

# Dritter Geschäftsbericht und Rechnung der Direktion der Schweiz. Nordostbahn- Gesellschaft über die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern umfassend das Jahr 1864

Autor(en): **Escher, A.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **12 (1864)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-730516>

## **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.

Beilage I.

# Dritter Geschäftsbericht und Rechnung

der

Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft

über die

# Eisenbahnunternehmung Bülach - Zug - Luzern

umfassend das Jahr

**1864.**





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

Sit!

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 unsers 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 Reppischtal 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 Hedingen 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 projektirten 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 Gisikon, Root und Ebikon vorbei gegen den Rothsee hin, folgt dem linken Ufer desselben, geht sodann mittelst eines Tunnels in das Reußthal hinüber und vereinigt sich nach Ueberschreitung der Reuß in der Nähe des Gütsch mit der Centralbahn.

Die Stationen und Haltstellen der Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern sind der Reihe nach folgende: Zürich, Urdorf, Birmensdorf, Bonstetten, Hedingen, Affoltern, Mettmenstetten, Knonau, Zug, Cham, Rothkreuz, Gisikon, 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 Tucharten 4,686 □'.\*)

Hievon kommen auf den Kanton Zürich . . . . .	231 Tucharten	36,112 □'
"    "    "    Zug . . . . .	119	263 "
"    "    "    Luzern . . . . .	88	8,311 "
Zusammen wie oben	439 Tucharten	4,686 □'.

Bei der Gesammtlänge der Bahn von 201,770 laufenden Fuß oder 12,<sup>61</sup> Stunden kommt somit auf den laufenden Fuß Bahn eine durchschnittliche Breite von 87,<sup>05</sup>' oder auf die Stunde Bahn durchschnittlich eine Fläche von 34,<sup>823</sup> Tucharten.

Die Länge der Linie Altstätten-Kollermühle beläuft sich auf . . . . .	107,915 lauf. Fuß
"    "    "    Linie Zug bis zur Einmündung in die Centralbahn	87,284 " "
"    "    "    Verbindungsline im Sumpf . . . . .	2,929 " "
"    "    "    des Kehrdreieckes bei Zug . . . . .	3,642 " "
Zusammen	201,770 lauf. Fuß.

Von der ganzen Länge der neuen Linie von 201,770 Fuß oder 12, <sup>61</sup> Stunden fallen	
auf den Kanton Zürich . . . . .	5, <sup>96</sup> Stunden
"    "    "    Zug . . . . .	3, <sup>61</sup> "
"    "    "    Luzern . . . . .	3, <sup>04</sup> "
	12, <sup>61</sup> 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-Rankhof (Luzern) im Belaufe von 24 Tucharten 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-Kollernmühle 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 Trennungstation 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 Hedingen, 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 Mettmensfetten 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 mögliche 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 einspurig 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 Ottenberg von 1,600' Länge; ein Tunnelleinschnitt 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 Gitter-trägern 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 K 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 Haltstelle Urdorf befindet sich ein Aufnahmsgebäude und ein Ausweichgeleise. Die für den Personen- und Güterverkehr eingerichteten Stationen Wirmensdorf, Bonstetten, Hedingen, Affoltern, Mettmensetten 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 Giffikon sind die Güterschuppen mit dem Hauptgebäude verbunden. Der Haltstelle 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 Z ü r i c h = Z u g = L u z e r n* 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 zeigt zwar am Ende des Berichtsjahres einen Aktivasaldo 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 Vollendung 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 unserm 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-Verkehres zwischen den Linien Basel-Dlten-Luzern und Waldshut-Altstätten-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.	Cts.	%
1. Personen-Transport . . . . .	Personen	244,113	381,893.	93	63,04
2. Gepäck-Transport . . . . .	Sentner	15,848	18,739.	30	3,10
3. Vieh-Transport . . . . .	Stüde	1,983	2,629.	60	0,43
4. Equipagen-Transport . . . . .	„	30	588.	68	0,10
5. Güter-Transport . . . . .	Sentner	462,304	142,307.	16	23,43
6. Mittelbare Betriebs-Einnahmen . . . . .	.	.	59,622.	73	9,84
<b>Total . . . . .</b>		.	605,781.	40	100

## II. Uebersicht der Frequenz und Einnahmen.

Nach den Rechnungs-Kubriken.

