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: 3: Genehmigung des Trace's der Bahn

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

„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.