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.

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

Erster Geschäftsbericht und Rechnung

der

Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft

über die

Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern

umfassend das Jahr

1862.

Zürich,
Druck von Orell, Füßli und Comp.
1863.

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

Tit.

Nachdem der Vertrag betreffend Begründung der Eisenbahnunternehmung Zürich=Zug=Luzern, wie er am 14. Dezember 1861 in Zürich zwischen Abordnungen der H. Regierungen von Zürich, Luzern und Zug sowie der Direktion der Nordostbahn unter Ratifikationsvorbehalt abgeschlossen worden, allseitig gutgeheißen und auch die dem Vertrage als integrirende Bestandtheile desselben beigefügten Konzessionen der betheiligten H. Stände für den Bau und Betrieb der projektirten Eisenbahn von der H. Schweizerischen Bundesversammlung unter dem 6. Februar 1862 genehmigt worden waren, begann die Direktion der Nordostbahn, welcher gemäß dem erwähnten Vertrage die Leitung des Baues der Eisenbahn Zürich=Zug=Luzern obliegt, ohne Verzug ihre daherige Wirksamkeit und trat dann auch das Komite, welches Kraft desselben Vertrages von den H. Regierungen der Kantone Zürich, Luzern und Zug und von der Direktion der Nordostbahn zum Zwecke der Entscheidung von Baufragen besonders wichtigen Belanges sowie Behufs Prüfung und Abnahme der Jahresrechnungen gewählt wird, am 25. März 1862 zu seiner Konstituirung zusammen.

Es liegt uns nunmehr ob, dem Tit. Komite die erste, das Jahr 1862 umfassende Rechnung über die Eisenbahnunternehmung Zürich=Zug=Luzern zur Genehmigung vorzulegen. Indem wir in der Beilage dieser Verpflichtung ein Genüge leisten, glauben wir, gleichzeitig über unsere einschlägige Geschäftsführung in möglichst übersichtlicher Weise Bericht erstatten zu sollen. Wir fassen dabei den Zeitraum in's Auge, welcher mit dem Inkrafttreten des der neuen Eisenbahnunternehmung zu Grunde liegenden Vertrages beginnt und sich bis auf die letzten Tage erstreckt. Wir dehnen unsere Berichterstattung bis auf diesen Zeitpunkt aus, weil wir dafür halten, daß sie dadurch an Interesse nur gewinnen dürfte.

I. Konzessionen.

Die Konzession des H. Standes Zürich für die Eisenbahn Zürich=Zug=Luzern ist nur „unter der „Voraussetzung, daß das für Anstrebung einer Reppischbahn bestehende Komite auf die ihm mit Beschluß „vom 3. Juli 1857 ertheilte und vermittelst der Schlußnahmen vom 27. April 1859 und 25. Juni 1860 „modifizirte Konzession für eine Eisenbahn von Zürich über Urdorf an die Zürich=Zuger'sche Kantons=

„grenze bei Knonau verzichte, und unter Vorbehalt des Eintretens dieser Voraussetzung" ertheilt worden. Das betreffende Komite hat nun wirklich seine Verzichtleistung ausgesprochen und es ist in Folge dessen die Konzession des H. Standes Zürich eine vorbehaltlose und endgültige geworden. Nachdem dieß geschehen, ist nunmehr Alles, was auf die Konzessionen für die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern Bezug hat, als gänzlich bereinigt und abschließlich geordnet anzusehen.

II. Technische Vorarbeiten.

Es ist Herr Baurath Beckh, der gewesene Oberingenieur der Nordostbahn, von uns veranlaßt worden, sein Gutachten über die Tracirung der Eisenbahnlinie Zürich-Zug-Luzern abzugeben. Abgesehen von einzelnen Abweichungen, die entweder in Folge genauerer technischer Studien oder im Bestreben, den Bedürfnissen des Verkehrs besser zu dienen, für nothwendig erachtet wurden, ist im übrigen den Vorlagen des Hrn. Beckh in ihrem ganzen Umfange Zustimmung ertheilt worden.

