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

**Herausgeber:** Schweizerische Nordostbahngesellschaft

**Band:** 10 (1862)

**Artikel:** Erster Geschäftsbericht und Rechnung der Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft über die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern umfassend das Jahr 1862

**Autor:** Escher, A.

**Kapitel:** 7: Bahnbau

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-730511

**Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

**Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

**Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

**Download PDF:** 19.08.2025

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

# VII. Bahnbau.

## 1. Unterbau.

Der Unterbau für die Eisenbahn auf der Bahnstrecke Altstätten-Kollermühle, zu welcher wir auch die Bahnlinie rechnen, welche die beiden von Zürich und von Luzern her führenden Eisenbahnen vor ihrer Vereinigung bei der Kollermühle in direkte Verbindung bringt, ist Behufs der Verakkordirung an Bauunternehmer in IX Loose eingetheilt worden. Wir lassen ein Verzeichniß dieser Loose unter Angabe ihrer Länge folgen.

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| I. | Bauloos, | reichend | von | Altstätten | bis | Schlieren, | rund 14,700′ | lang. |
| II. | „ | „ | „ | Schlieren | „ | Birmenstorf, | „ 10,000′ | „ |
| III. | „ | „ | „ | Birmenstorf | „ | Landikon, | „ 10,300′ | „ |
| IV. | „ | „ | „ | Landikon | „ | Wettschweil | „ 7,000′ | „ |
| V. | „ | „ | „ | Wettschweil | „ | Hedingen | „ 15,000′ | „ |
| VI. | „ | „ | „ | Hedingen | „ | Affoltern | „ 14,500′ | „ |
| VII. | „ | „ | „ | Affoltern | „ | Mettmenstetten | „ 11,100′ | „ |
| VIII. | „ | „ | „ | Mettmenstetten | „ | Knonau | „ 12,600′ | „ |
| IX. | „ | „ | „ | Knonau | „ | Kollermühle (Zug) | | |
| | (unter Einschluß der Eingangserwähnten direkten Verbindungslinie Zürich-Luzern) | | | | | | „ 14,200′ | „ |

Die sämmtlichen Loose sind, zum Theil schon seit sehr geraumer Zeit, an Bauunternehmer vergeben. Das erste Loos wurde an Herrn J. Rapp in Basel, das zweite, dritte und vierte an die Herren Müller u. Comp. in Schaffhausen, das fünfte bis neunte Loos an Herrn Fritz Müller in Riehen verakkordirt. Die Bauarbeiten sind auf der ganzen Bahnstrecke Altstätten-Kollermühle in Angriff genommen und namentlich da, wo größere Bauten auszuführen sind, in befriedigender Weise vorgerückt.

Der Unterbau der Bahnstrecke Ebikon-Rothsee-Luzern bildet, abgesehen von der 500′ langen Brücke über die Reuß, nur ein Bauloos. Dasselbe ist 19,300′ lang. Wir haben dieses Bauloos unmittelbar nach erfolgter hohheitlicher Genehmigung des Bahntrace's Ebikon-Luzern zur Vergebung an Bauunternehmer ausgeschrieben. Die Frist, welche wir in dieser Bekanntmachung für Einreichung von Uebernahmsanerbieten anberaumt haben, geht mit dem 17. d. M. zu Ende. Unmittelbar nach ihrem Ablaufe werden wir auch noch dieses letzte Bauloos an Unternehmer zu verakkordiren uns beeilen. Schon geraume Zeit, bevor der H. Große Rath des Kantons Luzern seine Schlußnahme betreffend die Gewährung des Rothseetrace's gefaßt, haben wir die erforderlichen Einleitungen getroffen, um uns in den Stand zu setzen, unmittelbar nachdem jene Schlußnahme erfolgt wäre, den Bau der Eisenbahnbrücke über die Reuß an tüchtige Bauunternehmer vergeben zu können. Wir glaubten nämlich unserseits nichts versäumen zu sollen, was dazu beizutragen geeignet wäre, die Hindernisse, welche der raschen Inangriffnahme dieser Brückenbaute, des größten Bauwerkes der ganzen Bahnlinie, entgegen-

