

<b>Zeitschrift:</b>	Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft
<b>Herausgeber:</b>	Schweizerische Nordostbahngesellschaft
<b>Band:</b>	12 (1864)
<b>Artikel:</b>	Zweiter Geschäftsbericht und Rechnung der Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft über die Unternehmung der Bülach-Regensberger Bahn umfassend das Jahr 1864
<b>Autor:</b>	Escher, A.
<b>Kapitel:</b>	An das Tit. Komite für die Bülach-Regensberger Bahn
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-730554">https://doi.org/10.5169/seals-730554</a>

### 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:** 09.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

die Bahnlinie auf der Höhe von 1000 Fuß über dem Meeresspiegel und auf einer Strecke von 10 Kilometern und 700 Metern Länge verläuft, welche die Bülach-Regensberger Bahn mit der Bahnlinie der Nordostbahn verbindet, welche von Zürich nach Winterthur führt.

### An das Cit. Komite für die Bülach-Regensberger Bahn.

Cit!

Wir haben Ihnen schon in unserm ersten Geschäftsberichte mittheilen können, daß Alles, was auf die Konzession für die Bülach-Regensberger Bahn Bezug habe, in befriedigender Weise abschließlich geordnet, daß die hoheitliche Genehmigung des Trac's, der Stationen, sowie der Straßen- und Wasserübergänge der Bahnlinie erfolgt, daß die Expropriation in vollem Gange, daß die erforderlichen Einleitungen für die Ausführung der sämtlichen Bauarbeiten und für die Beschaffung des Betriebsmaterials getroffen und daß unter diesen Umständen zu erwarten sei, es werde die Bahn nach Vorschrift der Konzession im Mai 1865 dem Betriebe übergeben werden können, wie hinwieder auch zu hoffen stehe, es werde der in der Generalversammlung der Nordostbahngesellschaft vom 30. April 1863, in welcher die Direktion zum Abschluße des Vertrages betreffend Begründung der Bülach-Regensberger Bahn ermächtigt wurde, mitgetheilte Voranschlag der Baukosten im Betrage von Fr. 1,826,525 nicht überschritten werden.

An der Spitze unsers dießjährigen Geschäftsberichtes ist zu erwähnen, daß die für die Unternehmung der Bülach-Regensberger Bahn in Aussicht genommenen Grundlagen in Folge unserer in Anwendung von § 30 der Konzession und im Einverständnisse mit dem Komite für diese Eisenbahn gesafsten Schlussnahme, **auch auf der Bahnstrecke Oberglatt-Dielsdorf den Lokomotivbetrieb einzuführen**, eine Modifikation erfahren haben. Diese Schlussnahme war eine durch die Verhältnisse geradezu gebotene. Je mehr man sich die zukünftige Gestaltung eines Pferdebetriebes auf der bezeichneten Bahnstrecke vergegenwärtigte, desto mehr mußte man sich davon überzeugen, daß derselbe den Bedürfnissen des Verkehrs in keiner Weise werde genügen können. Die Fahrzeit von Dielsdorf nach Zürich hätte 1 Stunde 17 Minuten und in der entgegengesetzten Richtung 1 Stunde 24 Minuten betragen, so daß sich in der That gegenüber der Beförderung mit einem gewöhnlichen Fuhrwerke auf der gewöhnlichen Straße eine erhebliche Zeitsparnis nicht herausgestellt hätte. Es sollen ferner bekanntlich die von Zürich nach Bülach und von Bülach nach Zürich gehenden Bahnzüge in Oberglatt durchlaufen und von letzterer Station aus besondere Züge nach Dielsdorf und von dort zurück nach Oberglatt ausgeführt werden. Nun wäre aber, falls der Fahrtenplan aus anderweitigen Gründen so festgestellt werden müßte, daß der erste Bahnzug am Morgen jeweilen von Zürich statt von Bülach auszugehen hätte, die Fahrzeit eines von Oberglatt nach Bülach und unmittelbar wieder zurück nach Oberglatt sich bewegenden Bahnzuges zu kurz, als daß während derselben ein von Pferden gezogener Zug von Oberglatt nach Dielsdorf und wieder zurück nach Oberglatt gelangen könnte. Es hätten somit entweder die Passagiere