Mit der Bewerkstelligung der ausgeführtern technischen Vorarbeiten, sowie mit der Leitung des Baues der neuen Eisenbahn, abgesehen von den Hochbauten, haben wir Herrn J. Tobler, den Bahningenieur unserer Westlinien, unter zeitweiliger Enthebung desselben von allen seinen Verrichtungen in letzterer Eigenschaft, betraut. Um ihm eine möglichst rasche und zugleich sorgfältige Durchführung seiner Aufgabe zu ermöglichen, ist er mit einem zahlreichen Hülfspersonale umgeben worden. Wir befreuen uns, mittheilen zu können, daß die technischen Vorarbeiten für den Unterbau auf der ganzen Linie nunmehr vollendet sind.

Die Ausführung der Hochbauten haben wir dem Vorstande unsers Hochbaubureau's, Herrn Wanner, übertragen. Die Ausarbeitung der Pläne und Kostenberechnungen für dieselben ist in raschem Fortgange begriffen.

III. Genehmigung des Trace's der Bahn.

Das Trace der Bahn von Altstätten bis zu der Zürich-Zuger'schen Kantonsgrenze bei Knonau ist von der H. Regierung des Kantons Zürich nach den Vorlagen der Unternehmung unbeanstandet genehmigt worden.

Das Trace der Bahn auf dem Gebiete des Kantons Zug ist schon durch die Konzession, welche von diesem H. Stande für die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern ertheilt worden ist, bestimmt. Es hätte dasselbe mitten durch Bibersee geführt und daher manche Inkonvenienzen für die Bewohner dieser Ortschaft zur Folge gehabt. Nähere Untersuchungen stellten heraus, daß die Bahn zu allseitigem Vortheile neben Bibersee vorbeigeführt werden könne, und es genehmigte daher auch die H. Regierung von Zug eine ihr in diesem Sinne vorgeschlagene Traceabänderung in Anwendung des ihr konzessionsgemäß zustehenden Rechtes.

Auf dem Gebiete des Kantons Luzern ist das Trace nunmehr auch abschließlich festgestellt. Dieses Ergebniß konnte aber nur in Folge langwieriger und schwieriger Unterhandlungen erzielt werden. Aus der von dem H. Stande Luzern ertheilten Konzession ließ sich ableiten, daß die Bahnlinie Ebikon-Rankhof (bei Luzern), wie sie von der ehemaligen Ostwestbahngesellschaft ausgeführt worden, beibehalten werden müsse und daß sie je nach Umständen entweder im Rankhofe ihren einstweiligen Endpunkt finden oder von dort aus in die Zentralbahn eingemündet werden solle. War es uns seiner Zeit als unthunlich dargestellt worden, andere Konzessionsbestimmungen erhältlich zu machen, so glaubten wir unsern Zweifeln an der Richtigkeit des Rankhoftrace's doch insofern Folge geben zu sollen, daß wir, bevor zur Ausführung desselben geschritten wurde, die Frage, welches Trace für die Herstellung der Eisenbahn zwischen Ebikon und Luzern als das zweckmäßigste erscheine, einer gründlichen Untersuchung unterwarfen. Das Ergebniß dieser Untersuchung bestand darin, daß, von allen Gesichtspunkten aus betrachtet, eine von Ebikon längs der nördlichen Seite des Rothsee's sich hinziehende, vermittelst eines kleinen Tunnels in das Reußthal hinüberführende, in der Gegend des Keller'schen Denkmales die Reuß überschreitende, sodann der Zentralbahn bis zu der Baslerstraße vor dem Eingange in den Gütschtunnel folgende und an der letztern Stelle in die Zentralbahn einmündende Linie, mit Einem Worte das Rothseetrace einer über den Rankhof führenden Linie oder dem Rankhoftrace weit vorzuziehen sei. Angesichts dieses von keiner der betheiligten Seiten beanstandeten Resultates einer in sorgfältigster Weise veranstalteten Prüfung mußte unser Bestreben dahin gerichtet sein, auf der einen Seite die Zustimmung der H. Staatsbehörden des Kantons Luzern zu dem Rothseetrace auszuwirken und auf der andern Seite einen geeigneten Vertrag mit der Schweizerischen Zentralbahngesellschaft betreffend Mitbenutzung ihrer von der Baslerstraße bei Luzern bis zu dem dortigen Bahnhofe reichenden Bahnstrecke sowie dieses Bahnhofes selbst abzuschließen. Die schon im Juli des Berichtsjahres mit der H. Regierung des Kantons Luzern zum Zwecke der Erwirkung der hohheitlichen Genehmigung des Rothseetrace's angeknüpften Unterhandlungen gelangten erst am 3. Dezember zum Abschlusse. Es bewilligte nämlich der H. Große Rath von Luzern an diesem Tage die Ausführung der Bahnlinie Luzern-Ebikon nach dem Rothseetrace unter der Bedingung, daß die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern eine Viertels-Million Franken an die Kosten der Erbauung einer Brücke über die Reuß vom Bahnhofufer an die Großstadtseite in Luzern beitrage, und in der Meinung, daß dem Regierungsrathe noch ein genauerer Plan über die Ausführung der Eisenbahnlinie Luzern-Ebikon nach dem Rothseetrace zur Gutheißung vorgelegt werde. Die H. Schweizerische Bundesversammlung erklärte am 27. Januar 1863 ihre Zustimmung zu der in diesem Beschlusse liegenden Abänderung der seiner Zeit von Luzern ertheilten und von Bundeswegen genehmigten Konzession. Unmittelbar nachher bezahlten wir dem H. Stande Luzern den verlangten Beitrag von einer Viertels-Million Franken an die Reußbrücke in Luzern. Wenn auch von unserer Seite nichts versäumt wurde, um zu bewirken, daß für die Gewährung des allseitig als einzig rationell anerkannten Rothseetrace's gar keine oder doch eine weniger belangreiche Gegenleistung gefordert werde, so muß gleichwohl, wenn nunmehr ein abschließlicher Rückblick auf das Ergebniß der dießfalls gepflogenen Unterhandlungen geworfen werden soll, anerkannt werden, daß die Einräumung des Rothseetrace's, selbst verbunden mit

