

<b>Zeitschrift:</b>	Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft
<b>Herausgeber:</b>	Schweizerische Nordostbahngesellschaft
<b>Band:</b>	12 (1864)
<b>Artikel:</b>	Dritter Geschäftsbericht und Rechnung der Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft über die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern umfassend das Jahr 1864
<b>Autor:</b>	Escher, A.
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-730516">https://doi.org/10.5169/seals-730516</a>

### **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:** 13.01.2026

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

Beilage I.

**Dritter Geschäftsbericht und Rechnung**  
der  
Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft  
über die  
**Eisenbahnunternehmung Zürich-Bug-Luzern**  
umfassend das Jahr  
**1864.**

---



An das C. Komite für die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern.

Zit!

Die Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern ist am 31. Mai 1864 festlich eröffnet und an dem darauf folgenden Tage dem allgemeinen Verkehre übergeben worden. Wir befreuen uns, daß es ungeachtet der kurzen Bauzeit, welche uns zu Gebote stand, und trotz der großen Schwierigkeiten, welche sich einer durchweg raschen Fortführung der Bauten hindernd in den Weg stellten, möglich geworden ist, den in den Konzessionen festgesetzten Vollendungstermin pünktlich einzuhalten.

Nachdem unsere Unternehmung im Berichtsjahre so weit gediehen ist, haben wir über unsere Geschäftsführung während desselben theils, soweit sie dem **Baue** der neuen Linie gewidmet war, theils, soweit sie den **Betrieb** derselben betraf, Rechenschaft abzulegen.

An die Spitze der den **Bahnbau** betreffenden Abtheilung unsers Geschäftsberichtes glauben wir eine **Beschreibung** der Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern stellen zu sollen.

Die Linie zweigt bei der Station Altstätten von der Nordostbahn, nach links sich wendend, ab und zieht sich oben an Schlieren und Urdorf vorbei gegen Birmensdorf hin, biegt dort in das Neppischthal ein, überschreitet dasselbe oberhalb Landikon, durchbricht mittelst eines Tunnels den Ettenberg, ersteigt das Höhenmoor zwischen Wettsweil und Bonstetten und erreicht in der Nähe des letzteren Ortes den höchsten Punkt in einer Höhe von 1,778,80' über dem Meere. Von Bonstetten fällt die Bahn, das Dorf Hedingen durchschneidend, bis in das Moor bei Affoltern, ersteigt hierauf die kleine Anhöhe von Ober-Affoltern und senkt sich sodann wieder gegen Dachelsen, Mettmenstetten und Knonau hinab. Jenseits Knonau überschreitet sie die Zürich-Zuger'sche Kantonsgrenze, zieht sich hierauf neben Bibersee und Steinhäusen vorbei gegen den Zugersee hin, vereinigt sich bei der Kollermühle, zwischen Zug und Cham, mit der von Luzern herkommenden Linie und mündet gemeinschaftlich mit dieser auf dem bei der Vorstadt Zug gelegenen Bahnhofe aus. Der letztere bildet eine Kopfstation. Zur Vermeidung zeitraubender Manipulationen bei der Richtungsänderung der Züge wurde daselbst ein sogenanntes Kehrdreieck angelegt, vermittelst dessen die ganzen Züge, ohne decomponirt werden zu müssen, in die für ihre Weiterbewegung erforderliche Stellung gebracht werden. Eine Seite dieses Kehrdreieckes bildet zugleich den Ansang der projektierten Pferdebahn nach Baar. Die beiden von Zürich und von Luzern her füh-

renden Eisenbahnen sind vor ihrer Vereinigung bei der Kollermühle (zwischen Cham und Zug) durch ein Schienengeleise in Verbindung gebracht und es ist dadurch die Möglichkeit gewährt, von Zürich nach Luzern und in der umgekehrten Richtung direkte, somit ohne Berührungen von Zug, zu gelangen. Von der Station Cham aus wendet sich die Bahn, der Richtung des Zugersee's folgend, links gegen Zweiern und hierauf rechts gegen Rothkreuz, überschreitet in der Nähe von Honau die Zug-Luzern'sche Kantonsgränze, zieht sich an Gisikon, Root und Ebikon vorbei gegen den Rothsee hin, folgt dem linken Ufer desselben, geht sodann mittelst eines Tunnels in das Reusthal hinauf und vereinigt sich nach Überschreitung der Reuss in der Nähe des Güttsch mit der Centralbahn.

Die Stationen und Haltstellen der Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern sind der Reihe nach folgende: Zürich, Urdorf, Wirmensdorf, Bonstetten, Hedingen, Affoltern, Mettmenstetten, Knonau, Zug, Cham, Rothkreuz, Gisikon, Ebikon und Luzern.

Der Grund und Boden, welcher für die Herstellung der Bahn und der Stationen, sowie der Straßen- und Bachkorrektionen erworben werden mußte, beträgt 439 Fucharten 4,686 □'. \*)

Hievon kommen auf den Kanton Zürich . . . . . 231 Fucharten 36,112 □'

" " "	Zug	119	"	263	"
" " "	Luzern	88	"	8,311	"

Zusammen wie oben 439 Fucharten 4,686 □'.

Bei der Gesamtlänge der Bahn von 201,770 laufenden Fuß oder 12,61 Stunden kommt somit auf den laufenden Fuß Bahn eine durchschnittliche Breite von 87,05' oder auf die Stunde Bahn durchschnittlich eine Fläche von 34,823 Fucharten.

Die Länge der Linie Altstätten-Kollermühle beläuft sich auf . . . . .	107,915 lauf. Fuß
" " " Linie Zug bis zur Einmündung in die Centralbahn . . . . .	87,284 " "
" " " Verbindungsleitung im Sumpf . . . . .	2,929 " "
" " " des Kehrdreieckes bei Zug . . . . .	3,642 " "
Zusammen	201,770 lauf. Fuß.

Von der ganzen Länge der neuen Linie von 201,770 Fuß oder 12,61 Stunden fallen

auf den Kanton Zürich . . . . .	5,96 Stunden
" " " Zug . . . . .	3,61 "
" " " Luzern . . . . .	3,03 "
	12,61 Stunden.

Für die Verbindung von Altstätten mit Zürich wird die Nordostbahn auf eine Länge von 13,470 Fuß und für die Verbindung mit dem Centralbahnhofe in Luzern die Centralbahn auf eine Länge von 5,045 Fuß benutzt.

\*) In dieser Zahl ist das Areal der von der ehemaligen Ostwestbahngesellschaft ausgeführten, nunmehr verlassenen Strecke Ebikon-Bankhof (Luzern) im Verlaufe von 24 Fucharten 9,810 □' nicht inbegriffen.

Die Entfernung von Zürich nach Zug beträgt . . . . .	8,12 Stunden
"    "    "    "    "    Luzern "    (über Zug) . . . . .	13,83 "
"    "    "    "    "    "    "    (auf der direkten Linie) . . . . .	12,59 "

Die Steigungen und Krümmungen anlangend machte auf der Strecke Altstätten-Kollermühle die Terrainbeschaffenheit die Anwendung lange anhaltender Steigungen bis zu 10 und 12 % und starker Krümmungen mit Halbmessern bis zu 1,200 und 1,000 Fuß nothwendig. Auf der Strecke Zug-Luzern beträgt das Steigungs Maximum nur 8 % und es sind die Terrainverhältnisse im Allgemeinen der Entwicklung von geraden Linien etwas günstiger; in der Nähe von Luzern kommen jedoch ebenfalls wiederholt Krümmungen bis zu 1,200 und 1,000 Fuß Halbmesser vor. Die stärkeren Steigungen von 10—12 % erstrecken sich auf eine Gesamtlänge von 71,709 Fuß oder auf etwas mehr als einen Dritttheil der ganzen Länge (35,51%).

