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

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **14 (1866)**

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

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

Tit.!

Indem wir Ihnen anmit die fünfte, das Jahr 1866 betreffende Jahresrechnung vorlegen, beehren wir uns, dieselbe mit nachstehender gedrängter Darstellung der Betriebsergebnisse zu begleiten.

Zunächst haben wir folgender, das Tarifwesen beschlagender Maßnahmen zu erwähnen, die gleichzeitig auf der Linie Zürich-Zug-Luzern wie auf den Linien der eigentlichen Nordostbahn zur Ausführung gelangt sind: a) die Aufstellung eines neuen ermäßigten Tarifes für die Beförderung von Gesellschaften und Schulen auf den schweizerischen Eisenbahnen; b) die Einrichtung eines direkten Güterverkehrs der Station Luzern mit den Hauptstationen der Leipzig-Dresdener Bahn via Waldshut; c) die Einführung eines direkten Güterverkehrs der Stationen Luzern und Zug mit Hamburg und Lübeck via Romanshorn-Lindau; d) die Einrichtung eines direkten Güterverkehrs der Stationen Luzern und Zug mit den königlich sächsischen westlichen Staatsbahnen, ebenfalls via Romanshorn-Lindau; e) die Erstellung direkter Gütertarife mit den von der französischen Westbahn bedienten Kanalhäfen (Hâvre, Fécamp, Dieppe, Rouen, Honfleur, Trouville und Caën) sowie mit den von der französischen Nordbahn bedienten Kanalhäfen (Dünkirchen, Calais, Boulogne und St. Valery).

Was die Zahl der ausgeführten Bahnzüge anbetrifft, so ist hervorzuheben, daß vom 1. April v. J. an bis zum Jahresschluß in beiden Richtungen ein Zug mehr unterhalten wurde, als durch die Konzessionsbestimmungen gefordert ist. Diese Fahrtenvermehrung erschien mit Rücksicht einerseits auf die Bedürfnisse des Lokalverkehrs, anderseits auf die Nothwendigkeit der Herstellung gewisser Influenzen als unerläßlich. Mehrkosten sind daraus der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern nicht erwachsen. Wir hatten nämlich unsern Antrag an das Tit. Komite mit dem Anerbieten begleitet, die der Nordostbahn für jene Mehrleistung nach den Bestimmungen des Vertrages vom 14. Dezember 1861 zukommende Extra-Entschädigung nur insofern und nur insoweit in Anspruch zu nehmen, als sich in den Einnahmen aus dem Personentransport gegenüber der entsprechenden Periode des Vorjahres ein Ueberschuß ergebe. Diese Voraussetzung ist nun aber leider nicht in Erfüllung gegangen, vielmehr ist in Folge des Zusammenwirkens ungünstiger Umstände die Einnahme vom Personenverkehr erheblich hinter derjenigen von 1865 zurückgeblieben, so daß jenem Anerbieten zufolge, ungeachtet der eingetretenen Fahrtenvermehrung, lediglich die für die normale Zahl von Zügen stipulirte Betriebsentschädigung zu leisten war.

Gemäß Vorstehendem wurden vom 1. Januar bis 31. März täglich 3, vom 1. April bis 31. Mai und vom 15. Oktober bis 31. Dezember täglich 4, während der Sommerfahrtenplan-Periode (d. h. vom 1. Juni bis 14. Oktober) dagegen täglich 5 regelmäßige Bahnzüge in jeder Richtung ausgeführt. Die auf der Zürich-Zug-Luzerner Linie im Laufe des letztverflossenen Jahres zur Ausführung gelangten Bahnzüge haben zusammen 200,819 Kilometer (gegenüber 185,471 im Jahre 1865) zurückgelegt.