	Transportquantitäten.		Einnahmen.	
	Personen.	Prozente.	Franken. Cts.	Prozente.
<b>I. Personentransport.</b>				
Zur gewöhnlichen Fahrkarte . . . I. Klasse	3,650	1,50	20,816. 27	5,45
" " " " " II. "	38,832	15,91	128,009. 76	33,52
" " " " " III. "	69,649	28,53	95,859. 28	25,10
Zu ermäßigten Fahrkarten:				
Mit Güterzügen . . . . . II. Klasse	1,410	0,58	3,289. 61	0,86
" " " " " III. "	15,558	6,37	14,241. 65	3,73
Hin- und Rückfahrt . . . . . I. "	368	0,15	1,517. —	0,40
" " " " " II. "	16,576	6,79	33,858. 17	8,86
" " " " " III. "	56,594	23,18	53,541. 75	14,02
Mit Abonnementskarten . . . . . II. "	4,968	2,03	2,359. 60	0,62
" " " " " III. "	10,848	4,44	2,353. 45	0,62
Militär- und Polizeitransporte III. "	3,332	1,37	2,240. 13	0,59
Schul- und Luftfahrten . . . . . I. "	16	0,00	10. —	0,00
" " " " " II. "	3,910	1,61	6,587. 90	1,72
" " " " " III. "	18,402	7,54	17,209. 36	4,51
<b>Total</b>	<b>244,113</b>	<b>100</b>	<b>381,893. 93</b>	<b>100</b>
Recapitulation nach Klassen . . . I. Klasse	4,034	1,65	22,343. 27	5,85
" " " " " II. "	65,696	26,91	174,105. 04	45,59
" " " " " III. "	174,383	71,44	185,445. 62	48,56
<b>Total</b>	<b>244,113</b>	<b>100</b>	<b>381,893. 93</b>	<b>100</b>
<b>II. Gepäcktransport.</b>	Zentner.		<b>18,739. 30</b>	
<b>III. Viehtransport.</b>	Stücke.			
I. Klasse. Einzelstücke, Pferde u.	43	2,16	2,629. 60	
II. " " " Stiere, Ochsen, Kühe	306	15,43		
III. " " " Kälber, große Schweine	381	19,21		
IV. " " " Schafe, Ziegen u.	203	10,24		
V. " ganze Wagenladungen. Pferde u.	6	0,30		
VI. " " " Großvieh	123	6,20		
VII. " " " Kleinvieh	356	17,96		
Hunde . . . . .	565	28,50		
<b>Total</b>	<b>1,983</b>	<b>100</b>	<b>2,629. 60</b>	
<b>IV. Equipagentransport.</b> . . . I., II. und III. Klasse	<b>30</b>		<b>588. 68</b>	
<b>V. Gütertransport.</b>	Zentner.			
Eilgut	14,903	3,22	10,451. 64	7,34
Normalklasse I. . . . .	36,491	7,90	17,729. 17	12,46
" " " " " II. und III. . . . .	133,565	28,89	46,586. 74	32,74
Wagenladungs-kategorie A. . . . .	113,847	24,62	34,310. 55	24,11
" " " " " B. . . . .	30,514	6,60	5,637. 48	3,96
" " " " " C. . . . .	132,984	28,77	24,810. 90	17,44
Localspesen (Waag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhr- gebühren, Nachnahme-Provision u.)			2,780. 68	1,95
<b>Total</b>	<b>462,304</b>	<b>100</b>	<b>142,307. 16</b>	<b>100</b>
<b>VI. Mittelbare Betriebs-Einnahmen.</b>			<b>59,622. 73</b>	
<b>Gesamt-Total</b>			<b>605,781, 40</b>	



## IV. Uebersicht der Frequenz.

Nach den Entfernungen.

