

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

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **13 (1865)**

PDF erstellt am: **23.07.2024**

## **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.

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

Lit!

Die Bülach-Regensberger Bahn ist am 30. April 1865 festlich eröffnet und an dem darauf folgenden Tage dem allgemeinen Verkehre übergeben worden. In der Konzession ist die Vorschrift enthalten, „es solle der Bau der Bahn so befördert werden, daß dieselbe im Mai 1865 in ihrem ganzen Umfange dem Betriebe übergeben werden könne.“ Wir freuen uns, daß es ungeachtet der Schwierigkeiten mancherlei Art, welche zu überwinden waren, möglich geworden ist, den in der Konzession festgesetzten Vollendungstermin genau einzuhalten.

Da die Unternehmung im Berichtsjahre so weit gediehen ist, hat die Berichterstattung über unsere Geschäftsführung während desselben in zwei Abtheilungen zu zerfallen, deren eine über die dem Baue der neuen Linie und deren andere hinwieder über die dem Betriebe derselben gewidmete Thätigkeit der Direktion der Nordostbahn Rechenschaft abzulegen bestimmt ist.

Wir beginnen die den **Bahnbau** betreffende Abtheilung unsers Geschäftsberichtes mit einer Beschreibung der Bülach-Regensberger Bahn.

Die Bülach-Regensberger Bahn, welche sich in ihrer ganzen Ausdehnung auf dem Gebiete des Kantons Zürich befindet, zweigt auf der Station Derlikon von der Zürich-Romanshorner Bahn, nach links sich wendend, ab und zieht sich im Glattthal an Seebach, Glattbrugg und Rümliang vorbei nach Oberglatt hin. Hier findet eine Ausgabelung der Bahn statt. Die eine nach rechts sich wendende Linie überschreitet bei Niederglatt die Glatt und gelangt an Endhöri vorbei nach Bülach. Die andere nach links sich wendende Linie erstreckt sich, bei Niederhasli vorbeiführend und das Niederhasli- und Furthbachthal überschreitend, bis Dielsdorf.

Die Stationen der Bülach-Regensberger Bahn sind der Reihe nach folgende: Zürich, dessen wir hier auch gedenken, da die Züge der Bülach-Regensberger Bahn gegenwärtig von Zürich und nicht erst von Derlikon ausgehen und umgekehrt nicht schon in Derlikon absterben, sondern selbstständig bis Zürich ausgedehnt werden, Derlikon, Glattbrugg, Rümliang, Oberglatt, Niederglatt, Bülach, Niederhasli und Dielsdorf.

Während auf der Strecke von Zürich bis Derlikon die Nordostbahn auf eine Länge von 15,118 Fuß benützt wird, ergeben sich für die übrigen Stationen die nachfolgenden Entfernungen:

Derlikon=Glattbrugg . . . . .	9,244.5'	
Glattbrugg=Rümlang . . . . .	11,233.0'	
Rümlang=Oberglatt . . . . .	8,795.6'	
Oberglatt=Niederglatt . . . . .	6,657.9'	
Niederglatt=Bülach . . . . .	15,399.0'	
	<hr/>	51,330.0'
Oberglatt=Niederhasli . . . . .	6,816.6'	
Niederhasli=Dielsdorf . . . . .	8,326.4'	15,143.0'

Die Gesamtlänge der Bahn beträgt somit 66,473.0' oder 4 Stunden 2,473.'

Der Grund und Boden, welcher für die Herstellung der Bahn, der Stationen und der Anlagen erforderlich war, beträgt: für die Linie Derlikon=Bülach . 130 Zucharten 15,709 □'

„ „ „ Oberglatt=Dielsdorf 35 „ 35,973 □'

Zusammen 166 Zucharten 11,682 □'

Hievon kommen:

105 Zucharten	25,528 □'	oder 63.5 %/o	auf den Bahnkörper und die Stationen,
24 „	39,283 □'	„ 15.0 %/o	„ die Materialgewinnungsplätze,
15 „	35,236 □'	„ 9.6 %/o	„ die Anlagen,
19 „	31,635 □'	„ 11.9 %/o	„ die übrig gebliebenen Landabschnitte.

Die verglichene Breite der Bahn beträgt somit 100' oder, abzüglich der Landabschnitte, 88.1'. Auf die Wegstunde entfallen einschließlich der Abschnitte 40.07 Zucharten und ausschließlich derselben 35.31 Zucharten.

