

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

Objektyp: **Chapter**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates
der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft**

Band (Jahr): **30 (1882)**

PDF erstellt am: **21.06.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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

Tit.!

Wir geben uns die Ehre, Ihnen anmit die neunzehnte Betriebsrechnung und die einundzwanzigste Baurechnung der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern, das Jahr 1882 umfassend, vorzulegen und dieselben mit einer Darstellung der Ergebnisse des Betriebes und mit einem kurzen Bericht zu begleiten.

A. Ausgeführte Bahnzüge.

Im Berichtsjahr wurden folgende fahrplanmässigen Züge ausgeführt:

Vom 1. Januar bis 31. Mai: 4 Personenzüge und 1 Güterzug in beiden Richtungen, letzterer mit Personenbeförderung von Zug nach Luzern und von Zug nach Zürich.

Vom 1. Juni bis 14. Oktober: 2 Schnellzüge und 3 Personenzüge in beiden Richtungen, 1 gemischter Zug zwischen Zürich und Rothkreuz in beiden Richtungen, 1 gemischter Zug von Zürich nach Luzern und 1 Güterzug von Luzern nach Zürich.

Vom 15. Oktober bis 31. Dezember: 2 Schnellzüge, 3 Personenzüge und 1 gemischter Zug in beiden Richtungen, 1 gemischter Zug von Zürich nach Rothkreuz und 1 Güterzug von Rothkreuz nach Zürich.

Die fahrplanmässigen und Extrazüge haben im Ganzen 296,666 Kilometer (1881: 266,459) zurückgelegt. Davon fallen auf:

	1881.	1882.
	Kilometer.	Kilometer.
a) Fahrplanmässige Züge:		
1. Schnell- und Personenzüge	216,008	233,428
2. Gemischte Züge	29,339	38,069
3. Güterzüge ohne Personenbeförderung	19,571	23,129
	<hr/>	<hr/>
	264,918	294,626
b) Extrazüge	1,541	2,040
	<hr/>	<hr/>
Total:	266,459	296,666

B. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

1. Einnahmen.

1881 (67 Kilometer)			A. Unmittelbare Betriebseinnahmen:	1882 (67 Kilometer)			Mehreinnahme gegenüber 1881		Mindereinnahme	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
834,333	96	52.38	1. Personentransport	926,546	26	50.08	92,212	30	—	—
52,759	60	3.31	2. Gepäcktransport	62,924	09	3.40	10,164	49	—	—
16,670	80	1.05	3. Viehtransport	19,833	94	1.07	3,163	14	—	—
651,805	99	40.92	4. Gütertransport	768,260	45	41.52	116,454	46	—	—
1,555,570	35	97.66		1,777,564	74	96.07	221,994	39	—	—
37,264	79	2.34	B. Mittelbare Betriebseinnahmen: .	72,610	62	3.93	35,345	83	—	—
1,592,835	14	100	. . . . . Totaleinnahmen	1,850,175	36	100	257,340	22	—	—

Von der bedeutenden Vermehrung der Einnahmen im Berichtsjahr entfallen auf die Zeit bis zur Eröffnung der Gotthardbahn (Januar bis Mai) aus dem Personen- und Gepäckverkehr Fr. 36,052, aus dem Vieh- und Güterverkehr Fr. 12,702, zusammen Fr. 48,754, dagegen auf die Periode von der Eröffnung der Gotthardbahn an (Juni bis Dezember) aus dem Personenverkehr Fr. 66,325, aus dem Güterverkehr Fr. 106,915, zusammen Fr. 173,240. Letztere Summen sind nun nicht ausschliesslich auf Rechnung der Gotthardbahneröffnung zu setzen, denn auch der übrige Verkehr hat eine Vermehrung aufzuweisen; wogegen dann allerdings wieder die Ableitung eines Theils desselben durch die Eröffnung der Aargauischen Südbahn bis Rothkreuz in Berücksichtigung zu ziehen ist. Aber selbst bei der Annahme, dass Alles in Allem genommen das fragliche Resultat der Eröffnung der Gotthardbahn allein zuzuschreiben sei, entspricht es nur im Personenverkehr den gehegten Erwartungen und kommen die veranschlagten Ziffern nur hier den erreichten nahezu gleich, wogegen die Mehreinnahmen aus dem Güterverkehr lange nicht das erreichen, was auf Grund approximativer Rechnungen, die s. Z. nicht für optimistisch angesehen wurden, auf die Unternehmung Zürich-Zug-Luzern hätte entfallen sollen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass während nahezu 3 Monaten in Folge des Brenner-Unterbruchs ein namhafter Verkehr zugeflossen ist, auf den nicht gerechnet wurde, beziehungsweise nicht mehr gerechnet werden kann. Die bevorstehende Eröffnung der Arlbergbahn wird speziell der Linie Zürich-Zug-Luzern voraussichtlich wieder Verkehr entziehen.

