

Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft
Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft
Band: 30 (1882)

Artikel: Einundzwanzigster Geschäftsbericht und Rechnung der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft über die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern umfassend das Jahr 1882
Autor: Studer
Kapitel: An das Tit. Komite für die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-730501>

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: 18.02.2026

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

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 Aarbergbahn wird speziell der Linie Zürich-Zug-Luzern voraussichtlich wieder Verkehr entziehen.

2. Frequenz und Einnahmen nach den Rechnungsrubriken.

| | Transportquantitäten | | | | Einnahmen | | | | | |
|--|----------------------|---------------|-----------------|---------------|---------------|-------|---------------|---------------|-------|---------------|
| | 1881 | | 1882 | | 1881 | | | 1882 | | |
| | Personen | Pro- zente | Personen | Pro- zente | Fr. | Cts. | Pro- zente | Fr. | Cts. | Pro- zente |
| I. Personentransport. | | | | | | | | | | |
| Zur gewöhnlichen Fahrtaxe: | | | | | | | | | | |
| Einfache Fahrt . . . I. Klasse . | 6,130 | 0.98 | 9,493 | 1.43 | 33,625. 32 | 4.03 | | 53,515. 09 | 5.78 | |
| „ „ . . . II. „ . | 44,398 | 7.10 | 62,034 | 9.33 | 161,817. 24 | 19.39 | | 224,800. 92 | 24.26 | |
| „ „ . . . III. „ . | 138,631 | 22.19 | 144,203 | 21.69 | 202,108. 37 | 24.22 | | 204,152. 99 | 22.03 | |
| Güterzüge . . . II. „ . | 218 | 0.03 | 424 | 0.06 | 284. 40 | 0.03 | | 528. 73 | 0.06 | |
| „ „ . . . III. „ . | 7,638 | 1.22 | 13,522 | 2.03 | 4,695. 95 | 0.56 | | 12,166. 60 | 1.31 | |
| Zu ermässigten Fahrtaxen: | | | | | | | | | | |
| Hin- und Rückfahrt . . . I. „ . | 618 | 0.10 | 680 | 0.10 | 1,929. 85 | 0.23 | | 2,632. 56 | 0.29 | |
| „ „ . . . II. „ . | 39,206 | 6.27 | 44,388 | 6.68 | 75,977. 18 | 9.11 | | 86,091. 40 | 9.29 | |
| „ „ . . . III. „ . | 296,873 | 47.52 | 303,271 | 45.61 | 236,105. 60 | 28.30 | | 226,278. 97 | 24.42 | |
| Abonnementsbillete . . . II. „ . | 13,440 | 2.15 | 14,460 | 2.17 | 5,897. 65 | 0.71 | | 6,087. 02 | 0.66 | |
| „ „ . . . III. „ . | 21,958 | 3.51 | 19,020 | 2.86 | 6,146. 57 | 0.74 | | 5,629. 42 | 0.61 | |
| Militär- und Polizeitransporte III. „ . | 5,967 | 0.96 | 7,816 | 1.18 | 5,526. 05 | 0.66 | | 8,815. 27 | 0.95 | |
| Gesellschafts-, Schul- u. Lustfahrten I. „ . | 2,694 | 0.44 | 2,635 | 0.40 | 11,641. 49 | 1.40 | | 9,919. 54 | 1.07 | |
| „ „ . . . II. „ . | 17,501 | 2.80 | 17,919 | 2.69 | 52,104. 64 | 6.25 | | 53,010. 85 | 5.72 | |
| „ „ . . . III. „ . | 29,519 | 4.73 | 25,040 | 3.77 | 36,473. 65 | 4.37 | | 32,916. 90 | 3.55 | |
| Total | 624,791 | 100 | 664,905 | 100 | 834,333. 96 | 100 | | 926,546. 26 | 100 | |
| Rekapitulation nach Klassen | | | | | | | | | | |
| I. Klasse | 9,442 | 1.51 | 12,808 | 1.93 | 47,436. 66 | 5.68 | | 66,067. 19 | 7.13 | |
| II. „ | 114,763 | 18.37 | 139,225 | 20.94 | 295,841. 11 | 35.46 | | 370,518. 92 | 39.99 | |
| III. „ | 500,586 | 80.12 | 512,872 | 77.13 | 491,056. 19 | 58.86 | | 489,960. 15 | 52.88 | |
| Total | 624,791 | 100 | 664,905 | 100 | 834,333. 96 | 100 | | 926,546. 26 | 100 | |
| II. Gepäcktransport | Tonnen 2,281 | . | Tonnen 2,736 | . | 52,759. 60 | . | | 62,924. 09 | . | |
| III. Viehtransport. | | | | | | | | | | |
| Klasse I | 553 | 5.11 | 553 | 4.89 | 16,670. 80 | . | | 19,833. 94 | . | |
| „ II | 3,134 | 28.93 | 4,016 | 35.53 | | | | | | |
| „ III | 3,685 | 34.02 | 3,694 | 32.68 | | | | | | |
| „ IV | 3,459 | 31.94 | 3,040 | 26.90 | | | | | | |
| Total | 10,831 | 100 | 11,303 | 100 | 16,670. 80 | . | | 19,833. 94 | . | |
| IV. Gütertransport. | | | | | | | | | | |
| Eilgut | 5,470 | 4.15 | 8,041 | 4.51 | 618,346. 64 | 94.86 | | 743,139. 74 | 96.73 | |
| Normalklasse I | 4,976 | 3.78 | 7,086 | 3.97 | | | | | | |
| „ II | 21,989 | 16.70 | 23,001 | 12.89 | | | | | | |
| Wagenladungsklasse A | 14,529 | 11.04 | 17,400 | 9.75 | | | | | | |
| „ B | 22,431 | 17.04 | 28,111 | 15.76 | | | | | | |
| „ C | 9,463 | 7.19 | 16,674 | 9.34 | | | | | | |
| „ D | 11,856 | 9.01 | 13,048 | 7.31 | | | | | | |
| „ E | 40,937 | 31.09 | 65,066 | 36.47 | | | | | | |
| Lokalspesen (Waag-, Lad-, Lager-, Zu- u. Abfuhrgebühren, Nachnahmeprovision etc.) | . | . | . | . | 33,459. 35 | 5.14 | | 25,120. 71 | 3.27 | |
| Total | 131,651 | 100 | 178,427 | 100 | 651,805. 99 | 100 | | 768,260. 45 | 100 | |
| V. Mittelbare Betriebseinnahmen | . | . | . | . | 37,264. 79 | . | | 72,610. 62 | . | |
| Gesamtttotal der Einnahmen | . | . | . | . | 1,592,835. 14 | . | | 1,850,175. 36 | . | |

