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

**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

## 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 ber Gefammtlänge ber Bahn von 201,770 laufenden Fuß ober 12,61 Stunden kommt somit auf ben laufenden Fuß Bahn eine durchschnittliche Breite von 87,05' ober auf die Stunde Bahn durchschnittlich eine Fläche von 34,823 Jucharten.

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

<sup>\*)</sup> In diefer Bahl ift bas Areal der von der ehemaligen Oftwestbahngesellschaft ausgeführten, nunmehr verlaffenen Strecke Chikon-Ranthof (Luzern) im Belaufe von 24 Jucharten 9,810 - nicht 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

" " Jug-Luzern " " 150,0 " " " " 100,1 " Die Summe von Steigen und Vallen zwischen Altstätten und Luzern beträgt somit 1,215,5 Fuß und die mittlere Steigung 6,02 %00.

Die Trennungsstation Altstätten, ber tiefste Bunkt ber Bahn, liegt um 30' tiefer als ber Bahnhof Burich, bagegen liegt ber Bahnhof Lugern um 92', ber Bahnhof Bug um 42' und ber höchste Bunkt ber Bahn bei Bonstetten um 415' höher als ber 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 Birmensborf, por bem Tunnel bei Landifon, bei ber Station Mettmenstetten und in ber Nabe von Lugern.

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

Bei ber Feststellung bes Trace ber Bahn wurde soweit thunlich barauf gesehen, bag nicht die stärksten Krümmungen mit ben stärksten Steigungen zusammenfallen, zugleich aber auch auf eine möglichste Berminberung ber Erbarbeiten und Kunstbauten Bedacht genommen, was bei ben vielfachen Windungen und Unebenheiten bes Terrains wiederholte Absteckungen und Verschiebungen 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 Tuß auf 1 Fuß Gohe.

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 Zwillikon, 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 ganz aus Stein oder aus Stein und Eisen hergestellt. Zwei hölzerne Ueberfahrtsbruden über die Einschnitte bei Cham und bei Zweiern, die noch von der ehemaligen Oftwestbahngesellschaft erstellt wurden, werden bei der bevorstehenden Reparatur derselben durch Eisenkonstruktionen ersetzt 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 Oftwestbahngesellschaft 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 finden sich 68 folder Buden vor. Bei der Cinmundung der Linie Zurich=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 ben 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 Bautoften 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 erfannt 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 Grundfage furz zu gedenken, die bei Aufstellung ber Tarife befolgt worden find, 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 Bug 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 Verechnung 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 Koller-

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 Zeit- und nicht daneben auch noch ein Geldopfer. — Was die Taxsäge für die Beförderung für Person nen, Gepäck, Güter, Bieh u. 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 Anziehungstraft auf die Benutzung der Bahn zu Ausstügen ausüben werde, haben wir erft gegen das Ende der letzten Sommer = Saifon 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 Reise-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 Exti	Extrazüge						4,342	"	
2)	) " Gemischte Büge						•		28,248	"	
1)	) auf Schnellzüge un	d Perfi	nenzü	ige					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.

								1864.					
							Transport-Quantitäten.		Einnahmen.				
										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	
gar egy a milijag ja mala ili menana. Kananda kuma a menana mena				C.	Eot	al		7-3		605,781.	40	100	
									10				