nach, beziehungsweise von Bülach jeweilen einen lästigen Aufenthalt auf der Station Oberglatt zu machen gehabt oder es würden die Bahnzüge der Oberglatt-Dielsdorfer Linie in der Richtung von oder nach Zürich keinen Anschluß erhalten haben. Sowohl der eine als der andere dieser beiden Nebelstände schien uns aber vermieden werden zu müssen. Sodann hätte im Falle der Einführung des Pferdebetriebes auf der Bahnstrecke Oberglatt-Dielsdorf eine gehörige Eisenbahnverbindung zwischen den beiden Bezirken Bülach und Regensberg gar nicht oder nur unter Aufwendung von Kosten hergestellt werden können, welche mit dem Ertrage des in dieser Richtung zu erwartenden Verkehrs außer allem Verhältnisse gestanden wären. Und endlich hätte mit bloßem Pferdebetriebe auf der Linie Oberglatt-Dielsdorf nicht einmal einer Frequenz, wie sie an gewöhnlichen Sonntagen zu erwarten sein dürfte, noch viel weniger aber einer Personenbewegung, wie Feste oder ähnliche Veranlassungen sie mit sich bringen, genügt werden können. Alle diese Gesichtspunkte dürften die Schlussnahme, auch auf der Bahnstrecke Oberglatt-Dielsdorf den Lokomotivbetrieb einzuführen, als hinlänglich gerechtfertigt erscheinen lassen. Dieselbe bringt übrigens für die Unternehmung der Bülach-Regensberger Bahn keine jährlich wiederkehrenden Mehrkosten, sondern lediglich eine einmalige Mehrausgabe von ungefähr Fr. 80,000 für die in Folge der Anwendung des Lokomotivbetriebes erforderlich werdenden weiteren Bauten mit sich. Diese Summe dürfte sich durch die bei verbessertem Betriebe in sicherer Aussicht stehende Mehreinnahme reichlich verzinsen. Auch vom Standpunkte der Interessen der Nordostbahngesellschaft aus glaubten wir zur Einführung des Locomotivbetriebes auf der ganzen Bülach-Regensberger Bahn unbedenklich Hand bieten zu dürfen.

Nach Erwähnung dieses die Grundlagen unserer Unternehmung beschlagenden Punktes erlauben wir uns nun, Ihnen über unsere dem **Baue der Bülach-Regensberger Bahn gewidmete Tätigkeit** Bericht zu erstatten.

Nachdem es uns im Frühlinge des Berichtsjahres gelungen war, die Expropriation auf der gesamten Bahnlinie in verhältnismäßig sehr kurzer Zeit durchzuführen, durften die Maßregeln, welche erforderlich waren, um den Bau der Bülach-Regensberger Bahn in seinem ganzen Umfange einzuleiten, als erschöpft betrachtet werden. Unsere Aufgabe bestand nunmehr darin, darauf hinzuwirken, daß die sämtlichen Bauarbeiten rasch in Angriff genommen und sodann auch in energischer Weise fortgeführt werden.

Wir haben schon in unsern letzten Geschäftsberichten mitgetheilt, daß wir den gesammten Unterbau der Bahn den Herren J. A. Ulmer aus Möhringen (Württemberg) in Luzern, J. A. Großbach von Luzern, G. Feldweg aus Calw (Württemberg) in Luzern und G. Glöckler aus Berg (Württemberg) in Luzern als solidarisch verpflichteten Unternehmern übergeben haben.

Die Unternehmer begannen die Arbeiten an einzelnen Stellen bereits im Monate April des Berichtsjahres. In größerem Umfange wurden die Bauten erst Anfangs Mai in Angriff genommen.

Von Seiten der Bauleitung wurde darauf hingewirkt, daß diejenigen Kunstdämmen, deren Herstellung eine längere Zeitdauer in Anspruch nahm, oder die zwar ihrem Umfange nach von geringerer Bedeutung waren, deren verzögerte Ausführung aber auf den ungestörten Fortgang der Erdarbeiten

ungünstig eingewirkt hätte, zuerst in Angriff genommen wurden. Damit verschiedene Kunstdämmen gleichzeitig ausgeführt werden können, und dessen ungeachtet stetsfort das erforderliche Steinmaterial zur Verfügung stehe, ist den Bauunternehmern gestattet worden, aus einer großen Anzahl von Steinbrüchen ihre Bedürfnisse zu befriedigen.

Abgesehen von dem Monate Juni, in welchem wegen regnerischer Witterung nur ungefähr die halbe Zeit gearbeitet werden konnte, war die Witterung des ganzen vorigen Sommers und Spätjahres für die Förderung der Bauten außerordentlich günstig.