Ent- fernung.	Personen.				Gepäck.	Vieh und Hunde.	Güter.
	I.	II.	III.	Total.			
Stunden.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Zentner.	Stück.	Zentner.
<b>1</b>	5	1,296	18,809	20,110	164	71	1,667
1/2	—	274	4,939	5,213	57	37	1,091
<b>2</b>	—	993	11,459	12,452	254	44	6,525
1/2	—	582	5,780	6,362	119	48	2,769
<b>3</b>	5	4,494	20,372	24,871	654	210	14,317
1/2	—	72	1,611	1,683	18	62	1,044
<b>4</b>	—	416	10,310	10,726	246	76	9,687
1/2	22	1,079	9,723	10,824	408	130	13,499
<b>5</b>	52	9,060	16,955	26,067	1,494	218	31,570
1/2	13	95	764	872	33	30	2,084
<b>6</b>	213	7,034	16,160	23,407	1,544	248	68,594
1/2	—	483	3,241	3,724	100	33	6,927
<b>7</b>	3	160	969	1,132	36	6	2,345
1/2	35	1,301	2,201	3,537	230	108	15,522
<b>8</b>	—	12	177	189	5	39	2,770
1/2	574	11,950	14,960	27,484	2,201	267	95,048
<b>9</b>	—	42	370	412	7	5	2,487
1/2	—	42	443	485	20	5	4,516
<b>10</b>	—	139	1,180	1,319	23	26	9,622
1/2	—	—	—	—	—	—	—
<b>11</b>	—	66	657	723	31	12	2,521
1/2	—	—	—	—	—	—	—
<b>12</b>	26	466	1,219	1,711	60	5	10,889
1/2	—	—	—	—	—	—	—
<b>13</b>	3,086	25,640	32,084	60,810	8,144	303	156,810
Total	4,034	65,696	174,383	244,113	15,848	1,983	462,304

## V. Uebersicht der Frequenz der wichtigern Waaren-Artikel.

	Zentner.
Getreide aller Art . . . . .	90,556
Brennholz . . . . .	31,390
Steine aller Art . . . . .	28,863
Steinkohlen und Coaks . . . . .	21,313
Baumwolle, rohe . . . . .	18,245
Mehl und Mühlfabrikate . . . . .	17,171
Wein und Most . . . . .	16,559
Garne aller Art . . . . .	14,583
Sägewaaren aller Art . . . . .	14,507
Eisen und Eisenwaaren . . . . .	13,338
Bauholz . . . . .	11,214
Käse . . . . .	9,982
Rugholz . . . . .	8,833
Maschinen und Maschinentheile . . . . .	8,304
Spiritus . . . . .	7,810
Obst, frisches und gedörertes . . . . .	7,146
Bücher und Papier . . . . .	6,502
Colonialwaaren, ausgenommen die besonders genannten . . . . .	6,258
Gyps, gemahlen, und Gypssteine . . . . .	5,951
Baumwollenwaaren aller Art . . . . .	5,294
Farbwaaren und Droguerien . . . . .	4,849
Erden aller Art . . . . .	4,362
Kartoffeln . . . . .	4,340
Abfälle aller Art . . . . .	4,306
Hadern . . . . .	4,184
Fett- und Fettwaaren . . . . .	3,741
Salz . . . . .	3,372
Glas und Glaswaaren . . . . .	3,286
Eisen, rohes (Raffeln) . . . . .	3,134
Baumaterialien aller Art, ausgenommen Holz und Steine . . . . .	2,873
Torf . . . . .	2,455
Dele aller Art . . . . .	2,451
Seide und Seidenwaaren . . . . .	2,393
Schiefer . . . . .	2,355
Leder und Lederwaaren . . . . .	2,093
Wolle und Wollenwaaren . . . . .	1,983
Tabak . . . . .	1,591
Metalle und Metallwaaren, ausgenommen Eisen . . . . .	1,898
Felle und Häute . . . . .	1,312
Kaffee . . . . .	1,275
Bier . . . . .	1,213