Davon fallen	1865. Kilometer.	1866. Kilometer.
1. auf Schnell- und Personenzüge	135,057	151,525
2. auf gemischte Züge	48,472	48,472
3. auf Extrazüge	1,942	822
Zusammen	185,471	200,819

Die Betriebsrechnung erzeigt in Vergleichung mit dem Vorjahre folgende Ergebnisse:

Die Einnahmen haben betragen:

1865. Fr.	Cts.	Prozente.		1866. Fr.	Cts.	Prozente.
456,137	88	56.18	a. Personen-Transport	396,253	21	51.25
25,906	24	3.20	b. Gepäck-Transport	23,087	81	2.99
5,650	95	0.70	c. Vieh-Transport	5,777	03	0.75
495	41	0.06	d. Equipagen-Transport	946	34	0.12
257,878	15	31.76	e. Güter-Transport	301,902	23	39.04
65,794	52	8.10	f. Mittelbare Betriebs-Einnahmen	45,216	48	5.85
811,863	15	100	Total	773,183	10	100

Es stellt sich somit eine Mindereinnahme von Fr. 38,680. 05 Cts. heraus, welche theils dem Personen- und Gepäcktransport, theils den „Mittelbaren Betriebseinnahmen" zur Last fällt. Die Gütertransport-Einnahmen sind um Fr. 44,024. 08 Cts. = 17 Prozent gestiegen.

Dem Ausfall in den Rubriken des Personen- und Gepäcktransportes liegen die gleichen Ursachen zu Grunde, welche die Einnahmen aller andern schweizerischen Eisenbahnen herabgedrückt haben, nämlich der Krieg und die ungünstige Witterung in der letztjährigen Reise-Saison. Der Rückgang in den Einnahmen vom Personen- und Gepäcktransport während der vier Sommermonate Juni, Juli, August und September, verglichen mit der korrespondirenden Periode des Vorjahres, hat nicht weniger als Fr. 69,780. 86 Cts. betragen. Hätten in jenen 4 Monaten die Einnahmen die Einnahme-Ziffer des vorangegangenen Jahres erreicht, so würden die Rechnungsrubriken des Personen- und Gepäckverkehrs ebenfalls mit einem Ueberschuß abgeschlossen haben.

Der Ausfall in den „Mittelbaren Einnahmen" rührt von dem Umstande her, daß die noch disponibeln Baugelder sich gegenüber dem Vorjahre erheblich verringert und in Folge dessen selbstverständlich auch einen entsprechend geringern Zinsenertrag abgeworfen haben.

Die Ausgaben haben sich belaufen:

1865. Fr.	1865. Cts.			1866. Fr.	1866. Cts.
500,333	34	a.	Vertragsgemäße Entschädigung für Besorgung des Betriebsdienstes . .	530,666	62
40,000	—	b.	Miethzins für Mitbenutzung der Strecke Zürich-Altstetten . . .	40,000	—
50,916	94	c.	Miethzins für Mitbenutzung des Bahnhofes Luzern ꝛc.	50,853	86
—	—	d.	Verschiedenes	175	—
591,250	28		. . . . . Total	621,695	48

Die Mehrausgabe beträgt Fr. 30,445. 20 Cts., welche fast ausschließlich auf den ersten Titel „Vertragsgemäße Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes" fällt und ihre Erklärung in der durch den Vertrag vom 14. Dezember 1861 diesfalls festgesetzten Skala findet. Der Höhepunkt dieser Skala ist bekanntlich mit dem dritten Betriebsjahr erreicht worden.

Zuzüglich des Saldo-Vortrages aus der Betriebsrechnung von 1865 im Belaufe von Fr. 330. 73 Cts. (1865: Fr. 37,717. 86 Cts.), stellte sich ein Reinertrag von Fr. 151,818. 35 Cts. heraus, welcher folgende Verwendung erhielt. Es wurden:

Fr. 96,000. — = 4/5 Prozent des Baukapitals als Zinsdividende vertheilt,
„ 48,000. — = Fr. 750 per Kilometer dem Reservefond gutgeschrieben, und
„ 7,818. 35 auf neue Rechnung übergetragen.

Der Reservefond erreichte mit Ende des Berichtsjahres den Betrag von Fr. 139,559. 96 Cts. Es mag hier noch bemerkt werden, daß sämmtliche Kontrahenten des Vertrages betreffend Begründung einer Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern dem Vorschlag beigepflichtet haben, gemäß welchem — mit dem Jahre 1865 beginnend — anstatt der im Vertrage vorgesehenen Fr. 1,000, nur Fr. 750 per Kilometer in den Reservefond zu legen sind.