Die Gefälls-Verhältnisse anlangend, besteht zwischen Derlikon und Bülach, auf welcher Strecke keine Gegensteigungen vorkommen, ein Gesamtgefälle von 78.7'. Von Oberglatt bis Dielsdorf findet zuerst ein Gefälle bis in das Niederhasli=Thal mit 26.4', von da bis zur Station Dielsdorf aber eine Steigung von 23' statt. Diese Höhendifferenzen vertheilen sich auf die einzelnen Strecken folgendermaßen:

Strecke Derlikon=Glattbrugg . . . . .	34.0'	Gefäll
„ Glattbrugg=Rümlang . . . . .	6.0'	„
„ Rümlang=Oberglatt . . . . .	0.0'	„
„ Oberglatt=Niederglatt . . . . .	17.5'	„
„ Niederglatt=Bülach . . . . .	21.2'	„
	<hr/>	78.7'
„ Oberglatt=Niederhasli . . . . .	20.4'	Gefäll
„ Niederhasli=Dielsdorf . . . . .	6.0'	„
„ idem . . . . .	23.0'	Steigung
	<hr/>	49.4'

Summa sämtlicher Steigungen und Gefälle in einer Richtung . . 128.1'

Demnach mittlere Steigung = 1.93 %/o.

Von der Linie Derlikon=Bülach haben: 14,500' = 28.20 0/0 eine Steigung von 5 0/0  
 6,200' = 12.10 0/0 „ „ „ 1 0/0  
 30,630' = 59.70 0/0 „ „ „ 0 0/0  
 Von der Linie Oberglatt=Dielsdorf haben: 9,880' = 65.25 0/0 „ „ „ 5 0/0  
 5,263' = 34.75 0/0 „ „ „ 0 0/0

Die Höhen der Stationen über dem Meeresspiegel betragen:

Bei der Ausgangsstation Zürich	1,363.85'	
„ „ Station Derlikon	1,478.00'	(114.15' über dem Bahnhofs Zürich)
„ „ „ Glattbrugg	1,444.00'	( 80.15' „ „ „ „ )
„ „ „ Rümliang	1,438.00'	( 74.15' „ „ „ „ )
„ „ „ Oberglatt	1,438.00'	( 74.15' „ „ „ „ )
„ „ „ Niederglatt	1,420.50'	( 56.65' „ „ „ „ )
„ „ „ Bülach	1,399.30'	( 35.45' „ „ „ „ )
„ „ „ Niederhasli	1,417.60'	( 53.75' „ „ „ „ )
„ „ „ Dielsdorf	1,434.60'	( 70.75' „ „ „ „ )

Der tiefste Punkt der Bahn im Niederhasli=Thal liegt 1,411.6' über dem Meeresspiegel und 47.75' über dem Bahnhofs Zürich.

Die Richtungsverhältnisse anlangend, liegen

von der Linie Derlikon=Bülach: 32,442.6' = 63.2 0/0 in geraden Strecken und  
 18,887.4' = 36.8 0/0 in Kurven;  
 von der Linie Oberglatt=Dielsdorf: 9,834.0' = 65.0 0/0 in geraden Strecken und  
 5,309.0' = 35.0 0/0 in Kurven.

Der kleinste Kurven=Radius, zunächst der Station Derlikon, beträgt 1,000'; die Kurve ist jedoch nur 538.5' lang. Alle übrigen Kurven=Radien messen zwischen 1,500' und 10,000'. Der mittlere Radius für sämtliche Kurven beträgt 2,750'. Die Summe sämtlicher Drehungswinkel beläuft sich auf 504° 36'. Von der letztern Summe kommen 377° 24' auf die Linie Derlikon=Bülach und 127° 12' auf die Linie Oberglatt=Dielsdorf.

Die Bahn ist durchweg einspurig angelegt.

Die Krone des Bahnkörpers hat eine Breite von 14 Fuß.

Die Böschungen sind sowohl in den Einschnitten als auch bei Damm=Anlagen 1 1/2 füssig hergestellt.

Die Erdarbeiten anlangend, erforderte die Herstellung des Bahnkörpers eine Erdbewegung von zirka 180,000 Schachtrüthen und 12,000 Schachtrüthen Bettungsmaterial. Die mittlere Transportweite dieser Massen betrug 810 Fuß.

Die hauptsächlichsten Dammanlagen sind, ihrem Belange nach geordnet, folgende:

Damm bei Höri . . .	1,800'	lang,	größte Höhe 20'	Inhalt 9,100	Schachtruthen
„ „ Niederhasli . . .	2,500'	„	„ 21'	„ 9,300	„
„ „ Mümlang . . .	2,500'	„	„ 20'	„ 10,200	„
„ über das Furtthbachtal	1,600'	„	„ 25'	„ 11,600	„
„ bei Niederglatt . . .	1,900'	„	„ 35'	„ 15,200	„
„ „ Derlikon . . .	1,800'	„	„ 34'	„ 16,500	„
„ „ Seebach . . .	3,800'	„	„ 29'	„ 30,000	„
„ „ Niederflachs . . .	3,600'	„	„ 50'	„ 32,000	„

Die größten Einschnitte, die zugleich als Materialgewinnungspflätze dienen, sind:

Einschnitt bei Dielsdorf . . .	700'	lang,	größte Tiefe 16'	Inhalt 8,000	Schachtruthen
„ „ Niederglatt . . .	2,700'	„	„ 12'	„ 10,400	„
„ „ Niederhasli . . .	1,500'	„	„ 22'	„ 11,400	„
„ „ Höri . . .	2,700'	„	„ 20'	„ 21,700	„
„ „ Derlikon . . .	600'	„	„ 30'	„ 30,200	„

Der weitere Bedarf an Füllmaterial wurde aus den kleinern Einschnitten, den Bahngräben und aus besondern Materialgruben beschafft.