Die Gesamtlänge der Steigungen und Gefälle beträgt 147,840' oder 73,27 % der ganzen Länge	
"    "    "    Horizontalen "    "    "    53,930' "    26,73 % "    "    "	
	201,770' oder 100,00 % "    "    "

Die Strecke Altstätten-Zug steigt um 518,7 Fuß und fällt um 446,7 Fuß

"    "    Zug-Luzern "    "    "    "    "    "    150,0 "    "    "    "    "    100,1 "	
---	--

Die Summe von Steigen und Fällen zwischen Altstätten und Luzern beträgt somit 1,215,5 Fuß und die mittlere Steigung 6,02 %.

Die Trennungsstation Altstätten, der tiefste Punkt der Bahn, liegt um 30' tiefer als der Bahnhof Zürich, dagegen liegt der Bahnhof Luzern um 92', der Bahnhof Zug um 42' und der höchste Punkt der Bahn bei Bonstetten um 415' höher als der Bahnhof Zürich.

Krümmungen von 1,000' Halbmesser befinden sich bei der Station Hedingen, beim Neufübergang und vor der Einmündung in die Centralbahn, und solche von 1,200 Fuß bei der Station Birmensdorf, vor dem Tunnel bei Landikon, bei der Station Mettmenstetten und in der Nähe von Luzern.

Die Gesamtlänge der geraden Linien beträgt . . . . .	120,656' oder 59,8 %
"    "    "    Krümmungen "    "    "    "    "    81,114' "    40,2 %	
	Zusammen wie oben 201,770' oder 100,0 %

Die Summe aller Drehungswinkel beträgt 2,630° 30' und somit der mittlere Halbmesser der Krümmungen 1,767 Fuß.

Bei der Feststellung des Tracé der Bahn wurde soweit thunlich darauf gesehen, daß nicht die stärksten Krümmungen mit den stärksten Steigungen zusammenfallen, zugleich aber auch auf eine möglichste Verminderung der Erdarbeiten und Kunstdämmen Bedacht genommen, was bei den vielfachen Windungen und Unebenheiten des Terrains wiederholte Absteckungen und Verschiebungen der Linie nothwendig machte.

Die Bahn ist durchweg einspurig angelegt.

Die Krone des Bahnkörpers hat eine Breite von 14 Fuß.

Die Böschungen der Dämme und Einschnitte haben in der Regel eine Anlage von 1½ Fuß auf 1 Fuß Höhe.

Die Bahn wird im Ganzen 120 mal von Straßen und Wegen gekreuzt. Von diesen Kreuzungen befinden sich 102 im Niveau der Bahn; 12 Straßen und Wege werden unter der Bahn hindurch und 6 über dieselbe hinweggeführt. Außerdem mussten ziemlich ausgedehnte Straßen und Wegverlegungen gemacht werden. Die wichtigsten davon sind die Verlegungen der Poststraße Zürich-Knonau bei Birmensdorf und bei Bonstetten, die Verlegungen der Straßen von Zürich nach Wettsweil bei Landikon, von Wettsweil nach Birmensdorf, von Aßoltern nach Loo und Zwillikon, von Aßoltern nach Dachsen, von Knonau nach Zug in der Nähe von Steinhausen, und von Zug nach Luzern bei Cham und Giffikon.

Von Fluss- und Bachkorrekturen sind die Verlegungen der Reppisch bei Landikon, des Haselbaches zwischen Mettmenstetten und Knonau und der Nohn bei Ebikon zu erwähnen.

Die Brücken und Durchlässe sind entweder ganz aus Stein oder aus Stein und Eisen hergestellt. Zwei hölzerne Überfahrtsbrücken über die Einschnitte bei Cham und bei Zweiern, die noch von der ehemaligen Ostwestbahngesellschaft erstellt wurden, werden bei der bevorstehenden Reparatur derselben durch Eisenkonstruktionen ersetzt werden.

Die wichtigsten Arbeiten zur Herstellung des Bahnkörpers sind folgende:

Ein Damm bei Schlieren von 1,500' Länge und 49' größter Höhe; eine gewölbte Durchfahrt unter dem gleichen Damm von 14' Weite und 79' Länge; ein Einschnitt bei Birmensdorf von 1,800' Länge und 66' größter Tiefe; eine gewölbte Durchfahrt bei Birmensdorf von 20' Weite und 48' Länge; ein Damm bei Landikon von 1,300' Länge und 60' größter Höhe; eine gewölbte Durchfahrt unter dem gleichen Damme von 16' Weite und 97' Länge; ein gewölbter Durchlaß für die Reppisch von 16' Weite und 138' Länge; ein Tunnel durch den Ettenberg von 1,600' Länge; ein Tunnel Einschnitt gegen Wettsweil von 1,000' Länge und 60' größter Tiefe; ein Einschnitt bei Bonstetten von 2,600' Länge und 48' größter Tiefe; eine gewölbte Überbrückung des gleichen Einschnittes von 18' Weite und 69' Gewölblänge für die Landstraße; ein Damm hinter Knonau von 1,300' Länge und 27' Höhe; eine Brücke über die Lorze bei ihrem Einlaufe in den Zugersee, mit steinernen Widerlagern und Blechbalkenträgern von 32' Spannweite; eine Brücke über die Lorze bei Cham mit steinernen Widerlagern und einer eisernen Gitterkonstruktion von 50' Spannweite; ein Einschnitt bei Zweiern von 1,800' Länge und 28' größter Tiefe; ein Damm bei Honau von 1,900' Länge und 20' Höhe; ein Damm bei Giffikon von 2,000' Länge und 20' Höhe; eine Durchfahrt von 22' Weite unter dem gleichen Damm mit steinernen Widerlagern und eisernem Überbau; eine Auffüllung von 7 Fuß Höhe durch das Moor bei Ebikon auf eine Länge von 1,300' bei einer größten Tiefe von 35' unter dem natürlichen Boden; zwei Stützmauern von 400' und 415' Länge längs des Rothsee's; ein Tunnel bei Luzern von 400' Länge; eine Brücke über die Reuß bei Luzern mit 2 Widerlagern, 4 Mittelpfeilern von Stein, die mittelst Luftdruck bis auf eine Tiefe von 30' unter dem damaligen Wasserstande versenkt werden mussten, und mit 5 parabolischen Gitterträgern von je 96' Länge, im Ganzen 500' lang und in einer Curve von 1000' Halbmesser liegend. Außer diesen Objekten kommen noch 17 gewölbte steinerne Brücken von 5—18' Lichtweite, 19 Brücken in Eisenkonstruktion von 8—30' Spannweite, 130 gemauerte und größtentheils mit Steinplatten bedeckte Dohlen unter der Bahn und 110 Dohlen und Feldwegbrücken neben der Bahn vor.

Der Oberbau besteht aus breitbasisigen Schienen, welche mittelst Hackennägeln auf Querschwellen befestigt und an den Enden mit Unterlagsplatten und Taschen versehen sind. Die Schienen haben ein Gewicht von 21  $\frac{1}{2}$  per laufenden Fuß. Die Schwellen sind mit Ausnahme einer ganz geringen Anzahl tannener, die von der ehemaligen Ostwestbahngesellschaft gelegt wurden, durchweg von Eichenholz.