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 |

4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten.

| | Transportquantitäten | | | | | | | | | | | |
|-----------------------------|----------------------|--------|--------|--------|-------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------|
| | Personen | Gepäck | Vieh | Güter | | | | | | | | |
| | | | | Eilgut | Klasse I | Klasse II | Klasse A | Klasse B | Klasse C | Klasse D | Klasse E | Total |
| | | | | | | | | | | | | |
| Januar . . | 38,886 | 112 | 688 | 384 | 359 | 1,597 | 1,289 | 1,623 | 658 | 548 | 3,936 | 10,394 |
| Februar . . | 34,865 | 114 | 472 | 487 | 381 | 1,560 | 991 | 1,448 | 753 | 700 | 3,234 | 9,554 |
| März . . | 39,661 | 134 | 498 | 556 | 504 | 2,027 | 984 | 1,950 | 1,212 | 1,108 | 4,910 | 13,251 |
| April . . | 47,015 | 146 | 484 | 427 | 465 | 1,827 | 1,085 | 1,603 | 1,155 | 958 | 4,070 | 11,590 |
| Mai . . | 61,534 | 196 | 1,002 | 940 | 484 | 1,908 | 1,259 | 1,787 | 2,443 | 894 | 4,580 | 14,295 |
| Juni . . | 59,199 | 254 | 860 | 579 | 508 | 1,872 | 1,135 | 2,428 | 1,839 | 1,006 | 5,940 | 15,307 |
| Juli . . | 84,788 | 393 | 1,261 | 573 | 512 | 1,858 | 1,554 | 2,203 | 1,350 | 1,081 | 7,784 | 16,915 |
| August . . | 85,691 | 453 | 1,534 | 640 | 604 | 2,012 | 1,519 | 2,529 | 1,325 | 1,420 | 7,131 | 17,180 |
| September . | 64,199 | 346 | 1,470 | 787 | 810 | 2,153 | 1,496 | 2,494 | 1,828 | 2,219 | 6,650 | 18,437 |
| Oktober . | 61,639 | 262 | 969 | 1,179 | 872 | 2,136 | 1,806 | 2,659 | 1,684 | 1,300 | 7,455 | 19,091 |
| November . | 44,182 | 187 | 1,073 | 737 | 850 | 2,150 | 2,014 | 3,491 | 1,126 | 1,052 | 6,000 | 17,420 |
| Dezember . | 43,246 | 139 | 992 | 752 | 737 | 1,901 | 2,268 | 3,896 | 1,301 | 762 | 3,376 | 14,993 |
| Total gegenüber 1881: | 664,905 | 2,736 | 11,303 | 8,041 | 7,086 | 23,001 | 17,400 | 28,111 | 16,674 | 13,048 | 65,066 | 178,427 |
| mehr . . | 40,114 | 455 | 472 | 2,571 | 2,110 | 1,012 | 2,871 | 5,680 | 7,211 | 1,192 | 24,129 | 46,776 |
| weniger . | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

