Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 12 (1864)

Artikel: Dritter Geschäftsbericht und Rechnung der Direktion der Schweiz.

Nordostbahn-Gesellschaft über die Eisenbahnunternehmung Zürich-

Zug-Luzern umfassend das Jahr 1864

Autor: Escher, A.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730516

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: 02.11.2025

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

Dritter Geschäftsbericht und Rechnung

der

Direttion ber Schweiz. Rordoftbahn = Gefellichaft

über die

Eisenbahnunternehmung Bürich-Bug-Luzern

umfassend das Jahr

1864.

An das Cit. Romite für die Eisenbahnunternehmung Zürich - Zug - Luzern.

Tit!

Die Eifenbahn Burich = Bug= Lugern ift am 31. Mai 1864 festlich eröffnet und an bem barauf folgenden Tage dem allgemeinen Berfehre übergeben worden. Wir befreuen und, daß es ungeachtet der kurzen Bauzeit, welche und zu Gebote stand, und trot der großen Schwierigkeiten, welche sich einer durchweg raschen Fortführung der Bauten hindernd in den Beg stellten, möglich geworden ist, den in den Konzessionen festgesetzten Bollendungstermin punkt-lich einzuhalten.

Nachbem unfere Unternehmung im Berichtsjahre fo weit gediehen ift, haben wir über unfere Gefchäfts= führung mahrend besfelben theils, soweit fie bem Baue ber neuen Linie gewidmet war, theils, soweit fie ben Betrieb berfelben betraf, Rechenschaft abzulegen.

Un die Spige der den Bahnbau betreffenden Abtheilung unfere Gefchäfteberichtes glauben wir eine Befdreibung der Gifenbahn Burich = Bug = Lugern ftellen zu follen.

Die Linie zweigt bei ber Station Altstätten von ber Norbostbahn, nach links sich wendend, ab und zieht sich oben an Schlieren und Urdorf vorbei gegen Birmensdorf hin, biegt bort in das Reppischthal ein, überschreitet dasselbe oberhalb Landikon, durchbricht mittelst eines Tunnels den Ettenberg, ersteigt das Höchenmoor zwischen Wettsweil und Bonstetten und erreicht in der Nähe des letzteren Ortes den höche sten Punkt in einer Söhe von 1,778,80' über dem Meere. Bon Bonstetten fällt die Bahn, das Oorf 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 Züriche Zuger'sche Kantonsgränze, zieht sich hierauf neben Bibersee und Steinhausen 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 Borstadt Zug gelegenen Bahnhose aus. Der letztere bildet eine Kopsstation. Zur Vermeidung zeitraubender Manipulationen bei der Nichtungsänderung 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 projektirten Pserdebahn nach Baar. Die beiden von Zürich und von Luzern her süh-

renden Eisenbahnen sind vor ihrer Bereinigung bei ber Kollermühle (zwischen Cham und Jug) burch ein Schienengeleise in Berbindung gebracht und es ist dadurch die Möglichkeit gewährt, von Zurich nach Luzern und in der umgekehrten Richtung direkte, somit ohne Berührung von Jug, zu gelangen. Bon der Station Cham aus wendet sich die Bahn, der Richtung des Jugersee's folgend, links gegen Zweiern und hierauf rechts gegen Nothkreuz, überschreitet in der Nähe von Honau die Jug-Luzern'sche Kantonsgränze, zieht sich an Giston, Noot und Ebikon vorbei gegen den Nothsee hin, folgt bem linken Ufer besselben, geht sodann mittelst eines Tunnels in das Neußthal hinüber und vereinigt sich nach Ueberschreitung der Neuß in der Nähe des Gutsch mit der Centralbahn.

Die Stationen und Saltstellen der Cifenbahn Burich=Bug=Luzern find der Reihe nach folgende: Burich, Urdorf, Birmensdorf, Bonstetten, Hedingen, Affoltern, Mettmenstetten, Knonau, Bug, Cham, Rothfreuz, Giston, Ebikon und Luzern.

Bei der Gesammtlänge ber Bahn von 201,770 laufenden Fuß ober 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 Jucharten.

Bon ber gangen gange ber neuen Linie von 201,770 Fuß ober 12,61 Stunden fallen

Für die Berbindung von Altstätten mit Zurich wird bie Nordostbahn auf eine Länge von 13,470 Fuß und für die Berbindung mit dem Centralbahnhofe in Lugern die Centralbahn auf eine Länge von 5,045 Fuß benutt.

^{*)} In diefer Bahl ift bas Areal der von der ehemaligen Oftwestbahngesellschaft ausgeführten, nunmehr verlaffenen Strede Ebikon-Ranthof (Lugern) im Belaufe von 24 Jucharten 9,810 - incht inbegriffen.

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 Entwickelung 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 Gesammtlänge von 71,709 Fuß oder auf etwas mehr als einen Drittheil der ganzen Länge (35,54%).

Die Gesammtlänge der Steigungen und Gefälle beträgt 147,840' oder 73,27 % der ganzen Länge
" " Sorizontalen " " 53,930' " 26,73 % " " " "

201,770' oder 100,00 % " " " "

Die Strecke Altftatten=Bug fteigt um 518,7 Tuß und fällt um 446,7 Fuß

" " Bug-Lugern " " 150,0 " " " " 100,1 "

Die Summe von Steigen und Fallen zwischen Altstätten und Lugern beträgt somit 1,215,5 Fuß und die mittlere Steigung 6,02 %00.

Die Trennungsstation Altstätten, der tiefste Bunkt der Bahn, liegt um 30' tiefer als ber Bahnhof Burich, dagegen liegt der Bahnhof Lugern um 92', der Bahnhof Bug um 42' und der höchste Bunkt ber Bahn bei Bonstetten um 415' höher als der Bahnhof Burich.

Krummungen von 1,000' Salbmeffer befinden fich bei ber Station Bedingen, beim Reußübergang und por ber Einmundung in die Centralbahn, und folche von 1,200 Fuß bei der Station Birmensdorf, por bem Tunnel bei Landifon, bei ber Station Mettmenstetten und in ber Nahe von Lugern.

Die Summe aller Drehungswinfel beträgt 2,630° 30' und fomit ber mittlere Salbmeffer ber Rrummungen 1,767 Tuf.

