

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): **17 (1869)**

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Nutzungsbedingungen

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

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

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

Haftungsausschluss

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

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

Tit.!

Indem wir Ihnen anmit die achte, das Jahr 1869 betreffende Jahresrechnung vorlegen, beehren wir uns, dieselbe mit nachstehender gedrängter Darstellung der Ergebnisse des **Betriebes** zu begleiten.

Ueber das Tarifwesen ist zu bemerken, daß dahin einschlagende Maßnahmen allgemeiner Natur, welche im Laufe des Berichtsjahres für den Verkehr der Nordostbahn getroffen wurden, jeweilen gleichzeitig auch auf denjenigen der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern ausgedehnt worden sind. Im Speziellen heben wir hervor, daß die Station Luzern vom 1. Juni an in direkten Personenverkehr mit den Hauptstationen der Tyrolerlinie und der italienischen Bahnen via Brenner getreten ist. Sodann sind die Tarife des am 1. Juni 1864 eingeführten direkten Güterverkehrs der schweizerischen Eisenbahnen mit den bayerischen Staatsbahnen im Berichtsjahre gänzlich umgearbeitet und die neuen Tarife am 1. März abhin in Kraft gesetzt worden. Ebenso fand theils eine gänzliche Umarbeitung, theils eine Ausdehnung des direkten Güterverkehrs zwischen den schweizerischen Bahnen einer- und der k. k. priv. Kaiserin Elisabethbahn und der österreichischen Staatseisenbahngesellschaft anderseits statt und wird der neue Tarif unter dem Titel „ungarisch-österreichisch-schweizerischer Güterverkehr“ demnächst in's Leben treten. Endlich wurden Spezialtarife für die Beförderung von Eis und von Bier im schweizerischen Verkehre aufgestellt.

Betreffend die Zahl der Bahnzüge ist anzuführen, daß vom 1. Januar bis 31. Mai und vom 15. Oktober bis 31. Dezember täglich 4 und während der Sommerfaison, d. h. vom 1. Juni bis 14. Oktober, täglich 6 regelmäßige Züge in jeder Richtung verkehrten. Aus den gleichen Gründen wie im Jahre 1868 wurde somit auch im Berichtsjahre die Anzahl der konzessionsgemäß auf dieser Linie vorgeschriebenen Bahnzüge um einen solchen, welcher in beiden Richtungen während des ganzen Jahres und um einen weitem Zug, welcher nur während der Sommerfahrtenplanperiode ausgeführt wurde, überschritten. Wir haben indessen für den vierten, beziehungsweise fünften Zug, welcher während des ganzen Jahres täglich in beiden Richtungen unterhalten wurde, auf die der Nordostbahn vertraglich zugesicherte Extra-Entschädigung freiwillig verzichtet und für den sechsten Zug, der während 4 $\frac{1}{2}$ Monaten bestand, diese Vergütung nur für den Zeitraum von 2 $\frac{1}{2}$ Monaten berechnet.

Um den Anforderungen der außergewöhnlich starken Personenfrequenz während des eidgenössischen Schützenfestes in Zug (vom 11. bis und mit 21. Juli) zu genügen, wurde für die Dauer desselben auf der Linie Zürich-Zug-Luzern

unter Eistellung der gewöhnlichen Sommerfahrordnung ein Interims-Fahrtenplan aufgestellt, gemäß welchem einerseits zwischen Zug und Zürich und andererseits zwischen Zug und Luzern täglich je 10 regelmäßige Züge in beiden Richtungen ausgeführt wurden. Außerdem mußte noch eine große Anzahl von Ergänzungszügen angeordnet werden.

Die Zahl der von sämtlichen fahrplanmäßigen und außergewöhnlichen Zügen im Laufe des Berichtsjahres zurückgelegten Kilometer beträgt 237,429, was gegenüber 1868 (mit 227,533 Kilometern) eine Vermehrung von 9,896 Kilometern ergibt.