Zu den Kunstbauten übergehend, haben wir vorerst zu erwähnen, daß die Brücken und Durchlässe durchweg entweder ganz aus Stein, oder aus Stein und Eisen hergestellt sind. Die bedeutendern Kunstbauten sind folgende:

1. Eine gewölbte Durchfahrt bei der Winzmühle, zunächst Derlikon, von 14' Lichtweite, 16' Lichthöhe und 115' Länge. Die Richtung der Straßenaxe schneidet die der Bahnaxe unter einem Winkel von 40°.
2. Eine gewölbte Durchfahrt bei Niederflachs von 18' Lichtweite, 17' Lichthöhe und 129' Länge. In dieser Durchfahrt ist längs dem rechtsseitigen Widerlager ein gewölbter Durchlaß von 7' Lichtweite und 5' Lichthöhe hergestellt. Das auf seiner Oberfläche eben abgeglichene Gewölbe dieses Durchlasses bildet im Innern der Durchfahrt ein erhöhtes Trottoir für Fußgänger.
3. Drei Straßendurchfahrten mit eisernem Oberbau, die eine bei Niederglatt, die zwei übrigen bei Niederhasli. Ihre Lichtweite beträgt 16' und ihre Höhe 13.5'.
4. Zwei Bahndurchfahrten mit eisernem Oberbau bei der Station Glattbrugg und bei Höri, deren Lichtweite 16' und deren Lichthöhe 16.5' ist.
5. Ein Uebergang über die Glatt bei Niederglatt mit eisernem Oberbau. Die Lichtweite beträgt 51', die Lichthöhe 40'.

Ferner wurden hergestellt:

6. Drei gewölbte Durchlässe von je 10' Lichtweite und 50 □' Durchlaß-Öffnung, mit einer Gesamtlänge von 290' und zwar: einer über den Winzmühlebach von 110' Länge; einer über den Seebach von 101' Länge und einer über den Haslibach von 79' Länge. Ein vierter

gewölbter Durchlaß ist über den Furthbach bei Dielsdorf hergestellt worden. Derselbe ist ganz gewölbt mit eiförmigem Querschnitt. Seine Lichtweite beträgt 5', die Lichthöhe 7' und die Länge 85'.

7. Endlich wurde noch eine größere Anzahl Deckeldohlen hergestellt und zwar von folgenden Dimensionen:

57	Dohlen von 10/10"	Lichtweite und einer Gesamtlänge von 1,300'
12	" "	15/15" " " " " " " 400'
14	" "	20/20" " " " " " " 620'
11	" "	20/30" und 25/30" " " " " " 400'
1	" "	40/45" Lichtweite " " " " 40'
		Zusammen: 2,760'

Von Straßen und Wegen wird die Bahn im Ganzen 59 Mal gekreuzt. Von diesen 59 Uebergängen befinden sich 52 in gleichem Niveau mit der Bahn, 5 liegen unter und 2 über der Bahn. Eine bedeutende Veränderung mußte an der Straße erster Klasse Zürich-Eglisau, nahe bei der Station Glatthbrugg, vorgenommen werden. Dieselbe wurde auf zirka 1,000 Fuß Länge korrigirt. Da, wo sie die Bahn kreuzt, mußte sie, um die erforderliche Höhe für Herstellung einer Bahndurchfahrt zu erhalten, um 8.5' gehoben werden.

Den Oberbau betreffend, ist vorerst mitzutheilen, daß die Länge sämtlicher Geleise 72,600 laufende Fuß beträgt.

Hievon sind von Derlikon bis Oberglatt 28,800 laufende Fuß mit Schienen von 34''' Höhe und 20 Pfund Gewicht pro laufenden Fuß (Profil II der Nordostbahn), die übrigen 43,800' mit Schienen von 30''' Höhe und 16<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Pfund Gewicht pro laufenden Fuß (Profil I der Nordostbahn) gelegt.

Im Ganzen waren 22,500 Stück Schwellen erforderlich, die mit Rücksicht auf die leichten Maschinen, welche auf der Bahn verkehren, weiter auseinander gelegt wurden, als sonst üblich ist.

Die Befestigung der Schienen auf den Schwellen erforderte 7,200 Unterlagsplatten und 113,500 Nägel.

Die Laschen an den Schienenstößen wurden aus Gründen der Dekonomie und, weil die Bahn mit nur mäßiger Geschwindigkeit befahren wird, weggelassen.

Die Summe der Weichen auf sämtlichen Stationen, die Abzweigungsstation Derlikon inbegriffen, beträgt 25 Stücke.