Bei ber Feststellung bes Trace ber Bahn wurde soweit thunlich barauf gesehen, bag nicht die ftartsten Krummungen mit ben stärtsten Steigungen zusammenfallen, zugleich aber auch auf eine möglichste Berminberung ber Erdarbeiten und Kunftbauten Bedacht genommen, was bei ben vielfachen Windungen und Unebenheiten bes Terrains wiederholte Absteckungen und Berschiebungen ber Linie nothwendig machte.

Die Bahn ift burchweg einfpurig angelegt.

Die Krone bes Bahnförpers hat eine Breite von 14 Tug.

Die Bofdungen ber Damme und Ginfchnitte haben in ber Regel eine Unlage von 11/2 Fuß auf 1 Fuß Bobe.

Die Bahn wird im Ganzen 120 mal von Straßen und Wegen gefreuzt. Bon diesen Kreuzungen befinden sich 102 im Niveau der Bahn; 12 Straßen und Wege werden unter der Bahn hindurch und 6 über dieselbe hinweggeführt. Ueberdies mußten ziemlich ausgedehnte Straßen und Wegverlegungen gemacht werden. Die wichtigsten davon sind die Verlegungen der Poststraße Zürich-Knonau bei Virmensdorf und bei Bonstetten, die Verlegungen der Straßen von Zürich nach Wettsweil bei Landison, von Wettsweil nach Virmensdorf, von Uffoltern nach Loo und Zwillison, von Uffoltern nach Dachelsen, von Knonau nach Zug in der Nähe von Steinhausen, und von Zug nach Luzern bei Cham und Giston.

Bon Fluß= und Bachkorrektionen find die Berlegungen ber Reppisch bei Landiton, bes Safelbaches zwischen Mettmenstetten und Knonau und ber Rohn bei Chikon zu erwähnen.

Die Bruden und Durchläffe find entweder gang aus Stein oder aus Stein und Gifen hergestellt. Bwei hölzerne Ueberfahrtebruden über die Ginschnitte bei Cham und bei Zweiern, die noch von der ehemaligen Oftwestbahngesellschaft erstellt wurden, werden bei der bevorstehenden Reparatur derselben durch Gisenkonstruktionen erset werden.

Die wichtigern Arbeiten zur Berftellung bes Bahnförpers find folgende:

Ein Damm bei Schlieren von 1,500' Lange und 49' größter Bobe; eine gewölbte Durchfahrt unter bem gleichen Damm von 14' Beite und 79' Lange; ein Ginfchnitt bei Birmeneborf von 1,800' Lange und 66' größter Tiefe; eine gewolbte Durchfahrt bei Birmeneborf von 20' Beite und 48' Lange; ein Damm bei Landifon von 1,300' Lange und 60' größter Sobe; eine gewölbte Durchfahrt unter bem gleichen Damme von 16' Beite und 97' Lange; ein gewölbter Durchlag fur bie Reppifch von 16' Beite und 138' Lange; ein Tunnel durch den Ettenberg von 1,600' Lange; ein Tunneleinschnitt gegen Wettsweil bon 1,000' gange und 60' größter Tiefe; ein Ginfdnitt bei Bonftetten bon 2,600' gange und 48' größter Tiefe; eine gewölbte Ueberbrudung bes gleichen Ginfchnittes von 18' Beite nnt 69' Gewölb= lange für die Landstrage; ein Damm binter Knonau von 1,300' Lange und 27' Bobe; eine Brude über Die Lorge bei ihrem Ginlaufe in ben Bugerfee, mit fteinernen Widerlagern und Blechbaltentragern von 32' Spannweite; eine Brude über die Lorge bei Cham mit fteinernen Wiberlagern und einer eisernen Gitterkonftruftion von 50' Spannweite; ein Ginfdnitt bei Zweiern von 1,800' gange und 28' größter Tiefe; ein Damm bei Gonau von 1,900' Lange und 20' Sobe; ein Damm bei Gifton von 2,000' Lange und 20' Gobe; eine Durchfahrt von 22' Beite unter bem gleichen Damm mit fteinernen Wiberlagern und eifernem Ueberbau; eine Auffullung von 7 Fuß Bobe burch bas Moor bei Chifon auf eine Lange von 1,300' bei einer größten Tiefe von 35' unter bem naturlichen Boben; zwei Stugmauern von 400' und 415' Lange lange bee Rothfee's; ein Tunnel bei Lugern von 400' Lange; eine Brude über bie Reuß bei Lugern mit 2 Wiverlagern, 4 Mittelpfeilern von Stein, Die mittelft Luftbrud bis auf eine Tiefe bon 30' unter bem bamaligen Bafferstande verfentt werden mußten, und mit 5 parabolifchen Gitter= trägern von je 96' Lange, im Gangen 500' lang und in einer Curve von 1000' Galbmeffer liegenb. Auger diefen Objekten kommen noch 17 gewölbte fteinerne Brucken von 5-18' Lichtweite, 19 Brucken in Gifenkonftruktion von 8-30' Spannweite, 130 gemauerte und größtentheils mit Steinplatten bebedte Dohlen unter ber Bahn und 110 Dohlen und Feldwegbrucken neben ber Bahn bor.

Der Dberbau besteht aus breitbasigen Schienen, welche mittelft Sackennägeln auf Querschwellen befestigt und an ben Enden mit Unterlagsplatten und Laschen versehen sind. Die Schienen haben ein Gewicht von 21 16 per laufenden Fuß. Die Schwellen sind mit Ausnahme einer ganz geringen Anzahl tannener, die von der ehemaligen Ostwestbahngesellschaft gelegt wurden, durchweg von Eichenholz.

Alls Bahnböfe ber Endpunkte ber Eisenbahnlinie Zürich=Zug=Luzern bienen bie bereits in Zürich und Luzern bestehenden Bahnhöfe ber Mordostbahn 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 sider vor sich gehen kann. Auf der Haltstelle Urdorf besindet sich ein Aufnahmsgebäude und ein Ausweichgeleise. Die für den Bersonen= und Güterverkehr eingerichteten Stationen Birmensborf, Bonstetten, Hedingen, Affoltern, Mettmenstetten und Knonau enthalten außer dem durchgehenden Geleise ein Ausweichgeleise, ein Gütergeleise, ein Aufnahmszgebäude und einen Güterschuppen. Der Bahnhof Zug besitzt außer dem Hauptgeleise noch zwei Ausweichzgeleise und ein Gütergeleise, ein Aufnahmsgebäude, einen Güterschuppen, eine Lokomotiv= und eine Wagenremise. Auf den ebenfalls für Personen= und Güterbesörderung eingerichteten Stationen Cham, Rothkreuz und Giston sind die Güterschuppen mit dem Hauptgebäude verbunden. Der Haltstelle Ebikon ist die gleiche räumliche Ausbehnung wie den drei eben erwähnten Stationen gegeben worden. Sie hat jedoch gemäß ihrer Bestimmung keinen Güterschuppen.

