Personen und Güter als der darauf erzielten Einnahmen; besonders empfindlich war der Ausfall beim Personenverkehr. Dank dem Umstande, dass eine Vermehrung der Durchschnittseinnahme per Reisenden und per Gütertonne erzielt wurde, ist immerhin die Verminderung der Einnahmen geringer als diejenige der transportirten Mengen; sie beträgt Fr. 33,875 gegenüber einer Verminderung von Fr. 102,848. 38 Cts. im Vorjahr. Grossentheils dürfte sich dieselbe durch die weitere Verminderung der Dampfbootfahrten am linken Ufer erklären, in Folge deren die dortigen Reisenden sich noch mehr als früher der Bahnzüge zu bedienen genöthigt waren; durch die daherige Mehreinnahme der Bahn wird sie sich wenigstens zum Theil ausgleichen.

Ausgaben des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee.

1878				1879			Gegenüber 1878			
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Mehrausgabe		Minderausgabe	
							Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
15,000	—	3.06	1. Centralverwaltung und technische Leitung .	15,000	—	3.74	—	—	—	—
16,865	50	3.44	2. Gehalte des Administrationspersonals . .	18,526	50	4.62	1,661	—	—	—
239,608	80	48.89	3. Besoldungen und Löhne des Schiffspersonals .	197,382	19	49.17	—	—	42,226	61
3,643	04	0.74	4. Bekleidung desselben	3,927	96	0.98	284	92	—	—
16,266	10	3.32	5. Miethzinse, Bureaubedürfnisse etc., Beleuchtung und Beheizung der Bureaux	15,867	86	3.95	—	—	398	24
135,836	30	27.73	6. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	98,981	36	24.66	—	—	36,854	94
56,461	92	11.52	7. Unterhalt der Schiffe sammt Ausrüstung .	45,683	71	11.38	—	—	10,778	21
3,889	50	0.79	8. Assekuranzprämien	3,303	10	0.82	—	—	586	40
2,487	70	0.51	9. Verschiedenes	2,734	45	0.68	246	75	—	—
490,058	86	100	. . . . . Total	401,407	13	100	—	—	88,651	73

Finanzergebniss.

	1878					1879				
	Total		Per Fahr-kilometer		In Prozenten der Brutto-einnahmen	Total		Per Fahr-kilometer		In Prozenten der Brutto-einnahmen
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	
Einnahmen	529,332	91	2	06	—	495,457	71	2	18	—
Ausgaben	490,058	86	1	91	92.58	401,407	13	1	77	81.02
Vorschlag	39,274	05	—	15	7.42	94,050	58	—	41	18.98

Betriebsmaterial.

Die beiden Dampfboote „Republikaner“ und „Schwan“ sind im Berichtsjahr vom Inventar abgeschrieben, und es ist aus ersterem ein Schleppboot hergerichtet, der „Schwan“ aber verkauft worden. Die Differenz zwischen dem Inventarwerth und dem Schatzungswerth, bezw. Erlös des Altmaterials, wurde dem Erneuerungsfond belastet. Ferner sind sechs hölzerne, nicht mehr reparaturfähige Schleppschiffe abgeschrieben, und ist deren Inventarwerth der Dampfboot-betriebsrechnung belastet worden. Zu Ende des Berichtsjahrs war der Bestand des Betriebsmaterials folgender: 1 Salondampfer, 8 andere Raddampfer, 3 Schraubendampfer, 7 eiserne und 29 hölzerne Schlepp- und Kohlschiffe.

Am 23. August 1879 ist das Dampfboot „Rapperswyl“, welches bei der Werfte im Seefeld stationirte, versunken, indessen am 9. Oktober wieder gehoben worden; seine Wiederherstellung wurde sofort angeordnet. Durch die amtliche Untersuchung wurde konstatiert, dass die Ursache des Versinkens einer böswilligen That zugeschrieben werden muss; leider gelang es der Untersuchung nicht, den Thäter zu ermitteln.

