

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.

Vorwort: An das Tit. Komite für die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern

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: 14.01.2026

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

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

Tit!

Die Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern ist am 31. Mai 1864 festlich eröffnet und an dem darauf folgenden Tage dem allgemeinen Verkehre übergeben worden. Wir freuen 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 unseres 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 Reppischthal ein, überschreitet dasselbe oberhalb Landikon, durchbricht mittelst eines Tunnels den Ettenberg, ersteigt das Höhenmoor zwischen Wettswil 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 Gebingen durchschneidend, bis in das Moor bei Affoltern, ersteigt hierauf die kleine Anhöhe von Ober-Affoltern und senkt sich sodann wieder gegen Dachelsen, Wettmenstetten und Knonau hinab. Jenseits Knonau überschreitet sie die Zürich-Zuger'sche Kantonsgränze, zieht sich hierauf neben Wibersee 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 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, vermittelt 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 Anfang 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 Verührung 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 Giffikon, Root und Ebikon vorbei gegen den Rothsee hin, folgt dem linken Ufer desselben, geht sodann mittelst eines Tunnels in das Neußthal hinüber und vereinigt sich nach Ueberschreitung der Neuß in der Nähe des Gütsch mit der Centralbahn.

Die Stationen und Haltestellen der Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern sind der Reihe nach folgende: Zürich, Urdorf, Birmensdorf, Bonstetten, Hedingen, Affoltern, Wettmenstetten, Knonau, Zug, Cham, Rothkreuz, Giffikon, Ebikon und Luzern.

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

Hievon kommen auf den Kanton Zürich	231 Zucharten	36,112 □'
„ „ „ Zug	119 „	263 „
„ „ „ Luzern	88 „	8,311 „
Zusammen wie oben	439 Zucharten	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 34,323 Zucharten.

Die Länge der Linie Altstätten-Kollermühle beläuft sich auf	107,915 lauf. Fuß
„ „ „ Linie Zug bis zur Einmündung in die Centralbahn	87,284 „ „
„ „ „ Verbindungslinie im Sumpf	2,929 „ „
„ „ „ des Kehrdreiecks 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	3,04 „
	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-Ranthof (Luzern) im Belaufe von 24 Zucharten 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-Röthli 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 Dritteltheil der ganzen Länge (35,54 ‰).

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 Fallen 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 Gedingen, beim Neußübergang 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 Kunstbauten Bedacht genommen, was bei den vielfachen Windungen und Unebenheiten des Terrains wiederholte Absteckungen und Verschiebungen der Linie nothwendig machte.

Die Bahn ist durchweg ein spurig 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. Ueberdies 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 Wettswil bei Landikon, von Wettswil nach Birmensdorf, von Affoltern nach Loo und Zwillikon, von Affoltern nach Dachelsen, von Knonau nach Zug in der Nähe von Steinhäusen, und von Zug nach Luzern bei Cham und Giffikon.

Von Fluß- und Bachkorrekturen sind die Verlegungen der Reppisch bei Landikon, des Haselbaches zwischen Mettmensletten und Knonau und der Rohn bei Ebikon zu erwähnen.

Die Brücken und Durchlässe sind entweder ganz aus Stein oder aus Stein und Eisen hergestellt. Zwei hölzerne Ueberfahrtsbrücken 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 wichtigern 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 Tunnелеinschnitt gegen Wettswil von 1,000' Länge und 60' größter Tiefe; ein Einschnitt bei Bonstetten von 2,600' Länge und 48' größter Tiefe; eine gewölbte Ueberbrückung des gleichen Einschnittes von 18' Weite und 69' Gewölb-länge 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 Ueberbau; 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 *D e r b a u* besteht aus breitbassigen Schienen, welche mittelst Hackennägeln auf Querschwellen befestigt und an den Enden mit Unterlagsplatten und Laschen versehen sind. Die Schienen haben ein Gewicht von 21 Hk per laufenden Fuß. Die Schwellen sind mit Ausnahme einer ganz geringen Anzahl tannener, die von der ehemaligen Ostwestbahngesellschaft gelegt wurden, durchweg von Eichenholz.

