Genehmigung des Trace's der Bahn

Objekttyp: Chapter

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

Band (Jahr): 10 (1862)

PDF erstellt am: **05.06.2024**

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

"grenze bei Knonau verzichte, und unter Vorbehalt bes Eintretens bieser Voraussetzung" ertheilt worden. Das betreffende Komite hat nun wirklich seine Verzichtleistung ausgesprochen und es ist in Folge bessen 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. Cednische Dorarbeiten.

Es ift herr Baurath Beath, ber gewesene Oberingenieur ber Nordostbahn, von uns veranlaßt worden, sein Gutachten über die Tracirung ber Eisenbahnlinie Zürich-Zug-Luzern abzugeben. Abgesehen von einzelnen Abweichungen, die entweder in Folge genauerer technischer Studien oder im Bestreben, den Bedürsnissen des Berkehrs besser zu dienen, für nothwendig erachtet wurden, ist im übrigen den Borlagen des Frn. Bedh in ihrem ganzen Umfange Zustimmung ertheilt worden.

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

Die Ausführung ber Soch bauten haben wir bem Vorstande unsers Hochbaubureau's, Gerrn Banner, übertragen. Die Ausarbeitung ber Plane und Kostenberechnungen für dieselben ift in raschem Fortgange begriffen.

III. Genehmigung des Trace's der Bahn.

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

Das Trace der Bahn auf dem Gebiete des Kantons Bug ift ichon durch die Konzesston, welche von diesem H. Stande für die Eisenbahnunternehmung Bürich=Bug=Luzern ertheilt worden ift, 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 Bortheile neben Bibersee vorbeigeführt werden könne, und es genehmigte daher auch die H. Regierung von Zug eine ihr in diesem Sinne vorgeschlagene Traceabanderung in Anwendung bes ihr konzessionsgemäß zustehenden Rechtes.

Auf bem Gebiete bes Rantons Lugern ift bas Trace nunmehr auch abichlieflich feftaeftellt. Diefes Ergebnif konnte aber nur in Folge langwieriger und ichwieriger Unterhandlungen erzielt werben. Aus der bon dem S. Stande Lugern ertheilten Kongeffion ließ fich ableiten, bag die Bahnlinie Chikon= Rankhof (bei Lugern), wie fie von der ehemaligen Oftwestbahngefellichaft ausgeführt worden, beibehalten werben muffe und bag fie je nach Umftanben entweder im Rankhofe ihren einftweiligen Endpunkt finden oder von bort aus in die Bentralbahn eingemundet werden folle. Bar es uns feiner Beit als unthun= lich bargestellt worden, andere Konzessionsbestimmungen erhältlich zu machen, so glaubten wir unsern 3meifeln an ber Richtigkeit bes Rankhoftrace's boch infofern Volge geben zu follen, bag wir, bevor gur Ausführung besfelben geschritten murbe, die Frage, welches Trace fur bie Berftellung ber Gifenbahn zwischen Gbikon und Luzern als bas zwedmäßigste erscheine, einer gründlichen Untersuchung unterwarfen. Das Ergebniß biefer Untersuchung bestand barin, bag, von allen Gefichtspunkten aus betrachtet, eine von Cbifon langs ber nordlichen Geite bes Rothfee's fich bingiebenbe, vermittelft eines fleinen Tunnels in bas Reugthal hinuberfuhrenbe, in ber Gegend bes Reller'ichen Denkmales bie Reug überichreitenbe, sobann der Zentralbahn bis zu der Baslerstraße vor dem Eingange in den Gütschtunnel folgende und an ber lettern Stelle in Die Bentralbahn einmundenbe Linie, mit Ginem Borte bas Rothfeetrace einer über ben Rankhof führenden Linie oder dem Rankhoftrace weit vorzugiehen fei. Ungefichts biefes von feiner ber betheiligten Seiten beanstandeten Resultates einer in forgfältigster Beise veranstalteten Brufung mußte unfer Beftreben babin gerichtet fein, auf ber einen Seite bie Buftimmung ber H. Staatsbehörden des Kantons Luzern zu dem Rothseetrace auszuwirken und auf ber anbern Seite einen geeigneten Bertrag mit ber Schweizerifden Bentralbahngefellicaft betreffend Mitbenugung ihrer von der Baslerstraße bei Luzern bis zu dem bortigen Bahnhofe reichenden Bahnstrede sowie dieses Bahnhofes felbst abzuschließen. icon im Juli bes Berichtsjahres mit ber S. Regierung bes Kantons Lugern zum 3wecke ber Erwirkung ber hobheitlichen Genehmigung bes Rothseetrace's angeknüpften Unterhandlungen gelangten erft am 3. Dezember zum Abichluffe. Es bewilligte nämlich ber S. Große Rath von Luzern an biefem Tage bie Ausführung ber Bahnlinie Lugern-Cbifon nach bem Rothseetrace unter ber Bebingung, bag bie Eifenbahnunternehmung Burich=Bug=Luzern eine BiertelB=Million Franken an die Koften der Erbauung einer Brude über bie Reuß vom Bahnhofufer an bie Grofftadtseite in Lugern beitrage, und in ber Meinung, daß bem Regierungerathe noch ein genauerer Plan über die Ausführung ber Gifenbahnlinie Lugern-Chifon nach bem Rothseetrace gur Gutheigung porgelegt werbe. Die B. Schweigerische Bunbesversammlung erklärte am 27. Januar 1863 ihre Buftimmung gu ber in biesem Befchluffe liegenben Abanderung ber feiner Beit von Lugern ertheilten und von Bundesmegen genehmigten Rongeffion. Unmittelbar nachher bezahlten wir bem S. Stande Lugern ben verlangten Beitrag von einer Biertels-Million Franken an bie Reugbrude in Lugern. Wenn auch von unserer Seite nichts verfaumt wurde, um zu bewirten, daß fur bie Gewährung bes allseitig als einzig rationell anerkannten Rothseetrace's gar feine ober boch eine weniger belangreiche Gegenleiftung geforbert werbe, fo muß gleichwohl, wenn nunmehr ein abichlieglicher Ruchlick auf bas Ergebnig ber biegfalls gepflogenen Unterhandlungen geworfen werben foll, anerkannt werben, bag bie Ginraumung bes Rothfeetrace's, felbft verbunden mit