Für die Unterkunft ber Bahnwärter wurden, wie auf den übrigen Linien der Nordostbahn, Bahnwärterbuden mit einem heizbaren Zimmer und einem Geschirrbehälter hergestellt. Auf der ganzen Bahn sinden sich 68 folder Buden vor. Bei der Einmündung der Linie Zürich=Zug in die Zugernerlinie bei der Kollermühle wurde wegen der befondern dort obwaltenden Verhältnisse ausnahms= weise eine Bahnwärterwohnung errichtet.

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

Um Schlusse unserer Beschreibung ber neuen Bahnlinie angelangt, haben wir nur noch zu erwähnen, bag wir zu besserer Berbeutlichung berfelben bem gegenwärtigen Berichte einen Situations plan und ein Längenprofil ber Cifenbahn Burich = Bug=Luzern beizuschließen für angemessen erachtet haben.

Wir haben Ihnen in biefer Abtheilung unsers Geschäftsberichtes noch Aufschluß über bie Baukoften ber neuen Bahnlinie zu geben.

Die Baurechnung unserer Unternehmung erzeigt zwar am Ende des Berichtsjahres einen Aftivsalbo von Fr. 1,240,616. 55. Man wurde sich aber sehr irren, wenn man etwa glauben wurde, 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 berselben, weil sie Gegenstand von Prozessen geworden sind, oder wegen anderweitiger Verhältnisse bis zur Stunde noch

nicht zur Erledigung gebracht werben fonnten. Die Standpunfte, welche bie Direftion ber Nordoftbahn und die Unternehmer mit Bezug auf biefe Endabrednungen einnehmen, geben theilweife fehr weit auseinander, fo daß die abschließliche Veftstellung ber lettern einen gang erheblichen Ginfluß auf bas Schlußergebniß ber Baurednung auszuuben geeignet ift. Gobann bestimmt ber Art. 15, 3 bes Bertrages betreffend Begrundung der Gifenbahnunternehmung Burich-Bug-Lugern, es feien die Koften der Unterhaltung ber Bahn nebft Bubehorben jeweilen noch mahrend eines Jahres, von bem Beitpunkte ber Bollenbung ber betreffenden Bauobjette an gerechnet, ber Baurechnung ber Unternehmung zu belaften. Ift auch die Bahn am 1. Juni 1864 dem öffentlichen Berkehre übergeben worden, so war ihr Bau beshalb mit biefem Tage noch nicht vollendet: vielmehr find einzelne wichtige Bauobiefte erft im Laufe bes Sommers ober gar erst im Spätjahre fertig geworben. Es fallen somit die mahrend bes gegenwärtigen Jahres erlaufenden Unterhaltungstoften ber Bahn noch in erheblichem Umfange ber Baurechnung gur Laft. Im Fernern fommen noch Bervollständigungsarbeiten in Betracht, die entweber jest ichon als eine Nothwendigfeit erfcheinen, aber im finangiellen Intereffe unferer Unternehmung einstweilen noch nicht zur Ausführung gebracht werben, ober bie fich zur Beit noch nicht als ein unzweifelhaftes Bedurfniß herausstellen, im Berfolge aber voraussichtlich als ein foldes erkannt werben burften. Endlich fchreibt der Art. 20 bes bereits angeführten Bertrages vor, es fei, wenn ber Bau einer Bferbebahn von Bug nach Baar von wem immer in Ausführung gebracht werben wollte, Die Galfte ber hiefur erforderlichen Summe aus bem Baufapitale ber Gifenbahnunternehmung Burich=Bug=Luzern gegen Ginraumung ber entsprechenden Rechte beigutragen. Indem wir Diefe Berhaltniffe bervorheben, welche unter Umftanben eine febr betrachtliche Bermehrung ber Bauausgaben, wie fie fich mit Enbe 1864 herausstellen, zur Folge haben tonnen, fteben wir hinwieder nicht an, Die Erflarung in unfern Bericht niederzulegen, daß nicht nur das fur die Berftellung der Bahn in Ausficht genommene Bautapital auf feinen Fall überfdritten werben wirb, fondern bag im Gegentheile eine nicht gang unerhebliche Summe verfügbar bleiben burfte, welche, fo lange fie fich in ber Raffe ber Gifenbahnunternehmung Burich= Bug-Lugern befindet, felbstwerftandlich auch zu Bunften berfelben ginetragend zu machen ift.

Bum Betriebe übergehend, haben wir vor Allem ber Grundsage furz zu gedenken, die bei Aufstellung ber Tarife befolgt worden sind, nachdem folche vorher zum Gegenstand ber Besprechung im Schoose bes Komite für die Bürich=Bug=Luzerner=Bahn gemacht worden waren. Bekanntlich müssen nach Mitgabe ber zugerischen Konzession alle von Bürich nach Luzern oder in der umgekehrten Richtung sich bewegenden, in dem Fahrtenplane enthaltenen Büge, mit welchen Personenbesörderung stattfindet, direkt nach Zug hinein geführt werden und ist die direkte Verbindungslinie von Knonau nach Cham (im Sumps) konzessionsgemäß lediglich zur Vermittelung von außerordentlichen, nicht in dem Fahrtenplane aufgeführten 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 Bürich-Knonau einerseits und benjenigen der Strecke Cham-Luzern anderseits die Entsernungen über die direkte Verbindungslinie oder aber über die Zweiglinie von Kollers

mühle nach Bug und von Bug zurud nach Kollermühle gemessen werden sollen, auf welch' letterm Wege sich eine Berlängerung der bezüglichen Distanzen um 1—1½ Tarisstunden ergeben hätte. Für die Bemessung der Distanzen für den Berkehr zwischen den obenerwähnten Stationen ist indessen die dir este Linie zur Basis genommen worden, obwohl die Berechtigung, die Linie über Zug dazu nehmen zu dürsen, keinem Zweisel unterliegen kann. Auf diese Weise erheischt der Umstand, daß die Züge nach Zug hinein zu fahren haben, von Seiten des Publikums wenigstens bloß ein Zeitz und nicht daneben auch noch ein Geldopfer. — Was die Taxsäge für die Beförderung für Personnen, Gepäck, Güter, Wiehu. s. w. anbelangt, so wurde das dießfalls auf den Linien der Nordostbahn gültige Tarissystem in allen Theilen auch für die Linie Zürich-Zug-Luzern adoptirt.