Als *B a h n b ö f e* 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 Haltestelle Urdorf befindet sich ein Aufnahmsgebäude und ein Ausweichgeleise. Die für den Personen- und Güterverkehr eingerichteten Stationen Wirmensdorf, Bonstetten, Hedingen, Affoltern, Mettmenstetten und Knonau enthalten außer dem durchgehenden Geleise ein Ausweichgeleise, ein Gütergeleise, ein Aufnahmsgebäude und einen Güterschuppen. Der Bahnhof Zug besitzt außer dem Hauptgeleise noch zwei Ausweichgeleise und ein Gütergeleise, ein Aufnahmsgebäude, einen Güterschuppen, eine Lokomotiv- und eine Wagenremise. Auf den ebenfalls für Personen- und Güterbeförderung eingerichteten Stationen Cham, Rothkreuz und Gifikon sind die Güterschuppen mit dem Hauptgebäude verbunden. Der Haltestelle 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 *S i t u a t i o n s p l a n* und ein *L ä n g e n p r o f i l* der *E i s e n b a h n* Zürich-Zug-Luzern beizuschließen für angemessen erachtet haben.

Wir haben Ihnen in dieser Abtheilung unsern Geschäftsberichtes noch Aufschluß über die *B a u k o s t e n* der neuen Bahnlinie zu geben.

Die Baurechnung unserer Unternehmung erzeugt 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 letztern 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 Zubehörenden jeweilen noch während eines Jahres, von dem Zeitpunkte der Vollenendung 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 dürften. 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 wollte, 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 Grundsätze 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 Verbindungslinie von Knonau nach Cham (im Sumpf) 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 Zürich-Knonau einerseits und denjenigen der Strecke Cham-Luzern anderseits die Entfernungen über die direkte Verbindungslinie oder aber über die Zweiglinie von Koller-

mühle nach Zug und von Zug zurück nach Kollermühle gemessen werden sollen, auf welcher letztem Wege sich eine Verlängerung der bezüglichen Distanzen um 1—1½ Tariffstunden 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 Tarifsätze für die Beförderung für Personen, Gepäck, Güter, Vieh u. s. w. anbelangt, so wurde das dießfalls auf den Linien der Nordostbahn gültige Tariffsystem 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 Staatsbahngesellschaft, 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, beziehungsweise 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-Verkehrs zwischen den Linien Basel-Olten-Luzern und Waldshut-Alttätten-Luzern nach einem billigen Maßstabe getheilt wird.

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

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

Gründe haben das Komite bestimmt, uns die Ermächtigung zu erteilen, für die Dauer der Winterdienst-Periode 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 dürftigen 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 Bahnzügen sind im Ganzen 133,438 Kilometer zurückgelegt worden. Davon fallen:

1) auf Schnellzüge und Personenzüge	100,848 Kilometer
2) „ Gemischte Züge	28,248 „
3) „ Ergänzungs- und Extrazüge	4,342 „

Total 133,438 Kilometer.

Ueber den Verkehr und die Einnahmen theilen wir in nachstehenden statistischen Uebersichten 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. Gesamt-Verkehr.

1864.				
Transport-Quantitäten.		Einnahmen.		
		Fr.	Gts.	%
1. Personen-Transport	Personen 244,113	381,893. 93	63,04	
2. Gepäck-Transport	Centner 15,848	18,739. 30	3,10	
3. Vieh-Transport	Stücke 1,983	2,629. 60	0,43	
4. Equipagen-Transport	„ 30	588. 68	0,10	
5. Güter-Transport	Centner 462,304	142,307. 16	23,43	
6. Mittelbare Betriebs-Einnahmen	„ .	59,622. 73	9,84	
Total		605,781. 40	100	