Nach bisheriger Uebung lassen wir nachstehend noch nähere Ausweise folgen: 1) über die Frequenz und die Einnahmen nach den Rechnungs-Rubriken; 2) über die Durchschnitts-Resultate des Verkehrs und der Einnahmen; 3) über Frequenz und Einnahmen nach den Monaten; 4) über Frequenz und Einnahmen nach den Stationen; 5) über den Verkehr mit andern Bahnen und 6) über den Verkehr nach den Waarengattungen:

I. Frequenz und Einnahmen nach den Rechnungs-Rubriken.

	Transport-Quantitäten.				Einnahmen.			
	1865.		1866.		1865.		1866.	
I. Personentransport.	Personen.	Prozente.	Personen.	Prozente.	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente.
Zur gewöhnlichen Fahrtaxe I. Klasse . .	4,254	1.40	3,381	1.19	24,038. 08	5.27	20,086. 91	5.07
" " " II. " . .	36,904	12.09	28,653	10.06	125,065. 28	27.42	92,115. 04	23.25
" " " III. " . .	96,300	31.54	94,343	33.14	132,125. 49	28.97	129,443. 67	32.67
Zur ermäßigten Fahrtaxe:								
Mit Güterzügen . . II. Klasse .	4,403	1.44	4,473	1.57	10,537. 96	2.31	11,045. 95	2.79
" " . . III. " .	35,440	11.61	33,842	11.89	33,688. 10	7.38	32,233. 95	8.13
Hin- und Rückfahrt . . I. " .	232	0.07	390	0.14	893. —	0.20	1,550. 60	0.39
" " " . . II. " .	17,614	5.77	15,386	5.40	30,663. 84	6.72	27,451. 14	6.93
" " " . . III. " .	75,497	24.73	73,645	25.87	61,072. 28	13.39	58,748. 04	14.82
Mit Abonnementskarten . II. " .	6,148	2.01	8,076	2.84	3,166. 45	0.69	3,830. 08	0.97
" " . III. " .	9,678	3.17	10,440	3.67	2,173. 15	0.48	2,200. 28	0.55
Militär- und Polizeitransporte III. " .	6,169	2.02	3,271	1.15	7,162. 68	1.57	2,013. 68	0.51
Schul- und Lustfahrten u. drgl. I. " .	477	0.16	211	0.07	2,270. 80	0.50	996. 80	0.25
" " " " " II. " .	4,643	1.53	2,751	0.97	10,926. 26	2.39	6,769. 79	1.71
" " " " " III. " .	7,518	2.46	5,826	2.04	12,354. 51	2.71	7,767. 28	1.96
Total	305,277	100	284,688	100	456,137. 88	100	396,253. 21	100
Rekapitulation nach Klassen:								
I. Klasse	4,963	1.63	3,982	1.40	27,201. 88	5.96	22,634. 31	5.71
II. "	69,712	22.83	59,339	20.84	180,359. 79	39.54	141,212. —	35.64
III. "	230,602	75.54	221,367	77.76	248,576. 21	54.50	232,406. 90	58.65
Total	305,277	100	284,688	100	456,137. 88	100	396,253. 21	100
Uebertrag .					456,137. 88		396,253. 21	