3. Durchschnittsergebnisse.

Bahnlänge: 67 Kilometer.		1881	1882
Personentransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	12,452.74	13,829.05
„ „ Reisenden	„	1.84	1.89
„ „ „ und Bahnkilometer	Centimes	4.65	4.82
Zahl der Personenkilometer		17,933,319	19,231,929
Jeder Reisende hat befahren im Durchschnitt aller Klassen	Kilometer	28.70	28.92
Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen im Total	Reisende	267,661	287,044
„ jeden Bahnkilometer kommen	„	9,325	9,924
„ „ Personen-Wagenachsenkilometer kommen	„	7.71	7.76
Gepäcktransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	787.46	939.16
„ „ Tonne	„	23.13	23.00
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	52.14	51.80
„ „ Reisenden	„	8.44	9.46
Zahl der Tonnenkilometer		101,183	121,475
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	44.36	44.80
Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen	Tonnen	1,510	1,813
„ jeden Bahnkilometer kommen	„	34	41
„ „ Reisenden „	Kilogr.	3.65	4.12
Viehtransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	248.82	296.03
„ „ Stück	„	1.54	1.76
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	29.89	31.90
Zahl der Tonnenkilometer		55,770	62,175
Gütertransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	9,728.45	11,466.58
„ „ Tonne	„	4.95	4.81
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	11.83	11.78
Zahl der Tonnenkilometer		5,508,926	6,521,820
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	41.84	36.55
Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen	Tonnen	82,223	97,341
„ jeden Bahnkilometer kommen	„	1,965	2,663
„ „ Güter-Wagenachsenkilom. (Gepäck und Vieh inbegriffen) kommen	„	1.31	1.40
Unmittelbare Betriebseinnahmen.			
Total per Bahnkilometer	Franken	23,217.47	26,530.82
Mittelbare Betriebseinnahmen.			
Betreffniss per Bahnkilometer	„	556.19	1,083.74
Totaleinnahme per Bahnkilometer	„	23,773.66	27,614.56

5. Frequenz nach den Stationen.

	Per- sonen	Ge- päck	Vieh	Güter			Differenz gegenüber 1881		Rangordnung der Stationen	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
									Per- sonen- zahl	Güter- ge- wicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
1. Luzern	114,564	562	2,340	18,398	26,218	44,616	+ 3,882	+ 524	2	1
2. Ebikon	11,675	19	48	2,142	4,735	6,877	+ 2,530	+ 649	12	8
3. Gisikon	23,342	22	227	18,377	2,679	21,056	- 2,377	+ 10,364	7	6
4. Rothkreuz	28,043	21	473	2,652	22,224	24,876	+ 11,854	+ 17,439	6	4
5. Cham	39,123	71	265	9,927	14,276	24,203	- 3,307	+ 2,064	4	5
6. Zug	88,000	246	880	9,247	27,403	36,650	- 5,171	+ 5,463	3	2
7. Knonau	9,779	17	164	573	1,603	2,176	- 164	+ 584	14	11
8. Mettmenstetten	21,461	60	396	1,643	3,019	4,662	- 1,983	- 67	8	9
9. Affoltern	38,127	106	435	1,849	5,223	7,072	- 2,178	- 80	5	7
10. Hedingen	18,353	135	293	1,556	1,468	3,024	- 309	+ 293	10	10
11. Bonstetten	12,640	17	127	815	756	1,571	- 1,288	- 624	11	13
12. Birmensdorf	21,156	22	335	645	1,267	1,912	- 769	+ 64	9	12
13. Urdorf	10,783	16	102	52	184	236	- 1,612	- 34	13	15
14. Altstetten	4,442	7	75	648	519	1,167	- 496	+ 22	15	14
15. Zürich	137,045	754	511	16,460	16,027	32,487	+ 10,971	+ 4,799	1	3
Nordostbahn, Bötzbahn, Effretikon - Hinweil und fremde Bahnen	61,564	549	3,395	75,359	32,742	108,101	+ 21,144	+ 23,788		
Transitverkehr	9,860	112	1,237	18,084	18,084	36,168	+ 9,226	+ 28,304		
Rundfahrten	14,948	.	.	.	.	.	+ 161	.		
Total	664,905	2,736	11,303	178,427	178,427	.				