Nachdem wir vorher mit den übrigen schweizerischen Bahnverwaltungen die nöthigen Berhandlungen gepslogen und die zur Ausführung erforderlichen Borbereitungen getroffen hatten, ift gleichzeitig mit der Eröffnung der Linie auch ein direkter Bersonen=, Güter= und Biehverkehr berselben 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 Oftbahnen, der Kaiserin Elisabethbahn und der öftreichischen Staatseisenbahngesellschaft, und ferner ein direkter Personen= verkehr mit den königlich bayerischen und den königlich württembergischen Staatsbahnen eingerichtet. Endlich wurden im Berichtsjahre auch direkte Gütertarise nach und von den französischen Ka=nalhäsen und nach und von den belgischen und holländischen Nordsechäsen, sowie nach und von Ludwigs=hasen ausgestellt. Ein direkter Güterverkehr mit der großerzoglich badischen Staatsbahn und der Main= Neckarbahn ist am 1. l. Mts. in Kraft getreten. Der direkte Bersonenverkehr mit den Hauptstationen bieser Bahn wird demnächst eingerichtet werden. Auch in andern Berkehrsrichtungen wird die direkte Personen= und Güterabsertigung demnächst eine größere Ausbehnung erhalten.

Um einen Konkurrenz=Krieg zwischen ber Centralbahn und ber Nordostbahn, beziehungsweise ber Linie Burich=Bug=Luzern zu vermeiben, haben wir mit dem Direktorium der Centralbahn mit Beziehung auf ben Guterverkehr von Luzern mit einzelnen Theilen von Deutschland und von Frankreich, sowie mit Belgien und Holland, ein Bertrag sverhältniß eingegangen, gemäß welchem der Ertrag bieses Konkurrenz=Berkehres zwischen den Linien Basel=Olten=Luzern und Waldshut=Altstätten=Luzern nach einem billigen Maßstabe getheilt wird.

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

Wir haben ichon in unferm letten Geschäftsbericht die Grunde dargelegt, welche bazu Beranlaffung gegeben haben, mahrend ber Commerfahrtenplan = Beriode, ftatt ber burch bie Konzessionen geforberten Bahl von vier Bahnzugen in jeder Richtung, beren funf auszuführen. Wefentlich biefelben

Gründe haben das Romite bestimmt, uns die Ermächtigung zu ertheilen, für die Dauer der Winters dien ste Periode die Bahl von vier, anstatt bloß von drei Bügen zu unterhalten. In der That erscheint es fast als unmöglich, mit weniger als fünf Bügen im Sommer und weniger als vier Bügen im Winter einen Fahrtenplan aufzustellen, der einerseits den Bedürfnissen des Lokalverkehrs entspricht und anderseits geeignete Insluenzen nach allen Verkehrsrichtungen gewährt. Bei der ziemlich dürftigen Bersonenfrequenz 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 Beriode, während welcher die Ausführung von fünf Fahrten statzusinden hat, etwas abgekürzt werden solle.

Bon fammtlichen im Laufe bes Berichtsjahres ausgeführten Bahnzugen find im Gangen 133,438 Kilometer gurudgelegt morben. Davon fallen:

							31	otal	133,438	Rilometer.
3)) " Ergänzungs= u	nd Extr	azüge						4,342	"
2)) " Gemischte Büge	•					•		28,248	"
1)) auf Schnellzüge un	d Perso	nenzü	ge					100,848	Rilometer

Ueber ben Ber fehr und bie Einnahmen theilen wir in nachstehenden statistischen Uebersichten die hauptsächlichsten Ergebnisse mit, wobei wir bezüglich ber Zusammenstellung des Verkehrs nach ben Monaten, nach ben Stationen, sowie mit andern Bahnen auf die bem Berichte beigegebenen Tabellen verweisen.

1. gesammt=Verkehr.

									18	64		
								Transport	Quantitäten.	Einn	ahme	n.
										History and the	Cts.	0%
1. Perfonen=Transport	•	•						Berfonen	244,113	381,893.	93	63,0
2. Gepad-Transport	•	•					٠.	Bentner	15,848	18,739.	30	3,4
3. Bieh=Transport			٠.		,.			Stücke	1,983	2,629.	60	0,4
4. Equipagen=Transport								u ·	30	588.	68	0,4
5. Guter-Transport								Bentner	462,304	142,307.	16	23,4
6. Mittelbare Betriebs-Ginnahmen	•					*				59,622.	73	9,8
ger egy a mer tig geginn mår af han en er. Vinnska kan storett utstad i Samera kan sin er.				C.	Eot	al		7-3		605,781.	40	100
									10			

II. Nebersicht der Frequenz und Ginnahmen.

Rach den Rechnungs = Rubrifen.

