

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: 6: Expropriation

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: 10.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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 überdies nicht mit der Stromaxe zusammenfällt, sondern seitwärts von derselben zu liegen kommt, 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 etwalsche 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 lassen. Diese Grundanschauung bestand darin, daß die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern für die zu erwerbende Bahnstrecke so viel bezahlen solle, als sie beim Selbstbau 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 Nebereinkommen statt, daß Herr A. Beckh, gewesener Oberingenieur der Nordostbahn, und Herr L. Pestalozzi, gewesener Oberingenieur der Vereinigten Schweizerbahnen, ersucht werden sollen, die Schätzung der fraglichen Eisenbahnstrecke vorzunehmen. Die Herren Beckh und Pestalozzi folgten bereitwillig dem an sie gerichteten Ruf. Von der Schätzungssumme, 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 aus gegangen, daß die Bahnstrecke Chilon-Rankhof (Luzern), welcher, da wir die Gewährung des Roth-

feetrace'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 Abschluß 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 Beifuss 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 Übergabe 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 Bahlinie Zug-Ebikon auf dem Wege des Vertrages von uns erworben worden, so hatten wir nunmehr die Expropriation des für den Bau der Bahnhaftheilungen Altstätten-Kollermühle (Zug) und Ebikon-Nothsee-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-Nothsee-Luzern, deren Trace erst in der letzten Zeit die hohheitliche Genehmigung erhielt, sind die Katastralpläne und Grunderwerbungsverzeichnisse Beifuss 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.