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

a. Leistungen der Dampfschiffe:					1878	1879
Dampfboote. Dieselben haben zurückgelegt	Kilometer				231,270	204,241
und zwar in	Zeitstunden				17,024	16,051
per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer				13.58	12.72
Schleppdampfboote. Solche durchliefen	„				25,264	22,949
und zwar in	Zeitstunden				2,788	2,899
sonach per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer				9.06	7.91
Total: Zurückgelegte	„				256,534	227,190
	Zeitstunden				19,812	18,950
per Zeitstunde durchschnittlich	Kilometer				12.95	11.99
b. Verbrauch an Brennmaterial. Holz	Kubikmeter				378	137.500
Steinkohlen	Tonnen				3,941.095	3,415.030
Totalverbrauch bei Reduktion des Holzes in Steinkohlen (1 Kubikmeter Holz = 185.2 Kilogramm Kohlen)	„				4,011.101	3,440.495
Durchschnittsverbrauch per Kilometer	Kilogr.				15.635	15.143
„ „ „ „ Zeitstunde	„				202.454	181.556
Kosten für Brennmaterial im Ganzen	Franken				117,061.14	89,874.38
„ „ „ „ per Kilometer	Centimes				45.63	39.56
„ „ „ „ Zeitstunde	Franken				5.91	4.74
c. Verbrauch an Schmiermaterial: Öl und Talg im Ganzen	Tonnen				12.329	8.070
„ „ „ „ per Kilometer	Kilogr.				0.048	0.035
„ „ „ „ Zeitstunde	„				0.622	0.426
Kosten für Schmiermaterial im Ganzen	Franken				12,518.26	6,835.89
per Kilometer	Centimes				4.87	3.01
„ Zeitstunde	„				63.18	36.07
d. Unterhaltungs- und Reparaturkosten: im Ganzen	Franken				56,461.92	45,683.71
per Kilometer	Centimes				22.00	20.11

3. Werkstätte-Betrieb.

Auch im abgelaufenen Jahre hat sich die Thätigkeit der Werkstätte fast ausschliesslich auf den Unterhalt des Betriebsmaterials beschränkt. Von ausserordentlichen Arbeiten ist lediglich der Umbau der beiden Personenzuglokomotiven A 44 und 45 in Güterzuglokomotiven CI No. 44 und 45, (neue Nummerirung 115 und 116) und der Umbau der beiden Bodensee-Dampfboote „Thurgau“ und „Rhein“ zu erwähnen.

Die Zahl der Werkstattearbeiter betrug im Berichtsjahr durchschnittlich 342 Mann, gegenüber 336 Mann im Vorjahr.

Die Rechnung der Werkstätte erzeugt:

	1878.	1879.
An Einnahmen	Fr. 815,338. 15	Fr. 864,881. 21
„ Ausgaben	„ 797,070. 75	„ 861,108. 52
Nettoertrag	Fr. 18,267. 40	Fr. 3,772. 69

4. Unfälle.

Unfälle, welche den Tod oder eine erhebliche Verletzung von Menschen zur Folge hatten, sind im Berichtsjahr 20 vorgekommen, 9 mit tödtlichem Ausgang und 11 mit erheblichen Verletzungen; die Todesfälle betrafen 4 Bahnangestellte und 5 der Bahnverwaltung fremde Personen; die Verletzungen 7 Angestellte und 4 fremde Personen; 18 dieser Unfälle waren selbstverschuldet, 2 unverschuldet.

5. Versicherungen.

Zu Ende des Jahres 1879 bestanden folgende Versicherungen:

a) Gegen Feuerschaden:

1. Gebäude (in den Kantonen Zürich, Thurgau, Aargau, St. Gallen, Schaffhausen, Baselland, Zug, Luzern, Schwyz und Glarus)	Fr. 13,052,114. —
2. Transportmaterial, Transportgüter, Materialvorräthe und Mobiliar	„ 34,952,671. —
	Fr. 48,004,785. —

b) Gegen die Gefahren des Wassertransportes:

Trajektgüterwagen auf dem Bodensee und Transportgüter auf dem Zürich- und Bodensee	„ 514,000. —
Total	Fr. 48,518,785. —

Hiezu kommen die Selbstversicherungen, die per Ende 1879 nachstehendes Resultat erzeugen:

a) Versicherungsfond gegen Transportgefahren:

Aktivsaldo vom Jahre 1878	Fr. 222,460. 52	
Einnahmen im Jahre 1879	„ 21,668. 62	Fr. 244,129. 14

Verausgabt wurden im Jahre 1879 in Folge der Unfälle in Töss am 20. October 1878 und in Erlen am 13. Januar 1879, der Katastrophe auf der Linie Wädenswil-Einsiedeln am 30. November 1876, sowie für Hebung der Dampfboote „Republikaner“ und „Rapperswyl“ etc.