Als Bahnhöfe der Endpunkte der Eisenbahnlinie Zürich-Zug-Luzern dienen die bereits in Zürich und Luzern bestehenden Bahnhöfe der Nordostbahn und der Centralbahn. In Altstätten ist das Stationsgebäude zwischen den beiden sich trennenden Linien erbaut worden, so daß der Austausch von Reisenden und Gepäck möglichst rasch und sicher vor sich gehen kann. Auf der Haltstelle Urdorf befindet sich ein Aufnahmsgebäude und ein Ausweichgleise. Die für den Personen- und Güterverkehr eingerichteten Stationen Birmensdorf, Bonstetten, Hedingen, Affoltern, Mettmenstetten und Knonau enthalten außer dem durchgehenden Gleise ein Ausweichgleise, ein Gütergleise, ein Aufnahmsgebäude und einen Güterschuppen. Der Bahnhof Zug besteht außer dem Hauptgleise noch zwei Ausweichgleise und ein Gütergleise, ein Aufnahmsgebäude, einen Güterschuppen, eine Lokomotiv- und eine Wagenremise. Auf den ebenfalls für Personen- und Güterbeförderung eingerichteten Stationen Cham, Rothkreuz und Gisikon sind die Güterschuppen mit dem Hauptgebäude verbunden. Der Haltstelle Ebikon ist die gleiche räumliche Ausdehnung wie den drei eben erwähnten Stationen gegeben worden. Sie hat jedoch gemäß ihrer Bestimmung keinen Güterschuppen.

Für die Unterkunft der Bahnwärter wurden, wie auf den übrigen Linien der Nordostbahn, Bahnwärterbuden mit einem heizbaren Zimmer und einem Geschirrbehälter hergestellt. Auf der ganzen Bahn finden sich 68 solcher Buden vor. Bei der Einmündung der Linie Zürich-Zug in die Zug-Luzernerlinie bei der Kollermühle wurde wegen der besondern dort obwaltenden Verhältnisse ausnahmsweise eine Bahnwärterwohnung errichtet.

Der ganzen Linie entlang ist endlich eine Telegraphenleitung erstellt und mit einem Drahte für den Bahndienst und zwei Drähten für die eidgenössische Telegraphenverwaltung versehen. Auf den Stationen und an den Wegübergängen, wo höhere Stangen erforderlich sind, sind größtentheils hölzerne, im übrigen aber eiserne Stangen mit steinernen Sockeln in Anwendung gebracht.

Am Schlusse unserer Beschreibung der neuen Bahnlinie angelangt, haben wir nur noch zu erwähnen, daß wir zu besserer Verdeutlichung derselben dem gegenwärtigen Berichte einen Situationsplan und ein Längenprofil der Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern beizuschließen für angemessen erachtet haben.

Wir haben Ihnen in dieser Abtheilung unsers Geschäftsberichtes noch Aufschluß über die Baukosten der neuen Bahnlinie zu geben.

Die Baurechnung unserer Unternehmung erzielt zwar am Ende des Berichtsjahres einen Aktivsaldo von Fr. 1,240,616. 55. Man würde sich aber sehr irren, wenn man etwa glauben würde, es dürfe dieser ganze Betrag als an dem in Aussicht genommenen Baukapitale erspart betrachtet werden. Für's erste ist am Ende des Berichtsjahres eine Reihe von Abrechnungen namentlich auch mit Unternehmern des Unterbaues noch nicht bereinigt gewesen, wie denn einige derselben, weil sie Gegenstand von Prozessen geworden sind, oder wegen anderweitiger Verhältnisse bis zur Stunde noch

nicht zur Erledigung gebracht werden konnten. Die Standpunkte, welche die Direktion der Nordostbahn und die Unternehmer mit Bezug auf diese Endabrechnungen einnehmen, gehen theilweise sehr weit auseinander, so daß die abschließliche Feststellung der letzteren einen ganz erheblichen Einfluß auf das Schlußergebniß der Baurechnung auszuüben geeignet ist. Sodann bestimmt der Art. 15, 3 des Vertrages betreffend Begründung der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern, es seien die Kosten der Unterhaltung der Bahn nebst Zubehörden jeweilen noch während eines Jahres, von dem Zeitpunkte der Vollendung der betreffenden Bauobjekte an gerechnet, der Baurechnung der Unternehmung zu belasten. Ist auch die Bahn am 1. Juni 1864 dem öffentlichen Verkehre übergeben worden, so war ihr Bau deshalb mit diesem Tage noch nicht vollendet: vielmehr sind einzelne wichtige Bauobjekte erst im Laufe des Sommers oder gar erst im Spätjahre fertig geworden. Es fallen somit die während des gegenwärtigen Jahres erlaufenden Unterhaltungskosten der Bahn noch in erheblichem Umfange der Baurechnung zur Last. Im Fernern kommen noch Vervollständigungsarbeiten in Betracht, die entweder jetzt schon als eine Nothwendigkeit erscheinen, aber im finanziellen Interesse unserer Unternehmung einstweilen noch nicht zur Ausführung gebracht werden, oder die sich zur Zeit noch nicht als ein unzweifelhaftes Bedürfniß herausstellen, im Verfolge aber voraussichtlich als ein solches erkannt werden dürfen. Endlich schreibt der Art. 20 des bereits angeführten Vertrages vor, es sei, wenn der Bau einer Pferdebahn von Zug nach Baar von wem immer in Ausführung gebracht werden sollte, die Hälfte der hiefür erforderlichen Summe aus dem Baukapitale der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern gegen Einräumung der entsprechenden Rechte beizutragen. Indem wir diese Verhältnisse hervorheben, welche unter Umständen eine sehr beträchtliche Vermehrung der Bauausgaben, wie sie sich mit Ende 1864 herausstellen, zur Folge haben können, stehen wir hinwieder nicht an, die Erklärung in unsern Bericht niederzulegen, daß nicht nur das für die Herstellung der Bahn in Aussicht genommene Baukapital auf keinen Fall überschritten werden wird, sondern daß im Gegentheile eine nicht ganz unerhebliche Summe verfügbar bleiben dürfte, welche, so lange sie sich in der Kasse der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern befindet, selbstverständlich auch zu Gunsten derselben zinstragend zu machen ist.