Dessen ungeachtet hielten die Bauunternehmer die durch Vertrag mit ihnen vereinbarten Termine für die gänzliche Vollendung des Unterbaues nicht ein. Diese Termine waren für das I. und II. Loos (die Strecke von Oerlikon bis ungefähr zur Station Oberglatt) der 1. Oktober 1864 und für das III., IV. und V. Loos (die Strecken Oberglatt-Bülach und Oberglatt-Dielsdorf) der 1. Dezbr. 1864. Der Unterbau im I. und II. Arbeitsloose war erst gegen Ende Oktober soweit gediehen, daß dem Beginne der Arbeiten für die Legung des Oberbaues nichts mehr im Wege stand. In den andern drei Loosen wurden die bedeutendern Kunstdämmen noch vor Eintritt des hemmenden Frostes vollendet. Die übrigen Arbeiten für die Herstellung des Unterbaues rückten aber, namentlich im Spätjahre, nicht in dem Maße vor, wie dies im Hinblicke auf den anberaumten Vollendungszeitpunkt erwartet werden durfte.

In der Voraussicht, daß unter diesen Umständen Gefahr vorhanden sei, daß die Bahn auf den in der Konzession festgesetzten Termin nicht vollendet werden könne, verfehlte die Bauleitung nicht, die durch die Verhältnisse gebotenen eingreifenden Maßregeln in Anwendung zu bringen. Sie veranlaßte die Bauunternehmer in dem geeigneten Zeitpunkte, ein in den Kostenvoranschlägen eventuell vorgesehenes Abkommen mit uns zu schließen, gemäß welchem die Bauverwaltung die Bauunternehmer von der Verpflichtung zur Vornahme der zweiten Ginkiesung der Bahn entband, in der Meinung, daß die Bauverwaltung diese Arbeit nunmehr selbst und auf ihre eigene Rechnung zur Ausführung zu bringen habe. Diese zweite Ginkiesung wurde dann von uns auf der Bahnhstrecke Oerlikon-Oberglatt noch im Laufe des Vorwinters vermittelst Lokomotivbetriebes in's Werk gesetzt.

Nun sollten aber noch anderweitige Verhältnisse dem Fortgange der Bauarbeiten hemmend in den Weg treten. Die Unternehmer des Unterbaues der Bahn erklärten mit Zuschrift vom 4. Dezember 1864 unserer Bauleitung, daß sie bei dem Stande ihrer pecuniären Mittel nicht mehr in der Lage seien, fortzubauen zu können. Unter dem 5. Dezember ließ uns Herr Hallauer zum Tivoli in Luzern, welcher sich solidarisch mit Herrn Habermacher zur Krone ebendaselbst für die gehörige Erfüllung der von den Unternehmern des Unterbaues der Bülach-Regensberger-Bahn übernommenen Verbindlichkeiten als Bürge und Selbstzahler verpflichtet hat, die Anzeige zugehen, „daß ihm die Bauunternehmer das Gut haben, das ihnen zur Zeit für ihre Bauten auf der Bülach-Regensberger-Bahn zustehet und ferner erwachsen werde, abgetreten haben und daß er uns deshalb einlade, an die Nation Ulmer und Comp. oder an deren einzelne Theilnehmer keine weiteren Zahlungen zu leisten, sondern einzigt und allein an ihn, Herrn Hallauer“. Mit Schreiben vom 6. Dezember sagten wir die Herren Hallauer und Habermacher von der Erklärung der Bauunternehmer, daß sie die Arbeiten nicht fortsetzen können, in Kenntniß