6. Verkehr mit andern Bahnen und Transitverkehr.

	Von Zürich-Zug-Luzern		Nach Zürich-Zug-Luzern		Total		Differenz gegenüber 1881	
	Personen	Güter	Personen	Güter	Personen	Güter	Personen	Güter
	Anzahl	Tonnen	Anzahl	Tonnen	Anzahl	Tonnen	Anzahl	Tonnen
I. Direkter Verkehr der Linie Zürich-Zug-Luzern.								
Nordostbahn und Zürichseedampfboote	17,506	7,187	17,955	29,530	35,461	36,717	- 6,307	+ 4,987
Bötzbergbahn und weiter gelegene Bahnen	429	785	380	4,228	809	5,013	- 132	- 705
Effretikon-Hinweil	140	241	189	327	329	568	- 45	- 30
Vereinigte Schweizerbahnen und weiter	5,553	3,667	5,993	3,924	11,546	7,591	- 5,553	+ 2,087
Tössthalbahn	7	86	19	80	26	166	- 117	+ 166
Wädenswil-Einsiedeln	1,400	159	1,428	86	2,828	245	- 605	- 6
Rigibahnen	2,611	—	1,556	—	4,167	—	- 1,720	—
Gotthard und Italien	15,818	3,976	17,110	5,768	32,928	9,744	+ 32,928	+ 9,744
Aarg. Südbahn	—	2,444	—	1,176	—	3,620	—	+ 3,035
Bern-Luzernbahn und weiter	1,426	3,004	1,570	5,978	2,996	8,982	+ 168	+ 1,360
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	13,076	5,695	12,818	11,615	25,894	17,310	+ 21,187	+ 9,228
Gr. Bad. Bahn „ „ „ „	570	4,705	1,200	6,868	1,770	11,573	+ 112	- 7,421
K. Württemberg. Staatsbahn	256	116	203	1,255	459	1,371	+ 90	+ 518
K. Bayer. Bahn und weiter gelegene Bahnen	1,602	677	1,143	4,524	2,745	5,201	+ 1,300	+ 825
Total	60,394	32,742	61,564	75,359	121,958	108,101	+ 41,306	+ 23,788
II. Transitverkehr über die Linie Zürich-Zug-Luzern.								
	Von den Rigibahnen, der Centralbahn, Bern-Luzern-Bahn und weiter (via Luzern)		Nach den Rigibahnen, der Centralbahn, Bern-Luzern-Bahn und weiter (via Luzern)					
Nordostbahn*	203	807	210	2,947	413	3,754	- 113	+ 769
Bötzbergbahn	—	—	—	1	—	1	- 47	- 4
Effretikon-Hinweil	—	11	—	31	—	42	—	+ 25
Vereinigte Schweizerbahnen	23	268	10	537	33	805	- 22	+ 146
Aarg. Südbahn	19	137	16	233	35	370	+ 29	+ 334
Württemberg	—	21	—	12	—	33	—	- 136
Bayern und weiter	—	1	—	6	—	7	—	- 34
	Von Gotthard und Italien		Nach Gotthard und Italien					
Nordostbahn*	2,501	4,004	1,750	3,482	4,251	7,486	+ 4,251	+ 7,486
Effretikon-Hinweil	—	26	—	21	—	47	—	+ 47
Vereinigte Schweizerbahnen	1,539	3,354	1,718	864	3,257	4,218	+ 3,257	+ 4,218
Gr. Bad. Bahn und weiter	127	147	262	249	389	396	+ 389	+ 396
Württemberg und weiter	257	132	364	105	621	237	+ 621	+ 237
Bayern und weiter	379	148	482	540	861	688	+ 861	+ 688
	5,048	9,056	4,812	9,028	9,860	18,084	+ 9,226	+ 14,152
Gesammttotal	65,442	41,798	66,376	84,387	131,818	126,185	+ 50,532	+ 37,940

* ausschliesslich Station Zürich.