Zum **Betriebe** übergehend, haben wir vor Allem der Grundsäze kurz zu gedenken, die bei Aufstellung der **Tarife** befolgt worden sind, nachdem solche vorher zum Gegenstand der Besprechung im Schooße des Komite für die Zürich-Zug-Luzerner-Bahn gemacht worden waren. Bekanntlich müssen nach Mitgabe der zugerischen Konzession alle von Zürich nach Luzern oder in der umgekehrten Richtung sich bewegenden, in dem Fahrtenplane enthaltenen Züge, mit welchen Personenbeförderung stattfindet, direkt nach Zug hinein geführt werden und ist die direkte Verbindungsline von Knonau nach Cham (im Sumpf) konzessionsgemäß lediglich zur Vermittelung von außerordentlichen, nicht in dem Fahrtenplane ausgeführten Zügen bestimmt. In Folge hievon ist bei Feststellung des **Distanzenzeigers**, welcher als Grundlage für die Berechnung der Taxen zu dienen hat, die Frage entstanden, ob für den Verkehr zwischen den Stationen der Strecke Zürich-Knonau einerseits und denjenigen der Strecke Cham-Luzern anderseits die Entfernung über die direkte Verbindungsline oder aber über die Zweiglinie von Koller-

mühle nach Zug und von Zug zurück nach Kollermühle gemessen werden sollen, auf welch' letzterm Wege sich eine Verlängerung der bezüglichen Distanzen um 1—1½ Tarifstunden ergeben hätte. Für die Bemessung der Distanzen für den Verkehr zwischen den obenerwähnten Stationen ist indessen die direkte Linie zur Basis genommen worden, obwohl die Berechtigung, die Linie über Zug dazu nehmen zu dürfen, keinem Zweifel unterliegen kann. Auf diese Weise erheischt der Umstand, daß die Züge nach Zug hinein zu fahren haben, von Seiten des Publikums wenigstens bloß ein Zeit- und nicht daneben auch noch ein Geldopfer. — Was die Taxasähe für die Beförderung für Personen, Gepäck, Güter, Vieh u. s. w. anbelangt, so wurde das diehfalls auf den Linien der Nordostbahn gültige Tarifsystem in allen Theilen auch für die Linie Zürich-Zug-Luzern adoptirt.

Nachdem wir vorher mit den übrigen schweizerischen Bahnverwaltungen die nöthigen Verhandlungen gepflogen und die zur Ausführung erforderlichen Vorbereitungen getroffen hatten, ist gleichzeitig mit der Eröffnung der Linie auch ein direkter Personen-, Güter- und Viehverkehr derselben mit allen schweizerischen Bahnlinien in's Leben getreten. Desgleichen wurde auf den 1. Juni auch ein direkter Güterverkehr mit den königlich bayerischen Staatsbahnen, den bayerischen Ostbahnen, der Kaiserin Elisabethbahn und der österreichischen Staatseisenbahngesellschaft, und ferner ein direkter Personenverkehr mit den königlich bayerischen und den königlich württembergischen Staatsbahnen eingerichtet. Endlich wurden im Berichtsjahre auch direkte Gütertarife nach und von den französischen Kanalhäfen und nach und von den belgischen und holländischen Nordseehäfen, sowie nach und von Ludwigshafen aufgestellt. Ein direkter Güterverkehr mit der großherzoglich badischen Staatsbahn und der Main-Neckarbahn ist am 1. I. Mts. in Kraft getreten. Der direkte Personenverkehr mit den Hauptstationen dieser Bahn wird demnächst eingerichtet werden. Auch in andern Verkehrsrichtungen wird die direkte Personen- und Güterabfertigung demnächst eine größere Ausdehnung erhalten.

Um einen Konkurrenz-Krieg zwischen der Centralbahn und der Nordostbahn, bezüglichsweise der Linie Zürich-Zug-Luzern zu vermeiden, haben wir mit dem Direktorium der Centralbahn mit Beziehung auf den Güterverkehr von Luzern mit einzelnen Theilen von Deutschland und von Frankreich, sowie mit Belgien und Holland, ein Vertragsverhältniß eingegangen, gemäß welchem der Ertrag dieses Konkurrenz-Bernehres zwischen den Linien Basel-Olten-Luzern und Waldshut-Ultstätten-Luzern nach einem billigen Maßstabe getheilt wird.

Von der Ansicht ausgehend, daß in der ersten Zeit nach eröffnetem Betriebe der Neiz der Neuheit ohnehin eine große Anziehungskraft auf die Benutzung der Bahn zu Ausflügen ausüben werde, haben wir erst gegen das Ende der letzten Sommer-Saison sogenannte Lustfahrtbillets zu reduzierten Taxen zur Befahrung der Linie ausgegeben. Daneben wurden mit großem Erfolg mehrfache Extra-Lustfahrten zu außerordentlich ermäßigten Preisen ausgeführt. Während der nächsten Reise-Saison wird die Ausgabe von Lustfahrtbillets auf einer etwas breiteren Grundlage erfolgen.

Wir haben schon in unserm letzten Geschäftsbericht die Gründe dargelegt, welche dazu Veranlassung gegeben haben, während der Sommerfahrtensaison-Periode, statt der durch die Konzessionen geforderten Zahl von vier Bahnzügen in jeder Richtung, deren fünf auszuführen. Wesentlich dieselben

Gründe haben das Komitee bestimmt, uns die Ermächtigung zu ertheilen, für die Dauer der Winter=diene=Perioden die Zahl von vier, anstatt bloß von drei Zügen zu unterhalten. In der That erscheint es fast als unmöglich, mit weniger als fünf Zügen im Sommer und weniger als vier Zügen im Winter einen Fahrtenplan aufzustellen, der einerseits den Bedürfnissen des Lokalverkehrs entspricht und anderseits geeignete Influenzen nach allen Verkehrsrichtungen gewährt. Bei der ziemlich dürligen Personenfrequenz der Linie während der andern, als der eigentlichen Sommermonate, wird man aber immerhin in Erwägung zu ziehen haben, ob nicht im Interesse möglichster Dekonomie wenigstens die Periode, während welcher die Ausführung von fünf Fahrten stattzufinden hat, etwas abgekürzt werden solle.

Von sämtlichen im Laufe des Berichtsjahres ausgeführten Bahngüten sind im Ganzen 133,438 Kilometer zurückgelegt worden. Davon fallen:

1) auf Schnellzüge und Personenzüge . . . . .	100,848 Kilometer
2) „ Gemischte Züge . . . . .	28,248 "
3) „ Ergänzung= und Extrazüge . . . . .	4,342 "
	Total 133,438 Kilometer.

Über den Verkehr und die Einnahmen theilen wir in nachstehenden statistischen Übersichten die hauptsächlichsten Ergebnisse mit, wobei wir bezüglich der Zusammenstellung des Verkehrs nach den Monaten, nach den Stationen, sowie mit andern Bahnen auf die dem Berichte beigegebenen Tabellen verweisen.

### I. Gesammt=Verkehr.

	Transport=Quantitäten.	1864.		
		Personen	Fr. 381,893. 93	Gt. 63,04
1. Personen=Transport . . . . .	244,113	Bentner	15,848	3,40
2. Gepäck=Transport . . . . .		Stücke	1,983	0,43
3. Vieh=Transport . . . . .		"	30	0,40
4. Equipagen=Transport . . . . .		Bentner	462,304	23,49
5. Güter=Transport . . . . .				59,622. 73 9,84
6. Mittelbare Betriebs=Einnahmen . . . . .				
	Total . . . . .		605,781. 40	100

## II. Übersicht der Frequenz und Einnahmen.

Nach den Rechnungs-Rubriken.