Es fallen:

| | 1868 | 1869 |
|---|-------------|-------------|
| | Kilometer | Kilometer |
| 1) auf Schnell- und Personenzüge | 177,952 | 181,538 |
| 2) „ gemischte Züge resp. Güterzüge mit Personenbeförderung | 48,605 | 48,472 |
| 3) „ Extrazüge | 976 | 7,419 |
| zusammen | 227,533 | 237,429 |

Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

I. Einnahmen.

| 1868 | | | | 1869 | | | Mehreinnahme | | Mindereinnahme | |
|-------------|------|----------|---|-------------|------|----------|-----------------|----|----------------|---|
| Fr. | Cts. | Prozente | | Fr. | Cts. | Prozente | gegenüber 1868. | | | |
| | | | A. Unmittelbare Betriebseinnahmen: | | | | | | | |
| 471,114 | 90 | 54.13 | 1. Personentransport | 595,011 | 18 | 59.08 | 123,896 | 28 | — | — |
| 28,636 | 83 | 3.29 | 2. Gepäcktransport | 31,530 | 65 | 3.13 | 2,893 | 82 | — | — |
| 5,774 | 48 | 0.66 | 3. Viehtransport | 6,848 | 57 | 0.67 | 1,074 | 09 | — | — |
| 320,665 | 12 | 36.84 | 4. Gütertransport | 327,780 | 04 | 32.54 | 7,114 | 92 | — | — |
| 44,245 | 30 | 5.08 | B. Mittelbare Betriebseinnahmen | 46,171 | 77 | 4.58 | 1,926 | 47 | — | — |
| 870,436 | 63 | 100 | Totaleinnahmen | 1,007,342 | 21 | 100 | | | | |

Die Mehreinnahmen im Personentransport im Betrage von Fr. 123,896. 28 haben ihre Veranlassung hauptsächlich in der Abhaltung des eidgenössischen Schützenfestes in Zug, welches eine Mehreinnahme von zirka Fr. 100,000 und eine Mehrfrequenz von zirka 80,000 Personen für die Unternehmung herbeiführte. Ferner ist eine bedeutende Zunahme in der Benutzung der Gesellschafts- und Luftfahrtsbillete nach dem Zuger- und Vierwaldstättersee zu konstatieren.

Im Gütertransport haben einerseits die Zufuhren an Lebensmitteln und an Material aller Art für das eidg. Schützenfest, ein ziemlich reichlicher Obstertag und ein belebter Verkehr in Mehl- und Mühlenfabrikaten, eine erhebliche Vermehrung der Einnahmen bewirkt, andererseits hat der Verkehr in Getreide, Baumaterial, Eisenwaaren, Kartoffeln zc. gegenüber dem Vorjahre eine namhafte Verminderung erlitten, so daß die Mehreinnahmen aus dem Güterverkehr sich nur auf Fr. 7,114. 92 belaufen.