standen, für die rechtzeitige Eröffnung der Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern so unschädlich als möglich zu machen. In Folge des von uns in Anwendung gebrachten Verfahrens sahen wir uns in den Stand gesetzt, der hohheitlichen Genehmigung des Planes der Eisenbahnbrücke die Uebertragung des Baues derselben an die Herren Gebrüder Benckiser in Pforzheim, welche uns durch wichtige Brückenarbeiten, die sie früher für uns ausgeführt, auf's vortheilhafteste bekannt waren, so zu sagen auf dem Fuße folgen zu lassen.

## 2. Oberbau.

Die für die Herstellung des Oberbaues auf der ganzen Linie erforderlichen Schwellen sind gemäß den von uns abgeschlossenen Verträgen bereits an die vorgeschriebenen Ablagerungsplätze abgeliefert worden. Dasselbe kann auch von dem gesammten Bedarfe von Schienen und Schienenbefestigungsmitteln berichtet werden. Es bleibt nun nur noch übrig, diese Oberbaumaterialien von den Ablagerungsplätzen aus auf die Bahnlinie zu vertheilen. Die daherigen Transporte werden so rechtzeitig bewerkstelligt werden, daß die Legung des Oberbaues jeweilen unmittelbar nach Vollendung des Unterbaues in Angriff genommen werden kann.

## 3. Hochbau.

Nach dem gegenwärtigen Stande der technischen Vorarbeiten auf unserm Hochbaubureau zu schließen, werden die Grab-, Steinhauer-, Maurer- und Verputz-, sowie auch die Schmied- und Spenglerarbeiten für die sämmtlichen Hochbauten, welche auf der Linie Zürich-Zug-Luzern auszuführen sind, in der zweiten Hälfte des gegenwärtigen Monates zur Uebergabe an Bauunternehmer ausgeschrieben werden können. Die Konkurrenzeröffnung für die Uebernahme der übrigen Arbeiten wird auch nicht mehr lange auf sich warten lassen.

## 4. Betriebsmaterial.

Für den Betrieb der Eisenbahnlinie Zürich-Zug-Luzern sind, nachdem einer großen Zahl von Etablissements Gelegenheit zur Konkurrenz gegeben worden, 6 Personenzuglokomotiven bei Herrn J. von Maffei in München, 4 Güterzuglokomotiven bei der Maschinenfabrik von Emil Keßler in Eßlingen, 3 vierrädrige Personenwagen I. Klasse bei den Herren Reiffert u. Comp. in Bockenheim bei Frankfurt a. M., 16 vierrädrige Personenwagen I. und II Klasse und 14 vierrädrige Personenwagen ausschließlich II Klasse bei der Schweizerisch-Belgischen Industriegesellschaft in Neuhausen bei Schaffhausen, 27 vierrädrige Personenwagen III. Klasse bei den Herren Reiffert u. Comp. in Bockenheim, 10 vierrädrige Gepäckwagen, 85 vierrädrige gedeckte und 55 vierrädrige offene Güterwagen bei den Herren v. Dietrich u. Comp. in Niederbronn (Elsaß) bestellt worden.

## 5. Vollendung des Bahnbaues.

Ueber die Aussichten, welche in dieser Beziehung bestehen, glauben wir Ihnen am besten durch Vorlegung eines Tableau's, welches die für den Unterbau einbedungenen Vollendungstermine ausweist, sowie durch entsprechende auf den Oberbau, den Hochbau und die Lieferung des Transportmaterials bezügliche Mittheilungen Aufschluß ertheilen zu können.