		Transportquantitäten.		Einnahmen.	
		Personen.	Prozente.	Franken. Cts.	Prozente.
<b>I. Personentransport.</b>					
Bur gewöhnlichen Fahrtaxe . . .	I. Klasse	3,650	1,50	20,816. 27	5,45
" " "	II. "	38,832	15,91	128,009. 76	33,52
" " "	III. "	69,649	28,53	95,859. 28	25,40
Zu ermäßigte Fahrtaxe: . . . .					
Mit Güterzügen . . . . .	II. Klasse	1,410	0,58	3,289. 61	0,86
" " " " "	III. "	15,558	6,37	14,241. 65	3,73
Hin- und Rückfahrt . . . . .	I. "	368	0,15	1,517. —	0,40
" " " " "	II. "	16,576	6,79	33,858. 17	8,86
Mit Abonnementekarten . . . . .	III. "	56,594	23,48	53,541. 75	14,02
Militär- und Polizeitransporte . . .	III. "	4,968	2,03	2,359. 60	0,62
Schul- und Lustfahrten . . . . .	III. "	10,848	4,44	2,353. 45	0,62
" " " " "	I. "	3,332	1,37	2,240. 13	0,59
" " " " "	II. "	16	0,00	10. —	0,00
" " " " "	III. "	3,910	1,61	6,587. 90	1,72
" " " " "		18,402	7,54	17,209. 36	4,51
	<b>Total</b>	<b>244,113</b>	<b>100</b>	<b>381,893. 93</b>	<b>100</b>
Recapitulation nach Klassen . . .	I. Klasse	4,034	1,65	22,343. 27	5,85
	II. "	65,696	26,91	174,105. 04	45,59
	III. "	174,383	71,44	185,445. 62	48,56
	<b>Total</b>	<b>244,113</b>	<b>100</b>	<b>381,893. 93</b>	<b>100</b>
<b>II. Gepäcktransport.</b>					
<b>III. Viehtransport.</b>					
I. Klasse. Einzelstücke, Pferde ic. .		43	2,46		
II. " " " Stiere, Ochsen, Kühe		306	15,43		
III. " " " Kälber, große Schweine		381	19,21		
IV. " " " Schafe, Ziegen ic. .		203	10,24		
V. " " ganze Wagenladungen, Pferde ic. .		6	0,30	2,629. 60	
VI. " " " " Großvieh . .		123	6,20		
VII. " " " " Kleinvieh . .		356	17,96		
Hunde . . . . .		565	28,50		
	<b>Total</b>	<b>1,983</b>	<b>100</b>	<b>2,629. 60</b>	
<b>IV. Equipagentransport.</b> . . . I., II. und III. Klasse		<b>30</b>		<b>588. 68</b>	
<b>V. Gütertransport.</b>					
Silgut		14,903	3,22	10,451. 64	7,34
Normalklasse I.		36,491	7,90	17,729. 17	12,46
II. und III.		133,565	28,89	46,586. 74	32,74
Wagenladungsklasse A.		113,847	24,62	34,310. 55	24,41
" B.		30,514	6,60	5,637. 48	3,96
" C.		132,984	28,77	24,810. 90	17,44
Localspesen (Waag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren, Nachnahme-Provisionen ic.) . .				2,780. 68	1,95
	<b>Total</b>	<b>462,304</b>	<b>100</b>	<b>142,307. 16</b>	<b>100</b>
<b>VI. Mittelbare Betriebs-Einnahmen.</b> . . . . .				<b>59,629. 73</b>	
	<b>Gesamt-Total</b>			<b>605,781. 40</b>	

### III. Durchschnitts-Berechnungen.

(Bahnlänge: 64 (Tarif)-Kilometer. — Betriebstage: 214.)

		Auf die 7 Betriebs-Monate (64 Kil.) bezogen.	Auf das ganze Jahr (37,3 Kil.) bezogen.
<b>Personentransport.</b>			
Einnahme per Kilometer . . . . .	Franken	5,967,09	10,238,45
" " Reisenden . . . . .	"	1,56	1,56
Jeder Reisende hat befahren in I. Klasse . . . . .	Kilometer	51,35	51,35
" " " " II. " . . . . .	"	41,69	41,69
" " " " III. " . . . . .	"	28,44	28,44
" " " " im Durchschnitt aller Klassen . . . . .	"	32,42	32,42
Auf die ganze Bahn läng e bezogen kommen in I. Klasse Reisende		3,549	6,809
" " " " II. " . . . . .	"	42,798	73,433
" " " " III. " . . . . .	"	57,513	132,997
" " " " im Total . . . . .	"	123,674	212,201
" jeden Betriebstag kommen . . . . .	"	1,140	1,140
" Kilometer . . . . .	"	3,830	6,545
" " Personenwagenachsen-Kilometer kommen . . . . .	"	5,59	5,59
<b>Gepäcktransport.</b>			
Einnahme per Kilometer . . . . .	Franken	292,80	502,39
" " Bentner . . . . .	"	1,48	1,48
Jeder Bentner hat befahren . . . . .	Kilometer	45,92	45,92
Auf die ganze Bahn läng e bezogen kommen . . . . .	Bentner	11,370	19,508
" jeden Betriebstag kommen . . . . .	"	74	74
" " Kilometer . . . . .	"	248	425
<b>Biehtransport.</b>			
Einnahme per Kilometer . . . . .	Franken	41,09	70,49
" " Stück . . . . .	"	1,33	1,33
<b>Equipagentransport.</b>			
Einnahme per Kilometer . . . . .	"	9,20	15,78
<b>Gütertransport.</b>			
Einnahme per Kilometer . . . . .	"	2,223,55	3,815,20
" " Bentner . . . . .	Gentimes	30,78	30,78
Jeder Bentner hat befahren . . . . .	Kilometer	42,74	42,74
Auf die ganze Bahn läng e bezogen kommen . . . . .	Bentner	308,747	529,750
" jeden Betriebstag kommen . . . . .	"	2,160	2,160
" " Kilometer . . . . .	"	7,224	12,394
" " Güterwagenachsen-Kilometer (Gepäck, Bieh und Equipagen zusammen mit 22,412 Bentner inbegriffen) kommen . . . . .	"	17,87	17,87
<b>Mittelbare Betriebs-Einnahmen.</b>			
Einnahme per Kilometer . . . . .	Franken	931,61	1,598,87
<b>Total-Einnahme per Kilometer</b> . . . . .	"	9,465,33	16,238,98
" " " " Tag . . . . .	"	2,830,75	2,830,75

## IV. Übersicht der Frequenz.

### Nach den Entfernungen.

Ent- fernung. Stunden.	Personen.				Gepäck. Zentner.	Dieh und Hunde. Stück.	Güter. Zentner.
	I.	II.	III.	Total.			
	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.			
1	5	1,296	18,809	20,110	164	71	1,667
1/2	—	274	4,939	5,213	57	37	1,091
2	—	993	11,459	12,452	254	44	6,525
1/2	—	582	5,780	6,362	119	48	2,769
3	5	4,494	20,372	24,871	654	210	14,317
1/2	—	72	1,611	1,683	18	62	1,044
4	—	416	10,310	10,726	246	76	9,687
1/2	22	1,079	9,723	10,824	408	130	13,499
5	52	9,060	16,955	26,067	1,494	218	31,570
1/2	13	95	764	872	33	30	2,084
6	213	7,034	16,160	23,407	1,544	248	68,594
1/2	—	483	3,241	3,724	100	33	6,927
7	3	160	969	1,132	36	6	2,345
1/2	35	1,301	2,201	3,537	230	108	15,522
8	—	12	177	189	5	39	2,770
1/2	574	11,950	14,960	27,484	2,201	267	95,048
9	—	42	370	412	7	5	2,487
1/2	—	42	443	485	20	5	4,516
10	—	139	1,180	1,319	23	26	9,622
1/2	—	—	—	—	—	—	—
11	—	66	657	723	31	12	2,521
1/2	—	—	—	—	—	—	—
12	26	466	1,219	1,711	60	5	10,889
1/2	—	—	—	—	—	—	—
13	3,086	25,640	32,084	60,810	8,144	303	156,810
Total	4,034	65,696	174,383	244,113	15,848	1,983	462,304