Auf den Stationen Glatthbrugg, Rümlang, Niederglatt und Niederhasli ist außer dem durchgehenden Geleise noch je ein Gütergeleise von 300 Fuß Länge angelegt worden. Auf den Stationen Oberglatt, Bülach und Dielsdorf wurde neben dem Gütergeleise noch je ein Ausweichgeleise auf die ganze Länge der Station hergestellt.

In Dielsdorf wurde das Gütergeleise mit Rücksicht auf die dort auf die Bahn gelangenden erheblichen Steintransporte ebenfalls als Ausweichgeleise behandelt.

Auf der Station Bülach befindet sich endlich eine Drehscheibe von 36 Fuß Durchmesser, so daß dort Lokomotiven der größten Sorte gedreht werden können.

Die Einfriedigung der Stationsplätze besteht aus 3" starken und 5' langen Pfählen, welche auf 2' Tiefe in den Boden eingerammt und oben durch 3" starke Stangen mit einander verbunden sind. Zwischen den Pfählen sind in Entfernungen von 5" zu 5" geeignete Pflanzungen angebracht, welche zu einer lebendigen Hecke heranzuwachsen bestimmt sind. Die Pflanzen werden an einen der Einfriedigung entlang sich hinziehenden Eisendraht angebunden.

Längs der Parallelwege wurden Grünhecken zwischen Akazienhochstämmen gesetzt, wodurch die baldiger Zerstörung ausgesetzten Sicherheitschranken erspart wurden.

Die Wegübergänge werden theilweise durch Schiebbarrieren, theilweise durch Zug- und Drehbarrieren abgeschlossen. Die Pfosten sämtlicher Barrieren bestehen aus Schienenstücken, welche in Steinsockel befestigt sind. Die Schiebstangen und Schlagbäume sind aus Holz. Die Arme der Drehbarrieren sind dagegen aus leichtem eisernem Gitterwerke hergestellt.

Sämtliche Verbottafeln auf den einzelnen Stationen, sowie an den frequenten Wegübergängen sind ganz aus Eisenwerk hergestellt und in Steinsockeln befestigt. Der Text der Plakate ist auf präparirtes Zinkblech gedruckt. Ebenso sind die Gradientenzeiger und Kontrolstöcke durchweg ganz aus Eisen hergestellt.

Die Hochbauten anlangend, wurde auf der Station Derlikon theils zu Lasten der Unternehmung der Bülach-Regensberger-Bahn, theils auf Rechnung der Nordostbahngesellschaft selbst ein Stationsgebäude aus Stein und ein neuer Güterschuppen aus Holz zur Ausführung gebracht. Der letztere Neubau wurde deshalb nothwendig, weil der auf der Station befindliche Güterschuppen, um das definitive Stationsgebäude herstellen zu können, abgebrochen werden mußte. Um nun eine Betriebsstörung auf der Nordostbahn zu vermeiden, mußte zunächst ein neuer Güterschuppen errichtet, und erst, nachdem dieß geschehen war, konnte der frühere abgebrochen und zum Baue des Stationsgebäudes geschritten werden.

Der in Derlikon abgebrochene Güterschuppen wurde sodann auf die Station Oberglatt versetzt. Er enthält unter Dach eine kleine Wohnung, was im Hinblick auf die erhebliche Entfernung der Station von dem Dorfe Oberglatt nur als erwünscht angesehen werden kann.

Auf allen andern Stationen enthalten die Stationsgebäude, welche einfach aus Holz auf steinernem Sockel errichtet wurden, lediglich ein Bureau, ein Wartlokal und einen Güterraum, mit davor befindlicher gemauerter Laderampe. In Niederglatt und Dielsdorf war es möglich, neben dem Bureau noch ein Zimmer für den Stationswärter einzurichten.

Auf den Stationen Bülach und Dielsdorf sind Lokomotivremisen erbaut. In Bülach wurde ein eigenes Wasserstations-Gebäude erstellt, während in Dielsdorf das Wasserreservoir sich in der Lokomotivremise befindet.

Der Linie entlang sind 11 Bahnwärterbuden angebracht. Auch diese sind, wie alle übrigen Hochbauten der Linie, einfach aus Holz auf steinernem Sockel erbaut.

Längs der ganzen Bahnlinie ist endlich eine Telegraphenleitung erstellt. Es geschah dieß kraft einer von dem Bundesrathe hiefür erteilten Konzession und auf Kosten der Bahnunternehmung.

Sämmtliche Telegraphenstangen sind aus Winkelisen gefertigt und in Steinsockeln befestigt. An der Leitung ist nur Ein Draht für den Bahndienst angebracht. Die Telegraphenlinie ist direkt mit dem Bureau Zürich verbunden. Die Bahnabtheilung Oberglatt=Dielsdorf ist mittelst Drahtschleife in die Telegraphenlinie hineingezogen. Auf den Bahnstationen Derlikon, Oberglatt, Bülach und Dielsdorf sind Telegraphenapparate aufgestellt.