und verbanden damit die weitere Mittheilung, daß wir unter den obwaltenden Umständen „in Anwendung „der uns gemäß dem Bauvertrage zustehenden Befugniß die noch ausstehenden Arbeiten im Exekutions- „wege auf Kosten und Gefahr der Unternehmer, beziehungsweise ihrer Bürgen vollenden lassen werden“. In Folge dieses Schrittes gaben uns die Herren Hallauer und Habermacher unter dem 13. Dezember 1864 die rechtsverbindliche Erklärung ab, „sie seien unter solidarischer Haftbarkeit gegenüber der Direktion „der schweizerischen Nordostbahn bereit, die noch ausstehenden Bauten auf allen 5 Loosen der Bülach- „Regensberger Bahn für ihre Rechnung vorschriftsmäßig zu vollenden, in dem Sinne, daß der regelmäßige Fortgang der Arbeiten hiedurch keine Unterbrechung erleiden solle“. Wir nahmen dieses Anerbieten unter Vorbehalt aller uns gemäß dem Bauvertrage zustehenden Rechte an. Zugleich leisteten wir den Herren Hallauer und Habermacher bei der Lösung der Aufgabe, welche sie übernommen, allen denjenigen Vorschub, welcher zulässig und den Fortgang der Bauarbeiten zu fördern geeignet war. So entsprachen wir ihrem Gesuche, ihnen die erste Einkiesung auf dem Bahndamme bei Niederflachs sowie auf demjenigen über den Furtbach bei Niederhasle und ebenso die Reimplanirung des gesamten Bahnkörpers, soweit sie noch nicht erfolgt war, abnehmen und durch unsere Bauleitung zur Ausführung bringen lassen zu wollen, sofort und in der bereitwilligsten Weise. Gleichwohl stellten dann auch die Herren Hallauer und Habermacher am 25. Januar I. J. die Bauten ein. Wir sahen uns dadurch genöthigt, die noch im Rückstande befindlichen Arbeiten des Unterbaues auf dem Exekutionswege selbst zu Ende zu führen. Bevor jedoch unsere Bauleitung Hand an's Werk legen konnte, mußte, um Verwirrungen bei der einstigen Abrechnung mit den Unternehmern des Unterbaues, beziehungsweise ihren Bürgen vorzubeugen, auf amtlichem Wege genau konstatirt werden, welche Arbeiten von ihnen wirklich ausgeführt worden seien. Die Vermessungen, welche zu diesem Ende hin auf der ganzen Linie unter den ungünstigsten Witterungsverhältnissen vorgenommen werden mußten, nahmen der Natur der Sache nach geraume Zeit in Anspruch und verzögerten die Wiederaufnahme der Arbeiten auf eine beklagenswerthe Weise. Dazu kam die Ungunst dieses Frühjahrs, welche der Ausführung von Bauten ausnahmsweise lange die größten Hindernisse in den Weg legte. Unter so bewandten Umständen konnte für die Förderung der in's Stocken gerathenen Arbeiten während voller 7 Wochen von unserer Bauleitung nichts gethan werden. Erst Mitte März sahen wir uns in den Stand gesetzt, Hand an's Werk zu legen, um den von den Unternehmern und ihren Bürgen unvollendet gelassenen Unterbau auf dem Exekutionswege zu Ende zu führen. Aber auch noch in diesem Stadium sollte es nicht an einem Versuche fehlen, uns die Lösung unsererer Aufgabe zu erschweren. Die Herren Hallauer „und Streitgenossen“ ließen uns nämlich am 16. März eine amtliche Anzeige zustellen, gemäß welcher sie „dagegen protestirten, daß die „Direktion der Nordostbahn im sogenannten Exekutionswege die Arbeiten auf der Bahnstrecke Zürich- „Dielsdorf-Bülach vollenden lasse, und sich bereit erklären, die Vollendung als Bürgen für die „insolventen Unternehmer selbst auszuführen unter der Voraussetzung, daß die Direktion der Nordost- „bahn ihre Verpflichtungen erfülle und an sie diejenigen Zahlungen mache, welche schon längst fällig „gewesen seien“. Diese Anzeige veranlaßte uns zu der nachfolgenden, die Rechtmäßigkeit des von uns in Anwendung gebrachten Verfahrens, wie wir hoffen dürfen, außer Zweifel stellenden Gegenöffnung: „Die Direktion der Nordostbahn hat die Zahlungen, welche sie den Unternehmern des Unterbaues der

„Bülach-Regensbergerbahn zu leisten verpflichtet war, jeweilen in ihrem vollen Umfange verabfolgt. „Die in dem einschlägigen Bauvertrage für die Vollendung des Unterbaues der Bülach-Regensberger Bahn festgesetzten Endtermine sind schon längst abgelaufen. In Folge dessen steht der Bauverwaltung „unter andern auch das Recht zu, die noch rückständigen Arbeiten auf Kosten der Unternehmer, beziehungsweise deren Bürgen im Exekutionswege ausführen zu lassen, und es muß dieselbe sich um so „mehr veranlaßt sehen, von diesem Rechte Gebrauch zu machen, als nach der Bestimmung von § 6 des „Konzessionsbeschlusses des Großen Rathes des Kantons Zürich vom 1. Februar 1863 der Bau der „Bülach-Regensberger Bahn so befördert werden soll, daß diese Bahn im Mai 1865 in ihrem ganzen „Umfange dem Betriebe übergeben werden kann.“ Wir führen also, unbeirrt durch die Protestation der Herren Hallauer und Streitgenossen, fort, die von ihnen im Stiche gelassenen Arbeiten des Unterbaues fortzuführen, und es ist der Energie unserer Bauleitung gelungen, dieselben trotz aller Hindernisse, welche sich uns in den Weg gestellt, dermaßen zu fördern, daß an der Vollendung der Bahn auf den in der Konzession festgesetzten Termin nicht mehr zu zweifeln ist.