## V. Uebersicht der Frequenz der wichtigern Waaren-Artikel.

	Bentner.
Getreide aller Art	90,556
Brennholz	31,390
Steine aller Art	28,863
Steinkohlen und Coaks	21,313
Baumwolle, rohe	18,245
Mehl und Mühlefabrikate	17,171
Wein und Most	16,559
Garne aller Art	14,583
Sägewaaren aller Art	14,507
Eisen und Eisenwaaren	13,338
Bauholz	11,214
Käse	9,982
Nugholz	8,833
Maschinen und Maschinenteile	8,304
Spiritus	7,810
Obst, frisches und gedörrtes	7,146
Bücher und Papier	6,502
Colonialwaaren, ausgenommen die besonders genannten	6,258
Gyps, gemahlen, und Gypssteine	5,951
Baumwollenwaaren aller Art	5,294
Farbwaaren und Droguerien	4,849
Erden aller Art	4,362
Kartoffeln	4,340
Abfälle aller Art	4,306
Hadern	4,184
Fett- und Fettwaaren	3,741
Salz	3,372
Glas und Glaswaaren	3,286
Eisen, rohes (Masseln)	3,134
Baumaterialien aller Art, ausgenommen Holz und Steine	2,873
Torf	2,455
Seide aller Art	2,451
Seide und Seidenwaaren	2,393
Schiefer	2,355
Leder und Lederwaaren	2,093
Wolle und Wollenwaaren	1,983
Tabak	1,591
Metalle und Metallwaaren, ausgenommen Eisen	1,898
Felle und Häute	1,312
Kaffee	1,275
Bier	1,213

Die Ausgaben bestehen lediglich in der vertragsgemäßen Entschädigung an die Nordostbahngesellschaft für die Besorgung des Betriebsdienstes, sodann in dem Mietzins für die Mitbenutzung des Bahnhofes Zürich und der Bahnstrecke Zürich-Altstätten, und endlich in dem Mietzins für die Mitbenutzung des Bahnhofes Luzern und der Bahnstrecke vom Bahnhofe Luzern bis jenseits der Baslerstrasse.

Da die Besorgung des Betriebsdienstes der Nordostbahngesellschaft à l'orsait übertragen ist, so können wir unterlassen, für die Linie Zürich-Zug-Luzern eine besondere Statistik des Betriebsdienstes mitzutheilen. Die in dem Geschäftsbericht für die eigentliche Nordostbahn enthaltene Statistik des Betriebsdienstes umfasst gleichzeitig auch die diesfälligen Ergebnisse auf der Linie Zürich-Zug-Luzern.

Einschließlich der Zinse für das einbezahlte Baukapital vom 1. Januar bis 31. Mai (Zeitpunkt der Grössnung des Betriebes) à 3 %, Fr. 132,000 betragend, hat sich auf Ende des Jahres der Rechnungssaldo auf Fr. 375,051. 17 Cts. belaufen. Neben denselben wurde in der Weise verfügt, daß Fr. 300,000 oder 2 1/2 Prozent als Zins des Baukapitals ausbezahlt, sodann Fr. 37,333. 31 Cts., nach Mitgabe des Vertrages über die Begründung der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern, in den Reservefond gelegt und endlich Fr. 37,717. 86 Cts. auf neue Rechnung übergetragen wurden.

---

Genehmigen Sie, Ritt., die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 18. April 1865.

Names der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft,

Der Präsident:

Dr. A. Escher.

# Übersicht der Frequenz und Einnahmen der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern im Jahre 1864.

## Nach den Monaten.

Monat.	Personen.					Gepäck.		Vieh & Hunde.		Equipagen.		Güter.								Mittelbare Betriebs- Einnahmen.	Total- Einnahmen.	Einnahmen- Betriebs- verhältniß per Kilometer.								
	Personen.		Gepäck.		Vieh & Hunde.		Equipagen.		Güter.								Güter.		Güter.											
	I.	II.	III.	Total.	Einnahmen.	Gewicht.	Einnahmen	Stück.	Einnahmen.	Stück.	Einnahmen.	Eigut.	I.	II. u. III.	A.	B.	C.	Total.	Einnahmen.	Stück.	Einnahmen.	Stück.	Einnahmen.							
Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.							
Juni . . . .	434	11,994	26,902	39,330	55,668	02	1,870	2,139	93	254	346	82	4	91	—	1,624	5,721	21,544	10,134	4,181	18,286	61,490	18,364	19	76,609	96	1,197	03		
Juli . . . .	908	16,011	30,954	47,873	84,501	63	3,235	3,933	09	297	355	25	4	57	75	2,615	5,258	18,407	11,260	5,079	22,547	65,166	18,478	28	107,326	—	1,676	97		
August . . . .	1,421	15,432	28,182	45,035	91,005	96	4,192	5,597	58	314	558	85	6	116	25	2,352	5,233	20,191	10,305	5,435	24,755	68,271	19,703	25	116,981	89	1,827	84		
September . . .	729	10,971	29,893	41,593	65,870	24	2,548	3,118	85	289	471	84	10	206	13	2,301	5,131	18,820	17,015	4,751	20,766	68,784	20,285	55	89,952	61	1,405	51		
Oktober . . . .	498	6,152	29,958	36,608	45,637	51	1,735	1,784	38	303	369	13	3	39	75	2,269	5,766	18,616	21,914	5,670	18,796	73,031	21,742	87	69,573	64	1,087	09		
November . . . .	33	2,506	16,414	18,953	21,729	—	1,357	1,186	83	207	283	10	2	29	80	2,031	5,086	18,463	20,994	3,192	13,370	63,136	21,455	18	44,683	91	698	18		
Dezember . . . .	11	2,630	12,080	14,721	17,481	57	911	978	64	319	244	61	1	48	—	1,711	4,297	17,525	22,225	2,204	14,464	62,426	22,277	84	41,030	66	641	10		
Juni – Dez. . . .	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	59,622	73	59,622	73	931	60				
<b>Total</b>	<b>4,034</b>	<b>65,696</b>	<b>174,383</b>	<b>244,113</b>	<b>381,893</b>	<b>93</b>	<b>15,848</b>	<b>18,739</b>	<b>30</b>	<b>1,983</b>	<b>2,629</b>	<b>60</b>	<b>30</b>	<b>588</b>	<b>68</b>	<b>14,903</b>	<b>36,492</b>	<b>133,566</b>	<b>113,847</b>	<b>30,512</b>	<b>132,984</b>	<b>462,304</b>	<b>142,307</b>	<b>16</b>	<b>59,622</b>	<b>73</b>	<b>605,781</b>	<b>40</b>	<b>9,465</b>	<b>32</b>

**Übersicht der Frequenz und Einnahmen  
der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern im Jahre 1864.**  
Nach den Stationen.