2. Frequenz und Einnahmen nach den Rechnungsrubriken.

| | Transportquantitäten | | | | Einnahmen | | | | | |
|--|-----------------------------------|---------------|----------|---------------|-----------|-------------|---------------|---------------|-------|---------------|
| | 1868 | | 1869 | | 1868 | | | 1869 | | |
| | Personen | Pro- zente | Personen | Pro- zente | Fr. | Cts. | Pro- zente | Fr. | Cts. | Pro- zente |
| I. Personentransport. | | | | | | | | | | |
| Zur gewöhnlichen Fahrtage: | | | | | | | | | | |
| Einfache Fahrt | I. Klasse | 4,457 | 1.38 | 5,089 | 1.20 | 25,979. 93 | 5.51 | 29,893. 95 | 5.02 | |
| " " | II. " | 42,019 | 13.00 | 43,947 | 10.35 | 140,634. 28 | 29.85 | 153,189. — | 25.74 | |
| " " | III. " | 107,617 | 33.29 | 131,044 | 30.88 | 141,525. 03 | 30.04 | 172,061. 19 | 28.92 | |
| Zu ermäßigten Fahrtagen: | | | | | | | | | | |
| Mit Güterzügen | II. " | 1,861 | 0.57 | 2,212 | 0.52 | 4,397. 42 | 0.93 | 5,116. 80 | 0.86 | |
| " " | III. " | 22,208 | 6.87 | 24,817 | 5.85 | 19,853. 75 | 4.21 | 22,344. — | 3.76 | |
| Hin- und Rückfahrt | I. " | 516 | 0.16 | 646 | 0.15 | 1,987. 30 | 0.42 | 2,391. — | 0.40 | |
| " " " | II. " | 15,144 | 4.68 | 19,860 | 4.68 | 26,497. 88 | 5.63 | 36,875. 29 | 6.20 | |
| " " " | III. " | 83,436 | 25.81 | 125,806 | 29.65 | 62,645. 75 | 13.90 | 105,094. 79 | 17.66 | |
| Abonnementsbillete | II. " | 8,070 | 2.50 | 8,010 | 1.89 | 3,578. 71 | 0.76 | 4,201. 39 | 0.71 | |
| " " | III. " | 11,625 | 3.59 | 14,390 | 3.39 | 2,604. 75 | 0.55 | 3,242. 17 | 0.55 | |
| Militär- und Polizeitransporte | III. " | 4,291 | 1.33 | 6,144 | 1.45 | 3,989. 90 | 0.85 | 4,468. 71 | 0.75 | |
| Pilger | III. " | 94 | 0.03 | 94 | 0.02 | 44. 60 | 0.01 | 114. 82 | 0.02 | |
| Gesellschafts-, Schul- u. Luftfahrten | I. " | 255 | 0.08 | 280 | 0.07 | 1,027. 55 | 0.22 | 1,327. 32 | 0.22 | |
| " " " " " | II. " | 6,434 | 1.99 | 10,863 | 2.56 | 14,896. 86 | 3.17 | 19,269. 67 | 3.24 | |
| " " " " " | III. " | 15,268 | 4.72 | 31,149 | 7.34 | 21,451. 19 | 4.55 | 35,421. 08 | 5.95 | |
| | Total | 323,295 | 100 | 424,351 | 100 | 471,114. 90 | 100 | 595,011. 18 | 100 | |
| Rekapitulation nach Klassen: | | | | | | | | | | |
| I. Klasse | | 5,228 | 1.62 | 6,015 | 1.42 | 28,994. 78 | 6.15 | 33,612. 27 | 5.64 | |
| II. " | | 73,528 | 22.74 | 84,892 | 20.00 | 190,005. 15 | 40.33 | 218,652. 15 | 36.75 | |
| III. " | | 244,539 | 75.64 | 333,444 | 78.58 | 252,114. 97 | 53.52 | 342,746. 76 | 57.61 | |
| | Total | 323,295 | 100 | 424,351 | 100 | 471,114. 90 | 100 | 595,011. 18 | 100 | |
| II. Gepäcktransport | | | | | | | | | | |
| | | 25,676 | . | 29,252 | . | 28,636. 83 | . | 31,530. 65 | . | |
| III. Viehtransport. | | | | | | | | | | |
| Klasse I | | | | 120 | 1.71 | | | | | |
| " II | | | | 1,148 | 16.40 | | | | | |
| " III | | 6,070 | . | 2,644 | 37.77 | 5,774. 48 | . | 6,848. 57 | . | |
| " IV | | | | 3,088 | 44.12 | | | | | |
| | Total | 6,070 | | 7,000 | 100 | 5,774. 48 | . | 6,848. 57 | . | |
| IV. Gütertransport. | | | | | | | | | | |
| Eisgut | | 35,686 | 3.26 | 49,958 | 4.50 | 25,665. 74 | 8.00 | 31,404. 90 | 9.58 | |
| Normalklasse I | | 74,624 | 6.81 | 85,059 | 7.66 | 35,141. 68 | 10.96 | 38,110. 57 | 11.63 | |
| " II und III | | 292,878 | 26.73 | 308,864 | 27.80 | 100,139. 82 | 31.23 | 104,852. 89 | 31.99 | |
| Wagenladungs-kategorie A | | 280,377 | 25.59 | 270,790 | 24.38 | 83,521. 81 | 26.05 | 79,228. 34 | 24.17 | |
| " B | | 103,141 | 9.41 | 119,754 | 10.78 | 20,007. 54 | 6.24 | 21,487. 35 | 6.55 | |
| " C | | 309,085 | 28.20 | 276,441 | 24.88 | 45,874. 31 | 14.30 | 39,123. 83 | 11.94 | |
| Lokalspesen (Waag-, Lad-, Lager-, Zu- u. Abfuhrgebühren, Nachnahme-Provisionen etc.) | | | | | | 10,314. 22 | 3.22 | 13,572. 16 | 4.14 | |
| | Total | 1,095,791 | 100 | 1,110,866 | 100 | 320,665. 12 | 100 | 327,780. 04 | 100 | |
| V. Mittelbare Betriebseinnahmen | | | | | | | | | | |
| | | | | | | 44,245. 30 | . | 46,171. 77 | . | |
| | Gesamt-Total der Einnahmen | | | | | 870,436. 63 | . | 1,007,342. 21 | . | |