Der Zustand der Insolvenz, in welchen die Unternehmer des Unterbaues gerathen sind, und das Gebahren ihrer Bürgen, welche an ihre Stelle traten und dann doch plötzlich die Arbeiten wieder verließen, hatten zur Folge, daß Ansprüche aller Art an die Bauverwaltung gerichtet wurden. Wir betrachteten es als unsere Pflicht, diesen Ansinnen gegenüber die Rechtsstellung der Unternehmung der Bülach-Regensberger Bahn, deren Interessen zu wahren uns anvertraut ist, unentwegt aufrecht zu erhalten. Wir haben den Unterbau der Bülach-Regensberger Bahn nicht selbst oder, um den üblichen Ausdruck zu gebrauchen, in Negie ausgeführt, sondern wir haben die Herstellung derselben in seinem ganzen Umfange an Bauunternehmer verakordirt. In Folge dessen befinden wir uns lediglich diesen gegenüber in einem Rechtsverhältnisse, durchaus aber nicht gegenüber ihren Lieferanten, Arbeitern u. s. f. Wenn also die Letztern für geliefertes Material oder für geleistete Arbeit Forderungen zu stellen haben, so können sie dieselben nur gegen die Unternehmer, in keiner Weise aber gegen die Bauverwaltung geltend machen. Die Nichtigkeit dieser Rechtsanschauung kann nun zwar als allgemein zugegeben bezeichnet werden. Man wendet aber ein, die Bauverwaltung hätte die Bauten in Negie ausführen und nicht an Unternehmer verdingen sollen. Es ist jedoch dagegen zu erinnern, daß es unbestrittener Verwaltungsgrundzäh ist, Bauarbeiten, welche ihrer Natur nach in Akkord gegeben werden können, immer zu verdingen und nie in Negie auszuführen. Daß aber die Herstellung des Unterbaues von Eisenbahnen sich dazu eignet, an Unternehmer verakordirt zu werden, dürfte daraus zu folgern sein, daß diese Art von Eisenbahnarbeiten in der ganzen Welt Bauunternehmern zur Ausführung übergeben und nirgends regiweise betrieben wird. Man läßt sich dann im Weiteren mitunter dahin vernehmen, die Verdingung des Unterbaues der Bülach-Regensberger Bahn an Bauunternehmer sei an und für sich nicht zu tadeln: wohl aber verdiene gerügt zu werden, daß die Verakordirung an Unternehmer erfolgt sei, welche nicht die gehörigen Garantien dargeboten hätten. Diesem Vorwurfe ist jedoch entgegenzuhalten, daß wir, der Verdingung der fraglichen Arbeiten vorgängig, freie Konkurrenz im weitesten Sinne des Wortes eintreten ließen, daß von den sämtlichen Bewerbern, welche sich anmeldeten, nur die Herren Ulmer und Genossen, denen dann die Arbeiten übertragen wurden, und ein

