Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 12 (1864)

Artikel: Zweiter Geschäftsbericht und Rechnung der Direktion der Schweiz.

Nordostbahn-Gesellschaft über die Unternehmung der Bülach-

Regensberger Bahn umfassend das Jahr 1864

Autor: Escher, A.

Kapitel: An das Tit. Komite für die Bülach-Regensberger Bahn

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730554

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: 02.11.2025

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

An das Cit. Romite für die Bülach-Regensberger Bahn.

Tit!

Wir haben Ihnen schon in unserm ersten Geschäftsberichte mittheilen können, daß Alles, was auf die Konzession für die Bülach-Negensberger Bahn Bezug habe, in befriedigender Beise abschließlich geordnet, daß die hohheitliche Genehmigung des Trace's, der Stationen, sowie der Straßen= und Basserübergäng der Bahnlinie erfolgt, daß die Expropriation in vollem Gange, daß die erforderlichen Einleitungen für die Aussührung der fämmtlichen Bauarbeiten und für die Beschaffung des Betriebsma= teriales getroffen und daß unter diesen Umständen zu erwarten sei, es werde die Bahn nach Borschrift 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 Bertrages betreffend Begründung der Bülach-Regensberger Bahn ermächtigt wurde, mitgetheilte Voranschlag der Baukosten im Betrage von Fr. 1,826,525 nicht überschritten werden.

Un ber Spite unfere biegiahrigen Gefchafteberichtes ift zu erwähnen, bag bie fur bie Unternehmung ber Bulach-Regensberger Bahn in Aussicht genommenen Grundlagen in Folge unserer in Anwendung von \$ 30 ber Rongeffion und im Ginverständniffe mit bem Romite fur biefe Gifenbahn gefaßten Schlugnahme, auch auf der Bahnstrecke Dberglatt : Dieledorf den Lokomotivbetrieb einzuführen, eine Mobifikation erfahren haben. Diefe Schlugnahme war eine burch bie Berhältniffe gerabezu gebotene. Je mehr man fich bie zufunftige Gestaltung eines Pferbebetriebes auf ber bezeichneten Bahnstrede vergegenwärtigte, besto mehr mußte man fich bavon überzeugen, bag berfelbe ben Beburfniffen bes Bertehrs in feiner Beife merbe genugen tonnen. Die Fahrzeit von Dielsborf nach Burich hatte 1 Stunde 17 Minuten und in ber entgegengefesten Richtung 1 Stunde 24 Minuten betragen, fo bag fich in ber That gegenüber ber Beforberung mit einem gewöhnlichen Fuhrwerke auf ber gewöhnlichen Strafe eine erhebliche Zeitersparnig nicht berausgestellt batte. Es follen ferner bekanntlich bie von Burich nach Bulach und von Bulach nach Burich gehenden Bahnzuge in Oberglatt burchlaufen und von letterer Station aus besondere Buge nach Dielsborf und von dort zurud nach Dberglatt ausgeführt werben. Run mare aber, falls ber Fahrtenplan aus anderweitigen Grunden fo festgestellt werben mußte, bag ber erfte Bahnzug am Morgen jeweilen von Burich ftatt von Bulach auszugehen hatte, bie Fahrzeit eines von Dberglatt nach Bulach und unmittelbar wieber zurud nach Oberglatt fich bewegenben Bahnzuges zu furz, als bag mahrend berfelben ein von Pferben gezogener Bug von Oberglatt nach Dielsborf und wieder zurud nach Oberglatt gelangen konnte. Es hatten somit entweder bie Baffagiere

