Erster Geschäftsbericht und Rechnung der Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft über die Unternehmung der Bülach-Regensberger-Bahn umfassend das Jahr 1863

Autor(en): **Escher, A.**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **11 (1863)**

PDF erstellt am: **26.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-730522

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

http://www.e-periodica.ch

Beilage II.

Erster Geschäftsbericht und Rechnung

der

Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft

über die

Unternehmung der Bülach-Regensberger-Bahn

umfassend das Jahr

1863.

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

Tit.

Nachdem der Vertrag betreffend Begründung der Bülach-Regensberger Bahn, wie er am 6. Juni 1863 in Zürich zwischen dem h. Regierungsrathe des Kantons Zürich, den betheiligten Gemeinden der Bezirke Bülach und Regensberg und der Direktion der schweizerischen Nordostbahngesellschaft unter Ratifikationsvorbehalt abgeschlossen worden, allseitig gutgeheißen und auch die dem Vertrage als integrirender Bestandtheil desselben beigefügte Konzession des h. Standes Zürich für den Bau und Betrieb der projektirten Eisenbahn von der h. schweizerischen Bundesversammlung unter dem 30. Juli 1863 genehmigt worden war, begann die Direktion der Nordostbahn, welcher gemäß dem erwähnten Vertrage die Leitung des Baues der Bülach-Regensberger Bahn obliegt, ohne Verzug ihre daherige Wirksamkeit und trat dann auch das Komite, welches Kraft desselben Vertrages von dem h. Regierungsrathe des Kantons Zürich, von den betheiligten Gemeinden der Bezirke Bülach und Regensberg und von der Direktion der Nordostbahn zum Zwecke der Entscheidung von Baufragen besonders wichtigen Belanges, sowie Behufs Prüfung und Abnahme der Jahresrechnungen gewählt wird, am 16. November 1863 zu seiner Konstituirung zusammen.

Es liegt uns nunmehr ob, dem Tit. Komite die erste, das Jahr 1863 umfassende Rechnung über die Unternehmung der Bülach-Regensberger Bahn zur Genehmigung vorzulegen. Indem wir in der Beilage dieser Verpflichtung ein Genüge leisten, glauben wir, gleichzeitig über unsere einschlägige Geschäftsführung in möglichst übersichtlicher Weise Bericht erstatten zu sollen. Wir fassen dabei den Zeitraum in's Auge, welcher mit dem Inkrafttreten des der neuen Eisenbahnunternehmung zu Grunde liegenden Vertrages beginnt und sich bis auf die letzten Tage erstreckt. Wir dehnen unsere Berichterstattung bis auf diesen Zeitpunkt aus, weil wir dafür halten, daß sie dadurch an Interesse nur gewinnen dürfte.

I. Konzession.

Die Bedingungen, unter welchen die h. schweizerische Bundesversammlung der Konzession des h. Standes Zürich für die Bülach-Regensberger Bahn die Genehmigung ertheilt hat, sind die üblichen. Es ist somit Alles, was auf die Konzession der Bahn Bezug hat, als in befriedigender Weise abschließlich geordnet anzusehen

II. Technische Vorarbeiten.

Wir haben Herrn Bahningenieur F. Seitz mit der Bewerkstelligung der technischen Vorarbeiten sowie auch mit der Leitung des Baues der neuen Eisenbahn beauftragt. Es gereicht uns zum Vergnügen, mittheilen zu können, daß die technischen Vorarbeiten in ihrem gesammten Umfange zur Vollendung gebracht sind.

III. Genehmigung des Trace's der Bahn.

Das Tracé der ganzen Bahn ist von dem h. Regierungsrathe nach unsern Vorlagen unbeanstandet genehmigt worden. Es ist dasselbe somit als abschließlich festgestellt zu betrachten.

IV. Stationen.

Außer in Oerlikon, wo die Bülach-Regensberger Bahn von der Nordostbahn abzweigt, werden in Oberhausen (in der Nähe der Glattbrücke), Rümlang, Oberglatt, Niederglatt, Bülach, Niederhasle und Dielsdorf Stationen für Personen- und Güterbeförderung, wenn auch nach der Natur dieser Eisenbahnunternehmung in einfachster Ausstattung, angebracht.

V. Straßen- und Wasserübergänge.

Die zahlreichen Straßenübergänge, welche auf dieser Bahn vorkommen, sind nebst den Wasserübergängen, unter welchen einzig die Ueberschreitung der Glatt bei Niederglatt von Belang ist, von dem h. Regierungsrathe entweder gemäß unsern Vorlagen oder mit Modifikationen derselben, gegen welche wir keine Einwendungen erheben zu sollen glaubten, genehmigt worden. Es sind also auch diese Verhältnisse als gänzlich bereinigt anzusehen.

VI. Expropriation.

Die Expropriation des für den Bau der Bahn und ihrer Zubehörden erforderlichen Bodens ist bereits so weit gediehen, daß die Bauten an den meisten Punkten ungehindert in Angriff genommen werden können. Da, wo uns noch Schwierigkeiten in den Weg gelegt werden, hoffen wir dieselben bald beseitigt zu sehen. Abgesehen vielleicht von einzelnen Fällen, die kaum sehr zahlreich werden dürften, glauben wir eine beförderliche Abwicklung des gesammten Expropriationsgeschäftes in Aussicht nehmen zu können.