5. Frequenz und Einnahmen nach den Stationen.

| | Per- sonen | Gepäck | Vieh | Güter | | | Total- Einnahme | | Differenz gegenüber 1868 | | Rangordnung der Stationen nach | |
|---|---------------|--------|-------|-----------|-----------|---------|--------------------|---------|-----------------------------|----------|---|------------------------|
| | | | | Verandt | Empfang | Total | | | Personen | Güter | Per- sonen- zahl | Güter- ge- wicht |
| | | | | | | | Anzahl | Zentner | | | | |
| Luzern | 79,430 | 7,025 | 1,134 | 166,539 | 338,118 | 504,657 | 361,168 | 43 | +16,580 | — 22,424 | 3 | 1 |
| Ebikon | 6,542 | 28 | 35 | 4,321 | 860 | 5,181 | 3,885 | 27 | + 614 | — 262 | 12 | 13 |
| Gisikon | 16,382 | 295 | 204 | 37,788 | 15,248 | 53,036 | 21,009 | 17 | + 2,646 | + 9,229 | 6 | 6 |
| Roßkreuz | 7,231 | 79 | 196 | 8,898 | 3,444 | 12,342 | 7,490 | 41 | + 543 | — 4,305 | 11 | 10 |
| Cham | 24,669 | 333 | 198 | 37,170 | 50,068 | 87,238 | 29,782 | 87 | + 5,455 | + 13,501 | 5 | 4 |
| Zug | 92,767 | 3,478 | 1,022 | 159,778 | 199,958 | 359,736 | 171,214 | 31 | +44,441 | + 7,749 | 1 | 2 |
| Knonau | 9,873 | 264 | 123 | 13,484 | 7,832 | 21,316 | 12,702 | 63 | + 2,461 | — 155 | 10 | 8 |
| Mettmensjetten | 15,022 | 868 | 260 | 18,898 | 20,524 | 39,422 | 20,812 | 16 | + 1,981 | + 9,236 | 7 | 7 |
| Affoltern | 27,125 | 2,300 | 534 | 25,646 | 41,048 | 66,694 | 33,514 | 60 | + 4,503 | — 1,285 | 4 | 5 |
| Sedingen | 10,554 | 891 | 317 | 7,901 | 8,728 | 16,629 | 12,210 | 75 | + 1,258 | + 1,559 | 9 | 9 |
| Bonstetten | 5,762 | 237 | 104 | 1,916 | 4,403 | 6,319 | 4,764 | 55 | + 362 | — 173 | 13 | 12 |
| Birmensdorf | 11,701 | 202 | 283 | 3,020 | 6,722 | 9,742 | 9,145 | 45 | + 2,875 | + 748 | 8 | 11 |
| Urdorf | 5,250 | 337 | 85 | 227 | 402 | 629 | 4,148 | 79 | + 329 | + 98 | 14 | 15 |
| Altstetten | 3,091 | 91 | 26 | 1,349 | 3,667 | 5,016 | 5,531 | 50 | + 334 | + 2,862 | 15 | 14 |
| Zürich | 83,751 | 9,661 | 388 | 139,825 | 161,617 | 301,442 | 263,789 | 55 | + 7,525 | — 32,893 | 2 | 3 |
| Nordostbahn, Bülach- Regensberg und fremde Bahnen | 25,201 | 3,163 | 2,091 | 484,106 | 248,227 | 732,333 | — | — | + 9,149 | + 46,665 | | |
| Mittelbare Betriebs- Einnahmen | . | . | . | . | . | . | 46,171 | 77 | | | | |
| Total | 424,351 | 29,252 | 7,000 | 1,110,866 | 1,110,866 | — | 1,007,342 | 21 | | | | |