nach, beziehungemeise von Bulach jeweilen einen läftigen Aufenthalt auf ber Station Dberglatt gu machen gehabt ober es wurden die Bahnguge ber Oberglatt-Dielsborfer Linie in der Richtung von ober nach Bürich feinen Anschluß erhalten haben. Sowohl der eine als der andere dieser beiden Uebelstände ichien uns aber vermieden werben zu muffen. Sobann hatte im Falle ber Ginfuhrung bes Bferbebetriebes auf ber Bahnftrede Oberglatt-Dielsborf eine gehörige Gifenbahnverbindung zwifchen ben beiben Bezirken Bulach und Regensberg gar nicht ober nur unter Auswendung von Koften bergeftellt werben fonnen, welche mit bem Ertrage bes in biefer Richtung zu erwartenben Berkehres außer allem Berhaltniffe geftanden maren. Und endlich hatte mit blogem Pferbebetriebe auf ber Linie Oberglatt-Dielsvorf nicht einmal einer Frequenz, wie fie an gewöhnlichen Sonntagen zu gewärtigen fein burfte, noch viel weniger aber einer Berfonenbewegung, wie Fefte ober abnliche Beranlaffungen fie mit fich bringen, genugt werben fonnen. Alle biefe Gefichtspuntte burften bie Schlugnahme, auch auf ber Bahnftrede Dberglatt-Dielsborf ben Lokomotivbetrieb einzuführen, als hinlanglich gerechtfertigt erscheinen laffen. Diefelbe bringt übrigens fur bie Unternehmung ber Bulad. Negensberger Babn feine jährlid wiederkehrenden Mehrkosten, sondern lediglid eine einmalige Mehrausgabe von ungefähr Fr. 80,000 für die in Folge ber Anwendung des Lokomotivbetriebes erforderlich werdenden weitern Dieje Summe durfte fid durch die bei verbeffertem Betriebe in ficherer Ausficht Bauten mit fich. ftebende Mehreinnahme reichlich verzinfen. Auch vom Standpunkte ber Intereffen ber Norboftbabn= gefellichaft aus glaubten wir zur Ginführung bes Locomotivbetriebes auf ber gangen Bulad-Regensberger Bahn unbebenflich Sand bieten zu burfen.

Nach Erwähnung biefes bie Grundlagen unferer Unternehmung beschlagenden Bunktes erlauben wir uns nun, Ihnen über un fere bem Bane ber Bulach: Regensberger Bahn gewid= mete Thätigkeit Bericht zu erstatten.

Nachdem es uns im Frühlinge des Berichtsjahres gelungen war, die Expropriation auf der gesammten Bahnlinie in verhältnißmäßig sehr kurzer Zeit durchzuführen, dursten die Maßregeln, welche erforderlich waren, um den Bau der Bülach = Negensberger Bahn in seinem ganzen Umfange einzuleiten, als erschöpft betrachtet werden. Unsere Aufgabe bestand nunmehr darin, darauf hinzuwirken, daß die fämmtlichen Bauarbeiten rasch in Ungriff genommen und sodann auch in energischer Weise fortgeführt werden.

Wir haben schon in unserm legten Geschäftsberichte mitgetheilt, bag wir ben gesammten Unterbau ber Bahn ben Gerren 3. A. Ulmer aus Möhringen (Württemberg) in Luzern, F. A. Großbach von Luzern, G. Feldweg aus Calm (Württemberg) in Luzern und G. Glöckler aus Berg (Württemberg) in Luzern als solivarisch verpflichteten Unternehmern übergeben haben.

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

Bon Seiten ber Bauleitung wurde barauf hingewirft, daß diejenigen Kunftbauten, deren Bersftellung eine längere Zeitdauer in Anspruch nahm, oder die zwar ihrem Umfange nach von geringerer Bedeutung waren, beren verzögerte Ausführung aber auf den ungestörten Fortgang der Erbarbeiten

ungunftig eingewirkt hatte, zuerft in Angriff genommen wurden. Damit verschiebene Kunftbauten gleichzeitig ausgeführt werden können, und beffen ungeachtet ftetefort bas erforderliche Steinmaterial zur Berfügung ftehe, ift ben Bauunternehmern gestattet worden, aus einer großen Anzahl von Steinsbrüchen ihre Bedurfniffe zu befriedigen.

Abgefehen von bem Monate Juni, in welchem wegen regnerischer Witterung nur ungefähr bie halbe Beit gearbeitet werden konnte, war die Witterung des ganzen vorigen Sommers und Spatjahres für die Förderung der Bauten außerordentlich gunftig.