VII. Bahnbau.

1. Unterbau.

Es ist der Unterbau für die gesammte Bahn Behufs der Verakkordirung an Bauunternehmer in folgende V Loose eingetheilt worden:

I. Bauloos, reichend von der Station Oerlikon bis zur Station Oberhausen .	7,637′	lang.
II. Bauloos, reichend von der Station Oberhausen bis zur Hofstetten-Niederhaslestraße in der Richtung nach Bülach und bis zu der Zürich-Weiacherstraße in der Richtung nach Dielsdorf	23,461′	„
III. Bauloos, reichend von dem Ende des II. Bauloose bei der Hofstetten-Niederhaslestraße bis in die Gegend der Grenze zwischen Niederglatt und Höri .	8,095′	„
IV. Bauloos, reichend von dem vorhin bezeichneten Ende des III. Bauloose bis Bülach	11,409′	„
V. Bauloos, reichend von dem Ende des II. Bauloose bei der Zürich-Weiacherstraße bis Dielsdorf	12,777′	„

Die Loose wurden zu freier Konkurrenz in der Weise ausgeschrieben, daß die Bewerbung um einzelne derselben oder auch um alle fünf freigestellt ward. Die sämmtlichen Loose wurden in den letzten Tagen den Herren J. A. Ulmer aus Möhringen, Württemberg, in Luzern, F. A. Großbach von Luzern, Gustav Feldweg aus Calw, Württemberg, in Luzern und Gottlieb Glöckler aus Berg, Württemberg, in Luzern als solidarisch verpflichteten Unternehmern übergeben. Es werden dieselben zweifelsohne nicht säumen, die Arbeiten thatkräftig in Angriff zu nehmen.

2. Oberbau.

Die für die Herstellung des Oberbaues auf der ganzen Bahn erforderlichen Schwellen, Schienen und Schienenbefestigungsmittel sind entweder bereits vorhanden oder es ist ihre Beschaffung durch Verträge, welche abgeschlossen worden sind, gesichert. Auf einer ungefähr zwei Stunden langen Strecke der Bahn werden ausgewechselte Schienen von der Strecke Zürich-Baden zur Verwendung kommen. Haben sich dieselben, nachdem auf der Nordostbahn schwerere Lokomotiven, als sie für den Betrieb der ehemaligen Nordbahn erforderlich gewesen, zur Verwendung gekommen waren, als zu schwach erwiesen, so werden sie hinwieder dem auf der Bülach-Regensberger Bahn obwaltenden Bedürfnisse vollkommen entsprechen. Die Kostenersparniß aber, welche durch den Ankauf dieser Schienen gegenüber der Anschaffung von neuen erzielt wird, muß bei einer Unternehmung, wie diejenige, um welche es sich handelt, schwer in's Gewicht fallen.

3. Hochbau.

Die Pläne für die bescheidenen Hochbauten, die auf der Bülach-Regensberger Bahn zur Ausführung kommen werden, sind bereits festgestellt und es werden die daherigen Bauarbeiten beförderlich zur Uebergabe an Bauunternehmer ausgeschrieben werden können.

4. Betriebsmaterial.

Es sollen für den Betrieb der Bahnlinie Oerlikon-Bülach zwei kleine Lokomotiven von einer neuen, sehr vortheilhaften Konstruktion angeschafft werden. Sie werden von der Werkstätte der Nordostbahn zu einem erheblich wohlfeileren Preise geliefert, als sie bei unserer bisherigen Hauptbezugsquelle erhältlich gewesen wären. In Betreff der Beschaffung der für den Betrieb der Bahn erforderlichen Wagen werden demnächst die nöthigen Beschlüsse gefaßt werden.

5. Vollendung des Bahnbaues.

Als Endtermin für die gänzliche Vollendung des Unterbaues ist in dem I. und II. Loose der 1. Oktober 1864, in dem III., IV. und V. Loose der 1. Dezember 1864 kontraktlich festgesetzt. Gemäß dem mit den Unternehmern abgeschlossenen Vertrage würde für jede Woche Ueberschreitung des Termines ½ Prozent, wenn die Ueberschreitung mehr als 2 Monate betragen würde, 1 Prozent, und wenn sie 3 Monate übersteigen sollte, 2 Prozente der Akkordsumme in Abzug gebracht werden.

Bei Einhaltung der für die Vollendung des Unterbaues festgesetzten Termine wird ein erheblicher Theil des Oberbaues noch in dem gegenwärtigen Jahre, der Rest aber mit Leichtigkeit in dem ersten Drittheile des künftigen Jahres gelegt werden können.

Die Hochbauten noch im Laufe dieses Jahres unter Dach und innerhalb der ersten vier Monate des nächsten Jahres zur Vollendung zu bringen, wird keinerlei Anstand finden.