Am Schlusse unserer Beschreibung der neuen Bahnlinie angelangt, erwähnen wir noch, daß wir zu besserer Verdeutlichung derselben dem gegenwärtigen Berichte einen Situationsplan und ein Längenprofil der Bülach=Regensberger=Bahn beilegen.

In dieser Abtheilung unseres Geschäftsberichtes haben wir Ihnen noch Aufschluß über die Baukosten der Bahnlinie zu geben.

Die auf das Ende des Berichtsjahres abgeschlossene Baurechnung unserer Unternehmung erzeigt eine Nettoausgabe von Fr. 1,928,172. 64. Diese Summe ist aber nicht als der Gesamtbetrag der Baukosten der Bülach=Regensberger Bahn anzusehen, da noch einige weitere Posten zu derselben hinzukommen werden. Für's Erste ist nämlich die Endabrechnung mit den Unternehmern des Unterbaues der Bahn, beziehungsweise mit ihren Bürgen, noch nicht bereinigt und in Folge dessen auch das aus derselben für die Letztern sich ergebende Restguthaben im Betrage von Fr. 24,503. 92 noch nicht ausbezahlt. Wir haben Ihnen in unserm letzten Geschäftsberichte sehr einläßliche Mittheilungen über die daherigen Verhältnisse gemacht. Es erübrigt uns daher nur noch, hier beizufügen, daß unsere Bauleitung schon im Monate Juli des Berichtsjahres die Endabrechnung mit den Unternehmern des Unterbaues, beziehungsweise ihren Bürgen, vollendet und denselben zur Anerkennung vorgelegt hat, daß aber bis zur Stunde weder diese Anerkennung erfolgt, noch die Forderung eines größern Restguthabens, als die Endabrechnung es ausweist, gerichtlich geltend gemacht worden ist. Wir haben unter diesen Umständen selbstverständlich eine lediglich abwartende Stellung einzunehmen. Sodann bleiben noch Restguthaben im Betrage von Fr. 8,004 an Lieferanten auszuzahlen, welche dieselben vertragsgemäß während einer gewissen Zeitfrist als Garantie in den Händen der Bauverwaltung beruhen zu lassen verpflichtet sind. Endlich sind gemäß Art. 14. 3) des Vertrages betreffend Begründung der Bülach=Regensberger=Bahn die Kosten der Unterhaltung dieser Bahn nebst Zubehörenden noch während eines Jahres, von dem Zeitpunkte der Vollendung der betreffenden Bauobjekte an gerechnet, der Baurechnung der Unternehmung zu belasten. Die Bahn ist am 1. Mai 1865 dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. Stellen wir uns auf den der Unternehmung günstigen Standpunkt, daß die Bahn schon mit dem Tage ihrer Eröffnung auch gänzlich vollendet gewesen sei, so sind die Kosten ihrer Unterhaltung doch immerhin noch für einen Drittheil des gegenwärtigen Jahres in die Baurechnung aufzunehmen. — Wenn die eben berührten, noch in Aussicht stehenden Ausgabeposten in Anschlag gebracht, hinwieder aber auch in Berücksichtigung gezogen wird, daß die entbehrlichen Grundstücke und Landabschnitte, welche für Rechnung der Unternehmung allmählig werden veräußert werden können, eine Einnahme von ungefähr Fr. 15,000 in Aussicht zu nehmen gestatten, so dürften die Gesamtbaukosten der Bülach=Regensberger=Bahn den Betrag von ungefähr Fr. 1,955,000 erreichen. Hierin liegt zwar gegenüber



dem ursprünglichen Voranschlage, welcher sich auf eine Summe von Fr. 1,826,525 belief, eine Ueberschreitung von rund Fr. 129,000 Es dürfte dieselbe aber ihre ausreichende Rechtfertigung finden, wenn in Berücksichtigung gezogen wird, daß entgegen der Voraussetzung, welche noch bei der Anfertigung jenes Voranschlages obgewaltet hat, auch auf der Bahnstrecke Oberglatt=Dielsdorf der Lokomotiv= statt des Pferdebetriebes eingeführt worden ist, wodurch früher nicht in Aussicht genommene belangreiche Bauten veranlaßt worden sind, daß ferner die Stationen Glattbrugg und Niederhasli eine von den ursprünglichen Bauplänen abweichende Anlage erhalten haben, durch welche zwar den Verkehrsbedürfnissen weit mehr Rechnung getragen, dafür aber auch eine erhebliche Steigerung der Baukosten herbeigeführt worden ist, und daß endlich, um die Benutzung der Bahn zu erleichtern, auf verschiedenen Stationen Vervollständigungsbauten bewerkstelligt worden sind, deren Ausführung ebenfalls Mehrkosten herbeiführen mußte. Sene auf ungefähr Fr. 1,955,000 sich belaufende Summe der voraussehbaren Gesamtbaukosten der Bülach=Regensberger Bahn ergibt übrigens ein Betreffniß von bloß Fr. 97,750 per Kilometer, somit einen Betrag, welcher nur etwa die Hälfte der niedrigsten kilometrischen Baukostensumme ausmacht, die bisanhin bei dem Baue einer Eisenbahn in der Schweiz erzielt werden konnte.