7. Verkehr nach den Waarengattungen.

	1881	1882	Gegenüber 1881	
			mehr	weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
A. Lebens- und Genussmittel:				
<i>a) Verbrauchsmittel</i>				
I. In festem Zustande				
1. Getreide	14,982	17,831	2,849	—
2. Mehl und Mühlenfabrikate, einschliesslich Teigwaren	7,429	8,355	926	—
3. Kartoffeln und Gemüse	554	1,203	649	—
4. Baumfrüchte	2,090	3,189	1,099	—
5. Fleisch u. Fleischwaren, Geflügel, Fische, Wildpret, etc.	236	598	362	—
6. Butter und Schmalz	239	250	11	—
7. Käse und Zieger	1,528	2,009	481	—
8. Kaffee und Kaffee-Surrogate	383	557	174	—
9. Zucker	2,034	2,111	77	—
10. Tabak und Cigarren	327	334	7	—
	29,802	36,437	6,635	—
II. In flüssigem Zustande				
11. Milch, einschliesslich condensirte	5,414	6,420	1,006	—
12. Wein und Most	3,655	7,025	3,370	—
13. Bier	1,850	915	—	935
14. Branntwein und Liqueur	1,258	1,033	—	225
	12,177	15,393	3,216	—
<i>b) Gebrauchsmittel</i>				
15. Hausrath und Effekten	1,605	2,033	428	—
16. Bücher, Kunstgegenstände und Musikalien	165	224	59	—
	1,770	2,257	487	—
	43,749	54,087	10,338	—
B. Brennmaterialien:				
17. Brennholz	1,727	1,606	—	121
18. Holzkohlen	665	241	—	424
19. Steinkohlen, Agglomérés, Braunkohlen, Coaks und Anthracit	10,565	10,219	—	346
20. Torf	9	4	—	5
	12,966	12,070	—	896
C. Baumaterialien:				
21. Bausteine und Pflastersteine	8,703	8,792	89	—
22. Backsteine, Ziegel, Dachschiefer	3,322	5,278	1,956	—
23. Kalk und Kalksteine	1,915	2,815	900	—
24. Cement	2,207	4,050	1,843	—
25. Gyps und Gypssteine	1,283	1,380	97	—
26. Asphalt	89	44	—	45
27. Bauholz, Sägewaaren, Parqueterie	11,408	12,897	1,489	—
28. Übriges Holz, Holzwaaren, auch Schwellen	4,429	7,832	3,403	—
	33,356	43,088	9,732	—
D. Metallindustrie:				
29. Rohes und altes Eisen, Erze	1,710	3,069	1,359	—
30. Fabrizirtes Eisen und andere Metalle, Blech, Draht, Stabeisen	3,629	3,395	—	234
31. Eisenwaaren	2,781	3,528	747	—
32. Eisenbahnschienen und Räder nebst Zubehörde	356	781	425	—
33. Maschinen und Maschinenteile	1,428	3,742	2,314	—
	9,904	14,515	4,611	—
Übertrag	99,975	123,760	23,785	—

Verkehr nach den Waarengattungen.