der Auferlegung eines Beitrages von einer Viertels-Million Franken an die Reußbrücke in Luzern, immer noch als ein nicht unerheblicher Vortheil für die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern anzusehen ist. War in solcher Weise das Trace für die Bahnlinie Ebikon-Luzern festgestellt worden, so wurde nunmehr auch die durch dasselbe erforderte Mitbenutzung einer Strecke der Zentralbahn sowie des Bahnhofes der letztern in Luzern der neuen Unternehmung auf dem Wege des Vertrages mit der Zentralbahngesellschaft gesichert. Die Grundlage dieser Uebereinkunft besteht darin, daß die Zentralbahngesellschaft den Bahnhof und die fragliche Bahnstrecke der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern zur Mitbenutzung in gleichberechtigter Stellung einräumt, wogegen diese Unternehmung die Hälfte der mit dem Bahnhofe und der Bahnstrecke verbundenen Lasten übernimmt. Der Vertrag ist auf die Dauer der von dem H. Stande Luzern der Zentralbahngesellschaft am 19. November 1852 ertheilten Konzession abgeschlossen. Er bleibt also bis zum 1. Mai 1957 in Kraft. Endlich haben wir noch davon Meldung zu thun, daß wir in Vollziehung des Beschlusses des H. Großen Rathes von Luzern vom 3. Dezember 1862 uns beeilt haben, die Detailpläne über die Bahnlinie Ebikon-Rothsee-Luzern dem H. Regierungsrathe zur Genehmigung vorzulegen. Die hohheitliche Gutheißung derselben ist bereits erfolgt.

Das Trace der Eisenbahnlinie Zürich-Zug-Luzern ist somit in seinem ganzen Umfange abschließlich festgestellt.

IV. Bahnhöfe und Stationen.

Als Bahnhöfe der Endpunkte der Eisenbahnlinie Zürich-Zug-Luzern dienen die bereits in Zürich und Luzern bestehenden Bahnhöfe. Ueber die Anlage des Bahnhofes in Zug sind wir in Unterhandlungen mit der H. Regierung des Kantons Zug begriffen. Wir glauben uns der Hoffnung hingeben zu dürfen, daß dieselben zu einem allseitig befriedigenden Ergebnisse führen werden.

Auf dem Gebiete des Kantons Zürich wird Altstätten, wo die neue Eisenbahnlinie von der Nordostbahn abzweigt, eine Station auch für die Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern werden. In Schlieren-Urdorf soll eine Haltstelle, immerhin übrigens mit Ausweichgeleise, errichtet werden. Birmenstorf, Bonstetten, Hedingen, Affoltern, Mettmenstetten und Knonau sollen Stationen mit Personen- und Güterbeförderung erhalten. — Schon in der Konzession des H. Standes Zug für die Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern ist bestimmt, daß auf dem Gebiete dieses Kantons außer dem Bahnhofe Zug noch in Cham und Rothkreuz Stationen zu bestehen haben. — Die auf dem Gebiete des Kantons Luzern von der ehemaligen Ostwestbahngesellschaft ausgeführte Bahnlinie enthält, soweit sie von der neuen Eisenbahnunternehmung benutzt werden kann, somit auf der Strecke von der Kantonsgrenze bei Honau bis Ebikon, die zwei Stationen Gysikon und Ebikon. Auf der Strecke Ebikon-Rothsee-Luzern wird nirgends eine Station angebracht werden.