6. Verkehr mit andern Bahnen und Transitverkehr.

| | Von Zürich-Zug-Luzern | | Nach Zürich-Zug-Luzern | | Total | | Differenz gegenüber 1868 | |
|---|--|---------|---|---------|----------|---------|-----------------------------|----------|
| | Personen | Güter | Personen | Güter | Personen | Güter | Personen | Güter |
| | Anzahl | Zentner | Anzahl | Zentner | Anzahl | Zentner | Anzahl | Zentner |
| I. Direkter Verkehr | | | | | | | | |
| der Linie | | | | | | | | |
| Zürich-Zug-Luzern. | | | | | | | | |
| Nordostbahn | 93,529 | 258,319 | 97,080 | 390,308 | 190,609 | 648,627 | + 26,429 | - 17,133 |
| Bülach-Regensberg | 295 | 635 | 254 | 2,163 | 549 | 2,798 | - 79 | + 186 |
| Vereinigte Schweizerbahnen | 4,337 | 49,595 | 4,689 | 32,733 | 9,026 | 82,328 | + 4,480 | + 5,594 |
| Zentralbahn und weiter gelegene Bahnen | 3,136 | 54,118 | 3,224 | 83,443 | 6,360 | 137,561 | + 4,201 | + 8,782 |
| K. württembergische Bahn | 220 | 1,162 | 100 | 8,175 | 320 | 9,337 | + 73 | + 4,434 |
| K. bayerische Bahn und weiter gelegene Bahnen | 612 | 11,357 | 273 | 8,037 | 885 | 19,394 | + 421 | - 2,639 |
| Gr. badische Bahn und weiter gelegene Bahnen | 637 | 6,240 | 727 | 67,144 | 1,364 | 73,384 | - 278 | + 6,875 |
| Total | 102,766 | 381,426 | 106,347 | 592,003 | 209,113 | 973,429 | | |
| II. Transitverkehr | | | | | | | | |
| über die Linie | | | | | | | | |
| Zürich-Zug-Luzern. | | | | | | | | |
| | Von der Zentralbahn (via Luzern) | | Nach der Zentralbahn (via Luzern) | | | | | |
| Nordostbahn | 1,878 | 3,723 | 1,852 | 12,629 | 3,730 | 16,352 | + 1,464 | - 10,818 |
| Bülach-Regensberg | — | 16 | — | 17 | — | 33 | — | + 9 |
| Vereinigte Schweizerbahnen | — | 975 | — | 6,634 | — | 7,609 | — | + 2,908 |
| | Von den Verein. Schweizerb. | | Nach den Verein. Schweizerb. | | | | | |
| Französische Ostbahn | — | — | 297 | — | 297 | — | + 57 | — |
| Total | 1,878 | 4,714 | 2,149 | 19,280 | 4,027 | 23,994 | | |
| Gesamt-Total | 104,644 | 386,140 | 108,496 | 611,283 | 213,140 | 997,423 | | |