	1881	1882	Gegenüber 1881	
			mehr	weniger
			Tonnen	Tonnen
Übertrag	99,975	123,760	23,785	—
E. Textilindustrie:				
<i>a) in Baumwolle.</i>				
34. Baumwolle, roh	1,931	2,860	929	—
35. Garn und Tücher (roh)	2,636	3,384	748	—
36. Baumwollwaaren (gefärbte und gedruckte), Broderien	262	1,110	848	—
37. Baumwollabfälle	175	277	102	—
<i>b) in Leinen, Hanf, etc.</i>	5,004	7,631	2,627	—
38. Leinengarn, Leinwand und Leinenwaaren	329	901	572	—
<i>c) in Seide.</i>				
39. Seide, roh, gezwirnt, Stoffe, Cocons, Abfälle, Floretseide	1,212	2,385	1,173	—
<i>d) in Wolle.</i>				
40. Wolle, rohe, Garn und Waaren, Abfälle	352	498	146	—
F. Gerberei:	6,897	11,415	4,518	—
41. Felle und Häute.	285	342	57	—
42. Rinde und übrige Gerbstoffe	445	798	353	—
43. Leder und Lederwaaren	335	366	31	—
G. Glas- und Thonfabrikation:	1,065	1,506	441	—
44. Glas und Glaswaaren, Töpferwaaren (Steingut und Porzellan)	1,173	1,370	197	—
H. Papierfabrikation:	1,173	1,370	197	—
45. Hadern und Papiermasse (Holzstoff)	1,534	2,446	912	—
46. Papier und Carton	2,820	2,822	2	—
I. Hilfsstoffe für die Landwirtschaft und Industrie:	4,354	5,268	914	—
47. Eis	947	1,286	339	—
48. Salz	721	731	10	—
49. Erden aller Art (Kies und Sand)	1,523	12,968	11,445	—
50. Mineralöl	525	468	—	57
51. Vegetabilische Öle	432	752	320	—
52. Fett und Fettwaaren, Seife und Kerzen	712	830	118	—
53. Sprit	1,566	1,302	—	264
54. Farben, Farbwaaren und Droguerien	622	910	288	—
55. Chemische Produkte, ausschliesslich Düngmittel	1,873	1,747	—	126
56. Stärke und Stärkemehl	88	142	54	—
57. Heu und Stroh	1,066	637	—	429
58. Düngmittel	2,422	2,298	—	124
K. Hilfsmittel zum Transport:	12,497	24,071	11,574	—
59. Fahrzeuge, einschliesslich Lokomotiven und Wagen	456	5,434	4,978	—
60. Leere Gebinde und Emballagen	2,565	2,486	—	79
	3,021	7,920	4,899	—
Total	128,982	175,310	46,328	—
Nicht klassifizierte Waaren	2,669	3,117	448	—
Gesammttotal	131,651	178,427	46,776	—

8. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

	Bahn- länge	Auf die ganze Bahn- länge bezogen, kommen			Bruttobetrag der unmittelbaren Einnahmen							Mittelbare Einnahmen per Bahnkilometer	
		Personen	Gepäck	Güter	per Zugs- kilometer	per Wagen- achsen- kilometer	per Bahnkilometer						
							Personen	Gepäck	Vieh	Güter	Total		
		Kilom.	Anzahl	Tonnen	Tonnen	Fr.	Cts.	Cts.	Fr.	Fr.	Fr.		Fr.	Fr.
1864	39.3	201,403	927	25,139	4.	09	21.21	9,717	477	67	3,636	13,897	1,517
1865	67	132,426	766	28,262	4.	02	20.49	6,808	387	84	3,856	11,135	982
1866	67	116,059	695	35,017	3.	62	17.35	5,914	345	86	4,520	10,865	675
1867	67	125,831	796	34,628	3.	61	17.11	6,481	400	97	4,516	11,494	628
1868	67	143,041	830	37,205	3.	64	17.32	7,032	427	86	4,786	12,331	661
1869	67	181,573	945	36,986	4.	05	18.16	8,881	471	102	4,892	14,346	689
1870	67	142,343	907	39,602	3.	79	17.43	6,839	441	145	5,027	12,452	673
1871	67	178,506	947	43,238	4.	29	19.65	8,606	492	180	5,604	14,882	695
1872	67	210,395	1,175	50,630	4.	70	19.13	10,231	607	166	6,323	17,327	736
1873	67	225,923	1,278	52,797	4.	28	19.64	10,957	655	170	6,632	18,414	758
1874	67	243,432	1,296	57,328	4.	65	19.77	11,387	670	173	7,158	19,388	802
1875	67	265,657	1,358	62,619	4.	98	19.66	12,152	707	187	7,736	20,782	749
1876	67	266,069	1,339	71,175	5.	74	20.56	11,978	692	205	8,434	21,309	712
1877	67	244,194	1,327	70,413	5.	32	21.74	11,546	679	228	8,201	20,654	675
1878	67	249,370	1,298	68,407	5.	28	22.49	11,285	669	199	8,384	20,537	655
1879	67	238,853	1,270	72,385	5.	36	23.38	11,239	663	187	8,893	20,982	593
1880	67	253,164	1,472	79,858	5.	66	23.50	12,041	763	196	9,433	22,433	509
1881	67	267,661	1,510	82,223	5.	84	23.37	12,453	788	249	9,728	23,218	556
1882	67	287,044	1,813	97,341	5.	99	24.42	13,829	939	296	11,467	26,531	1,084