Deffen ungeachtet hielten die Bauunternehmer die durch Bertrag mit ihnen vereinbarten Termine für die gänzliche Bollendung des Unterbaues nicht ein. Diefe Termine waren für das I. und II. Loos (die Strecke von Derlikon bis ungefähr zur Station Oberglatt) der 1. Oktober 1864 und für das III., IV. und V. Loos (die Strecken Oberglatt Bullach und Oberglatt Dielsdorf) der 1. Dezbr. 1864. Der Unterbau im I. und II. Arbeitsloofe 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 Kunstbauten noch vor Eintritt des hemmenden Frostes vollendet. Die übrigen Arbeiten für die Herstellung des Unterbaues rückten aber, namentlich im Spätjahre, nicht in dem Maaße vor, wie dieß im Sinblicke auf den anberaumten Bollendungstermin erwartet werden durfte.

In ber Boraussicht, daß unter diesen Umständen Gefahr vorhanden sei, daß die Bahn auf ben in der Konzession festgesetzen Termin nicht vollendet werden könne, versehlte die Bauleitung nicht, die durch die Berhältnisse gebotenen eingreisenden 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 Berpflichtung zur Bornahme der zweiten Einkiesung der Bahn entband, in der Meinung, daß die Bauverwaltung diese Arbeit nunmehr selbst und auf ihre eigene Nechnung zur Aussführung zu bringen habe. Diese zweite Einkiesung wurde dann von uns auf der Bahnstrecke Derlikon-Oberglatt noch im Lause des Borwinters vermittelst Lokomotivbetriebes in's Werk gesetzt.

Nun sollten aber noch anderweitige Berhältnisse bem Fortgange ber Bauarbeiten hemmend in ben Weg treten. Die Unternehmer best Unterbaues der Bahn erklärten mit Zuschrift vom 4. Dezember 1864 unserer Bauleitung, daß sie bei bem Stande ihrer pekuniären Mittel nicht mehr in der Lage seien, sortsbauen zu können. Unter dem 5. Dezember ließ uns Gerr 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-Regensterger-Bahn übernommenen Berbindlichseiten als Bürge und Selbstzahler verpflichtet hat, die Anzeige zugehen, "daß ihm die Bauunternehmer das Gutschaben, das ihnen zur Zeit für ihre Bauten auf der Bülach-Regensberger-Bahn zustehe und ferner "erwachsen werde, abgetreten haben und daß er uns deßhalb einlade, an die Ragion Ulmer und Comp. "oder an deren einzelne Theilnehmer keine weitern Zahlungen zu leisten, sondern einzig und allein an "ihn, Herrn Hallauer". Mit Schreiben vom 6. Dezember setzen wir die Gerren Hallauer und Haber-macher von der Erklärung der Bauunternehmer, daß sie Alrbeiten nicht fortsehen können, in Kenntniß