7. Verkehr nach den Waarengattungen.

| | 1868 | 1869 | Gegenüber 1868: | |
|---|---------|---------|-----------------|---------|
| | | | mehr | weniger |
| | Zentner | Zentner | Zentner | Zentner |
| Getreide aller Art | 241,079 | 207,888 | — | 33,191 |
| Steine aller Art | 85,221 | 68,980 | — | 16,241 |
| Steinkohlen und Coaks | 52,115 | 60,419 | 8,304 | — |
| Brennholz | 70,451 | 60,180 | — | 10,271 |
| Obst, frisches und gedörrtes | 14,635 | 47,418 | 32,783 | — |
| Wein und Most | 36,664 | 44,058 | 7,394 | — |
| Mehl und Mühlenfabrikate | 30,987 | 42,215 | 11,228 | — |
| Sägewaaren aller Art | 51,635 | 40,996 | — | 10,639 |
| Garne aller Art | 36,513 | 39,106 | 2,593 | — |
| Eisen und Eisenwaaren aller Art | 44,536 | 34,719 | — | 9,817 |
| Nußholz | 29,339 | 30,502 | 1,163 | — |
| Baumwolle, rohe | 31,056 | 29,276 | — | 1,780 |
| Käse | 23,194 | 25,952 | 2,758 | — |
| Spiritus | 22,185 | 20,951 | — | 1,234 |
| Maschinen und Maschinentheile | 13,548 | 18,291 | 4,743 | — |
| Baumwollwaaren aller Art | 17,448 | 18,100 | 652 | — |
| Gips, gemahlen und Gipssteine | 20,118 | 15,906 | — | 4,212 |
| Bücher und Papier | 14,245 | 15,843 | 1,598 | — |
| Seide und Seidenwaaren | 8,992 | 14,067 | 5,075 | — |
| Bauholz | 15,334 | 13,466 | — | 1,868 |
| Farbwaaren und Droguerien | 12,204 | 13,292 | 1,088 | — |
| Abfälle aller Art | 11,549 | 11,252 | — | 297 |
| Baumaterialien aller Art, ausgenommen Holz und Steine | 3,540 | 10,303 | 6,763 | — |
| Colonialwaaren, ausgenommen die besonders genannten | 11,609 | 10,134 | — | 1,475 |
| Metalle und Metallwaaren, ausgenommen Eisen | 6,207 | 9,974 | 3,767 | — |
| Salz | 8,809 | 9,700 | 891 | — |
| Fett und Fettwaaren | 8,992 | 9,079 | 87 | — |
| Glas und Glaswaaren | 9,745 | 8,327 | — | 1,418 |
| Hadern | 7,133 | 8,125 | 992 | — |
| Hausrath | 970 | 7,402 | 6,432 | — |
| Zucker | 2,017 | 6,805 | 4,788 | — |
| Fahrzeuge und außergewöhnliche Gegenstände | 250 | 6,014 | 5,764 | — |
| Bier | 2,818 | 5,884 | 3,066 | — |
| Tabak | 5,266 | 5,451 | 185 | — |
| Del aller Art | 5,306 | 5,438 | 132 | — |
| Eisen, roh (Masseln) | 5,840 | 5,352 | — | 488 |
| Leder und Lederwaaren | 4,805 | 5,265 | 460 | — |
| Wolle und Wollenwaaren | 4,558 | 5,235 | 677 | — |
| Raffe | 4,088 | 5,150 | 1,062 | — |
| Kartoffeln | 30,184 | 4,969 | — | 25,215 |
| Dünger und Düngmittel | 1,883 | 4,212 | 2,329 | — |
| Felle und Häute | 4,329 | 4,167 | — | 162 |
| Serberlohe | 2,701 | 4,091 | 1,390 | — |
| Fleisch und Fleischwaaren | 213 | 3,955 | 3,742 | — |
| Erden aller Art | 2,620 | 3,524 | 904 | — |
| Milch | 2,801 | 3,353 | 552 | — |
| Torf | 3,703 | 3,145 | — | 558 |
| Petroleum | 1,979 | 2,990 | 1,001 | — |

8. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

| | Durchschnittliche Bahnlänge | Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen | | | Brutto-Einnahme per Kilometer | | | | | |
|------|--------------------------------|---|---------|---------|-------------------------------|--------|------|-------|--------------------------------------|--------|
| | | Personen | Gepäck | Güter | Personen | Gepäck | Vieh | Güter | Mittelbare Betriebs- Einnahmen | Total |
| | Kilometer | Anzahl | Zentner | Zentner | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. |
| 1864 | 37.4 | 123,674 | 11,370 | 308,747 | 5,967 | 293 | 41 | 2,233 | 931 | 9,465 |
| 1865 | 64 | 138,633 | 16,043 | 591,740 | 7,127 | 405 | 88 | 4,037 | 1,028 | 12,685 |
| 1866 | 64 | 121,499 | 14,550 | 733,161 | 6,191 | 361 | 90 | 4,732 | 707 | 12,081 |
| 1867 | 64 | 131,729 | 16,668 | 725,042 | 6,784 | 419 | 102 | 4,728 | 657 | 12,690 |
| 1868 | 64 | 146,621 | 17,382 | 778,970 | 7,361 | 448 | 90 | 5,011 | 691 | 13,601 |
| 1869 | 64 | 190,084 | 19,787 | 774,407 | 9,297 | 493 | 107 | 5,122 | 721 | 15,740 |

Es betragen

die Ausgaben:

| 1868 | | | 1869 | |
|---------|------|---|---------|------|
| Fr. | Cts. | | Fr. | Cts. |
| 553,333 | 33 | a. Vertragsmäßige Entschädigung für Beforgung des Betriebsdienstes | 555,333 | 85 |
| 45,000 | — | b. Mietzins für Mitbenutzung des Bahnhofes Zürich und der Strecke Zürich-Altstetten | 47,916 | 65 |
| 51,391 | 83 | c. Mietzins für Mitbenutzung des Bahnhofes Luzern u. | 51,418 | 15 |
| 175 | — | d. Verschiedenes | 7,106 | 24 |
| 649,900 | 16 | Totalausgaben | 661,774 | 89 |