| Unterbau. | Zwischentermin für Vollendung der Kunstbauten und der rohen Planie. | Endtermin für gänzliche Vollendung des Unterbaues. |
|---|---|---|
| I. Bauloos | 15. Juli 1863. | 15. September 1863. |
| II. „ | 15. Juni 1863. | 15. August 1863. |
| III. „ | 15. Juli 1863. | 15. September 1863. |
| IV. „ | 1. Oktober 1863. | 1. Dezember 1863. |
| V. „ | 31. August 1863. | 31. Oktober 1863. |
| VI. „ | 15. Oktober 1863. | 30. November 1863. |
| VII. „ | 15. Oktober 1863. | 30. November 1863. |
| VIII. „ | 31. Juli 1863. | 30. September 1863. |
| XI. „ | 15. Juli 1863. | 15. September 1863. |
| Bauloos Ebikon-Rothsee-Luzern | 31 Oktober 1863. | 30. November 1863. |

Als Vollendungstermin für die Pfeiler der Reußbrücke bei Luzern ist der 31. Oktober 1863 und für die ganze Brücke der 31. Dezember 1863 festgesetzt.

Um uns in Betreff der Einhaltung obiger Termine durch die Unternehmer der Bauloose sicher zu stellen, ist in den mit den Letztern abgeschlossenen Verträgen einbedungen, daß für jede Woche Ueberschreitung der Termine, und zwar sowohl der Zwischen- als der Endtermine, ½ Prozent, wenn die Ueberschreitung mehr als 2 Monate betragen würde, 1 Prozent, und wenn sie 3 Monate übersteigen sollte, 2 Prozent der Akkordsumme in Abzug gebracht werden. Im Falle der Nichteinhaltung der für die Ausführung der Reußbrücke festgesetzten Termine ist uns in dem betreffenden Vertrage das Recht eingeräumt, für jede Woche Ueberschreitung sowohl des Zwischen- als des Vollendungstermines 2 Prozent der Akkordsumme in Abzug zu bringen.

Der Oberbau wird mit den, wie oben angegeben, bereits vollständig vorhandenen Materialien jeweilen, sobald der Unterbau eines Looses vollendet ist, ohne Verzug in Angriff genommen und möglichst rasch zu Ende geführt werden.

Die Ausführung der Hochbauten wird jedenfalls so gefördert werden können, daß es möglich sein wird, dieselben im Frühling 1864 zu beziehen, wenn sie dannzumal auch noch nicht zu gänzlicher Vollendung gebracht sein sollten.

Das gesammte Betriebsmaterial muß gemäß den Verträgen, welche wir unter Einbedingung beträchtlicher Konventionalstrafen für den Fall der Widerhandlung abgeschlossen haben, spätestens bis zum 31. März 1864 abgeliefert werden.

In Zusammenfassung dieser Angaben glauben wir uns der Hoffnung hingeben zu dürfen, daß es uns trotz aller Schwierigkeiten, welche wir vielorts, bevor wir den Bau der Bahn beginnen lassen konnten, zu überwinden hatten, möglich sein werde, die Bahn in ihrem ganzen Umfange, wie die Konzessionen es vorschreiben, im Mai 1864 dem Betriebe zu übergeben.

## VIII. Baukapital.

Wir haben auf 1. Juli 1862 eine erste Rate von 20 Prozent des auf 12 Millionen Franken veranschlagten Baukapitales und auf 1. Oktober 1862 eine zweite gleiche Rate bezogen. Auf 1. Juli 1863 wird eine dritte Rate wieder von 20 Prozent einbezahlt werden.

Angesichts der mancherlei Wechselfälle, welche während des Baues einer Eisenbahn eintreten können, wäre es allzu gewagt, gegenwärtig schon ein bestimmtes Urtheil über die Gesammtbaukosten der Bahnlinie Zürich-Zug-Luzern fällen zu wollen. Dagegen glauben wir auf Grundlage der bisher abgeschlossenen Bau- und Lieferungsverträge unbedenklich die Hoffnung aussprechen zu dürfen, daß das in dem Vertrage betreffend Begründung einer Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern in Aussicht genommene Baukapital von 12 Millionen Franken nicht wird überschritten werden.

---

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

Zürich, den 9. April 1863.

**Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft,**

Der Präsident:

**Dr. A. Escher.**