	Transport-Quantitäten.				Einnahmen.			
	1865.		1866.		1865.		1866.	
	Zentner	Prozente	Zentner	Prozente	Fr. Cts.	Prozente	Fr. Cts.	Prozente
Uebertrag .					456.137. 88		396,253. 21	
II. Gepäcktransport	22,916		21,717		25,906. 24		419,341. 02	
	Stück		Stück					
III. Viehtransport.								
a) Klassen für Einzelnstäcke	1,864	26.17	2,313	38.29				
b) Wagenladungsklassen	4,504	63.23	2,928	48.45	5,650. 95		5,777. 03	
c) Hunde	755	10.60	801	13.26				
Total .	7,123	100	6,042	100	5,650. 95		5,777. 03	
	Stück		Stück					
IV. Equipagentransport	30		54		495. 41		946. 34	
	Zentner		Zentner					
V. Gütertransport.								
Eilgut	26,685	3.07	27,347	2.55	19,769. 33	7.67	19,564. 56	6.48
Normalklasse I.	62,671	7.21	65,265	6.08	29,992. 68	11.63	30,647. 29	10.15
„ II. und III.	228,856	26.32	253,912	23.66	75,672. 55	29.34	84,301. 49	27.92
Wagenladungsklasse A.	234,207	26.93	260,988	24.31	80,025. 59	31.03	89,409. 28	29.62
„ B.	78,415	9.02	97,977	9.13	11,382. 98	4.41	18,154. 47	6.01
„ C.	238,661	27.45	367,853	34.27	33,836. 42	13.13	54,238. 09	17.97
Lokalspesen (Waag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren, Nachnahme-Provision ꝛc.) . . .					7,198. 60	2.79	5,587. 05	1.85
Total .	869,495	100	1,073,342	100	257,878. 15	100	301,902. 23	100
VI. Mittelbare Betriebs-Einnahmen . . .					65,794. 52		45,216. 48	
Gesammt-Total der Einnahmen .					811,863. 15		773,183. 10	

2. Durchschnitts-Ergebnisse.

(Bahnlänge: 64 (Tarif-)Kilometer.)		1865.	1866.
Personentransport.			
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Franken	7,127.15	6,191.46
„ „ „ Reisenden	„	1.49	1.39
Jeder Reisende hat befahren in I. Klasse	Kilometer	56.32	56.35
„ „ „ „ „ II. „	„	40.56	38.73
„ „ „ „ „ III. „	„	25.00	23.73
„ „ „ „ im Durchschnitt aller Klassen	„	29.06	27.31
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen in I. Klasse	Reisende	4,369	3,506
„ „ „ „ „ „ „ II. „	„	44,181	35,916
„ „ „ „ „ „ „ III. „	„	90,083	82,077
„ „ „ „ „ „ im Total	„	138,633	121,499
„ jeden Betriebstag kommen	„	836	780
„ „ Kilometer „	„	4,770	4,448
„ „ Personenwagenachsen-Kilometer kommen	„	5.05	4.28
Gepäcktransport.			
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Franken	404.78	360.75
„ „ „ Zentner	„	1.13	1.06
Jeder Zentner hat befahren	Kilometer	44.80	42.88
Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen	Zentner	16,043	14,550
„ jeden Betriebstag kommen	„	63	59
„ „ Kilometer „	„	358	339
Viehtransport.			
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Franken	88.30	90.26
„ „ „ Stück	„	0.79	0.96
Equipagentransport.			
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Franken	7.74	14.79
Gütertransport.			
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Franken	4,029.35	4,717.22
„ „ „ Zentner	Centimes	29.66	28.13
Jeder Zentner hat befahren	Kilometer	43.56	43.72
Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen	Zentner	591,740	733,161
„ jeden Betriebstag kommen	„	2,382	2,940
„ „ Kilometer „	„	13,586	16,769
„ „ Güterwagenachsen-Kilometer (Gepäck, Vieh- und Equipagen, mit zusammen 36,965 Ztr. inbegriffen) kommen	„	21.05	20.49
Mittelbare Betriebseinnahmen.			
Betreffniß per Kilometer	Franken	1,028.04	706.51
Totaleinnahme per Kilometer	„	12,685.36	12,080.99
„ „ Tag	„	2,224.28	2,118.31

3. Uebersicht der Frequenz und Einnahmen nach den Monaten.

a) Transport-Quantitäten.