Das Betriebsmaterial anlangend, werden die Lokomotiven in der Werkstätte der Nordostbahn bis zum 1. November 1864 vollendet werden und daß die für den Betrieb der Bülach-Regensberger Bahn erforderlichen Wagen rechtzeitig zur Verfügung stehen, wird ohne Schwierigkeit bewirkt werden können.

In Zusammenfassung dieser Angaben glauben wir uns der zuversichtlichen Hoffnung hingeben zu dürfen, daß es uns möglich sein werde, die Bahn, wie die Konzession es vorschreibt, im Mai 1865 dem Betriebe zu übergeben.

VIII. Baukapital.

Gemäß einem im Einverständnisse mit dem Komite gefaßten Beschlusse soll das Baukapital in seinem ganzen Umfange auf 1. Juli 1864 einbezahlt werden. In der Zwischenzeit leistet die Nordostbahngesellschaft der Unternehmung die sehr erheblichen Vorschüsse, deren sie für die Bestreitung der

Kosten der Expropriation, für die Anschaffung von Oberbaumaterialien, für die Verabreichung von Zahlungen an die Unternehmer des Unterbaues u. s. f. bedarf, gegen Vergütung eines 4½ % pr. Jahr betragenden Zinses. Hinwieder hat die Nordostbahngesellschaft gemäß dem Vertrage über die Begründung der Bülach-Regensberger Bahn vom 6. Juni 1863 den betheiligten Gemeinden der Bezirke Bülach und Regensberg, welche die von ihnen zu beschaffende Quote des Baukapitales auf 31. August 1863 zu erlegen hatten, dieselbe bis zum 1. Juli 1864 mit 4½ Prozent pr. Jahr zu verzinsen.

In der Generalversammlung der Nordostbahngesellschaft vom 30. April 1863, in welcher die Direktion zu dem Abschlusse des eben erwähnten Vertrages vom 6. Juni 1863 ermächtigt wurde, haben wir die muthmaßlichen Baukosten der Bülach-Regensberger Bahn auf Fr. 1,826,525 angeschlagen. Auf Grundlage der bisher abgeschlossenen Bau- und Lieferungsverträge glauben wir die Hoffnung aussprechen zu dürfen, daß dieser Voranschlag nicht wird überschritten werden.

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

Zürich, den 14. April 1864.

Namens der Direktion der schweizerischen Nordostbahngesellschaft,

Der Präsident:

Dr. A. Escher.

Rechnung

der

Direktion der Schweizer. Nordostbahn-Gesellschaft

über die

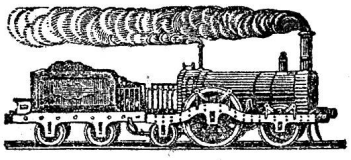
Unternehmung der Bülach-Regensberger-Bahn

umfassend das Jahr 1863.

Rechnung über die Ausgaben der Bülach-Regensberger Bahn vom Jahre 1863.

Ausgaben.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Bau-Verwaltung.						
Vertragsgemäße Prozente der unter nachfolgenden Titeln verausgabten Baukosten	.	.	.	.	2,051	35
Expropriation.						
Entschädigungen	.	.	.	.	6,224	30
Bahnbau.						
Allgemeines.						
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	.	.				
Inventarstücke	.	.				
Materialien	.	.				
Büreaukosten	.	.				
Verschiedenes	.	.				
Unterbau.						
Erdarbeiten	.	.				
Stützmauern	.	.				
Tunnels	.	.				
Brücken, Durchlässe und Kanäle	.	.				
Wegbauten	.	.				
Uferbauten	.	.				
Bettung	.	.				
Verschiedenes	.	.				
Oberbau.						
Schwellen	43,618	70				
Schienen und deren Befestigungsmittel	641	50				
Wegübergänge	.	.				
Legen des Oberbaues	.	.				
Einfriedungen, Barrieren, Verbottafeln, Gradientenzeiger ꝛc.	.	.				
Verschiedenes	.	.	44,260	20		
Uebertrag	.	.	44,260	20	8,275	65

Ausgaben.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag	.	.	44,260	20	8,275	65
Bahnhöfe und Stationsplätze.						
Hochbauten und Einfassungsmauern der mech. Vorrichtungen	.	.				
Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen	.	.				
Wasser-Reservoirs, Vorwärmkessel, Wasserleitungen	800	.				
Hebkrahnen und Brückenwaagen	.	.				
Technische Einrichtung der Werkstätten	.	.				
Verschiedenes	.	.	800	—	45,060	20
Betriebs-Inventar.						
Lokomotiven und Tender	.	.				
Wagen	.	.				
Für die Büreaux der Hauptverwaltung und Kontrole	.	.				
„ „ Materialverwaltung	.	.				
„ „ Reparaturwerkstätten, stehende Dampfmaschinen	.	.				
„ „ „ Werkzeugmaschinen	.	.				
„ „ „ Werkzeuge und Requisiten	.	.				
„ „ Bahnhofverwaltungen	.	.				
Geräthschaften für den Bahndienst	.	.				
Dampf- und Schleppboote	.	.				
Verzinsung der Obligationen	.	.				
Total der Ausgaben	.	.			**53,335**	**85**