	Eransportqua	ntitäten.	Einnahme	ıt.
I. Personenfransport.	Perfonen.	Prozente.	Franken. Cts.	Prozente
Bur gewöhnlichen Fahrtare I. Alaffe	3,650	1,50	20,816. 27	5,45
, , , , II. ,	38,832	15,91	128,009. 76	33,52
III III	69,649	28,53	95,859. 28	25,40
Bu ermäßigten Fahrtaren:				
Mit Guterzügen II. Rlaffe	1,410	0,58	3,289. 61	0,86
" " " " " " " " " " " " " " " " " " "	15,558	6,37	14,241. 65	3,73
Hin= unb" Mückfahrt I. ",	368	0,15	1,517. —	0,40
" " " II. "	$16,576 \\ 56,594$	6,79	33,858. 17	8,86
Mit Abonnementsfarten III. "	4,968	23,48	53,541. 75	14,02
111	10,848	4,44	2,359. 60 2,353. 45	0,62
contract of contract of the co	3,332	1,37	2,240. 13	0,62
Schul= und Luftfahrten 1. "	16	0,00	10. —	0,59
	3,910	1,61	6.587. 90	1,72
", ", ", III. ",	18,402	7,54	17.209. 36	4,51
** Total	244,113	100	381,893. 93	100
Recapitulation nach Rlaffen . I. Rlaffe	4,034	1,65	22,343. 27	5,85
II. "	65,696	26,91	174,105. 04	45,59
Ш. "	174,383	71,44	185,445. 62	48,56
Total	244,113	100	381,893.93	100
II. Gepäckfransport.	Bentner. 15,848		18,739. 30	
III. Piehtransport.	Stücke.			-
I. Klaffe. Einzelnftucke, Pferbe 2c	43	2,46		
II. " Stiere, Ochsen, Rube	306	15,43		
III. " " Ralber, große Schweine	381	19,21		1
IV State Diagram as	203	10,24	2,629. 60	-
V. " ganze Wagenladungen. Pferde 2c	6	0,30	2,029. 00	
VI. " " " Großvieh VII " " Rleinvieh	123	6.20		
VII " " " Rleinvieh .	356	17,96		
	565	28,50		
Total	1,983	100	2,629. 60	
IV. Equipagentransport I., II. und III. Klaffe	30		588. 68	
V. Güferfransport.	Bentner.		10.151	
Gilgut	14,903	3,22	10,451. 64	7,34
Cilgut	36,491	7,90	17,729. 17	12,46
Wagenladungstlasse A.	133,565	28,89	46,586. 74	32,74
Wagenladungetlaffe A.	113,847	24,62	34,310. 55	24,44
$^{\prime\prime}_{\prime\prime}$ $\stackrel{\mathrm{B}}{\overset{\mathrm{C}}}{\overset{\mathrm{C}}{\overset{\mathrm{C}}{\overset{\mathrm{C}}{\overset{\mathrm{C}}{\overset{\mathrm{C}}}{\overset{\mathrm{C}}{\overset{\mathrm{C}}}{\overset{\mathrm{C}}{\overset{\mathrm{C}}}{\overset{\mathrm{C}}}{\overset{\mathrm{C}}{\overset{\mathrm{C}}}{\overset{\mathrm{C}}{\overset{\mathrm{C}}}{\overset{\mathrm{C}}}{\overset{\mathrm{C}}}{\overset{\mathrm{C}}{\overset{\mathrm{C}}}{\overset{\mathrm{C}}{\overset{C}}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}}{\overset{C}}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}}{\overset{C}}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}}{\overset{C}}{\overset{C}}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}}{\overset{C}}{\overset{C}}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}}{\overset{C}$	30,514 132,984	6,60	5,637, 48 24,810, 90	3,96
Localspefen (Bage , Lad , Lager = , Bu = und Abfuhr =	10%,504	28,77		17,44
gebühren, Nachnahme=Provision 2c.)	462,304	100	2,780. 68 142,307. 16	1,95
	40~,004	100		100
VI. Znittelbare Zbetriebs-Sinnahmen	•	•	59,622. 73	
Gefammt = Total			605.781, 40	1

III. Durchschnitts = Berechnungen.

(Bahnlange: 64 (Tarif): Rilometer. - Betriebstage: 214.)

Personentransport.	Auf die 7 Betriebs-Monate (64 Kil.) bezogen	Auf das gan Jahr (37,3 Ki bezogen.
Einnahme per Kilometer Franken	5,967,09	10,238,48
" Reisenden	1,56	1,50
Jeber Reisende hat befahren in I. Rlaffe Rilometer	51,35	51,38
	41,69	41,69
TIT THE RESERVE OF THE PARTY OF	28,44	28,44
in Dunklik allan Claffon	32,42	32,4
Muf die ganze Bahnlange bezogen kommen in I Klasse Reisende	3,549	6,809
Tr.	42,798	73,433
	57,513	132,997
. ~	123,674	212,201
1.5. 00 1.1.6.21 6	1,140	1,140
Olf constant	3,830	6,545
9 5 Y 6 9 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	, , , , , , , , , , , , , , , , , , , ,	
" " Berjonenwagenachjen-Kilometer rommen " Gewäcktrausvort.	5,59	5,5
Einnahme per Kilometer Franken	292,80	500 -
		502,3
" " Bentner	1,48	1,1
Jeber Zentner hat befahren	45,92	45,9
Auf die gange Bahnlänge bezogen fommen Bentner	11,370	19,508
" jeden Betriebstag fommen "	74	74
" " Kilometer " "	248	425
Biehtransport.		
Einnahme per Kilometer Franken	41,09	70,4
" " Stüd "	1,33	1,3
Equipagentransport.		
Einnahme per Kilometer "	9,20	15,78
Gütertransport.	2	
Einnahme per Kilometer	2,223,55	3,815,20
" Bentner	30,78	30,78
Jeder Zentner hat befahren Rilometer	42,74	42,74
Auf die gange Bahnlänge bezogen fommen Bentner	308,747	529,750
" jeden Betriebstag fommen "	2,160	2,160
" " Kilometer " "	7,224	12,394
" " Guterwagenachfen-Rilometer (Gepad, Bieh und Equi-		
pagen zusammen mit 22,412 Bentner inbegriffen) fommen . "	17,87	17,8
Mittelbare Betriebs-Ginnahmen.		ere to all
Ginnahme per Rilometer Franken	931,61	1,598,87
Total-Ginnahme per Rilometer	9,465,33	16,238,98
" " " Tag "	2,830,75	2,830,75

That Ermon M geophia of pour demis Minerole of

IV. Nebersicht der Frequenz.

Rach den Entfernungen.