V. Straßen- und Wasserübergänge.

Die sehr zahlreichen Straßen- und Wasserübergänge der Bahnlinie sind sämmtlich' entweder auf Grundlage unserer ersten Vorlagen oder, wenn dieselben zu Ausstellungen Veranlassung gaben, nach Mitgabe modifizirter Pläne, die wir eingereicht, von den betreffenden H. Regierungen genehmigt worden. Die Eisenbahnbrücke über die Reuß bei Luzern verdient hier besonders hervorgehoben zu werden. Die örtlichen Verhältnisse zwingen dazu, diese Brücke auf vier Flußpfeiler gestützt und in einem Bogen von 1000' Radius, dessen Scheitel überdieß nicht mit der Stromaxe zusammenfällt, sondern seitwärts von derselben zu liegen kömmt, über die Reuß hinwegzuführen. Die H. Regierung von Luzern hat auch diesen Plan, den wir ihrer Genehmigung zu unterstellen hatten, gutgeheißen. Eine Bedingung, an welche sie ihre Schlußnahme knüpfte, und welche dahin ging, es solle eine etwelche Verschiebung der Brücke von dem rechten nach dem linken Ufer der Reuß, immerhin übrigens unter genauer Einhaltung der von uns für den Flußübergang vorgeschlagenen Linie, stattfinden, konnte unserseits unbedenklich zugegeben werden.

VI. Expropriation.

Unter diesem Abschnitte haben wir vor Allem des Ankaufes der von der ehemaligen Ostwestbahngesellschaft ausgeführten Eisenbahnstrecke Zug-Luzern (Rankhof) zu erwähnen. Es kann nicht unsere Absicht sein, eine Geschichte der langwierigen Unterhandlungen, welche wir mit der Liquidationsbehörde der Ostwestbahn betreffend diesen Kauf zu pflegen im Falle waren, in unsern Geschäftsbericht niederzulegen. Wir glauben vielmehr, uns darauf beschränken zu sollen, die Grundanschauung anzugeben, von welcher wir uns bei der fraglichen Unterhandlung leiten ließen. Diese Grundanschauung bestand darin, daß die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern für die zu erwerbende Bahnstrecke so viel bezahlen solle, als sie beim Selbstbaue auf dieselbe hätte verwenden müssen. Demgemäß schlugen wir der Liquidationsbehörde der Ostwestbahngesellschaft vor, den Werth der uns zum Kaufe angebotenen Eisenbahnstrecke durch beiderseitige Vertrauensmänner schätzen zu lassen, um sodann nach Maßgabe dieses Befundes und an der Hand des oben angeführten leitenden Grundsatzes den Betrag der Kaufsumme zu ermitteln. Die Liquidationsbehörde der Ostwestbahn nahm unsern Vorschlag an und es fand sodann das fernere Uebereinkommen statt, daß Herr A. Beckh, gewesener Oberingenieur der Nordostbahn, und Herr L. Pestalozzi, gewesener Oberingenieur der Vereinigten Schweizerbahnen, ersucht werden sollen, die Schatzung der fraglichen Eisenbahnstrecke vorzunehmen. Die Herren Beckh und Pestalozzi folgten bereitwillig dem an sie gerichteten Rufe. Von der Schatzungssumme, welche sie ausgemittelt hatten, wurden diejenigen Beträge, welche die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern, falls sie selbst gebaut hätte, nicht ausgelegt haben würde, abgezogen. Es stellte sich in Folge dessen eine Summe von Frkn. 1,630,000 heraus. Dabei wurde freilich von der Annahme ausgegangen, daß die Bahnstrecke Ebikon-Rankhof (Luzern), welcher, da wir die Gewährung des Roth-