Die Ausgaben bestehen lediglich in der vertragsgemäßen Entschädigung an die Nordostbahngesellschaft für die Beforgung des Betriebsdienstes, sodann in dem Mietzins für die Mitbenutzung des Bahnhofes Zürich und der Bahnstrecke Zürich=Altstätten, und endlich in dem Mietzins für die Mitbenutzung des Bahnhofes Luzern und der Bahnstrecke vom Bahnhofe Luzern bis jenseits der Baslerstraße.

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

Einschließlich der Zinse für das einbezahlte Baukapital vom 1. Januar bis 31. Mai (Zeitpunkt der Eröffnung des Betriebes) à 3%, Fr. 132,000 betragend, hat sich auf Ende des Jahres der Rechnungssaldo auf Fr. 375,051. 17 Cts. belaufen. Ueber denselben wurde in der Weise verfügt, daß Fr. 300,000 oder 2 1/2 Prozent als Zins des Baukapitals ausbezahlt, sodann Fr. 37,333. 31 Cts., nach Mitgabe des Vertrages über die Begründung der Eisenbahnunternehmung Zürich=Zug=Luzern, in den Reservecfond gelegt und endlich Fr. 37,717. 86 Cts. auf neue Rechnung übertragen wurden.

---

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

Zürich, den 18. April 1865.

**Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft,**

Der Präsident:

**Dr. A. Escher.**

# Uebersicht der Frequenz und Einnahmen der Eisenbahnunternehmung Zürich-Lug-Luzern im Jahre 1864.

Nach den Monaten.

Monat.	Personen.					Gepäck.			Vieh & Hunde.		Equipagen.		Güter.										Mittelbare Betriebs-Einnahmen.		Total-Einnahmen		Einnahmen-Petrefuß per Kilometer.					
	I.	II.	III.	Total.	Einnahmen.	Gewicht.	Einnahmen.	Stück.	Einnahmen.	Stück.	Einnahmen.	Eigut.	I.	II. u. III.	A.	B.	C.	Total.	Einnahmen.	Strom.	Strom.	Strom.	Strom.	Strom.	Strom.	Strom.	Strom.	Strom.	Strom.	Strom.	Strom.	Strom.
Juni . . . .	434	11,994	26,902	39,330	55,668	02	1,870	2,139	93	254	346	82	4	91	—	1,624	5,721	21,544	10,134	4,181	18,286	61,490	18,364	19	.	.	76,609	96	1,197	03		
Juli . . . .	908	16,011	30,954	47,873	84,501	63	3,235	3,933	09	297	355	25	4	57	75	2,615	5,258	18,407	11,260	5,079	22,547	65,166	18,478	28	.	.	107,326	—	1,676	97		
August . . . .	1,421	15,432	28,182	45,035	91,005	96	4,192	5,597	38	314	558	85	6	116	25	2,352	5,233	20,191	10,305	5,435	24,755	68,271	19,703	25	.	.	116,981	89	1,827	84		
September . . . .	729	10,971	29,893	41,593	65,870	24	2,548	3,118	85	289	471	84	10	206	13	2,301	5,131	18,820	17,015	4,751	20,766	68,784	20,285	55	.	.	89,952	61	1,405	51		
October . . . .	498	6,152	29,958	36,608	45,637	51	1,735	1,784	38	303	369	13	3	39	75	2,269	5,766	18,616	21,914	5,670	18,796	73,031	21,742	87	.	.	69,573	64	1,087	09		
November . . . .	33	2,506	16,414	18,953	21,729	—	1,357	1,186	83	207	283	10	2	29	80	2,031	5,086	18,463	20,994	3,192	13,370	63,136	21,455	18	.	.	44,683	91	698	18		
December . . . .	11	2,630	12,080	14,721	17,481	57	911	978	64	319	244	61	1	48	—	1,711	4,297	17,525	22,225	2,204	14,464	62,426	22,277	84	.	.	41,030	66	641	10		
Juni — Dec.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	59,622	73	59,622	73	931	60
<b>Total</b>	<b>4,034</b>	<b>65,696</b>	<b>174,383</b>	<b>244,113</b>	<b>381,893</b>	<b>93</b>	<b>15,848</b>	<b>18,739</b>	<b>30</b>	<b>1,983</b>	<b>2,629</b>	<b>60</b>	<b>30</b>	<b>588</b>	<b>68</b>	<b>14,903</b>	<b>36,492</b>	<b>133,566</b>	<b>113,847</b>	<b>30,512</b>	<b>132,984</b>	<b>462,304</b>	<b>142,307</b>	<b>16</b>	<b>59,622</b>	<b>73</b>	<b>605,781</b>	<b>40</b>	<b>9,465</b>	<b>32</b>		