Ent-		Per	fonen.	g	Gepäck.	Wieh und	Güter.
fernung.	I.	II.	III.	Total.	gryum.	Sunde.	8
Stunten.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Bentner.	Stück.	Bentner.
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	_	-	_	_		_	_
13	26	466	1,219	1,711	60	5	10,889
1/2	_			-	-	- p - <u>2</u> - 75.	
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. Aebersicht der Frequenz der wichtigern Waaren=Artikel.

		of any flame is the first	1.61%	Bentner
Getreibe aller Art	d k	क निकास कर्ता व दिल्ली व हर्द		90,55
Brennholz				31,39
Steine aller Art Steinkohlen und Coafs .	•	n neg delhi e 🕟 🕟		28,86
Steinkohlen und Coafs .				21,31
Baumwolle, robe		and the second of the second second		18,24
Mehl und Mühlefabrifate . Bein und Moft	, ·	1 40 3-43		17,17
Wein und Most				16,55
Garne aller Art				14,58
Sägewaaren aller Art Eifen und Eifenwaaren Bauholz				14,50
Gifen und Gifenwaaren .				13,33
Bauholz				11,21
Rase				9,98
Nugholz Maschinen und Maschinentheile				8,83
Mafdinen und Mafdinentheile				8,30
Spiritus				7,81
Spiritus				7,14
Bucher und Bavier				6,50
Colonialmaaren, ausgenommen	ie besonders	genannten		6,25
Gype, gemahlen, und Gypsftein				5,95
Baumwollenwaaren aller Art				5,29
Farbwaaren und Droguerien				4,84
Erden aller Art				4,36
Kartoffeln			2.78	4,34
Kartoffeln	i with			4,30
habern	1712			4,18
Fett= und Fettwaaren				3,74
Sals		• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	• • • •	3,37
Glas und Glasmaaren		• • • • • •		3,28
Salz			2	3,13
Manmaterialien aller Alet auses	nammen Gal	, und Stains		2,87
Tark	nommen abt	g und Steine		2,45
Torf			12 10 10 1	
Saisa una Saisanuacana				2,45
Seibe und Seibenwaaren .	•		•	2,39
Schiefer				2,35
rever und reverwaren .			•	2,09
Wolle und Wollenwaaren . Tabak				1,98
gavat			• • • • •	1,59
Metalle und Metallwaaren, ausg			• • •	1,89
Felle und Saute				1,31
Raffee				1,27
Bier				1,21

Die Ausgaben bestehen lediglich in ber vertragsgemäßen Entschädigung an die Nordostbahnsgesellschaft für die Besorgung des Betriebsdienstes, sodann in dem Miethzins für die Mitbenugung des Bahnhofes Zürich und der Bahnstrecke Zürich=Altstätten, und endlich in dem Miethzins für die Mitbenugung des Bahnhofes Luzern und der Bahnstrecke vom Bahnhofe Luzern bis jenseits der Baslerstraße.

Da die Beforgung des Betriebsdienstes ber Nordostbahngesellschaft à forsait übertragen ist, so können wir unterlassen, für die Linie Zürich=Zug-Luzern eine besondere Statistif des Betriebsdienstes mitzutheilen. Die in dem Geschäftsbericht für die eigentliche Nordostbahn enthaltene Statistif des Betriebsdienstes umfaßt gleichzeitig auch die dießfälligen Ergebnisse auf der Linie Zürich=Zug-Luzern.

Einschließlich ber Zinse für bas einbezahlte Baufapital vom 1. Januar bis 31. Mai (Zeitpunkt ber Eröffnung bes Betriebes) à 3 %, Fr. 132,000 betragend, hat sich auf Ende bes Jahres ber Rech nungsfalbo auf Fr. 375,051. 17 Cts. belausen. Ueber denfelben wurde in der Weise verfügt, daß Fr. 300,000 oder 2 ½ Prozent als Zins bes Baukapitals ausbezahlt, sodann Fr. 37,333. 31 Cts., nach Mitgabe des Bertrages über die Begründung der Eisenbahnunternehmung Zürich=Zuzern, in den Reserve fond gelegt und endlich Fr. 37,717. 86 Cts. auf neue Rechnung übergetragen wurden.

Benehmigen Sie, Tit., bie Berficherung unferer volltommenen Sochachtung.

3 urich, ben 18. April 1865.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordoftbahngesellschaft,

Der Brafibent:

Dr. A. Cicher.

Aebersicht der Frequenz und Einnahmen der Eissenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern im Jahre 1864.

Nach den Monaten.

Monat.			Person	nen.			6	epäck.		Vieh	& Hun	de.	Equ	ipagi	en.				(Süter.					Mittelb Betrieb	s-	Total:	٠	Einnahmen– Betreffniß
	I.	II.	III.	Total.	Cinnahm	en.	Jewicht.	Einnahn	ien	Stück.	Cinnahı	men.	Stück.	Einna	jmen	Eilgut.	l.	II. u. III.	A.	B.	C.	Total.	Cinnahma	n.	Einnahm	ien.	Einnahm		per Kilometer.
	Anzahl.	Unzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Franken.	Cts	Bentner.	Franken.	Cts.	19	Franken.	Cts.		Frfn.	Cts.	Bentner.	Bentner.	Bentner.	Bentner.	Bentner.	Bentner.	Bentner.	Franken.	Ct8	Franken.	Cts.	Franken.	It8. 3	ranfen. Cts.
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
Oftober	498	6,152	29,958	36,608	45,637	51	1,735	1,784	38	303	369	13	3	39	7 5	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							. ~					•								1					59,622	73	59,622	73	931 60
Zotal	4,034	65,696	174,383	244,113	381,893	93	15,848	18,739	30	1,983	2,629	60	30	588	68	14,903	36,492	133,566	113,847	30,512	132,984	462,304	142,307	16	59,622	73	605,781	40	9,465 32

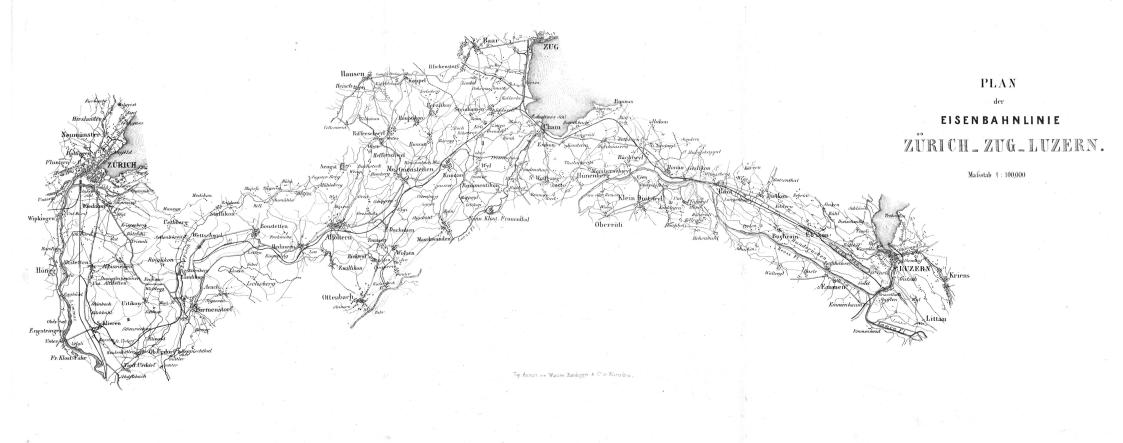
Nebersicht der Frequenz und Einnahr der Eisenbahnunternehmung Jürich = Jug = Luzern Rach den Stationen.	men	n im Jahre 1864.	
der 1 Jmung Mad		- Ըսչու	
der 1 Jmung Mad	und	-3 ug	onen.
der 1 Jmung Mad	requenz	3ürid)	den Stati
Mebersigt der Eisenbahnuntern	der	նասոց	Nad
der	Mebersicht	Cisenbahnunterne	
		der	