anderer Unternehmer ernsthaft in Betracht kommen konnten und daß, während der Ausweis über die finanziellen Kräfte bei beiden Bewerbern sich ungefähr die Waage hielt, die Herren Ullmer und Genossen deshalb den Vorzug erhielten, weil sie sich bereits im Besitz eines größern Theiles des für die Betreibung des Baues erforderlichen Materials in der nächsten Nähe der neuen Linie befanden, so daß der sofortige Beginn der Arbeiten in ausgedehntester Weise in sichere Aussicht genommen werden durfte, und weil Herr Ullmer bei der Energie, welche er bei der Ausführung des Baulooses Ebikon-Luzern an der Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern an den Tag gelegt hatte, am meisten Gewähr für die Einhaltung der für die 5 Bauloose der Bülach-Regensberger Bahn anberaumten Vollendungsstermine darbot. Dabei haben wir übrigens noch in Erwähnung zu bringen, daß die Übertragung des Unterbaues der Bülach-Regensberger Bahn an die Herren Ullmer und Genossen gemäß dem der Unternehmung zu Grunde liegenden Vertrage nicht von uns allein aus, sondern nur mit der Zustimmung des Komite's für die Bülach-Regensberger Bahn erfolgen konnte. Endlich ist noch eingewandt worden, es hätte die Bauverwaltung, wenn sich auch gegen die Verakordirung der Arbeiten des Unterbaues an die Herren Ullmer und Genossen nichts einwenden lasse, doch dafür sorgen sollen, daß die Kreditoren der Leitern gehörig bezahlt werden. Dergleichen ist bälde gesagt als gethan. Ohne Zweifel hätte sich diese Fürsorge nicht bloß auf einen Theil der Kreditoren zu erstrecken gehabt, so daß die andern davon ausgeschlossen gewesen wären: sie hätte vielmehr alle umfassen müssen, zu denen die Bauunternehmer in ein Schuldverhältniß getreten wären. Wie hätte nun der Bauverwaltung zugemuthet werden können, jenseiten den Bestand der Kreditoren von Ullmer und Genossen und den Betrag der Forderung jedes einzelnen derselben zu erheben und sodann die Verichtigung dieser Forderungen zu bewirken? Es liegt auf flacher Hand, daß die Bauverwaltung dadurch in ein Meer von Verwicklungen und Schwierigkeiten hineingerathen sein würde, daß die Unternehmung ohne Noth in Verbindlichkeiten hineingezogen worden wäre, bei deren Erfüllung ihr Einbußen aller Art nicht hätten erspart werden können, und daß sich endlich keine Bauunternehmer gefunden haben würden, welche sich eine solche Art der Errichtung der ihnen vertragsgemäß ukommenden Abschlagszahlungen hätten gefallen lassen. Indem wir uns daher von diesen Klippen fern halten zu sollen glaubten, haben wir hinnieder keine sich darbietende Gelegenheit unbenuzt gelassen, welche uns die Möglichkeit eröffnete, die Bauunternehmer zu der Erfüllung ihrer Verbindlichkeiten, namentlich auch soweit sie sich auf die Verichtigung ausstehender Arbeitslöhne bezogen, anzuhalten, ohne dadurch die Rechtsstellung der Unternehmung in irgend welcher Weise zu verrücken.

Mit dem Legen des Oberbaues konnte auf den beiden ersten Arbeitsloosen nicht vor Anfang November 1864 begonnen werden. Gleichwohl wurden die Arbeiten dermaßen gefördert, daß schon im December gleichen Jahres der Transport von Kies und von Oberbaumaterialien aller Art von Oerlikon bis Oberglatt auf der Bahn bewerkstelligt werden konnte. Auch auf dem Stationsplatze Bülach und auf einem Theile der Bahnstrecke bei Höri konnten noch im Dezember vorigen Jahres die Schienen gelegt werden. Die Ergänzung des Oberbaues wurde dieses Frühjahr trotz der Schwierigkeiten, welche im Wege standen, so rasch bewerkstelligt, daß die bedeutenden Erd- und Kiesmassen,

welche noch zum Behufe der Vollendung der Bahn zu transportiren waren, vermittelst der Lokomotive an ihre Bestimmungsorte verbracht werden konnten.

Die sämtlichen Hochbauten werden in den nächsten Tagen vollendet sein, so daß sie auf den Zeitpunkt der Bahneröffnung unbeanstandet werden bezogen werden können. Einzig die kleinen Lokomotivremisen in Bülach und Dielsdorf, die sich erst in der neuesten Zeit als ein Bedürfnis herausgestellt haben und deren Bau deshalb auch erst in den letzten Wochen beschlossen werden konnte, sowie zwei Bahnwartbuden an der Linie Oberglatt-Dielsdorf, welche in Folge der Schlusznahme, daß der Lokomotivbetrieb auch auf dieser Bahnstrecke zur Anwendung kommen solle, nöthig geworden sind, befinden sich noch mehr oder weniger im Rückstande. Wir haben wohl kaum nöthig anzuführen, daß die Größnung der Bahn deshalb nicht verschoben werden muß.

Zu den mechanischen Einrichtungen übergehend, haben wir lediglich zu erwähnen, daß die einzige auf der Bülach-Regensberger Bahn vorkommende Drehzscheibe, welche sich in Bülach befindet, mit der dazugehörenden Entleerungsgrube, sowie die Wasserstation in Bülach nebst Zubehörden hergestellt sind.