Stationen.	Personen.	Gepäck.	Güter			Total- Einnahmen.	Rangordnung der Stationen nach Personen- zähl.	Güter- gewicht.	Ein- nahmen.
			Wagen.	268	92,248	Zentner.			
<b>Zürich</b>	65,783	6,512	34	12	2,041	1,054	1	2	2
Mitfälten	1,951					3,095	4,472.	15	14
Urdorf	3,341	121	7	492	1,040	1,532	2,584.	68	13
Birmensdorf	6,021	123	66	2,461	1,942	4,403	4,696.	64	9
Bonstetten	5,931	165	17	3,559	3,507	7,066	5,667.	93	10
Freieningen	7,549	231	88	4,387	11,422	15,809	8,780.	44	8
Wülfslern	18,492	709	225	7,555	17,703	25,258	21,428.	92	4
Mettmenfetten	9,507	200	109	5,585	8,033	13,618	11,476.	08	6
Snonau	5,103	83	56	4,786	4,264	9,050	6,228.	04	11
<b>Zug</b>	33,327	1,753	369	47,511	98,872	146,383	78,093.	27	3
Cham	10,822	205	44	22,476	27,009	49,485	18,696.	52	3
Stotzreuz	3,401	60	48	4,732	1,815	6,547	4,336.	60	5
Giffon	7,593	284	107	22,638	5,893	28,531	10,343.	45	13
Giffon.	2,257	47	7	5,192	557	5,749	2,777.	16	7
<b>Luzern</b>	49,322	4,108	415	85,224	106,475	191,699	190,958.	14	14
Fremde Bahnen	13,713	1,213	145	154,176	80,470	234,646	—	—	1
Mittelbare Betriebs- Einnahmen	.	.	.	.	.	.	59,622.	73	—
<b>Total</b>	244,113	15,848	1,983	462,304	462,304	—	605,781.	40	



Uebersicht des Verkehrs  
der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern mit andern Bahnen  
und Transitverkehr über die Linie Zürich-Zug-Luzern  
im Jahre 1864.

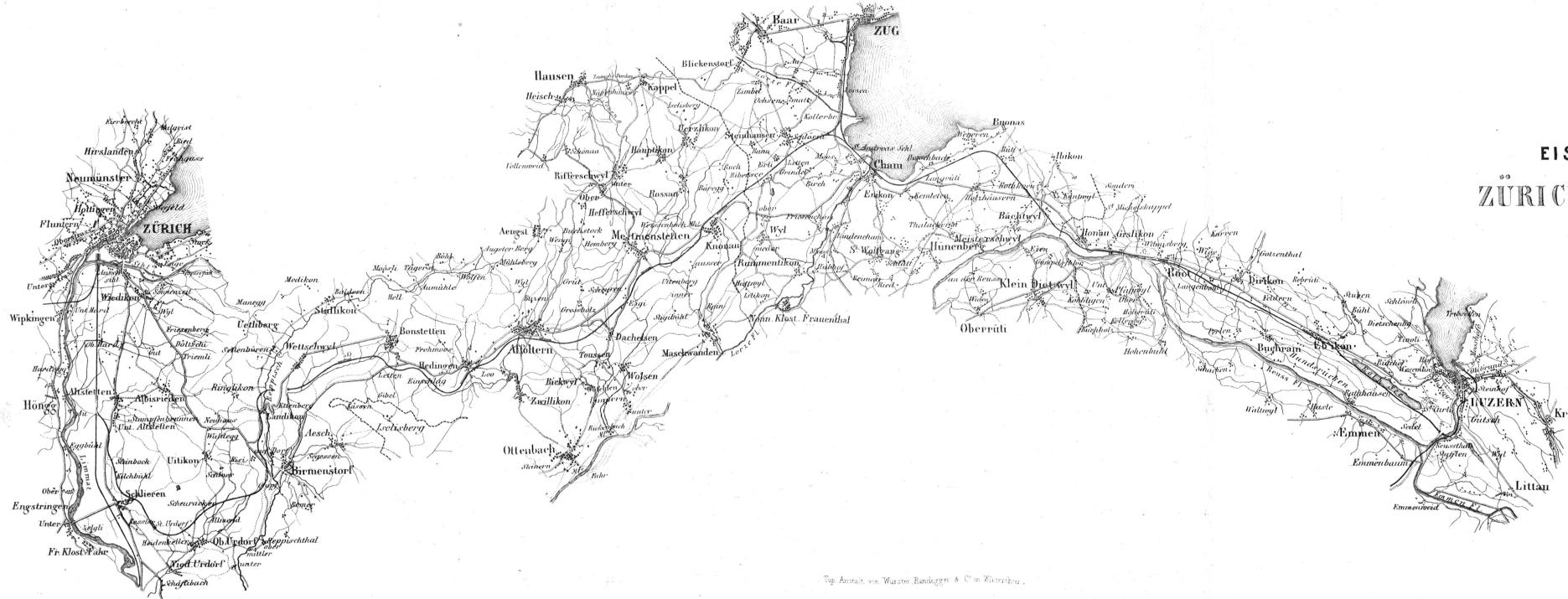
	Von Zürich-Zug-Luzern		Nach Zürich-Zug-Luzern		Total.	
	Personen.	Güter.	Personen.	Güter.	Personen.	Güter.
Nordostbahn	10,727	30,949	10,208	85,936	20,935	116,885
Vereinigte Schweizerbahnen via Winterthur	1,665	5,672	1,418	5,782	3,083	11,454
" " " " Wallisellen	1,938	11,313	1,774	7,545	3,712	18,858
Schweiz. Centralbahn via Aarau	111	1,003	12	2,266	123	3,269
" " " " Luzern	356	17,029	177	32,851	533	49,880
Bernische Staatsbahn	—	12	—	9	—	21
Lausanne-Fribourg-Berne-Bahn	18	478	—	182	18	660
Franco-Suisse-Bahn	16	466	—	126	16	592
Jura-Industriel	—	311	—	52	—	363
Westbahn via Biel	2	210	—	84	2	294
" " Bern	—	418	—	571	—	989
Genf-Versoix	27	691	—	5,177	27	5,868
R. Württ. Staatsbahn	125	—	28	—	153	—
R. Bayer. Staatsbahn	136	3,208	60	3,892	196	7,100
Gr. Bad. Staatsbahn (Salztransporte ab Rheinfelden)	—	—	—	1,050	—	1,050
Total	15,121	71,760	13,677	145,523	28,798	217,283

### Transit über Zürich-Burg-Suzern.

	a.	b.	Total.	
a. Nordostbahn nach Centralbahn . . . . .	b. vice versa	—	3,000	— 4,913
a. Verein. Schweizerb. via Wallis. nach Centralbahn	b. " "	—	1,887	— 2,199
a. " " " Winterth. "	b. " "	—	1,273	— 1,598
a. Französische Ostbahn nach Nordostbahn . . . . .	b. " "	345	—	345 —
Total .		345	6,160	2,550 345 8,710
Gesamt=Total .		15,466	77,920	13,677 148,073 29,143 225,993

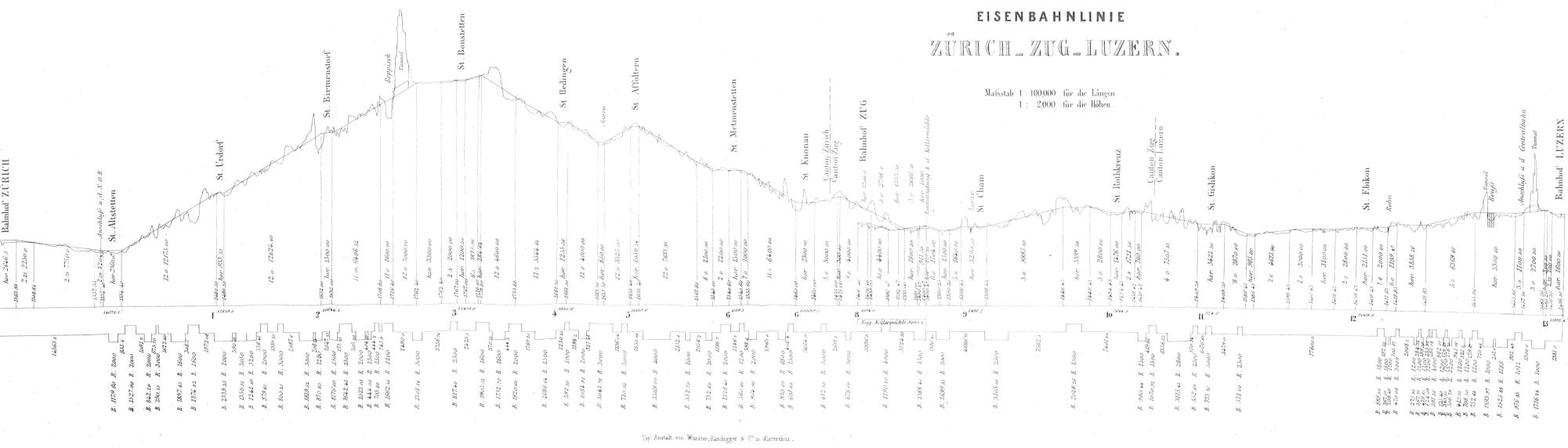
PLAN  
der  
**EISENBAHN LINIE**  
**ZURICH - ZUG - LUZERN.**