und verbanden bamit die weitere Mittheilung, daß wir unter ben obwaltenden Umftanden "in Anwendung ber uns gemäß dem Bauvertrage zustehenden Befugniß die noch ausstehenden Arbeiten im Exefutions, "wege auf Roften und Gefahr ber Unternehmer, beziehungeweise ihrer Burgen vollenden laffen werben". In Folge Diefes Schrittes gaben uns die Gerren Sallauer und Sabermacher unter bem 13. Dezember 1864 bie rechtsverbindliche Erklärung ab, "fie seien unter solidarischer Saftbarkeit gegenüber der Direktion "ber ichmeigerifden Nordoftbahn bereit, die noch ausstehenden Bauten auf allen 5 Loofen ber Bulade "Regensberger Bahn fur ihre Rechnung vorschriftsmäßig zu vollenben, in bem Ginne, bag ber regel-"mäßige Fortgang ber Arbeiten hiedurch feine Unterbrechung erleiden folle". Wir nahmen biefes Uner= bieten unter Borbehalt aller uns gemäß bem Baubertrage guftebenben Rechte an. Bugleich leifteten wir ben Berren Sallauer und Sabermacher bei ber Löfung ber Aufgabe, welche fie übernommen, allen benjenigen Borfdub, welcher gulaffig und ben Fortgang ber Bauarbeiten gu forbern geeignet war. Go entsprachen wir ihrem Gesuche, ihnen die erfte Ginkiesung auf bem Bahndamme bei Nieberflachs fowie auf bemjenigen über ben Furtbach bei Rieberhasle und ebenfo bie Reinplanirung best gefammten Bahnforpers, foweit fie noch nicht erfolgt war, abnehmen und burch unfere Bauleitung zur Ausführung bringen laffen zu wollen, fofort und in der bereitwilligften Beife. Gleichwohl ftellten bann auch bie herren Sallauer und Sabermacher am 25. Januar I. 3. Die Bauten ein. Wir faben uns baburch genöthigt, bie noch im Rudftande befindlichen Arbeiten bes Unterbaues auf bem Exefutionswege felbft gu Ende zu fuhren. Bevor jedoch unfere Bauleitung Sand an's Werk legen konnte, mußte, um Berwirrungen bei ber einstigen Abrednung mit ben Unternehmern bes Unterbaues, beziehungsweise ihren Burgen vorzubeugen, auf amtlichem Wege genau konstatirt werden, welche Arbeiten von ihnen wirklich ausge= führt worben feien. Die Bermeffungen, welche zu Diefem Ende bin auf ber gangen Linie unter ben ungunftigften Bitterungsverhaltniffen vorgenommen werben mußten, nahmen ber Ratur ber Sade nach geraume Beit in Unfpruch und vergögerten Die Wieberaufnahme ber Arbeiten auf eine beklagenswerthe Dagu fam bie Ungunft biefes ! Fruhjahres', welde ber Ausfuhrung von Bauten ausnahms= weife lange bie größten Sinderniffe in ben Weg legte. Unter fo bewandten Umftanden konnte fur bie Forberung ber in's Stoden gerathenen Arbeiten mahrent woller 7 Wochen von unferer Bauleitung nichts gethan werben. Erft Mitte Marg faben wir uns in ben Stand gefett, Sand an's Wert zu legen, um ben von ben Unternehmern und ihren Burgen unvollendet gelaffenen Unterbau auf bem Erefutionswege zu Enbe zu fuhren. Aber auch noch in biefem Stabium follte es nicht an einem Berfuche fehlen, uns bie Löfung unferer Aufgabe zu erfchweren. Die Berren Sallauer "und Streitgenoffen" liegen uns nämlich am 16. Marz eine amtliche Anzeige zustellen, gemäß welcher fie "bagegen protestirten, bag bie "Direktion ber Nordostbahn im fogenannten Exckutionswege bie Arbeiten auf ber Bahnstrecke Burich-"Dielsborf-Bulad, vollenden laffe, und fich bereit erklaren, die Bollendung als Burgen für die "infolventen Uebernehmer felbft auszuführen unter ber Boraussegung, daß die Direktion ber Nordoft-"bahn ihre Berpflichtungen erfülle und an fie biejenigen Bahlungen mache, welche ichon längst fällig "gewefen feien". Diefe Unzeige veranlaßte uns zu ber nachfolgenden, Die Rechtmäßigkeit bes von uns in Anwendung gebrachten Berfahrens, wie wir hoffen burfen, außer Zweifel ftellenden Gegeneröffnung: "Die Direktion ber Mordoftbahn hat die Bahlungen, welche fie ben Unternehmern bes Unterbaues ber "Bülach-Regensbergerbahn zu leisten verpflichtet war, jeweilen in ihrem vollen Umfange verabfolgt. "Die in bem einschlägigen Baubertrage für die Bollendung des Unterbaues der Bulach-Regensberger "Bahn festgesetten Endtermine sind schon längst abgelausen. In Folge dessen steht der Bauberwaltung "unter anderm auch das Necht zu, die noch rücktändigen Arbeiten auf Kosten der Unternehmer, be"ziehungsweise deren Bürgen im Exekutionswege aussühren zu lassen, und es muß dieselbe sich um so
"mehr veranlaßt sehen, von diesem Nechte Gebrauch zu machen, als nach der Bestimmung von § 6 des
"Konzessionsbeschlusses des Großen Nathes des Kantons Zürich vom 1. Heumonat 1863 der Bau der
"Bülach-Negensberger Bahn so befördert werden soll, daß diese Bahn im Mai 1865 in ihrem ganzen
"Umfange dem Betriebe übergeben werden kann." Wir suhren also, unbeirrt durch die Protestation der
Herren Hallauer und Streitgenossen, sort, die von ihnen im Stiche gelassenen Arbeiten des Unterbaues
fortzusehen, 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 Bollendung der Bahn auf den in der
Konzession festgesetzen Termin nicht mehr zu zweiseln ist.