Die Einfriedungen, die Barrieren an den Straßen- und Güterwegübersfahrten, sowie die Gradientenzeiger und Kontrolestellöcke sind gegenwärtig in der Aufstellung begriffen und werden bei der Größnung der Bahn vollzählig hergestellt sein.

Die längs der neuen Eisenbahn anzubringende Telegraphenleitung anlangend haben wir das Gesuch um Herstellung einer eidgenössischen Leitung, an welcher dann ein Draht für den Bahndienst hätte angebracht werden können, an das eidg. Postdepartement gerichtet, jedoch ohne Erfolg. Die Leitung muß nun auf Kosten der Bahnunternehmung erstellt werden. Daß hiebei sogenannte Winkel-eisenstangen statt konischer in Anwendung gebracht werden dürfen, haben wir erst nach wiederholter Verwendung auswirken können. Die damit verbundene nicht unerhebliche Kostensparnis schien uns bei einer Unternehmung, wie diejenige der Bülach-Regensberger Bahn, aller Beachtung werth zu sein.

Die Neinplanie des Bahnkörpers und die Ansaat der Böschungen dürfte kaum mehr in vollem Umfange vor der Bahneröffnung zu bewerkstelligen sein. Das Fehlende wird aber während des Betriebes ohne alle Schwierigkeit ergänzt werden können.

Das Transportmaterial, welches zur Ausstattung der Bülach-Regensberger Bahn dienen soll, besteht in 3 Lokomotiven, 12 Personenwagen und 30 Güterwagen. Es ist dasselbe zum Theile bereits zur Verfügung gestellt, zum Theile wird es in der nächsten Zeit abgeliefert werden.

Wir haben nun noch unserer hauptsächlichsten Verrichtungen zum Behufe der **Organisation des Betriebes der neuen Linie** zu erwähnen.

Hier gedenken wir vor Allem der Aufstellung des Fahrtenplanes. Wir haben uns schon vor ziemlich geraumer Zeit mit den Einleitungen zu der Festsetzung desselben beschäftigt. Wir wünschten damit, soweit es von uns abhänge, zu bewirken, daß für die Einrichtung geeigneter Postanschlüsse

rechtzeitig Fürsorge getroffen werden könne und in Folge dessen der Verkehr auf der neuen Bahn von Anfang an zu thunlichster Entwicklung gelange. Es gereicht uns zur Befriedigung, erklären zu können, daß unser Zweck erreicht worden ist. Die Konzession für die Bülach-Regensberger Bahn bestimmt, es solle die Beförderung der Personen auf dieser Bahn in der Richtung von Bülach nach Oerlikon, von Oerlikon nach Bülach, von Dielsdorf nach dem Anschlußpunkte an die Bahn Bülach-Oerlikon und von diesem Anschlußpunkte nach Dielsdorf je dreimal täglich statt finden, es bleibe jedoch der Gesellschaft unbenommen, weitere Züge zur Ausführung zu bringen, und der Vertrag betreffend die Begründung jener Bahn schreibt vor, daß zu einer Vermehrung der Bahnzüge über die in der Konzession vorgeschriebene Zahl hinaus die Einwilligung des Komite's für die Bülach-Regensberger Bahn erforderlich sei. Wenn wir auch sehr gewünscht hätten, die Zahl der in der Konzession vorgesehenen Bahnzüge einhalten zu können, so müßten wir doch zu der Ansicht gelangen, daß es auf der Bahnstrecke Oberglatt-Dielsdorf nur bei Ausführung von 6 Zügen in jeder Richtung möglich sein werde, geeignete Verbindungen zwischen den beiden Bezirken Bülach und Regensberg unter sich herzustellen, und daß wir unter diesen Umständen verpflichtet seien, dem Komite einen förmlichen Antrag auf eine derartige Vermehrung der Bahnzüge zu hinterbringen. Indem wir dem Komite diesen Vorschlag vorlegten, verbanden wir damit, um ihm die Annahme derselben thunlichst zu erleichtern, das Anerbieten, uns in Abweichung von Art. 15 des der Unternehmung der Bülach-Regensberger Bahn zu Grunde liegenden Vertrages mit einer bloß 50 Centimes per Fahrkilometer betragenden Entschädigung für die Ausführung derjenigen 3 Bahnzüge in beiden Richtungen, welche über die in der Konzession vorgesehene Zahl der Fahrten hinaus eingerichtet werden sollen, zu begnügen. Das Komite genehmigte durch einmütigen Beschuß unsere Vorlage. Der Fahrtenplan, den wir auf Grundlage dieser Schlussnahme entwarfen, ist sodann von uns mit dem Komite besprochen und von demselben gebilligt worden. Im Hinblicke darauf, daß die Anordnung von Extrafahrten an Sonntagen oder bei Anlaß von Festen, Jahrmarkten u. s. f. sich empfehlen, ja geradezu nothwendig werden dürfte, ermächtigte uns endlich noch das Komite, soweit die in der Konzession vorgeschene Zahl der Bahnzüge zur Befriedigung der obwaltenden Verkehrsbedürfnisse nicht ausreichen sollte, weitere Fahrten entweder regelmäßig an einzelnen Wochentagen oder auch bloß vereinzelt in nicht periodisch wiederkehrender Weise zur Ausführung zu bringen.