Zur Besprechung der Verhältnisse des **Bahnbetriebes** übergehend, haben wir vor Allem des Umstandes zu gedenken, daß wir für zweckmäßig erachtet haben, die auf der neuen Linie sich bewegenden Bahnzüge als selbstständige Züge bis nach Zürich fortzusetzen. Nach Mitgabe von Art. 12 des der Eisenbahnunternehmung Bülach=Regensberg zu Grunde liegenden Vertrages erwächst der Unternehmung aus dieser Einrichtung zwar eine jährliche Ausgabe von Fr. 2,500, allein die für dieselbe damit verbundenen Vortheile gleichen in ihren finanziellen Wirkungen diese Ausgabe ohne allen Zweifel reichlich aus. Sene Vortheile bestehen im Wesentlichen darin, einmal, daß der Unternehmung belangreiche bauliche Vorkehrungen auf der Station Derlikon erspart werden, und sodann, daß einerseits für die nach Zürich gehenden oder von daher kommenden Reisenden der Bülach=Regensberger Bahn in Derlikon jeglicher unnütze Aufenthalt vermieden werden kann, und anderseits die Influenzen nach und von dem Glattthal sowie nach und von Winterthur und weiter sich viel zweckmäßiger gestalten lassen, als es ohne die fragliche Einrichtung der Fall wäre.

Die Gesichtspunkte, von welchen bei der Aufstellung der Tarife und bei der Festsetzung des Fahrtenplanes für die Sommerdienstperiode ausgegangen worden ist, haben wir schon im vorjährigen Geschäftsberichte skizzirt. Es bleibt uns daher in dieser Hinsicht einzig noch zu erwähnen übrig, daß wir, auf Grund vorheriger Verständigung mit dem Komite für die Bülach=Regensberger Bahn, die nämliche Kurseinrichtung, welche für die Sommerdienstperiode geschaffen worden war, auch für den Winter=Fahrplan beibehalten haben.

Schon auf den Zeitpunkt der Eröffnung des Betriebes auf der neuen Linie wurde zwischen den Stationen derselben und den sämtlichen Stationen der Nordostbahn und der Bahnunternehmung Zürich=Zug=Luzern eine gegenseitige direkte Abfertigung von Personen, Gepäck und Gütern

eingerrichtet und im Fernern ein direkter Güterverkehr der Stationen der Bülach=Regensberger Bahn mit allen übrigen schweizerischen Güterstationen in's Leben gerufen. Ebenso wurde auch die Ausgabe direkter Personenbillets über die Nordostbahn hinaus nach und von solchen Stationen anderer schweizerischen Bahnen angeordnet, bei welchen ein diesfälliges Bedürfnis vorhanden zu sein schien. Endlich wurde seither der direkte Güterverkehr auch noch auf eine Anzahl Stationen auswärtiger Bahnen ausgedehnt.

Die im Laufe des Berichtsjahres auf der Bülach=Regensberger Bahn ausgeführten Züge haben die Summe von 37,669 Kilometern durchlaufen, wovon

35,951 auf regelmäßige tägliche Personenzüge, und

1,718 auf Extrafahrten, beziehungsweise leere Wagenzüge fallen.

Ueber den Verkehr und die Einnahmen theilen wir, theils in nachstehenden statistischen Uebersichten, theils in besonderen Beilagen die bemerkenswertheften Resultate mit.

### Uebersicht der Frequenz und Einnahmen.

Nach den Rechnungs=Rubriken.

	Transport=Quantitäten.		Einnahmen.	
	Personen.	Prozente.	Fr. Cts.	Prozente.
<b>I. Personentransport.</b>				
Zur gewöhnlichen Fahrtaxe II. Klasse . . .	2,589	2.38	3,258. 84	5.46
" " " III. " . . .	42,701	39.20	25,301. 41	42.36
Zu ermäßigten Fahrtaxen:				
Hin= und Rückfahrt . . . II. " . . .	5,745	5.27	4,559. 80	7.63
" " " . . . III. " . . .	48,038	44.10	23,986. 81	40.16
Mit Abonnementskarten . . . II. " . . .	1,836	1.69	472. 30	0.80
" " " . . . III. " . . .	3,846	3.53	470. 43	0.79
Militär= und Polizeitransporte III. " . . .	2,411	2.21	880. 65	1.47
Pilger . . . . . III. " . . .	1,230	1.13	639. 40	1.07
Schul= und Luftfahrten u. dgl. II. " . . .	26	0.02	14. 03	0.02
" " " III. " . . .	518	0.47	143. 66	0.24
<b>Total</b>	<b>108,940</b>	<b>100</b>	<b>59,727. 33</b>	<b>100</b>
Rekapitulation nach Klassen . . . II. " . . .	10,196	9.36	8,304. 97	13.90
" " " . . . III. " . . .	98,744	90.64	51,422. 36	86.10
<b>Total</b>	<b>108,940</b>	<b>100</b>	<b>59,727. 33</b>	<b>100</b>