Stationen.	Perfonen.	Gepäď.	Bieh		Giiter		Total:	Rangord	Яандогдинид der (Stationen
	7		Hunde.	Verfandt.	Empfang.	Cotal.	Einnahmen.	Perfonen-	Güter- gewicht.	Ein- nahmen.
	Anzahl.	Bentner.	Stück.	Bentner.	Bentner.	Bentner.	Frf. Cts.			
Zürich	65,783	6,512	568	89,489	92,248	181,737	175,618. 65	-	~	~
Allffätten	1,951	34	12	2,041	1,054	3,095	4,472. 15	15	14	12
Urborf	3,341	121	7	492	1,040	1,532	2,584. 68	13	15	15
Birmensborf	6,021	123	99	2,461	1,942	4,403	4,696.64	6	13	11
Bonstetten	5,931	165	17	3,559	3,507	990'2	5,667.93	10	10	10
Bedingen	7,549	231	88	4,387	11,422	15,809	8,780. 44	∞	~	∞
Affoltern	18,492	209	225	7,555	17,703	25,258	21,428. 92	4	9	4
Mettmenstetten	6,507	500	109	5,585	8,033	13,618		9	· ∞	9
Knonau	5,103	83	26	4,786	4,264	9,050		11	6	6
3ug	33,327	1,753	369	47,511	98,872	146,383		က	က	က
Cham	10,822	205	44	22,476	52,009	49,485	18,696. 52	5.	4	5
Rothfreuz	3,401	09	48	4,732	1,815	6,547	4,336. 60	12	11	13
Giften	7,593	784	107	22,638	5,893	28,531	10,343. 45	7	7.0	2
Chifon	2,257	47	7	5,192	557	5,749	2,777. 16	14	12	14
Engern	49,322	4,108	415	85,224	106,475	191,699	190,958. 14	3	, 	-
Fremde Bahnen	13,713	1,213	145	154,176	80,470	234,646	. 1	1	1	' 1
Mittelbare Betriebs=								59		
Einnahmen	•		•		•	•	59,622. 73			
Notal .	244,113	15,848	1,983	462,304	462,304	1	605,781. 40			

Nebersicht des Verkehrs

der Eisenbahnunternehmung Zürich=Zug=Luzern mit andern Rahnen und Transitverkehr über die Linie Zürich=Zug=Luzern im Jahre 1864.

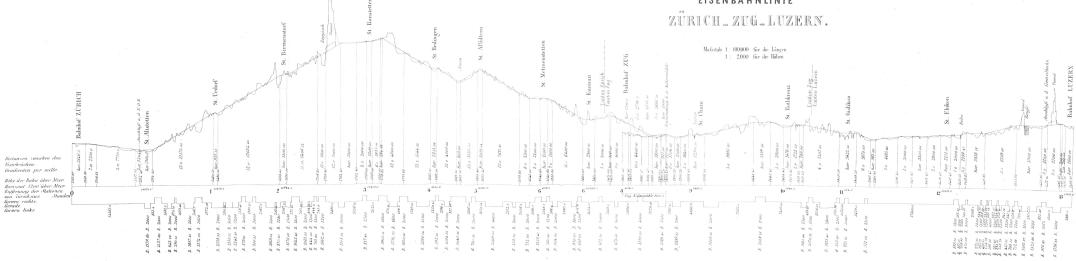
	11	don ug-Luzern	11	dach dug-Luzern	· Ti	otal.
	Berfonen.	Güter.	Personen.	Güter.	Personen.	Güter.
Rordostbahu	Unzahl.	Bentner. 30,949	Unzahl. 10,208	Bentner. 85,936	Unzahl. 20,935	Bentner. 116,885
Bereinigte Schweizerbahnen via Winterthur	1,665	5,672	1,418	5,782	3,083	11,454
" " " Ballisellen	1,938		1,774	7,545	3,712	18,858
Schweiz. Centralbahn via Narau	111	1,003	12	2,266	123	3,269
" " Ruzern	356	17,029	177	32,851	533	49,880
Bernifche Staatebahn	, -	12	_	9	_	21
Lausanne-Fribourg-Berne-Bahu	18	478	_	182	18	660
Franco-Suisse-Bahn	16	466	_	126	16	592
Jura-Industriel	_	311	_	52	_	363
Bestbahn 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
		Cransi	t über Bi	irid) – Bug –	Luzern .	
	ě	1.]	o.	To	tal.
a. Nordostbahn nach Centralbahn b. vice versa	_	3,000		1,913	_	4,913
a. Berein. Schweizerb. via Ballif. nach Centralbahn b. " "	_	1,887	_	312	_	2,199
a. " " " Binterth. " " b. " "	_	1,273	-	325	_	1,598
a. Französische Oftbahn nach Nordostbahn b. " "	345		_	_	345	_
Total .	345	6,160		2,550	345	8,710
Gesammt=Total .	15,466	77,920	13,677	148,073	29,143	225,993



PROFIL

der

EISENBAHNLINIE



Top. Anstalt von Wurster Randegger & \mathbb{C}^* in Winterthur .

Rechnungen

Der

Direktion der Schweizer. Nordostbahn = gesellschaft

über die

Eisenbahnunternehmung Zürigh-Zug-Auzern

umfassend das Jahr 1864.