Der Buftand ber Infolvenz, in welchen bie Unternehmer bes Unterbaues gerathen find , und bas Gebahren ihrer Burgen, welche an ihre Stelle traten und dann doch ploglich die Arbeiten wieder verliegen, hatten zur Folge, daß Anforderungen aller Art an die Bauverwaltung gerichtet murben. betrachteten es als unfere Bflicht, Diefen Anfinnen gegenüber Die Rechtsftellung Der Unternehmung ber Bulad.-Regensberger Bahn, beren Intereffen zu mahren uns anvertraut ift, unentwegt aufrecht zu erhalten." Bir haben ben Unterbau ber Bulad : Megensberger Bahn nicht felbft ober, um ben üblichen Ausbruck zu gebrauchen, in Regie ausgeführt, fondern wir haben die Gerftellung besfelben in feinem gangen Umfange an Bauunternehmer verafforbirt. In Folge beffen befinden wir uns lediglich biefen gegenüber in einem Rechtsverhältniffe, burchaus aber nicht gegenüber ihren Lieferanten, Arbeitern u. f. f. Wenn alfo die Lettern für geliefertes Material oder für geleiftete Arbeit Forderungen zu ftellen haben, fo fonnen fie biefelben nur gegen die Unternehmer, in feiner Beife aber gegen die Baubermaltung geltend machen. Die Richtigfeit biefer Rechtsanschauung fann nun zwar als allgemein zugegeben be= Man wendet aber ein, die Bauberwaltung hatte die Bauten in Regie ausführen zeichnet werden. und nicht an Unternehmer verdingen follen. Es ift jedoch bagegen zu erinnern, daß es unbestrittener Bermaltungegrundfag ift, Bauarbeiten, welche ihrer Natur nach in Afford gegeben werben konnen, immer zu verdingen und nie in Regie auszuführen. Daß aber die Berftellung bes Unterbaues von Eisenbahnen fich bagu eignet, an Unternehmer veraktordirt zu werden, burfte baraus zu folgern fein, baß diese Art von Cifenbahnarbeiten in der gangen Welt Bauunternehmern zur Ausführung übergeben und nirgends regieweise betrieben wirb. Man lagt fich bann im Weitern mitunter babin vernehmen, die Berdingung des Unterbaues der Bulach-Regensberger Bahn an Bauunternehmer fei an und fur fich nicht zu tadeln: wohl aber verdiene gerügt zu werden, baß bie Beraktordirung an Unternehmer erfolgt fei, welche nicht die gehörigen Garantieen bargeboten hatten. Diefem Borwurfe ift jedoch entgegenzuhalten, bag wir, ber Berbingung ber fraglichen Arbeiten porgangig, freie Ronfurreng im weiteften Ginne Des Wortes eintreten liegen, dag von ben fammtlichen Bewerbern, welche fich anmelbeten, nur die Berren Ulmer und Genoffen, benen bann die Arbeiten übertragen wurden, und ein anberer Unternehmer ernfthaft in Betracht fommen fonnten und bag, mahrend ber Ausweis über bie finanziellen Rrafte bei beiben Bewerbern fich ungefahr die Baage hielt, die Berren Ulmer und Genoffen befihalb ben Borzug erhielten, weil fie fich bereits im Befige eines größern Theiles bes fur bie Betreibung bes Baues erforberlichen Materiales in ber nachften Nahe ber neuen Linie befanden, fo bag ber fofortige Beginn ber Arbeiten in ausgebehntefter Weise in fichere Aussicht genommen werben burfte, und weil herr Ulmer bei ber Energie, welche er bei ber Ausführung bes Bauloofes Chifon-Lugern an ber Gifenbahn Burich=Bug=Lugern an ben Tag gelegt hatte, am meiften Gewähr fur bie Einhaltung ber fur bie 5 Bauloofe ber Bulady=Regensberger Bahn anberaumten Bollenbungstermine Dabei haben wir übrigens noch in Erwähnung zu bringen, bag bie Uebertragung bes Unterbaues ber Bulach=Regensberger Bahn an die herren Ulmer und Genoffen gemäß bem ber Unternehmung zu Grunde liegenden Bertrage nicht von uns allein aus, fondern nur mit ber Buftimmung bes Romite's fur bie Bulach = Regensberger Bahn erfolgen fonnte. Endlich ift noch eingewandt worden, es hatte die Bauverwaltung, wenn fid, aud, gegen die Verakfordirung der Arbeiten bes Unter= baues an die Berren Ulmer und Genoffen nichts einwenden laffe, doch bafur forgen follen, daß die Rreditoren ber Lettern gehörig bezahlt werben. Dergleichen ift balber gefagt als gethan. Ohne 3weifel hatte fich biefe Turforge nicht blog auf einen Theil ber Rreditoren zu erftreden gehabt, fo bag bie andern bavon ausgeschloffen gewesen waren : fie hatte vielmehr alle umfaffen muffen, zu benen bie Bauunternehmer in ein Schulbverhaltnig getreten maren. Wie hatte nun ber Baubermaltung gu= gemuthet werden konnen, jeweilen ben Beftand ber Rreditoren von Ulmer und Genoffen und ben Betrag ber Forberung jebes einzelnen berfelben gu erheben und fobann bie Berichtigung biefer Forberungen zu bewirken? Es liegt auf flacher Sand, bag bie Bauverwaltung badurch in ein Meer bon Bermidelungen und Schwierigfeiten hineingerathen fein wurde, bag bie Unternehmung ohne Roth in Berbindlichkeiten hineingezogen worden mare, bei deren Erfüllung ihr Ginbuffen aller Art nicht batten erfpart werden fonnen, und bag fich endlich feine Bauunternehmer gefunden haben murben, welche fich eine folde Art ber Entrichtung ber ihnen vertragegemäß ufommenden Abichlagezahlungen hatten gefallen laffen. Indem wir uns baber von biefen Rlippen fern halten zu follen glaubten, haben wir hinwieder teine fid barbietende Gelegenheit unbenutt gelaffen, welche und bie Möglichfeit eröffnete, die Bauunternehmer zu der Erfüllung ihrer Berbindlichkeiten, namentlich auch soweit fie fich auf die Berichtigung ausstebender Arbeitelohne bezogen, anzuhalten, ohne badurch die Rechteftellnng ber Unternehmung in irgend welcher Weise zu verrucken.