„ 60,587. 75

Bestand am 31. Dezember 1879 . Fr. 183,541. 39

	Übertrag	Fr. 183,541. 39	
b) Versicherung gegen die Folgen der gesetzlichen Haftpflicht für Tötungen und Verletzungen von Angestellten etc.:			
Aktivsaldo des Unfallversicherungsfond per Ende 1878	Fr. 17,535. 99		
Einnahmen im Jahre 1879	„ 37,946. 30	Fr. 55,482. 29	
Die Ausgaben beliefen sich im Jahre 1879 auf	„ 13,831. 23		
	Bestand am 31. Dezember 1879	„ 41,651. 06	
		Fr. 225,192. 45	
abzüglich die auf Separat-Conto vorgetragenen Personal-Entschädigungen in Folge der Wädensweiler Katastrophe am 30. November 1876, worüber mit der Eisenbahngesellschaft Wädenswil-Einsiedeln Prozess besteht, betragend per Ende des Berichtsjahres	„ 29,973. 05		
	Total	Fr. 195,219. 40	

6. Personal-Etat.

Der durchschnittliche Stand des Personals war im Berichtsjahre folgender:

I. Allgemeine Verwaltung.

Beamte und Angestellte	124	
Arbeiter im Taglohn	33	157

II. Bahnunterhalt und Aufsicht.

Beamte und Angestellte (excl. Weichenwärter)	402	
Arbeiter im Taglohn	290	692

III. Expeditions- und Zugdienst.

Beamte und Angestellte	1,261	
Arbeiter im Taglohn (einschliesslich die Akkordarbeiter im Lagerhaus Romanshorn)	593	1,854

IV. Maschinendienst und Werkstätten.

Beamte und Angestellte	203	
Arbeiter im Taglohn (wovon 342 Werkstattearbeiter)	428	631

Totalbestand des Bahnbetriebspersonals 3,334

Hienach kommen auf einen Kilometer Bahnlänge im Ganzen 6 Angestellte.

V. Personal der Dampfschiffahrt auf dem Zürichsee und Bodensee.

Beamte und Angestellte	159	
Arbeiter im Taglohn	47	206

Gesamt-Total des Bahn- und Dampfbootpersonals:

Beamte und Angestellte	2,149	
Arbeiter im Taglohn	1,391	3,540

7. Unterstützungs- und Krankenkassen.

a. Unterstützungskasse.

Am 31. Dezember 1878 betrug der Aktivsaldo derselben Fr. 822,547. 16

Im Jahr 1879 kamen an Einnahmen hinzu:

Beitrag der Nordostbahngesellschaft . . .	Fr. 20,000. —	
Obligatorische Beiträge der Mitglieder . . .	„ 89,331. 21	
Kapitalzinse, Bussen und Geschenke . . .	„ 47,389. 71	
Mehrerlös auf verkauften Werthpapieren . . .	„ 59,487. 80	
		Fr. 216,208. 72

Die Ausgaben bestehen aus:

Rückerstattung von Beiträgen an ausgetretene		
Angestellte	Fr. 3,689. 59	
Arzt-, Verpflegungs- und Begräbnisskosten . . .	„ 1,687. 85	
Entschädigung für Verzicht auf Unterstützungs-		
berechtigung	„ 550. —	
Regelmässige Unterstützungen	„ 125,646. 17	
Verschiedenes	„ 391. 35	
		„ 131,964. 96
		„ 84,243. 76

Bestand am 31. Dezember 1879: in Werthpapieren	Fr. 906,593. 75	
„ Baarschaft	„ 197. 17	
		Fr. 906,790. 92

Am Schlusse des Berichtsjahres waren 2046 Beamte und Angestellte Mitglieder dieser Kasse.

b. Krankenkasse für die Güter- und Werkstattarbeiter.