1. Betriebsrechnung der Eisenbahnunternehmung

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Ct
Einnahmen.	7				-	
· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·					×	
. Unmittelbare Betriebseinnahmen.						
I. Berfonentransport			381,893	93		
II. Gepäcktransport		.	18,739	30		
III. Biehtransport			2,629	60		
IV. Equipagentransport			588	68		
V. Gütertransport		.	142,307	16	546,158	6
					540,156	0
. Mittelbare Betriebseinnahmen.	,					
I. Pacht= und Miethzinse			641	67		
II. Binfe bon ausgeliehenen Gelbern			58,682	06		
III. Berichiebenes:						
a. Erlos aus vertauftem Grasnugen	299	-				
b. Binfe vom einbezahlten Baufapital, vom 1. 3a-				.		- E
nuar bis 31. Mai 1864 (Zeitpunkt ber Eröffnung	122.000			1		
des Betriebes) à 3 %	132,000	_	132,299	_		
		ľ			191,622	73
			500			
Summa .					787,781	40
			*	-		
	3. " = "	1				
	1. 5	-				
					4.0	
		- 1				

Zürich=Zug=Luzern vom 1. Juni bis 31. Dezember 1864.

	Fr.	Cts.
Ausgaben.		
I. Bertragegemäße Entichädigung an die Nordoftbahngefellschaft fur Beforgung bes		
Betriebsbienstes	310,333	31
II. Miethgins fur bie Mitbenugung bes Bahnhofes Burid und ber Bahnftrede Burid-Alt-	e a de la composición dela composición de la composición dela composición de la composición de la composición de la comp	
stätten	23,333	31
III. Wiethzins für bie Mitbenugung bes Bahnhofes Lugern und ber Bahnftrede bis jenfeits	90,000	
der Baslerstraße	29,063	61
IV. Berfchiedenes	_	_
W.	×.	
Nettoertrag	375,051	17
Зинта .	787,781	40
		10
Signal and the signal of the s		
A u s w e i s		
über die Berwendung des Nettoertrages.	Fr.	Cts.
1. Bine für bas Baukapital	300,000	_
2. Ginlage in ben Refervefond	37,333	31
3. Uebertrag auf die Betriebsrechnung pro 1865	37,717	86
Summa .	375,051	17
Summu.	370,031	17
		- 1

II. Rechnung über den Bau der Eisenbahn

		Fr.	Ø
Ginnahmen.		1 2	
Salvo ber Rechnung vom Jahre 1863		1,846,531	
Einzahlung, 5te am 1. April 1864		2,400,000	
Intereffen : Conto		34,591	
Berfchiedenes		43,858	
		200	
		9	
in the state of th			
	Summa .	4,324,981	
		1,001,001	Ľ

3ürich=3ug=Luzern vom Jahre 1864.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Ct
Ausgaben.	· 22					
Ban-Berwaltung.						
Bertragsgemäße Brozente ber unter nachfolgenben Titeln berausgabten Bautoffen	**********	- A			118,828	06
Bahlung für die ehemalige Oftweftbahuftrecte Bug-Lugern		1	27 T			2
Szpropriation.				-	1,780	20
Epropriation. Entschäbigungen					107 000	
					135,668	49
Sahnbau						
Allgemeines.						
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne		١.				
Inventarftucte						
Materialien	•				- 1 A 3	
Büreaukosten	21,174	85				
Unterbau.	21,174	00	21,174	85		
Crbarbeiten	447 080					
	415,079 13,587	20	all a left a Degra			
Stühmauern	21,324	03 71	A 1 5 90			
Bruden, Durchläffe und Ranale	221,190	11				
Wegbauten	23,164	74	c sendo			
Uferbauten	10,502	43				
Bettung	159,533	45		1.		
Berfchiedenes	1,429	45		1 1		1
Dberbau.			865,811	01		
Schwellen .	34,682	24				-
Schienen und beren Befestigungsmittel	9,962	41	10 10 10 10 10	1		
Wegübergange	3,302	41		11 1		
Legen bes Oberbaues .	194,485	86			/	
Ginfriedungen, Barrieren, Berbottafeln, Grabientenzeiger 2c.	85,209	24				
Berfchiebenes	21	20				
			324,360	95		
Uebertrag .			1,211,346	81	256,276	8

11. Rechnung über den Bau der Eisenbahn

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Ct
Ausgaben.	7		\$			
			= =			
llebertrag .			1,211,346	81	256,276	80
0			1,411,040	01	250,270	.01
Bahnhöfe und Stationspläge.	·		1		Collins - L- K	
Sochbauten und Ginfaffungsmauern ber med. Borrichtungen	384,861	18		9		
Beiden, Areuzungen, Drehfcheiben Schiebbuhnen	13,171	80			= 4	
Baffer-Refervoire, Bormarmteffel, Bafferleitungen .	150	71		1		
Sebfrahnen und Brudenwaagen	1,190	15				10
Technische Ginrichtung ber Werkstätten		_				
Berfchiedenes	117	85	200 101	co		
			399,491	69	1,610,838	5
Betriebs . Inventar.					1,010,038	10
Lokomotiven und Tenber			266 206	04		
	•		368,296	81	1 1 1 1 1 1	
Wagen			611,384	39		
			_	_		
" " Materialberwaltung			_		***	
" " Reparaturwerkstätten, stehende Dampfmaschinen .			_			
" " Wertzeugmaschinen			_ ,	_		
" " Bahnhofverwaltungen		.		17/4	Say =	
" " Bahnhofverwaltungen			56,365	71		
Getaidsusten fut ben Sugnotenft			19,202	86	1,055,249	7
	a					
Berzinfung der Obligationen				٠.	132,000	-
Beitrag an ben Bau einer neuen Brücke über bie Reuß						
in Lugern					_	_
						-
Bahlung an den Ranton Bug für Belaffung bes Bahnhofes						
Bug an seiner gegenwärtigen Stelle					30,000	-
						- 2
					117	
Total der Ausgaben .					3,084,365	0
						2
			2			-

Zürich=Zug=Luzern vom Jahre 1864.

	Fr.	Cts.
Rechnungs = Abschluß.		
Summa der Einnahmen	4,324,981	62
Summa der Ausgaben	3,084,365	07
Salbo auf neue Rechnung .	1,240,616	55
		,
	1	1

III. Rechnung über den Reservesond

der Eisenbahnunternehmung Jürich-Jug-Ausern vom Jahre 1864.

						Fr.	(8
Ginnahmen.							
Einlage la	ut Betriebere	dynung bieser 1	Internehm un	g vom Za	hre 1864	. 37,33	3
Ausgaben .						. -	
							- -
			Saldo	auf neue	Rechnung	. 37,333	
				- 100 - 100			
*			= 0. 1 . 1				