Mit dem Legen des Oberbaues fonnte 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 Derliton bis Oberglatt auf der Bahn bewerkstelligt werden konnte. Auch auf dem Stationsplatze Bülach und auf einem Theile der Bahnstrecke bei Göri konnten noch im Dezember vorigen Jahres die Schienen gelegt werden. Die Ergänzung des Oberbaues wurde dieses Frühjahr trot der Schwierigsteiten, welche im Wege standen, so rasch bewerkstelligt, daß die bedeutenden Erds und Riesmassen,

welche noch zum Behufe ber Bollendung ber Bahn zu transportiren waren, vermittelft ber Lokomotive an ihre Bestimmungsplätze verbracht werden konnten.

Die fämmtlichen Soch bauten werden in den nächsten Tagen vollendet sein, so daß sie auf den Beitpunkt der Bahneröffnung unbeanstandet werden bezogen werden können. Einzig die kleinen Lokomotivremisen in Bulach und Dielsdorf, die sich erst in der neuesten Zeit als ein Bedürfniß 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 Volge der Schlugnahme, daß
der Lokomotivbetrieb auch auf dieser Bahnstrecke zur Anwendung kommen solle, nöthig geworden sind,
besinden sich noch mehr oder weniger im Rückstande. Wir haben wohl kaum nöthig anzusühren, daß
die Eröffnung der Bahn deghalb nicht verschoben werden muß.