	Personen.				Gepäck.	Vieh und Hunde.	Equipagen.	Güter.						
	Klasse I.	Klasse II.	Klasse III.	Total.	Zentner.	Stück.	Stück.	Eilgut.	Klasse I.	Klasse II u. III.	Klasse A.	Klasse B.	Klasse C.	Total.
	Zahl.	Zahl.	Zahl.	Zahl.				Zentner.	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Zentner.
Januar .	20	2,078	13,717	15,815	971	505	2	1,793	4,264	19,281	21,380	4,261	20,825	71,804
Februar .	13	2,254	13,734	16,001	1,100	322	2	1,883	4,587	19,130	20,194	2,911	17,671	66,376
März . .	20	1,900	14,006	15,926	1,188	849	2	2,163	6,399	23,939	19,436	4,957	29,835	86,729
April . .	85	3,824	17,149	21,058	1,283	524	4	2,058	5,660	19,404	17,206	5,894	28,428	78,650
Mai . .	229	4,909	20.677	25,815	1,474	591	9	2,177	5,205	21,658	23,198	6,969	39,871	99,078
Juni . .	329	8,754	17,845	26,928	1,604	390	8	2,354	4,924	17,228	21,808	4,813	41,798	92,925
Juli . .	780	8,619	22,169	31,568	3,406	277	1	2,326	3,829	18,297	16,684	3,494	38,625	83,255
August .	1259	8,621	23,389	33,269	3,483	528	6	2,308	5,424	20,329	19,477	4,865	33,726	86,129
September	830	8,073	24,117	33,020	2,711	851	4	2,609	6,012	21,430	21,606	14,247	35,764	101,668
Oktober .	361	5,376	21,721	27,458	2,031	517	7	2,955	7,032	25,920	27,002	33,216	34,873	130,998
November .	40	2,582	16,874	19,496	1,343	368	6	2,415	6,553	23,630	25,198	7,253	28,893	93,942
Dezember .	16	2,349	15,969	18,334	1,123	320	3	2,306	5,376	23,666	27,799	5,097	17,544	81,788
Total	3,982	59,339	221,367	284,688	21,717	6,042	54	27,347	65,265	253,912	260,988	97,977	367,853	1,073,342
Gegenüber 1865:														
mehr . .	—	—	—	—	—	—	24	662	2,594	25,056	26,781	19,562	129,192	203,847
weniger .	981	10,373	9,235	20,589	1,199	1,081	—	—	—	—	—	—	—	—

b) Einnahmen.

	Personen.		Gepäck.		Vieh und Hunde.		Equipagen.		Güter.		Mittelbare Betriebs-Einnahmen.		Total.		Brutto-Einnahme per Kilometer.	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Januar .	17,418	62	859	04	311	55	17	05	21,757	09			40,363	35	630	68
Februar .	18,399	68	958	63	298	17	21	40	20,107	09			39,784	97	621	64
März . .	18,843	65	1,048	61	543	77	72	75	25,715	11			46,223	89	722	25
April . .	27,890	51	1,252	31	354	08	55	43	22,640	58			52,192	91	815	51
Mai . .	35,050	99	1,589	83	664	42	130	75	26,809	24			64,245	23	1,003	83
Juni . .	36,861	82	1,948	60	454	41	144	—	24,696	24			64,105	07	1,001	64
Juli . .	52,709	58	3,655	95	286	33	19	50	21,212	20			77,883	56	1,216	93
August .	58,447	57	4,315	88	748	90	90	38	23,891	77			87,494	50	1,367	10
September	53,549	48	3,159	65	568	27	95	25	27,082	22			84,454	87	1,319	61
Oktober .	37,323	87	2,244	13	703	36	178	13	35,011	47			75,460	96	1,179	08
November .	20,941	07	1,089	73	450	24	73	13	27,611	27			50,165	44	783	84
Dezember .	18,816	37	965	45	393	53	48	57	25,367	95			45,591	87	712	37
Jan.—Dez.											45,216	48	45,216	48	706	51
Total	396,253	21	23,087	81	5,777	03	946	34	301,902	23	45,216	48	773,183	10	12,080	99
Gegenüber 1865:																
mehr . .	—	—	—	—	126	08	450	93	44,024	08	—	—	—	—	—	—
weniger .	59,884	67	2,818	43	—	—	—	—	—	—	20,578	04	38,680	05	604	37