## Uebersicht der Frequenz und Einnahmen der Eisenbahnunternehmung Zürich = Zug = Luzern im Jahre 1864. Nach den Stationen.

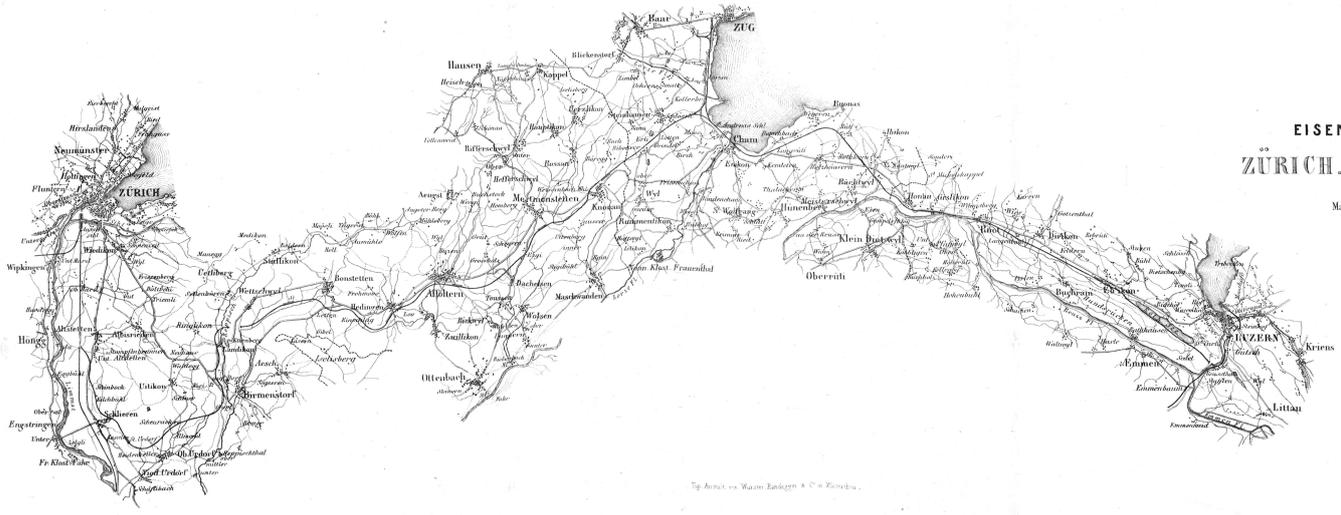
Stationen.	Personen.	Gepäd.	Vieh und Sunde.	Güter			Total= Einnahmen.	Rangordnung der Stationen nach			
				Verfandt.	Empfang.	Total.		Personen- zahl.	Güter- gewicht.	Ein- nahmen.	
	Anzahl.	Sentner.	Stück.	Sentner.	Sentner.	Sentner.	Stf.	Centn.	Stf.	Centn.	Centn.
<b>Zürich</b> . . . . .	65,783	6,512	268	89,489	92,248	181,737	175,618.	181,737	1	2	2
Mistätten . . . . .	1,951	34	12	2,041	1,054	3,095	4,472.	3,095	15	14	12
Urdorf . . . . .	3,341	121	7	492	1,040	1,532	2,584.	1,532	13	15	15
Wirmensdorf . . . . .	6,021	123	66	2,461	1,942	4,403	4,696.	4,403	9	13	11
Bonfetten . . . . .	5,931	165	17	3,559	3,507	7,066	5,667.	7,066	10	10	10
Hedingen . . . . .	7,549	231	88	4,387	11,422	15,809	8,780.	15,809	8	7	8
Mölktern . . . . .	18,492	709	225	7,555	17,703	25,258	21,428.	25,258	4	6	4
Mettmenstetten . . . . .	9,507	200	109	5,585	8,033	13,618	11,476.	13,618	6	8	6
Knonau . . . . .	5,103	83	56	4,786	4,264	9,050	6,228.	9,050	11	9	9
<b>Zug</b> . . . . .	33,327	1,753	369	47,511	98,872	146,383	78,093.	146,383	3	3	3
Cham . . . . .	10,822	205	44	22,476	27,009	49,485	18,696.	49,485	5	4	5
Notzfreg . . . . .	3,401	60	48	4,732	1,815	6,547	4,336.	6,547	12	11	13
Giffon . . . . .	7,593	284	107	22,638	5,893	28,531	10,343.	28,531	7	5	7
Ebikon . . . . .	2,257	47	7	5,192	557	5,749	2,777.	5,749	14	14	14
<b>Luzern</b> . . . . .	49,322	4,108	415	85,224	106,475	191,699	190,958.	191,699	2	1	1
Bremde Bahnen . . . . .	13,713	1,213	145	154,176	80,470	234,646	—	234,646	—	—	—
Mittelbare Betriebs- Einnahmen . . . . .							59,622.				73
<b>Total</b> . . . . .	244,113	15,848	1,983	462,304	462,304	—	605,781.	—			40