Am 31. Dezember 1878 betrug der Aktivsaldo derselben Fr. 38,687. 84

Im Jahr 1879 kamen an Einnahmen (Zinse, Beiträge und Bussen) hinzu Fr. 22,185. 48

denen an Ausgaben für Krankengelder, Arzt-, Apotheker- und Spital-

rechnungen etc. gegenüberstehen	„ 26,519. 23	
		„ 4,333. 75

Bestand am 31. Dezember 1879: in Werthpapieren	Fr. 34,625. —	
abzüglich Conto-Corrent-Schuld an die		
Nordostbahn	„ 270. 91	
		Fr. 34,354. 09

Die Mitgliederzahl der Krankenkasse betrug am Schlusse des Berichtsjahres 1010.

c. Krankenkasse für die Bahnarbeiter.

Am 31. Dezember 1878 betrug der Aktivsaldo derselben Fr. 13,553. 55

Hiezu kamen im Jahre 1879 an Beiträgen und Zinsen in Einnahme . Fr. 2,965. 80

An Krankengeldern, Spitalrechnungen etc. wurden hinwieder verausgabt	„ 2,791. 20	
		„ 174. 60

Bestand am 31. Dezember 1879: in Werthpapieren	Fr. 13,200. —	
„ Baarschaft	„ 528. 15	
		Fr. 13,728. 15

8. Kautionskassen.

Die aus regelmässigen Abzügen an den Monatsgehalten, bezw. vierzehntägigen Lohnbetroffnissen gebildeten Kautionskassen der Lokomotivführer und Heizer, des Dampfbootpersonals und der Güterarbeiter weisen per Ende 1879 folgende Vermögensbestände auf:

a. Kautionskasse der Lokomotivführer und Heizer.

Am 31. Dezember 1878 betrug der Aktivsaldo derselben	Fr. 99,126. 42
An Einlagen und Zinsen kamen im Jahre 1879 hinzu	„ 18,148. 02
	<u>Fr. 117,274. 44</u>
Die Ausgaben betrugen an rückbezahlten Kautionsguthaben und Zinsen	„ 12,565. 80
Bestand am 31. Dezember 1879: in Werthpapieren	Fr. 104,625. —
„ Baarschaft.	„ 83. 64
	<u>Fr. 104,708. 64</u>

b. Kautionskasse des Dampfbootpersonals.

Am 31. Dezember 1878 betrug der Aktivsaldo derselben	Fr. 16,212. 95
An Einlagen und Zinsen kamen im Jahre 1879 hinzu	„ 2,914. 82
	<u>Fr. 19,127. 77</u>
Die Ausgaben betrugen an Rückzahlungen von Kautionsguthaben und Zinsen	„ 4,066. —
Bestand am 31. Dezember 1879: in Werthpapieren	Fr. 14,875. —
„ Baarschaft	„ 186. 77
	<u>Fr. 15,061. 77</u>

c. Kautionskasse der Güterarbeiter.

Am 31. Dezember 1878 betrug der Aktivsaldo derselben	Fr. 52,957. 43
An Einlagen und Zinsen kamen im Jahre 1879 hinzu	„ 15,561. 66
	<u>Fr. 68,519. 09</u>
Die Ausgaben betrugen an Entschädigungen	Fr. 352. 60
und an Rückzahlungen von Kautionsguthaben und Zinsen	„ 12,929. 19
	<u>„ 13,281. 79</u>
Bestand am 31. Dezember 1879: in Werthpapieren	Fr. 53,000. —
„ Baarschaft	„ 2,237. 30
	<u>Fr. 55,237. 30</u>

d. Baarkautionen von Beamten und Angestellten.

Anlässlich einer Revision des Kautionsreglements für die Beamten und Angestellten im November 1879 wurde auch denjenigen Angestellten-Kategorien, für die bisher eine Verpflichtung zur Leistung von Baarkautionen nicht bestanden, die Fakultät eingeräumt, einen Theil ihrer Bürgschaften durch monatliche Gehaltsabzüge zu leisten. In Folge dessen wurden von mehreren Angestellten vom November bis Dezember 1879 einbezahlt Fr. 63, die auf obigen Separat-Conto gebucht wurden.