Strassen- und Wasserübergänge

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **10 (1862)**

PDF erstellt am: **25.05.2024**

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

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-