Expropriation

Objekttyp: **Chapter**

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

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

PDF erstellt am: **23.05.2024**

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-

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.