| | Einnahmen | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------------|-----------|------|--------|------|--------|------|---------|------|--------------------------------------|------|-----------|------|---------------------------------|------|--------|------|
| | Personen | | Gepäck | | Vieh | | Güter | | Mittelbare Betriebs- einnahmen | | Total | | Bruttoeinnahme per Kilometer | | | |
| | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | 1882 | | 1881 | |
| | | | | | | | | | | | | | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
| Januar . . | 37,933 | 49 | 2,224 | 75 | 913 | 20 | 46,134 | 01 | . | . | 87,205 | 45 | 1,301 | 57 | 1,190 | 49 |
| Februar . . | 34,393 | 12 | 2,199 | 07 | 855 | 95 | 43,058 | 74 | . | . | 80,506 | 88 | 1,201 | 60 | 1,227 | 82 |
| März . . | 42,186 | 41 | 2,718 | 44 | 859 | 29 | 61,026 | 35 | . | . | 106,790 | 49 | 1,593 | 89 | 1,459 | 68 |
| April . . | 54,545 | 37 | 3,132 | 02 | 877 | 24 | 53,693 | 33 | . | . | 112,247 | 96 | 1,675 | 34 | 1,522 | 52 |
| Mai . . | 77,667 | 31 | 4,402 | 01 | 1,512 | 40 | 61,869 | 56 | . | . | 145,451 | 28 | 2,170 | 91 | 1,815 | 14 |
| Juni . . | 90,979 | 79 | 6,081 | 67 | 1,414 | 88 | 62,387 | 33 | . | . | 160,863 | 67 | 2,400 | 95 | 2,097 | 57 |
| Juli . . | 147,360 | 99 | 9,970 | 36 | 2,217 | 50 | 62,558 | 04 | . | . | 222,106 | 89 | 3,315 | 03 | 3,010 | 25 |
| August . . | 161,009 | 03 | 11,696 | 24 | 2,472 | 54 | 67,474 | 13 | . | . | 242,651 | 94 | 3,621 | 67 | 3,236 | 25 |
| September . | 114,255 | 94 | 8,369 | 52 | 2,039 | 86 | 71,187 | 51 | . | . | 195,852 | 83 | 2,923 | 18 | 2,417 | 53 |
| Oktober . | 75,092 | 86 | 5,687 | 59 | 1,892 | 25 | 82,624 | 18 | . | . | 165,296 | 88 | 2,467 | 12 | 2,239 | 62 |
| November . | 47,974 | 01 | 3,727 | 32 | 2,625 | 83 | 81,768 | 73 | . | . | 136,095 | 89 | 2,031 | 28 | 1,587 | 32 |
| Dezember . | 43,147 | 94 | 2,715 | 10 | 2,153 | . | 74,478 | 54 | . | . | 122,494 | 58 | 1,828 | 28 | 1,413 | 28 |
| Jan. — Dez. | . | . | . | . | . | . | . | . | 72,610 | 62 | 72,610 | 62 | 1,083 | 74 | 556 | 19 |
| Total gegenüber 1881: | 926,546 | 26 | 62,924 | 09 | 19,833 | 94 | 768,260 | 45 | 72,610 | 62 | 1,850,175 | 36 | 27,614 | 56 | 23,773 | 66 |
| mehr . . | 92,212 | 30 | 10,164 | 49 | 3,163 | 15 | 116,454 | 46 | 35,345 | 83 | 257,340 | 22 | 3,840 | 90 | — | — |
| weniger . | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

5. Frequenz nach den Stationen.

| | Per- sonen | Ge- päck | Vieh | Güter | | | Differenz gegenüber 1881 | | Rangordnung der Stationen | |
|--|---------------|-------------|--------|----------|---------|---------|-----------------------------|----------|---------------------------------|------------------------|
| | | | | Versandt | Empfang | Total | Personen | Güter | nach | |
| | Anzahl | Tonnen | Stück | Tonnen | Tonnen | Tonnen | Anzahl | Tonnen | Per- sonen- zahl | Güter- ge- wicht |
| 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, Bötzbeargbahn, 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 | — |
| II. In flüssigem Zustande | 29,802 | 36,437 | 6,635 | — |
| 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 |
| <i>b) Gebrauchsmittel</i> | 12,177 | 15,393 | 3,216 | — |
| 15. Hausrath und Effekten | 1,605 | 2,033 | 428 | — |
| 16. Bücher, Kunstgegenstände und Musikalien | 165 | 224 | 59 | — |
| | 1,770 | 2,257 | 487 | — |
| B. Brennmaterialien: | 43,749 | 54,087 | 10,338 | — |
| 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 Maschinentheile | 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 | Tonnen | Tonnen |
| Übertrag | 99,975 | 123,760 | 23,785 | — |
| E. Textilindustrie: | | | | |
| <i>a) in Baumcolle.</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 Landwirthschaft 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. | 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 Saldo vortrag, 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 | |
| Fr. 915,395. 40 | . | . | Überschuss der Einnahmen | . | . | Fr. 1,085,723. 81 | |
| „ 50,250. — | . | . | ab: Einlage in den Reservefond | . | . | „ 50,250. — | |
| Fr. 865,145. 40 | . | . | Reinertrag | . | . | Fr. 1,035,473. 81 | |
| 0/o 54.31 Reinertrag in Prozenten der Bruttoeinnahme | | | | 0/o 55.97 | | | |
| Fr. 12,912. 62 | „ | . | per Bahnkilometer | . | . | Fr. 15,454. 83 | |

Zuzüglich des Saldo vortrages 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 einzuschüssen.

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.