Maßstab 1 : 100,000



Top. Antritt von Walter Ranziger & C° in Zürich.

Distanzen zwischen den  
Vorberichten  
drärenden per milie  
Höhe der Bahn über Meer  
Entfernung der Stationen  
nach rechts aus  
Gewinn verlust  
gerade  
fürever links



Rechnungen  
der  
Direktion der Schweizer. Nordostbahn - Gesellschaft  
über die  
Eisenbahnunternehmung Zürich - Zug - Luzern  
umfassend das Jahr 1864.

---

## I. Betriebsrechnung der Eisenbahnunternehmung

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>Einnahmen.</b>						
A. Unmittelbare Betriebseinnahmen.						
I. Personentransport	381,893	93				
II. Gepäcktransport	18,739	30				
III. Viehtransport	2,629	60				
IV. Equipagentransport	588	68				
V. Gütertransport	142,307	16				
	546,158	67				
B. Mittelbare Betriebseinnahmen.						
I. Pacht- und Mietzinsen	641	67				
II. Zinsen von ausgeliehenen Geldern	58,682	06				
III. Verschiedenes:						
a. Erlöß aus verkauftem Grasnußzen	299	—				
b. Zinsen vom eingezahlten Baukapital, vom 1. Januar bis 31. Mai 1864 (Zeitpunkt der Gründung des Betriebes) à 3 %	132,000	—				
	132,299	—				
	191,622	73				
<b>Summa</b>			<b>787,781</b>	<b>40</b>		

## Zürich-Zug-Luzern vom 1. Juni bis 31. Dezember 1864.

	Fr.	Cts.
<b>Ausgaben.</b>		
I. Vertragsgemäße Entschädigung an die Nordostbahngesellschaft für Besorgung des Betriebsdienstes	310,333	31
II. Mietzins für die Mitbenutzung des Bahnhofes Zürich und der Bahnstrecke Zürich-Alttäti	23,333	31
III. Mietzins für die Mitbenutzung des Bahnhofes Luzern und der Bahnstrecke bis jenseits der Baslerstrasse	29,063	61
IV. Verschiedenes	—	—
	375,051	17
<b>Summa</b>	<b>787,781</b>	

**Nettoertrag****Ausweis**  
über die Verwendung des Nettoertrages.

	Fr.	Cts.
1. Zins für das Baukapital	300,000	—
2. Einlage in den Reservefond	37,333	31
3. Übertrag auf die Betriebsrechnung pro 1865	37,717	86
<b>Summa</b>	<b>375,051</b>	

## II. Rechnung über den Bau der Eisenbahn

## Zürich-Zug-Luzern vom Jahre 1864.

	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.
<b>Ausgaben.</b>						
<b>Bau-Verwaltung.</b>						
Vertragsgemäße Prozente der unter nachfolgenden Titeln verausgabten Baukosten					118,828	06
<b>Zahlung für die ehemalige Ostwestbahnstrecke Zug-Uuzern</b>					1,780	25
<b>Epropropriation.</b>						
Entschädigungen					135,668	49
<b>Bahnbau</b>						
Allgemeines.						
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne						
Inventarstücke						
Materialien						
Büroaufkosten						
Verschiedenes	21,174	85	21,174	85		
Unterbau.						
Erdbauarbeiten	415,079	20				
Stützmauern	13,587	03				
Tunnels	21,324	71				
Brücken, Durchlässe und Kanäle	221,190	—				
Wegbauten	23,164	74				
Uferbauten	10,502	43				
Bettung	159,533	45				
Verschiedenes	1,429	45				
Oberbau.			865,811	01		
Schwellen	34,682	24				
Schienen und deren Befestigungsmittel	9,962	41				
Wegübergänge	—	—				
Legen des Oberbaues	194,485	86				
Einfriedungen, Barrieren, Verbottafeln, Gradientenzeiger &c.	85,209	24				
Verschiedenes	21	20	324,360	95		
Übertrag	.	.	1,211,346	81	256,276	80

## II. Rechnung über den Bau der Eisenbahn

### Ausgaben.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Übertrag			1,211,346	81	256,276	80
Bahnhöfe und Stationsplätze.						
Hochbauten und Einfassungsmauern der mechan. Vorrichtungen	384,861	18				
Weichen, Kreuzungen, Drehzscheiben Schiebühnen	13,171	80				
Wasser-Reservoirs, Vorwärmkessel, Wasserleitungen	150	71				
Hebekränen und Brückenwagen	1,190	15				
Technische Einrichtung der Werkstätten	—	—				
Verschiedenes	117	85	399,491	69		
					1,610,838	50
Betriebs-Inventar.						
Lokomotiven und Tender			368,296	81		
Wagen			611,384	39		
für die Bureaux der Hauptverwaltung und Kontrolle			—	—		
„ „ Materialverwaltung			—	—		
„ „ Reparaturwerkstätten, stehende Dampfmaschinen			—	—		
„ „ „ Werkzeugmaschinen			—	—		
„ „ „ Werkzeuge und Requisiten			—	—		
„ „ Bahnhofsvorwaltungen			56,365	71		
Gerätschaften für den Bahndienst			19,202	86		
			1,055,249	77		
Verzinsung der Obligationen					132,000	—
Beitrag an den Bau einer neuen Brücke über die Reuss in Luzern					—	—
Zahlung an den Kanton Zug für Belassung des Bahnhofes Zug an seiner gegenwärtigen Stelle					30,000	—
					—	—
<b>Total der Ausgaben</b>			<b>3,084,365</b>	<b>07</b>		

## Zürich-Zug-Luzern vom Jahre 1864.

### Rechnungs-Abschluß.

	Fr.	Cts.
<b>Summa der Einnahmen</b>	<b>4,324,981</b>	<b>62</b>
<b>Summa der Ausgaben</b>	<b>3,084,365</b>	<b>07</b>
<b>Saldo auf neue Rechnung</b>	<b>1,240,616</b>	<b>55</b>

# III. Rechnung über den Reservefond der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern vom Jahre 1864.

	Fr.	Gts.
<b>Einnahmen.</b>		
Einlage laut Betriebsrechnung dieser Unternehmung vom Jahre 1864 . . . . .	37,333	31
<b>Ausgaben</b> . . . . .	—	—
<b>Saldo auf neue Rechnung</b> . . . . .	<b>37,333</b>	<b>31</b>