	Transport-Quantitäten.		Einnahmen.	
	Zentner.	Prozente.	Fr. Cts.	Prozente.
II. Gepäcktransport . . . . .	<b>2,475</b>		<b>863. 64</b>	
III. Viehtransport.	Stück.			
I. Klasse. Einzelstücke: Pferde, Maulthiere, Esel . . . . .	7	0.52	} 1,105. 32	
II. " " Stiere, Ochsen, Kühe . . . . .	501	37.33		
III. " " Kälber, große Schweine . . . . .	258	19.22		
IV. " " Schafe, Ziegen u. . . . .	50	3.73		
V. " Ganze Wagenladungen, Pferde u. . . . .	—	—		
VI. " " " Großvieh . . . . .	125	9.31		
VII. " " " Kleinvieh . . . . .	10	0.75		
Hunde . . . . .	391	29.14		
<b>Total</b>	<b>1,342</b>	100	<b>1,105. 32</b>	
IV. Equipagentransport I., II. und III. Klasse . . . . .	Stück.			
	<b>6</b>		<b>25. 70</b>	
V. Gütertransport.	Zentner.			
Eilgut . . . . .	2,915	2.04	698. 87	5.26
Normalklasse I. . . . .	4,515	3.16	640. 81	4.82
" II. und III. . . . .	29,741	20.79	3,650. 84	27.46
Wagenladungs-kategorie A . . . . .	12,047	8.42	1,078. 47	8.11
" B . . . . .	9,827	6.86	694. 74	5.22
" C . . . . .	84,024	58.73	6,152. 89	46.28
Localspesen (Waag-, Lab-, Lager-, Zu- und Abfahrgebühren, Nachnahme-Provision u.) . . . . .			378. 55	2.85
<b>Total</b>	<b>143,069</b>	100	<b>13,295. 17</b>	100
VI. Mittelbare Betriebs-Einnahmen . . . . .			<b>13,691. 29</b>	
<b>Rekapitulation.</b>				
I. Personentransport . . . . .	108,940 Personen.		59,727. 33	67.33
II. Gepäcktransport . . . . .	2,475 Zentner.		863. 64	0.97
III. Viehtransport . . . . .	1,342 Stücke.		1,105. 32	1.25
IV. Equipagentransport . . . . .	6 "		25. 70	0.03
V. Gütertransport . . . . .	143,069 Zentner.		13,295. 17	14.99
VI. Mittelbare Betriebs-Einnahmen . . . . .	.		13,691. 29	15.43
<b>Total</b>	.		<b>88,708. 45</b>	100



Uebersicht der Frequenz der Waarengattungen.

	Zentner.
Steine aller Art . . . . .	40,924
Steinkohlen und Coaks . . . . .	19,865
Getreide aller Art . . . . .	16,572
Kartoffeln . . . . .	11,511
Brennholz . . . . .	7,151
Baumwolle, roh . . . . .	4,007
Garne aller Art . . . . .	3,692
Sägewaaren aller Art . . . . .	3,317
Gyps, gemahlen, und Gypssteine . . . . .	2,864
Bauholz . . . . .	2,197
Eisen und Eisenwaaren aller Art . . . . .	2,174
Mehl und Mühlenfabrikate . . . . .	1,825
Wein und Most . . . . .	1,293
Maschinen und Maschinentheile . . . . .	1,236
Nußholz . . . . .	986
Gerberlohe . . . . .	681
Baumaterialien aller Art, ausgenommen Holz und Steine . . . . .	644
Colonialwaaren, ausgenommen die besonders genannten . . . . .	609
Abfälle aller Art . . . . .	595
Dele aller Art . . . . .	539
Hadern . . . . .	521
Holzkohlen . . . . .	505

Die Ausgaben bestehen lediglich in der vertragsgemäßen Entschädigung an die Nordostbahngesellschaft für die Beforgung des Betriebsdienstes, sowie in der für die Fortsetzung der Züge der Bülach-Regensberger Bahn bis in den Bahnhof Zürich zu bezahlenden Vergütung.

Da die Beforgung des Betriebsdienstes auf der Bülach-Regensberger Bahn der Nordostbahngesellschaft à forfait übertragen ist, so können wir davon Umgang nehmen, für diese Bahn eine besondere Statistik des Betriebsdienstes mitzutheilen. Die in dem Geschäftsberichte für die eigentliche Nordostbahn enthaltene Statistik des Betriebsdienstes umfaßt gleichzeitig auch die dießfälligen Ergebnisse auf der Bülach-Regensberger Bahn.