4. Uebersicht der Frequenz und Einnahmen nach den Stationen.

	Personen.	Gepäck.	Vieh und Hunde.	Güter.			Total-Einnahme.		Differenz gegenüber 1865.		Rangordnung der Stationen nach	
				Versandt.	Empfang.	Total.			Personen.	Güter.	Personenzahl	Gütergewicht
	Anzahl.	Zentner.	Stück.	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Fr.	Cts.	Anzahl.	Zentner.		
Luzern	47,643	4,811	864	120,015	277,549	397,564	275,943	34	— 7,573	+ 25,739	2	3
Ebikon	3,068	12	25	2,004	707	2,711	3,956	88	+ 25	— 2,536	14	13
Gisikon	11,653	296	124	37,926	10,252	48,178	17,641	—	— 82	— 8,173	7	6
Rothkreuz . . .	5,864	127	136	11,093	4,598	15,691	8,058	94	+ 222	+ 3,453	12	10
Cham	19,679	312	108	44,254	35,970	80,224	24,564	30	+ 1,664	+ 27,670	5	4
Zug	42,288	2,903	866	270,158	154,357	424,515	129,944	82	— 882	+ 149,957	3	1
Knonau	8,169	209	151	14,188	4,747	18,935	10,320	83	+ 492	+ 1,228	10	8
Mettmenstetten . .	12,472	717	214	12,759	15,430	28,189	15,300	67	+ 251	+ 711	6	7
Affoltern	22,702	1,595	353	21,634	31,097	52,731	27,618	88	+ 283	+ 2,895	4	5
Hedingen . . .	8,893	380	317	3,831	12,636	16,467	10,300	54	— 1,147	— 3,050	8	9
Bonstetten . . .	5,925	69	89	3,029	6,762	9,791	4,821	72	— 1,079	— 21,745	11	11
Birmensdorf . .	8,299	266	146	4,948	3,694	8,642	6,939	48	— 1,156	+ 2,379	9	12
Urdorf	5,467	153	43	217	309	526	3,674	99	+ 117	— 418	13	15
Altstetten . . .	2,428	62	14	614	1,179	1,793	4,041	77	— 292	— 1,353	15	14
Zürich	69,602	8,081	429	98,509	324,233	422,742	184,838	46	— 7,101	+ 158,861	1	2
Uebrige Nordostbahn-Stationen . .	6,510	866	98	223,041	72,125	295,166	—	—	— 2,098	+ 38,943		—
Fremde Bahnen .	4,026	858	2,065	205,122	117,697	322,819	—	—	— 2,233	+ 33,133		—
Mittelbare Betriebs-Einnahmen .							45,216	48				
Total	284,688	21,717	6,042	1,073,342	1,073,342	—	773,183	10				

5. Uebersicht des Verkehrs mit andern Bahnen und Transitverkehr.

	Von Zürich-Zug-Luzern.		Nach Zürich-Zug-Luzern.		Total.		Differenz gegenüber 1865.	
	Pers.	Güter.	Pers.	Güter.	Pers.	Güter.	Pers.	Güter.
I. Direkter Verkehr der Linie Zürich-Zug-Luzern.	Anzahl.	Zentner.	Anzahl.	Zentner.	Anzahl.	Zentner.	Anzahl.	Zentner.
Nordostbahn (incl. des Verkehrs der Station Zürich)	71,038	375,725	76,072	306,611	147,110	682,336	— 18,488	+161,951
Bülach-Regensberg	109	519	155	1,545	264	2,064	— 450	+ 75
Vereinigte Schweizerbahnen	2,094	43,541	2,082	33,811	4,176	77,352	— 543	+ 17,529
Centralbahn und rückwärts liegende Bahnen	835	24,506	566	73,455	1,401	97,961	— 102	— 12,761
K. Württembergische Bahn	74	—	19	—	93	—	— 61	—
K. Bayerische Bahn	219	5,810	94	28,462	313	34,272	+ 108	+ 15,840
Gr. Badische Bahn	237	22,028	273	40,863	510	62,891	+ 510	+ 33,015
Total	74,606	472,129	79,261	484,747	153,867	956,876		
II. Transitverkehr über die Linie Zürich-Zug-Luzern.								
	Von Centralbahn (via Luzern.)		Nach Centralbahn (via Luzern.)					
Nordostbahn (incl. Zürich)	441	20,633	415	14,939	856	35,572	— 828	+ 5,001
Bülach-Regensberg	—	2	—	14	—	16	—	— 25
Vereinigte Schweizerbahnen	—	1,458	—	4,880	—	6,338	—	— 376
	Von Nordostbahn		Nach Nordostbahn					
Französische Ostbahn	—	—	—	—	—	—	— 426	—
	Von Verein. Schweizerb.		Nach Verein. Schweizerb.					
Französische Ostbahn	—	—	199	—	199	—	— 72	—
Total	441	22,093	614	19,833	1,055	41,926		
Gesammt-Total	75,047	494,222	79,875	504,580	154,922	998,802		