C. Ausgaben.

1881			1882	
Fr.	Cts.		Fr.	Cts.
646,225	58	a. Vertragsgemässe Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes . . .	711,025	90
50,000	—	b. Miethzins für Mitbenutzung des Bahnhofes Zürich und der Strecke Zürich-Altstetten . . .	50,000	—
42,482	24	c. Miethzins für Mitbenutzung des Bahnhofes Luzern sammt Zufahrtsstrecke . . .	46,328	66
31,214	16	d. Verschiedenes	53,425	65
769,921	98	. . . . . Total der Ausgaben	860,780	21

Im Berichtsjahr trat erstmals der Fall ein, dass die im Art. 16 des Betriebsvertrages mit der Nordostbahn vom 14. Dezember 1861 vorgesehene eventuelle Betriebsentschädigung von 40⁰/₀ der Bruttoeinnahmen der Unternehmung sich höher belief, als die bisher berechnete Vergütung auf Grund eines Einheitssatzes von Fr. 8500 per Kilometer und Jahr für die konzessionsgemässe Zugszahl und von Fr. 500 per Kilometer und Jahr für jeden weitem

Zug nach beiden Richtungen. Die der Nordostbahn auf Ende des Jahres diesfalls zu leistende Nachvergütung betrug Fr. 42,184. 36 Cts.

Obschon durch den Eintritt der Gotthardbahn in die Mitbenutzung des Bahnhofes Luzern ab 1. Juni 1882 sich eher eine etwelche Herabminderung der auf die einzelnen Gesellschaften entfallenden Baukapitalzinsquoten hätte verhoffen lassen, ist diese vielmehr für die Nordostbahn, wie aus Ziffer *c* ersichtlich, nicht unbeträchtlich gestiegen und wird sich fernerhin noch höher gestalten. Es ist dies wesentlich eine Folge der Erweiterung des Bahnhofes Luzern, welche letztere durch die Einführung der Gotthardbahn bedingt wurde, und des mit 1. Juni 1882 nach Massgabe der Achsenzufuhr abgeänderten Repartitionsmodus. Da wir eine so bedeutende Erweiterung des Bahnhofes Luzern, wie sie die Centralbahn glaubte durchführen zu sollen, bisanhin nicht für nothwendig erachten konnten, und uns auch nicht verpflichtet hielten, den neuen Repartitionsmodus anzuerkennen, so hatten wir den Beitritt zu dem von der Centralbahn unterm 26. Oktober 1880 mit der Jura-Bern-Luzern- und der Gotthardbahn vereinbarten Vertrag über Benutzung des Bahnhofes Luzern sammt Zufahrtsstrecke abgelehnt, worauf die Centralbahn Streit gegen uns erhob. Um die Differenz, wenn möglich in Minne zu begleichen, verstanden wir uns schliesslich dazu, unter Wahrung aller Rechte, die uns aus dem Mitbenutzungsvertrage vom 11. Mai 1863 zustehen, uns vorläufig für ein Jahr dem erstzitierten Vertrage anzuschliessen, um die aus demselben resultirenden Konsequenzen besser beurtheilen zu können.

Unter dem Titel „Verschiedenes“ sind verbucht: Fr. 6700 Konzessionsgebühr an den Bund; Fr. 25,876. 25 Cts. für Heben der Geleise auf der Strecke Hedingen-Luzern und für Sicherungsarbeiten am Rothsee; Fr. 18,469. 48 Cts. für Nachschottern und Regliren der neuen Geleisanlagen auf der Station Rothkreuz; Fr. 1419. 09 Cts. für Reparatur von Hochwasserschäden vom 2./4. September 1881 und Fr. 960. 83 Cts. für Diverses.

D. Finanzergebniss und Zinsdividende.

Nach bisheriger Übung ermitteln wir das Betriebsergebniss der Unternehmung Zürich-Zug-Luzern für das Berichtsjahr, indem wir von den Einnahmen den Saldovortrag, von den Ausgaben dagegen die für Mitbenutzung des Bahnhofes Zürich und der Bahnstrecke Zürich-Altstetten, sowie des Bahnhofes Luzern sammt Zufahrtsstrecke bezahlten Miethbetreffnisse in Abzug bringen, wonach wir folgendes Resultat erhalten:

1881			1882	
Fr. 1,592,835. 14	. . .	Einnahmen . . .	Fr. 1,850,175. 36	
„ 677,439. 74	. . .	Ausgaben . . .	„ 764,451. 55	
<hr/>			<hr/>	
Fr. 915,395. 40	. . .	Überschuss der Einnahmen . . .	Fr. 1,085,723. 81	
„ 50,250. —	. . .	ab: Einlage in den Reservefond . . .	„ 50,250. —	
<hr/>			<hr/>	
Fr. 865,145. 40	. . .	Reinertrag . . .	Fr. 1,035,473. 81	
	0/0 54.31	Reinertrag in Prozenten der Bruttoeinnahme		0/0 55.97
Fr. 12,912. 62	„	per Bahnkilometer . . .	Fr. 15,454. 83	

Zuzüglich des Saldovortrages aus dem Jahr 1881 stellt sich die Reineinnahme auf Fr. 1,089,288. 79 Cts. gegenüber Fr. 903,364. 08 Cts. im Vorjahr, somit um Fr. 185,924. 71 Cts. höher als in dem letzteren.

Werden hinwieder die oben erwähnten Miethzinse von zusammen Fr. 96,328. 66 Cts. in Abzug gebracht, so verbleibt ein Überschuss von Fr. 992,960. 13 Cts. Derselbe fand folgende Verwendung:

Fr.	84,461. 90 Cts.	zur Deckung des Rückschlages auf dem Reservefond,
„	840,000. —	„ 7 0/0 Zinsdividende an die Obligationeninhaber und
„	68,498. 23	„ Vortrag auf neue Rechnung.
	<hr/>	
Fr.	992,960. 13 Cts.	

Der Umbau des Hauptgeleises wurde im abgelaufenen Jahre auf weitere 8830 Meter auf den Theilstrecken Mettmenstetten-Zug, Cham-Rothkreuz und Ebikon-Luzern ausgedehnt, zum Theil mit Stahl- und zum Theil mit Eisenschienen von Profil V, beziehungsweise V^a. Zur Vollendung gelangte der Umbau auf der offenen Bahn während des Berichtsjahres nicht, wie in letztjährigem Geschäftsbericht in Aussicht genommen war, indem zur Erzielung eines möglichst billigen Preises für das noch benöthigte Schienenquantum der Lieferungstermin auf das Jahr 1883 erstreckt werden musste. Die restirenden ungefähr 6 Kilometer kommen daher erst im laufenden Jahr zur Erneuerung. Zur Bestreitung der Kosten für den streckenweisen Umbau und die Einzelauswechslung der Oberbaumaterialien hatte die Betriebsrechnung ausser der ordentlichen Jahreseinlage von Fr. 50,250 noch einen ausserordentlichen Beitrag von Fr. 84,461. 90 Cts. in den Reservefond einzuschliessen.

Die Baurechnung wurde für die Erweiterung der Station Rothkreuz mit Fr. 314,443. 89 Cts. und für Erstellung von Weichensignalen bei den Abzweigungen vom Hauptgeleise in Nebengeleise auf verschiedenen Stationen, welche letztere vom Eisenbahndepartement verlangt worden war, mit Fr. 2128. 35 Cts. in Anspruch genommen. An erstere Kosten hatten uns die Aargauische Südbahn und die Gotthardbahn zusammen Fr. 183,942. 38 Cts. rückzuvergüten. Auf Ende des Jahres 1882 beziffert sich der disponible Baukapitalsaldo laut Rechnung auf Fr. 335,377. 64 Cts.

Der Ausbau der Station Rothkreuz wurde im Berichtsjahr nahezu vollendet. In Folge des nachgiebigen Untergrundes (Torf- und Moorboden) traten erhebliche Setzungen eines Theiles des neu angelegten Stationsplanums ein, und mussten bedeutende Nacharbeiten — Einbringen von Schotter und Geleisregulirungen — vorgenommen werden. Das Stationsgebäude wurde durch Anbauten erweitert und geräumige Wartlokale geschaffen, sowie ein grösserer Güterschuppen erstellt; ausserdem wurden Bureaulokale für die Güterexpedition und verschiedene Unterkunftslokale für Güterarbeiter, das Zugs-, Rangir- und Wärterpersonal etc. errichtet.

Sämmtliche Hochbauten sind als Provisorien in Holz- oder Riegelwerk ausgeführt.

Der Bestand der entbehrlichen Landabschnitte hat keine Änderungen erfahren und weist daher wie im Vorjahr einen Schätzungswerth von Fr. 3314 auf.

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

Zürich, den 6. Juni 1883.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft:

Der Präsident:

Studer.