PLAN  
der  
EISENBAHNLINIE  
ZÜRICH - ZUG - LUZERN.

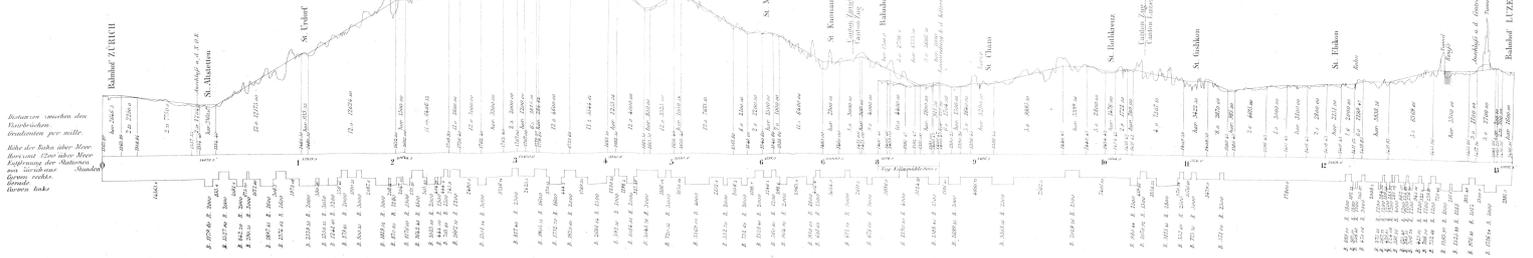
Maßstab 1:100000



Tg. Anst. v. W. B. & C. in Zürich.