6. Uebersicht des Verkehrs nach den Waaren-Gattungen.

	1865.	1866.	Gegenüber 1865: mehr	weniger
	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Zentner.
Getreide aller Art	202,511	216,578	14,067	—
Steine aller Art	83,020	209,191	126,171	—
Obst, frisches und gedörrtes	24,861	63,507	38,646	—
Brennholz	44,302	39,838	—	4,464
Wein und Most	29,966	32,462	2,496	—
Steinkohlen und Coaks	47,994	30,944	—	17,050
Bauholz	5,429	29,063	23,654	—
Baumwolle, roh	18,134	26,841	8,707	—
Eisen und Eisenwaaren aller Art	24,101	26,277	2,176	—
Mehl- und Mühlenfabrikate	23,617	25,255	1,638	—
Sägewaaren aller Art	25,396	25,166	—	230
Garne aller Art	25,081	22,672	—	2,409
Käse	19,688	19,930	242	—
Spiritus	16,069	17,638	1,569	—
Nutzholz	13,001	14,878	1,877	—
Gips, gemahlen und Gipssteine	10,858	14,747	3,889	—
Colonialwaaren, ausgenommen die besonders genannten	11,729	14,685	2,956	—
Baumwollwaaren aller Art	15,177	13,451	—	1,726
Maschinen und Maschinentheile	10,553	12,880	2,327	—
Bücher und Papier	11,203	11,598	395	—
Fett und Fettwaaren	7,422	10,539	3,117	—
Abfälle aller Art	7,241	8,686	1,445	—
Farbwaaren und Droguerien	8,438	8,459	21	—
Salz	7,999	8,335	336	—
Glas und Glaswaaren	7,165	6,683	—	482
Seide und Seidewaaren	5,191	6,624	1,433	—
Hadern	7,612	5,881	—	1,731
Oele aller Art	3,912	5,304	1,392	—
Erden aller Art	1,542	5,216	3,674	—
Wolle und Wollenwaaren	4,821	5,214	393	—
Tabak	3,965	4,764	799	—
Eisen, roh (Masseln)	7,021	4,714	—	2,307
Leder und Lederwaaren	3,520	4,432	912	—
Dünger und Düngmittel	3,496	4,231	735	—
Felle und Häute	2,150	3,362	1,212	—

	1865.	1866.	Gegenüber 1865: mehr.	weniger.
	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Zentner.
Gemüse	—	3,260	3,260	—
Metalle und Metallwaaren, ausgenommen Eisen	1,888	2,646	758	—
Torf	6,114	2,637	—	3,477
Gerberlohe	2,418	2,460	42	—
Kaffe	2,203	2,358	155	—
Bier	2,594	1,916	—	678
Kartoffeln	4,223	1,863	—	2,360
Schiefer (Dachschiefer)	—	1,749	1,749	—
Baumaterialien aller Art, ausgenommen Holz und Steine	5,913	1,532	—	4,381
Zucker	1,109	1,191	82	—
Hülsenfrüchte	1,461	1,102	—	359