Bu ben mechanischen Einrichtungen übergehend, haben wir lediglich zu erwähnen, daß die einzige auf der Bulach-Regensberger Bahn vorkommende Drehscheibe, welche sich in Bulach befindet, mit der dazugehörenden Entlecrungsgrube, sowie die Wasserstation in Bulach nebst Zubehörren hergestellt find.

Die Einfriedigungen, bie Barrieren an den Straffen- und Guterwegüberfahrten, sowie die Gradientenzeiger und Kontroleftocke find gegenwärtig in der Aufstellung begriffen und werden bei der Eröffnung der Bahn vollzählig hergestellt fein.

Die längs ber neuen Eifenbahn anzubringende Telegraphenleitung anlangend haben wir bas 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 Rosten der Bahnunternehmung erstellt werden. Daß hiebei sogenannte Winkelseisenstangen statt konischer in Anwendung gebracht werden dürfen, haben wir erst nach wiederholter Berwendung auswirken können. Die damit verbundene nicht unerhebliche Kostenersparniß schien uns bei einer Unternehmung, wie diejenige der Bülach-Negensberger Bahn, aller Beachtung werth zu sein.

Die Reinplanie bes Bahnförpers und die Ansaat der Bofdungen durfte faum mehr in vollem Umfange vor der Bahneröffnung zu bewerkstelligen sein. Das Fehlende wird aber mahrend bes Betriebes ohne alle Schwierigkeit ergänzt werden können.

Das Transportmaterial, welches zur Ausstattung ber Bulach-Negensberger Bahn bienen foll, besteht in 3 Lokomotiven, 12 Personenwagen und 30 Guterwagen. Es ist basselbe zum Theile bereits zur Berfügung gestellt, zum Theile wird es in ber nächsten Zeit abgeliefert werden.

Wir haben nun noch unserer hauptfächlichften Berrichtungen gum Behufe ber Branisation bes Betriebes ber neuen Linie zu erwähnen.

Sier gebenken wir vor Allem ber Aufstellung bes Fahrtenplanes. Wir haben uns ichon vor ziemlich geraumer Beit mit ben Ginleitungen zu ber Vestsetzung besselben beschäftigt. Wir munschten bamit, soweit es von uns abhänge, zu bewirken, daß fur die Ginrichtung geeigneter Boftanschlusse