PROFIL  
der  
EISENBAHNLINIE  
ZÜRICH - ZUG - LUZERN.

Massstab 1:10000 für die Längen  
1:2000 für die Höhen



Beachten besonders den  
Verlauf der  
Bahnhöfe und die  
Lage der Bahnhöfe über Meer  
Höhe und die Höhe über Meer  
Höhe der Bahnhöfe  
Höhe der Bahnhöfe

Im Auftrag von W. J. J. J. J. J.

Bahnhof ZÜRICH  
Bahnhof ZUG  
Bahnhof LUZERN

# Rechnungen

der

Direktion der Schweizer. Nordostbahn-Gesellschaft

über die

Eisenbahnunternehmung Zürich-Luzern

umfassend das Jahr 1864.

---

# I. Betriebsrechnung der Eisenbahnunternehmung

Einnahmen.		Fr.	Gts.	Fr.	Gts.	Fr.	Gts.
<b>A. Unmittelbare Betriebseinnahmen.</b>							
I. Personentransport			381,893	93			
II. Gepäcktransport			18,739	30			
III. Viehtransport			2,629	60			
IV. Equipagentransport			588	68			
V. Gütertransport			142,307	16	546,158	67	
<b>B. Mittelbare Betriebseinnahmen.</b>							
I. Pacht- und Mietzins			641	67			
II. Zinse von ausgeliehenen Geldern			58,682	06			
III. Verschiedenes:							
a. Erlös aus verkauften Gradwegen	299	—					
b. Zinse vom einbezahlten Baukapital, vom 1. Januar bis 31. Mai 1864 (Zeitpunkt der Eröffnung des Betriebes) à 3 %	132,000	—	132,299	—			
				191,622	73		
<b>Summa</b>				<b>737,781</b>	<b>40</b>		

# Zürich-Luzern vom 1. Juni bis 31. Dezember 1864.

Ausgaben.		Fr.	Gts.
I. Vertragsgemäße Entschädigung an die Nordostbahngesellschaft für Beforgung des Betriebesdienstes		310,333	31
II. Mietzins für die Mitbenutzung des Bahnhofes Zürich und der Bahnstrecke Zürich-Mittlilätten		23,333	31
III. Mietzins für die Mitbenutzung des Bahnhofes Luzern und der Bahnstrecke bis jenseits der Baslerstrasse		29,063	61
IV. Verschiedenes		—	—
<b>Nettoertrag</b>		<b>375,051</b>	<b>17</b>
<b>Summa</b>		<b>737,781</b>	<b>40</b>
<b>Ausweis</b>			
über die Verwendung des Nettoertrages.			
1. Zins für das Baukapital		300,000	—
2. Einlage in den Reservefond		37,333	31
3. Ueberschlag auf die Betriebsrechnung pro 1865		37,717	86
<b>Summa</b>		<b>375,051</b>	<b>17</b>

## II. Rechnung über den Bau der Eisenbahn

	fr.	cts.
<b>Einnahmen.</b>		
Saldo der Rechnung vom Jahre 1863 . . . . .	1,846,531	26
<b>Einzahlung</b> , 5te am 1. April 1864 . . . . .	2,400,000	—
<b>Interessen-Conto</b> . . . . .	34,591	39
<b>Verschiedenes</b> . . . . .	43,858	97
<b>Summa . . . . .</b>		
	<b>4,324,981</b>	<b>62</b>