Die Mehrausgabe beträgt insgesamt Fr. 11,874. 73. Ueber die Ursachen derselben sind wir im Falle, folgenden Aufschluß zu ertheilen:

Für die während der Dauer des eidgenössischen Schützenfestes in Zug eingetretene Vermehrung der fahrplanmäßigen Züge, sowie für gleichzeitige Ausführung einer Anzahl von Ergänzungszügen wurde die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern mit einer Extra-Entschädigung an die Nordostbahn im Betrage von Fr. 4,667. 19 belastet; hinwieder wurde ihr, wie bereits erwähnt, für die Ausführung eines während der ganzen Sommerdienstperiode vom 1. Juni bis 14. Oktober bestandenen sechsten täglichen Zuges, in Folge freiwilliger Verzichtleistung der Nordostbahn auf einen Theil der ihr hiefür vertragsgemäß zugesicherten Vergütung, eine Extra-Entschädigung von bloß Fr. 6,666. 66 (Fr. 2,666. 67 weniger als im Vorjahre) in Rechnung gebracht. Demnach zeigt der Titel „Vertragsgemäße Entschädigung für Beforgung des Betriebsdienstes“ eine Mehrausgabe von nur Fr. 2,000. 52.

Der Miethzins für die Mitbenutzung des Bahnhofes Zürich und der Bahnstrecke Zürich-Mtstetten stellt sich um Fr. 2,916. 65 höher als im Vorjahre, weil nach der einschlägigen Bestimmung des der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern zu Grunde liegenden Vertrages am 1. Juni 1869 die für das sechste Betriebsjahr auf Fr. 50,000 festgesetzte höhere Entschädigung in Wirksamkeit getreten ist. Damit wurde das für diesen Miethzins vertraglich stipulirte jährliche Maximum erreicht.

Einige im Berichtsjahre auf dem Bahnhofe Luzern getroffene bauliche Vorkehrungen führten eine etwelche Vermehrung des Bauaufwandes und damit auch eine entsprechende Erhöhung des Miethzinses für die Mitbenutzung dieses Bahnhofes zc. herbei.

Der Titel „Verschiedenes“ endlich weist gegenüber dem Vorjahre eine Mehrausgabe von Fr. 6,931. 24 auf, welche von den im Bahnhofe Zug anlässlich des letztjährigen eidgenössischen Schützenfestes für die Dauer desselben erforderlich gewesen provisorischen Bauten herrührt. Wenn wir auf der einen Seite nicht unterließen, alle diese Einrichtungen in einer Weise zu bewerkstelligen, daß es möglich ward, den außergewöhnlich starken Personenverkehr auf dem Bahnhofe Zug während der Dauer der Festzeit ohne irgend welche Störung zu bewältigen, so war es auf der andern Seite nicht minder unser Bestreben, auf thunlichste Einschränkung der aus diesen provisorischen Einrichtungen für die Unternehmung Zürich-Zug-Luzern erwachsenden Kosten hinzuwirken. Dieselben erreichen daher nach Abzug des Erlöses für die Abbruchmaterialien im Ganzen bloß die vorerwähnte, verhältnißmäßig sehr geringe Summe. Bei diesem Anlasse bemerken wir noch, daß wir die Ehrengabe, welche wir im Betrage von Fr. 2,500 dem eidgenössischen Freischießen in Zug zukommen ließen, ausschließlich der Nordostbahn belastet haben.

Finanzergebniss und Zinsdividende.

Das Verhältniß zwischen den Einnahmen und Ausgaben des Bahnbetriebes der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern gestaltet sich, wenn einerseits der Saldo-Vortrag von den Einnahmen, andererseits die für die Mitbenutzung des Bahnhofes Zürich und der Bahnstrecke Zürich-Mtstetten, sowie für die Mitbenutzung des Bahnhofes Luzern zc. bezahlten Miethzinsbeträge, welche als Aequivalent des jährlichen Zinses einer entsprechenden Quote der für diese Bahnstrecken von der Nordost-, beziehungsweise von der Centralbahngesellschaft aufgewendeten Baukapitalien aufzufassen sind, von den Ausgaben abgezogen werden, folgendermaßen:

| 1868 | | | 1869 | |
|-----------------|---|---|-------------|-------------------|
| Fr. 870,436. 63 | . | Einnahmen | . | Fr. 1,007,342. 21 |
| „ 553,508. 33 | . | Ausgaben | . | „ 562,440. 09 |
| Fr. 316,928. 30 | . | Reinertrag | . | Fr. 444,902. 12 |
| 36. 41 | . | Reinertrag in Prozenten der Brutto-Einnahme | . | 44. 16 |
| Fr. 4,952. — | . | Reinertrag per Bahnkilometer | . | Fr. 6,951. 59 |