rechtzeitig Fürforge getroffen werben konne und in Folge beffen ber Berkehr auf ber neuen Bahn von Anfang an zu thunlichfter Entwidelung gelange. Es gereicht uns zur Befriedigung, erflären gu tonnen, daß unfer 3med erreicht worden ift. Die Konzession fur bie Bulach=Regensberger Babn bestimmt, es folle die Beforderung der Berfonen auf diefer Bahn in der Richtung von Bulach nach Derlikon, von Derlikon nach Bulach, von Dielsborf nach bem Anschlugpunkte an die Bahn Bulach Derlifon und von diefem Unichlufpunfte nach Dielsborf je breimal täglich Statt finden, es bleibe jeboch ber Gefellicaft unbenommen, weitere Buge gur Ausführung gu bringen, und ber Bertrag betreffend die Begründung jener Bahn schreibt vor, daß zu einer Bermehrung der Bahnzüge über die in ber Konzeffion vorgefdriebene Bahl hinaus die Cinwilligung bes Romite's fur die Bulach-Regensberger Bahn erforderlich fei. Wenn wir auch febr gewunscht hatten, die Bahl ber in ber Konzeffion vorgesehenen Bahnzuge einhalten zu können, so mußten wir boch zu ber Ansicht gelangen, bag es auf ber Bahnstrecke Oberglatt-Dielsborf nur bei Ausführung von 6 Bugen in jeder Richtung möglich fein werbe, geeignete Berbindungen zwifden ben beiben Begirten Bulad und Regensberg unter fich berzustellen, und daß wir unter diesen Umftanden verpflichtet feien, dem Komite einen formlichen Antrag auf eine derartige Bermehrung ber Bahnzüge zu hinterbringen. Indem wir dem Komite diefen Borfchlag porlegten, verbanden wir damit, um ihm die Annahme desfelben thunlichft zu erleichtern, bas Anerbieten, uns in Abweichung von Art. 15 bes ber Unternehmung ber Bulach-Regensberger Bahn zu Grunde liegenden Vertrages mit einer bloß 50 Centimes per Fahrkilometer betragenden Entschäbigung für die Ausführung berjenigen 3 Bahnzuge in beiben Richtungen, welche über die in ber Konzeffion porgeschene Bahl ber Fahrten hinaus eingerichtet werden follen, zu begnügen. Das Romite genehmigte burd, einmüthigen Befchlug unfere Borlage. Der Fahrtenplan, ben wir auf Grundlage diefer Schluß= nahme entwarfen, ist sodann von uns mit dem Romite besprochen und von demfelben gebilligt worden. Im Sinblice darauf, daß die Unordnung von Extrafahrten an Sonntagen oder bei Unlaß von Festen, Sahrmärkten u. f. f. fich empfehlen, ja gerabegu nothwendig werden durfte, ermächtigte uns endlich noch bas Romite, soweit die in der Ronzession vorgesehene Bahl ber Bahnzuge zur Befriedigung ber obwaltenden Bertehrsbedurfniffe nicht ausreichen follte, weitere Fahrten entweder regelmäßig an einzelnen Wochentagen ober auch bloß vereinzelt in nicht periodifch wiederkehrender Weife zur Ausführung zu bringen.

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

Das für bie Beforgung bes Betriebsbien ftes erforberliche Berfonal ift von uns ernannt und, soweit erforderlich, bereits einberufen worden, um fich auf ber Nordostbahn für bie bienftlichen Berrichtungen, benen es in ber Butunft obzuliegen haben wird, gehörig einüben zu können. Es ift wohl kaum nöthig, noch in Erwähnung zu bringen, daß die polizeilichen Borfchriften zum Schutze ber Eifenbahn und ihres Betriebes, die Dienstworschriften für die Angestellten, die Bestimmungen betreffend die Signalordnung u. f. f., welche auf den übrigen Theilen der Nordostbahn Geltung haben, auch auf der Bülach=Regensberger Bahn zur Anwendung kommen werden.

Bir haben uns nun noch über ben Zeitpunkt, auf welchen die Bulach-Negensberger Bahn dem Betriebe wird übergeben werden konnen, auszusprechen. Die Konzession schreibt befanntlich vor, baß bieß im Mai 1865 zu geschehen habe. Wir befreuen uns, die Mittheilung in diesem Bericht niederlegen zu können, daß die Bahn trot aller Schwierigkeiten, welche zu überwinden waren, am 30. April nächstkünftig festlich eröffnet und am 1. Mai dem Berkehre übergeben werden wird.

Endlich erübrigt uns noch, über die voraussichtlichen Gesammtbankoften 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 Boraussehung, daß die Bahnstrecke Oberglatt=Dielsdorf mit Pferden werde betrieben werden. Wir haben oben mitgetheilt, daß die durch die Einführung des Lokomotiv= statt des Pferde= betriebes auf dieser Bahnabtheilung hervorgerusenen weitern 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 Niederhasse ein belangreicher Mehrauswand herbeigeführt worden ist, so glauben wir doch auf Grundlage der zur Zeit vorliegenden thatsächlichen Verhältnisse, welche ein ziemlich sicheres Urtheil über die muthmaßlichen Gesammtbau= kosten der Bahn zu fällen gestatten, die zuversichtliche Hossnung aussprechen zu können, daß diese Kosten den Betrag von Fr. 1,900,000 nicht erheblich übersteigen werden.

Benehmigen Gie, Tit., bie Berficherung unferer bolltommenen Sochachtung.

3 urid, ben 18. April 1865.

Mamens der Direktion der Schweizerischen Uordoftbahngesellschaft, Der Bräfibent:

Dr. A. Efcher.