Die Baurechnung unserer Unternehmung endlich noch anlangend, haben wir uns bereits in dem letzten Geschäftsberichte dahin aussprechen können, daß mit Vorbehalt einiger noch in Aussicht stehender Vervollständigungsarbeiten, denen übrigens eine erhebliche finanzielle Tragweite nicht beizumessen sei, die Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern als gänzlich vollendet betrachtet werden dürfe. Am Ende des Jahres 1865 wies die Baurechnung einen Aktivsaldo von Fr. 806,505. 48 Cts. aus und es war hiezu noch das Inventar der entbehrlichen Grundstücke und Landabschnitte zu rechnen, dem wir einen Verkaufswerth von rund Fr. 25,000 beilegen zu dürfen glaubten. Am Schlusse des Berichtsjahres weist die Baurechnung einen Aktivsaldo von Fr. 792,028. 43 Cts. aus und es ist im Laufe des Jahres 1866 die Summe von Fr. 3,574. 52 Cts. für verkaufte Landabschnitte eingenommen worden, so daß das Inventar der entbehrlichen Grundstücke und Landabschnitte nunmehr nur noch zu einem Verkaufswerthe von Fr. 21,425. 48 Cts. oder rund Fr. 21,400 angeschlagen werden kann. Die Differenz dieser Zahlen gegenüber den vorjährigen erklärt sich aus Vervollständigungsarbeiten, welche, wie wir es in unserm letzten Geschäftsberichte in Aussicht gestellt, noch im Laufe des Jahres 1866 zur Ausführung zu bringen waren. Diese Arbeiten bestanden hauptsächlich in der Erbauung einer Deckeldohle über den Aabach an dem westlichen Ende des Bahnhofes Zug, in der Vervollständigung der Geleise, Einfriedigungen und Pflanzungen auf diesem Bahnhofe, in einer Geleiseverlängerung auf der Station Gisikon, in der Herstellung eines Brunnens und einer Brunnenleitung auf der Station Mettmenstetten, sowie in der Vollendung von Brunnenbauten auf verschiedenen andern Stationen, in der Anbringung von Aufzugskrahnen in Zug und Gisikon u. s. w. Ueberdieß mußten während des Berichtsjahres nachträglich noch einige Expropriationen bewerkstelligt, beziehungsweise Expropriationsentschädigungen bezahlt werden.

Zum Schlusse unserer Berichterstattung haben wir noch der für den Fall des Zustandekommens der Gotthardbahn ausgesprochenen Verzichtleistung auf die Berechtigung zum Ausschlusse von Eisenbahnlinien, welche dazu bestimmt sind, den Kanton Aargau in angemessene Verbindung mit der Gotthardbahn zu setzen und welche zu diesem Ende hin auf dem Gebiete des Kantons Zug in die Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern eingemündet werden

wollen, zu gedenken. Wie bekannt, so hatte der h. Große Rath des Kantons Aargau an die von ihm beschlossene Subventionirung der Gotthardbahn mit einer Million Franken die Bedingung geknüpft, „daß dem Kanton Aargau die Möglichkeit künftiger Bahnanschlüsse, sowohl in der Richtung der Gotthardbahn, als an die Linien der Nordostbahn resp. der Zürich-Zug-Luzerner Bahn und der Centralbahn unbehindert gewährt werde." In Anerkennung der hohen Wichtigkeit, welche die Gotthardbahn speziell auch für die Zukunft der Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern haben wird, haben die Interessenten dieser Unternehmung, die h. Großen Räthe der Kantone Zürich, Luzern und Zug, sowie die Nordostbahngesellschaft, nicht Anstand genommen, die vom Kanton Aargau verlangte Verzichtleistung zu erklären. Indem wir hievon dem Tit. Gotthardcomite zu Handen der h. Regierung des Kantons Aargau Namens jener Interessenten die erforderliche Mittheilung machten, haben wir nicht ermangelt, in Uebereinstimmung mit den Schlußnahmen mehrerer derselben, die Voraussetzung auszusprechen, es werde das Tit. Gotthardcomite anläßlich der sachbezüglichen Eröffnungen an die h. aargauische Regierung der Hoffnung Ausdruck verleihen, daß sich der Stand Aargau für den Fall des eintretenden Bedürfnisses in billiger Würdigung des ihm bewiesenen bereitwilligen Entgegenkommens um so eher bereit finden lassen werde, einer Erhöhung der von ihm bereits beschlossenen Subvention für die Gotthardbahn stattzugeben.

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

Zürich, den 15. April 1867.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft:

Der Präsident:

Dr. **A. Escher.**