Zuzüglich des Saldo-Vortrages aus 1868 im Belaufe von Fr. 6,016. 23 ergibt sich eine Total-Reineinnahme des Betriebes von Fr. 450,918. 35. Gegenüber derjenigen des Vorjahres (Fr. 330,408. 06) stellt sich eine Mehreinnahme von Fr. 120,510. 29 heraus.

Werden die weiter oben erörterten Miethzinse von zusammen Fr. 99,334. 80 in Abzug gebracht, so verbleibt ein reiner Ueberschuß von Fr. 351,583. 55. Derselbe erhielt gemäß dem Beschlusse des Lit. Komite folgende Verwendung:
 Fr. 288,000. — = $2\frac{2}{5}$ Prozente des Baukapitales der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern wurden als Zinsdividende vertheilt,
 „ 48,000. — = Fr. 750 pr. Kilometer dem Reservefonde derselben gutgeschrieben und
 „ 15,583. 55 auf neue Rechnung übergetragen.

Der Reservefond mußte im Berichtsjahre, dem sechsten des Betriebes der Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern, zum ersten Male, und zwar im Betrage von Fr. 12,949. 60 für die auf Erneuerung des Oberbaues verwendeten Kosten, welche derselbe vertragsgemäß zu decken hat, in Anspruch genommen werden.

Der Bestand des Reservefondes beläuft sich mit 31. Dezember 1869 auf die Summe von Fr. 294,627. 91.

Es erübrigt uns nur noch, Ihnen über die **Baurechnung** der Unternehmung einige erläuternde Mittheilungen zu machen. Da die Summe, welche nach Abzug der jährlichen Einnahmen für verkaufte Landparzellen von dem Betrage der ursprünglichen Pauschalschätzung dieser zum Theil von der Ostwestbahn herrührenden Grundstücke übrig blieb und laut unserm letztjährigen Geschäftsberichte noch rund Fr. 1,960 betrug, dem wirklichen Werthe der noch verkäuflichen Landabschnitte offenbar nicht entsprach, so ließen wir zu Anfang des Berichtsjahres eine neue Schätzung dieser letztern aufnehmen, bei welcher sich deren wirklicher Werth auf zirka Fr. 16,150 herausstellte. Am Ende des Jahres 1868 wies die Baurechnung einen Aktivsaldo von Fr. 804,490. 55 aus, und es war hiezu noch der vorerwähnte Inventarwerth der entbehrlichen Grundstücke und Landabschnitte zu rechnen. Im Laufe des Berichtsjahres wurde für verkaufte Liegenschaften der eben erwähnten Art die Summe von Fr. 5,155. 44 vereinnahmt und hinwieder ein Betrag von Fr. 9,709. 86 verausgabt, so daß sich als Uebertrag auf neue Rechnung ein Aktivsaldo von Fr. 799,936. 13 ergibt, zu welchem noch der Werth der verkäuflichen Grundstücke im nunmehrigen Betrage von rund Fr. 11,000 nebst den noch ausstehenden Guthaben für bereits verkaufte Liegenschaften mit Fr. 4,868 zu rechnen sind. Die Bauausgaben von Fr. 9,709. 86 betrafen theils die Herstellung einer neuen Brückenwaage, sowie einer Geleiseverlängerung auf dem Bahnhofe Zug, theils die Anschaffung von 7 Stationswagen für die Stationen Birmenstorf, Hedingen, Affoltern, Mettmensletten, Knonau, Cham und Rothkreuz, theils endlich eine nachträgliche Reklamation wegen einer durch den Bahnbau veranlaßten Senkung eines Gebäudes, die auf gutlichem Wege erledigt werden konnte.

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

Zürich, den 14. April 1870.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft,

Der Präsident:

Dr. A. Escher.