seetrace's bei den H. Behörden des Kantons Luzern zu erwirken im Begriffe waren, kein Werth für die neue Unternehmung beigemessen werden konnte, von derselben auch nicht angekauft werde. Auf dringendes Anhalten der Liquidationsbehörde der Ostwestbahn hin wurde dann aber, um einen neuen Beweis billigen Entgegenkommens zu geben und um die ebenso langwierigen als verwickelten Unterhandlungen zu einem endlichen Abschlusse zu bringen, dazu Hand geboten, auch die Linie Ebikon-Rankhof (Luzern) in den Bereich des abzuschließenden Kaufvertrages zu ziehen und in Folge dessen die Kaufsumme auf Frkn. 1,830,000 zu erhöhen. Diese Kaufsumme wäre in fortgesetzter Anwendung des Grundsatzes, daß die neue Unternehmung durch den Ankauf einer bereits vorhandenen Eisenbahn nicht in eine schlimmere Lage kommen solle, als wenn sie dieselbe selbst gebaut hätte, mit 1. November 1863 zu bezahlen gewesen. Wir hätten nämlich für die Ausführung der Linie Zug-Ebikon eine Bauzeit von einem Jahre und somit eine Belastung des Baukonto's mit einem Halbjahrzinse des für den Bau dieser Linie erforderlichen Kapitales in Aussicht nehmen zu müssen geglaubt. Da nun die Linie Zug-Ebikon während des von dem 1. Mai 1863 bis 1. Mai 1864 sich erstreckenden Jahres zu bauen gewesen wäre, so würde das Baukapital dieser Linie erst vom 1. November 1863 an in Verzinsung gefallen sein. In Würdigung dieses Sachverhaltes wurde daher von uns ausbedungen, daß, wenn von Seiten der Käuferschaft Behufs Erfüllung eines von der Ostwestbahngesellschaft geäußerten angelegentlichen Wunsches zu sofortiger Zahlung der Kaufsumme Hand geboten werde, hinwieder der von dem Tage der Zahlung bis zum 1. November 1863 sich ergebende, zu 5 Prozent zu berechnende Zins von dem Kaufschillinge in Abzug zu bringen sei. Auf den hier angegebenen Hauptgrundlagen wurde am 3. Dezember 1862 zwischen der Liquidationsbehörde der Ostwestbahn und der unterzeichneten Direktion der Kaufvertrag über die Bahnstrecke Zug-Luzern (Rankhof) abgeschlossen. Er erhielt allseitige abschließliche Ratifikation. Unmittelbar nachdem diese erfolgt war, wurde uns das Eigenthum an der Bahnstrecke, und zwar frei von Grundzinsen, Zehnten, Pfandschulden und dinglichen Lasten dieser Art, grundbüchlich übertragen. Dieser Eigenthumszufertigung folgte die Bezahlung der Kaufsumme von Frkn. 1,830,000 auf dem Fuße nach. Ein kleiner Theil der letztern mußte noch bis zur Erfüllung einer die Uebergabe der Expropriationsakten betreffenden Bestimmung des Vertrages zurückbehalten werden. Der Sconto, welcher in Folge Ausbezahlung der Kaufsumme vor dem 1. November 1863 vertragsgemäß an derselben in Abzug zu bringen war, betrug Frkn. 78,600. 70 Cts.

War auf diese Weise die Bahnlinie Zug-Ebikon auf dem Wege des Vertrages von uns erworben worden, so hatten wir nunmehr die Expropriation des für den Bau der Bahnabtheilungen Altstätten-Kollermühle (Zug) und Ebikon-Rothsee-Luzern erforderlichen Grund und Bodens zu bewerkstelligen. Auf der Linie Altstätten-Kollermühle ist, abgesehen von vier Fällen, welche von den Abtretungspflichtigen an das Bundesgericht gezogen worden sind, und von einigen wenigen noch nicht in Behandlung genommenen Reklamationen, die Expropriation gänzlich durchgeführt. Für die kurze Strecke Ebikon-Rothsee-Luzern, deren Trace erst in der letzten Zeit die hohheitliche Genehmigung erhielt, sind die Katastralpläne und Grunderwerbungsverzeichnisse Behufs Anhebung des Expropriationsverfahrens in den Gemeinden Ebikon, Littau und Luzern bereits aufgelegt und es haben auch die Unterhandlungen mit den Abtretungspflichtigen schon in diesen Tagen begonnen.

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.

Rechnung

der

Direktion der Schweizer. Nordostbahn-Gesellschaft

über die

Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern

umfassend das Jahr 1862.