## Zürich-Zug-Luzern vom Jahre 1864.

	fr.	cts.	fr.	cts.	fr.	cts.
<b>Ausgaben.</b>						
<b>Bau-Verwaltung.</b>						
Vertragsgemäße Prozente der unter nachfolgenden Titeln vorausgabten Baukosten . . . . .					118,828	06
<b>Zahlung für die ehemalige Ostwestbahnstrecke Zug-Luzern Expropriation.</b>					1,780	25
Entschädigungen . . . . .					135,668	49
<b>Bahnbau</b>						
<b>Allgemeines.</b>						
Gehalte, Reifensanlagen und Löhne . . . . .						
Inventarkäufe . . . . .						
Materialien . . . . .						
Büreaukosten . . . . .						
Verschiedenes . . . . .	21,174	85			21,174	85
<b>Unterbau.</b>						
Erdbarbeiten . . . . .	415,079	20				
Süßmauern . . . . .	13,587	03				
Tunnels . . . . .	21,324	71				
Brücken, Durchlässe und Kanäle . . . . .	221,190	—				
Begbauten . . . . .	23,164	74				
Hferbauten . . . . .	10,502	43				
Bettung . . . . .	159,533	45				
Verschiedenes . . . . .	1,429	45				
<b>Oberbau.</b>					865,811	01
Schwellen . . . . .	34,682	24				
Schienen und deren Befestigungsmittel . . . . .	9,962	41				
Begleitbergänge . . . . .	—	—				
Regen des Oberbaues . . . . .	194,485	86				
Sinfriedungen, Barrieren, Verbottafeln, Gradientenzeiger u. . . . .	85,209	24				
Verschiedenes . . . . .	21	20				
					324,360	95
Uebersatz					1,211,346	81
					256,276	80

## II. Rechnung über den Bau der Eisenbahn

Ausgaben.	Fr.		Cts.		Fr.		Cts.	
Uebersrag			1,211,346	81	256,276	80		
<b>Bahnhöfe und Stationsplätze.</b>								
Hochbauten und Einfassungsmauern der mech. Vorrichtungen	384,861	18						
Weichen, Kreuzungen, Drehweichen Schiebuhnen	13,171	80						
Wasser-Reservoirs, Vorwärmsessel, Wasserleitungen	150	71						
Schrauben und Brückenwaagen	1,190	15						
Technische Einrichtung der Werkstätten	—	—						
Verschiedenes	117	85						
			399,491	69	1,610,838	50		
<b>Betriebs-Inventar.</b>								
Lokomotiven und Tender			368,296	81				
Wagen			611,384	39				
Für die Bureau der Hauptverwaltung und Kontrolle			—	—				
" " Materialverwaltung			—	—				
" " Reparaturwerkstätten, stehende Dampfmaschinen			—	—				
" " " Werkzeugmaschinen			—	—				
" " " Werkzeuge und Meßsitten			—	—				
" " Bahnhofsverwaltungen			56,365	71				
Verächtschaften für den Bahndienst			19,202	86				
					1,055,249	77		
<b>Vergütung der Obligationen</b>					132,000	—		
<b>Beitrag an den Bau einer neuen Brücke über die Aare in Luzern</b>					—	—		
<b>Zahlung an den Kanton Zug für Belassung des Bahnhofes Zug an seiner gegenwärtigen Stelle</b>					30,000	—		
<b>Total der Ausgaben</b>					<b>3,084,365</b>	<b>07</b>		

## Zürich-Zug-Luzern vom Jahre 1864.

Rechnungs-Abschluß.		Fr.	Cts.
<b>Summa der Einnahmen</b>		4,324,981	62
<b>Summa der Ausgaben</b>		3,084,365	07
<b>Saldo auf neue Rechnung</b>		<b>1,240,616</b>	<b>55</b>

### III. Rechnung über den Reservefond der Eisenbahnunternehmung Zürich-Lug-Luzern vom Jahre 1864.

	Fr.	Cts.
<b>Einnahmen.</b>		
Einlage laut Betriebsrechnung dieser Unternehmung vom Jahre 1864 .	37,333	31
<b>Ausgaben</b> . . . . .	—	—
<b>Saldo auf neue Rechnung .</b>	<b>37,333</b>	<b>31</b>