Es hat sodann im Weiteren die Bestimmung der Taxen, welche für die Beförderung der Personen und Güter auf der neuen Eisenbahn bezogen werden sollen, unsere Thätigkeit in Anspruch genommen. Nachdem wir die leitenden Grundsätze, welche hiebei als Richtschnur befolgt werden sollen, mit dem Komite für die Bülach-Regensberger Bahn besprochen und hierauf festgesetzt hatten, wurden die sämmtlichen Tarife im Einzelnen ausgearbeitet. Die auf den übrigen Theilen der Nordostbahn geltenden Taxnormen werden auch auf der Bülach-Regensberger Bahn Anwendung finden. Nur soweit Konkurrenzverhältnisse es nothwendig machen, wird von denselben abgewichen werden.

Dass für die Besorgung des Betriebsdienstes erforderliche Personal ist von uns ernannt und, soweit erforderlich, bereits einberufen worden, um sich auf der Nordostbahn für die dienstlichen Verrichtungen, denen es in der Zukunft obzuliegen haben wird, gehörig einzubüben zu können.

Es ist wohl kaum nöthig, noch in Erwähnung zu bringen, daß die polizeilichen Vorschriften zum Schutze der Eisenbahn und ihres Betriebes, die Dienstvorschriften für die Angestellten, die Bestimmungen betreffend die Signalordnung u. s. f., welche auf den übrigen Theilen der Nordostbahn Geltung haben, auch auf der Bülach-Regensberger Bahn zur Anwendung kommen werden.

Wir haben uns nun noch über den **Zeitpunkt, auf welchen die Bülach-Regensberger Bahn dem Betriebe wird übergeben werden können**, auszusprechen. Die Konzession schreibt bekanntlich vor, daß dies im Mai 1865 zu geschehen habe. Wir befreuen uns, die Mittheilung in diesem Bericht niederlegen zu können, daß die Bahn trotz aller Schwierigkeiten, welche zu überwinden waren, am 30. April nächstkünftig festlich eröffnet und am 1. Mai dem Verkehre übergeben werden wird.

Endlich erübrigt uns noch, über die voraussichtlichen **Gesammtbaukosten der Bahn** Auskunft zu ertheilen. Der bei verschiedenen Gelegenheiten mitgetheilte Kostenvoranschlag für die Bülach-Regensberger Bahn beläuft sich auf die Summe von Fr. 1,826,525. Dieser Kostenvoranschlag beruht auf der Voraussetzung, daß die Bahnstrecke Oberglatt-Dielsdorf mit Pferden werde betrieben werden. Wir haben oben mitgetheilt, daß die durch die Einführung des Lokomotiv- statt des Pferdebetriebes auf dieser Bahnabtheilung hervorgerufenen weiteren Bauten eine Mehrausgabe von ungefähr Fr. 80,000 veranlassen werden. Obgleich nun durch die in dem vorhin erwähnten Kostenvoranschlage noch nicht vorgesehene veränderte Anlage der Stationen Glattbrugg und Niederhasle ein belangreicher Mehraufwand herbeigeführt worden ist, so glauben wir doch auf Grundlage der zur Zeit vorliegenden thatfächlichen Verhältnisse, welche ein ziemlich sicheres Urtheil über die muthmaßlichen Gesammtbaukosten der Bahn zu fällen gestatten, die zuversichtliche Hoffnung aussprechen zu können, daß diese Kosten den Betrag von Fr. 1,900,000 nicht erheblich übersteigen werden.

---

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 18. April 1865.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft,

Der Präsident:

Dr. A. Escher.