Rechnung über die Eisenbahnunternehmung

Einnahmen.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einzahlungen 30. Juni	2,400,000	—		
1. Oktober	2,400,000	—		
			4,800,000	—
Interessen-Conto			135,399	42
Verschiedenes			102	—
Summa			**4,935,501**	**42**

Zürich-Zug-Luzern vom Jahre 1862.

Ausgaben.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Bau-Verwaltung.						
Vertragsgemäße Prozente der unter nachfolgenden Titeln verausgabten Baukosten					52,963	17
Zahlung für die ehemalige Ostwestbahnstrecke Zug-Luzern					1,810,000	—
Expropriation.						
Entschädigungen					281,734	71
Bahnbau.						
Allgemeines.						
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	—	—				
Inventarstücke	—	—				
Materialien	—	—				
Büreaukosten	—	—				
Verschiedenes	1,112	20				
			1,112	20		
Unterbau.						
Erdarbeiten	89,900	—				
Stützmauern	—	—				
Tunnels	13,400	—				
Brücken, Durchlässe und Kanäle	49,900	—				
Wegbauten	800	—				
Uferbauten	—	—				
Bettung	—	—				
Verschiedenes	—	—				
			154,000	—		
Oberbau.						
Schwellen	25,219	02				
Schienen und deren Befestigungsmittel	348,348	49				
Wegübergänge	—	—				
Legen des Oberbaues	—	—				
Einfriedungen, Barrieren, Verbottafeln, Gradientenzeiger ꝛc.	—	—				
Verschiedenes	—	—				
			373,567	51		
Uebertrag			528,679	71	2,144,697	88

Rechnung über die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern vom Jahre 1862.

Ausgaben.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag	.	.	528,679	71	2,144,697	88
Bahnhöfe und Stationsplätze.						
Hochbauten und Einfassungsmauern der mech. Vorrichtungen	—	—				
Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen	—	—				
Wasser-Reservoirs, Vorwärmkessel, Wasserleitungen	—	—				
Hebkrahnen und Brückenwaagen	—	—				
Technische Einrichtung der Werkstätten	—	—				
Verschiedenes	—	—	—	—	528,679	71
Betriebs-Inventar.						
Lokomotiven und Tender	.	.	—	—		
Wagen	.	.	7,164	93		
Für die Büreaux der Hauptverwaltung und Kontrole	.	.	—	—		
" " Materialverwaltung	.	.	—	—		
" " Reparaturwerkstätten, stehende Dampfmaschinen	.	.	—	—		
" " " Werkzeugmaschinen	.	.	—	—		
" " " Werkzeuge und Requisiten	.	.	—	—		
Für die Bahnhofverwaltungen	.	.	—	—		
Geräthschaften für den Bahndienst	.	.	—	—		
Dampf- und Schleppboote	.	.	—	—	7,164	93
Verzinsung der Obligationen	.	.	.	.	54,000	—
Total der Ausgaben	.	.	.	.	**2,734,542**	**52**

Rechnungs-Abschluß.

	Fr.	Cts.
Summa der Einnahmen	4,935,501	42
Summa der Ausgaben	2,734,542	52
Saldo auf neue Rechnung	**2,200,958**	**90**

Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft.

Antrag der Direction

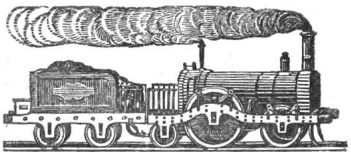
betreffend

Betheiligung der Nordostbahn-Gesellschaft bei der Begründung einer Lokomotiv-Eisenbahn zweiter Klasse zwischen Oerlikon und Bülach, und einer mit Pferden zu betreibenden Abzweigung derselben nach Dielsdorf.

Die Generalversammlung der schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft

nach Einsicht eines Antrages der Direction und eines Gutachtens des Verwaltungsrathes

beschließt:

Die Direction wird ermächtigt, sich bei der Begründung einer Lokomotiv-Eisenbahn zweiter Klasse zwischen Oerlikon und Bülach und einer mit Pferden zu betreibenden Abzweigung derselben nach Dielsdorf auf Grundlage einer dem Vertrage über die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern analogen Uebereinkunft zu beiläufig einem Dritttheile zu betheiligen.

Die Direction wird jedoch, bevor sie von dieser Vollmacht Gebrauch macht, die Zustimmung des Verwaltungsrathes einholen.