ber Auferlegung eines Beitrages von einer Viertels=Million Franken an die Reußbrücke in Luzern, immer noch als ein nicht unerheblicher Vortheil für die Eisenbahnunternehmung Zürich=Zuzern 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 Bahnhoses der letztern in Luzern der neuen Unternehmung auf dem Wege des Vertrages mit der Zentralbahngesellschaft gesichert. Die Grundlage dieser Uebereinkunft besteht darin, daß die Zentralsdahngesellschaft den Bahnhos und die fragliche Bahnstrecke der Cisenbahnunternehmung Zürich=Zuzern zur Mitbenutzung in gleichberechtigter Stellung einräumt, wogegen diese Unternehmung die Hälfte der mit dem Bahnhose 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 die 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=Rothseez Luzern dem H. Regierungsrathe zur Genehmigung vorzulegen. Die hohheitliche Gutheißung derselben ist bereits erfolgt.

Das Trace der Eisenbahnlinie Burich=Bug-Luzern ift somit in seinem ganzen Umfange abschließlich festgestellt.

IV. Dahnhöfe und Stationen.

Alls Bahnhöfe ber Endpunkte ber Eisenbahnlinie Zurich=Zug=Luzern bienen die bereits in Zurich und Luzern bestehenden Bahnhöfe. Ueber die Anlage des Bahnhofes in Zug sind wir in Unterhand= lungen mit der H. Regierung des Kantons Zug begriffen. Wir glauben uns der Hoffnung hingeben zu durfen, daß dieselben zu einem allseitig befriedigenden Ergebnisse führen werden.

Auf dem Gebiete des Kantons Zürich wird Altstätten, wo die neue Eisenbahnlinie von der Mordostbahn 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 Versonen- und Güterbeförderung erhalten. — Schon in der Konzesson des H. Standes Zug für die Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern ist bestimmt, daß auf dem Gebiete dieses Kantons außer dem Bahnhose Zug noch in Cham und Rothstreuz 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.