Mit Einschluß einer der Baurechnung entzogenen Vergütung von Fr. 12,000 als 2 % Zins des einbezählten Baukapitals vom 1. Januar bis 1. Mai 1865 (Zeitpunkt der Eröffnung des Betriebes) und von Fr. 1010. 29 laufenden Zinsen aus den Baugeldern bis zu deren erfolgter Verausgabung ergab sich ein Netto=Ertrag von Fr. 42,793. 81, welcher folgende Verwendung fand:

- Fr. 32,264. 12 oder  $1\frac{3}{4}$  % kamen als Zinsdividende zur Vertheilung;
- „ 6,666. 66 wurden nach Mitgabe des Vertrages vom 6. Juni 1863 dem Reservefond zuge-  
theilt und
- „ 3,863. 03 auf die Betriebsrechnung des Jahres 1866 übertragen.

---

Indem wir die Berichterstattung über unsere Geschäftsführung während des Jahres 1865 schließen, versichern wir Sie, Lit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 14. April 1866.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft,

Der Präsident:

Dr. A. Escher.



**Übersicht der Frequenz und Einnahmen**  
**der Eisenbahnunternehmung Büsch-Regensburg im Jahre 1865.**  
 Nach den Stationen.

Stationen.	Personen.	Gepäck.	Vieh und Hunde.	Güter.			Total- Einnahmen.	Rangordnung der Stationen nach			
				Verandt.	Empfang.	Total.		Personen- zahl.	Güter- gewicht.	Einnahmen.	
	Anzahl.	Zentner.	Stück.	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Fr.	Gts.			
Derlfon . . . . .	4,826	54	27	15,491	12,516	28,007	5,235.	18	6	3	4
Stattbrugg . . . . .	5,760	63	40	629	4,710	5,339	2,374.	66	4	7	7
Rümlang . . . . .	5,066	101	61	2,015	7,004	9,019	2,908.	04	5	6	6
Oberglatt . . . . .	4,332	64	62	3,084	6,719	9,803	3,125.	24	7	5	5
Niederglatt . . . . .	9,321	206	191	7,148	4,929	12,077	9,150.	94	3	4	3
Büsch . . . . .	20,883	477	399	21,177	32,550	53,727	30,356.	76	1	2	1
Niederhasli . . . . .	2,311	115	103	2,185	512	2,697	2,198.	87	8	8	8
Diesdorf . . . . .	15,119	220	252	51,736	5,459	57,195	19,667.	47	2	1	2
NOB. u. fremde Bahnen	41,322	1,175	207	39,604	68,670	108,274	—				
Mittelbare Betriebs- Einnahmen . . . . .	—	—	—	—	—	—	13,691.	29			
<b>Total .</b>	<b>108,940</b>	<b>2,475</b>	<b>1,342</b>	<b>143,069</b>	<b>143,069</b>	<b>—</b>	<b>88,708.</b>	<b>45</b>			



# Übersicht des Verkehrs

## der Eisenbahnunternehmung Kilsch-Regensburg mit andern Bahnen

	1865.					
	Von Kilsch-Regensburg.		Nach Kilsch-Regensburg.		Total.	
	Personen.	Güter.	Personen.	Güter.	Personen.	Güter.
	Anzahl.	Zentner.	Anzahl.	Zentner.	Anzahl.	Zentner.
Nordostbahn . . . . .	38,690	57,807	40,090	29,731	78,780	87,538
Zürich-Zug-Luzern . . . . .	391	392	323	1,597	714	1,989
Bereinigte Schweizerbahnen via Ballifellen . . . . .	733	8,015	899	2,997	1,632	11,012
" " " Winterthur . . . . .	—	1,127	—	1,735	—	2,862
Schweiz. Centralbahn " Aarau . . . . .	—	948	—	2,686	—	3,634
" " " Luzern . . . . .	—	12	—	29	—	41
Bernische Staatsbahn . . . . .	—	7	—	—	—	7
Jura Industriel . . . . .	—	15	—	4	—	19
Westschweiz. Bahnen via Biel . . . . .	10	99	10	360	20	459
" " " Bern . . . . .	—	30	—	9	—	39
Gr. Bad. Bahn . . . . .	—	218	—	456	—	674
Total . . . . .	39,824	68,670	41,322	39,604	81,146	108,274



# PROFIL der EISENBAHNLINIEN BÜLACH - REGGENSBERG.

OBERGLATT - DIELSDORF

Maßstab 1 : 100000 für die Längen.  
1 : 2000 für die Höhen.

Höhe der Brücken über Meer.  
Horizont 1900 über Meer.  
Höhenangaben der Stationen  
von Zürich aus. Stationen  
in roter Schrift.  
Grenze.  
Grenze links.

Distancen zwischen den  
Festbrücken  
findenden per mille

Höhe der Brücken über Meer.  
Horizont 1900 über Meer.  
Höhenangaben der Stationen  
von Zürich aus. Stationen  
in roter Schrift.  
Grenze.  
Grenze links.

ZÜRICH - BÜLACH

