

Verhältnis zum Bund , zu den Kantonen und Landesgegenden

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **41 (1893)**

PDF erstellt am: **17.09.2024**

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 die Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.

Titel!

Wir beehren uns, Ihnen anmit den einundvierzigsten, das Jahr 1893 umfassenden Bericht über unsere Geschäftsführung nebst den Jahresrechnungen der Unternehmung vorzulegen. Wir haben dafür die bisher übliche Form beibehalten und nur angezeigt gefunden, über das in neuester Zeit viel besprochene Projekt der Bahnhöferweiterung Zürich in besonderem Abschnitt eine übersichtliche Darstellung zu geben. Hinsichtlich der grundsätzlichen Differenzen, welche seit einem Jahre zwischen Generalversammlung und Verwaltungsrat eingetreten sind, erlauben wir uns im übrigen, auf den beigefügten Bericht des letztern Bezug zu nehmen.

I. Verhältnis zum Bund, zu den Kantonen und Landesgegenden.

Mit Beschluss vom 21. Juli 1888 hat der Bundesrat denjenigen Eisenbahngesellschaften, deren Betrieb nicht auf einer und derselben Konzession beruht, die Eröffnung gemacht, dass mit Rücksicht auf den Beginn der zehn Jahre, deren durchschnittlicher Reinertrag für die Feststellung der beim Rückkauf vom Bund zu bezahlenden Entschädigungen massgebend sein würde, von diesem Beginn an die Reinerträge der einzelnen Konzessionen unterstellten Linien und Strecken für jede Konzession besonders ermittelt und dem Bundesrate mit der Vorlage der üblichen Gesellschaftsrechnungen mitgeteilt werden müssen. Bei diesem Anlasse wurde aber auch die Bereitwilligkeit ausgesprochen, mit den Gesellschaften darüber zu verhandeln, ob nicht einzelne oder alle Konzessionen einer Gesellschaft zusammengelegt oder andere Vereinbarungen getroffen werden können, damit die besonderen Ertragsberechnungen entfallen könnten. Dieser Gedanke, die Rückkaufverhältnisse zum Zwecke einheitlicher Ertragsberechnungen zu ordnen, begegnete bei der Nordostbahn namentlich wegen der Moratoriumslinien, die erst von 1891 an successiv in Betrieb gelangen, ausnahmsweisen Schwierigkeiten; immerhin steht zu hoffen, dass die seit 1890 unterbrochenen, in jüngster Zeit aber wieder aufgenommenen Unterhandlungen mit dem Bundesrate zu einem gedeihlichen Resultate führen werden.

Im Hinblick auf diese Verhandlungen wurde vorläufig die Anordnung getroffen, dass, ähnlich wie dies schon früher hinsichtlich der Linie Koblenz-Stein geschehen ist, für die im Frühjahr 1894 dem Betrieb übergebene rechtsufrige Zürichseebahn und die voraussichtlich auch im Jahre 1894 zu eröffnende Linie Etzweilen-Schaffhausen besondere Ertragsrechnungen erstellt werden, wobei aber gleichwohl beide Linien gleichzeitig in die allgemeine Betriebs- und Gewinn- und Verlustrechnung einzubeziehen sind.

Die Motion der Nationalräte Comtesse, Favon und Jeanhenry betreffend Revision von Art. 4 des Bundesgesetzes über die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Transportanstalten ist noch bei der Bundesversammlung anhängig. Bei derselben sind in der Zwischenzeit eingegangen einmal ein Bericht des schweizerischen Eisenbahndepartementes über das Ergebnis der von der Kommission verlangten Einvernahme des Betriebspersonals der Transportunternehmungen und sodann eine Eingabe schweizerischer Eisenbahnangestellter, welche letztere sich mit derjenigen des Eisenbahnverbandes vom 30. November 1892 beschäftigt und mit dem Begehren schliesst, es möchte auf eine Revision des Bundesgesetzes vom 27. Juni 1890 nebst der Vollziehungsverordnung nicht eingetreten werden. Diese Vorlagen gaben den Bahnen zu einer Äusserung nicht Veranlassung; speziell unterblieb eine Vernehmlassung auf die Eingabe der Angestellten, da seitens der Bahnen nicht, wie irrtümlich dargestellt wurde, eine Revision des Gesetzes, sondern lediglich eine sowohl den Anforderungen des Betriebes und der öffentlichen Sicherheit als den Interessen des Personales selbst besser entsprechende Anwendung des Gesetzes angestrebt wird und die unrichtigen Voraussetzungen der Petenten ohnedies erkennbar sind.

Die Schwierigkeiten, welche der Einführung durchgehender automatischer Bremsen in dem weitgehenden Umfange, wie sie in Art. III des Bundesratsbeschlusses vom 24. Mai 1892 betreffend Verbesserungen im Eisenbahnbetrieb vorgeschrieben ist, sich entgegenstellten, veranlassten die Verwaltungen des schweizerischen Eisenbahnverbandes, um eine Revision der bezüglichen Vorschriften nachzusuchen. Diese Revision wurde indessen vom Bundesrat abgelehnt und daran festgehalten, dass sämtliche übergangsfähigen Personen- und Gepäckwagen ohne Rücksicht auf die Linien, auf denen dieselben in der Regel Verwendung finden, mit vollständigen Bremsapparaten versehen werden. Die herwärtige Verwaltung hat daher das Erforderliche zur Durchführung der Ausrüstung sämtlicher Personen- und Gepäckwagen, sowie der Lokomotiven mit der Westinghouse-Bremse, ferner der Anbringung von Notsignalen auf jeder Plattform und im Innern eines Grossteils der Personenwagen angeordnet, wofür vom Verwaltungsrat der noch erforderliche Kredit von Fr. 310,000 eröffnet wurde. Da es aber bei aller Anstrengung und selbst bei Inanspruchnahme fremder Werkstätten nicht möglich sein wird, das gesamte Material bis zu dem vorgeschriebenen Termin (1. Juni 1894) entsprechend auszurüsten, musste um Verlängerung dieser Frist nachgesucht werden.

Auf Grund der unterm 19. August 1892 vom Bundesrat erlassenen Verordnung betreffend Berechnung und Prüfung der eisernen Brücken und Dachkonstruktionen auf den schweizerischen Eisenbahnen sind die erforderlichen statischen Berechnungen in erster Linie bei denjenigen Objekten durchgeführt worden, welche bei den vom 27. Juli bis 9. August 1891 stattgefundenen Probelastungen grössere Abweichungen von den durch die neue Verordnung aufgestellten Normen aufgewiesen hatten, und deren Umbau bereits in dem Baubudget pro 1893 vorgesehen war. Diese Neuberechnungen haben eine möglichst genaue Devisierung der Kosten der Verstärkungsarbeiten bzw. der Ersatzobjekte dieser Brücken ermöglicht; sie beziffern sich auf Fr. 341,000. Die ebenfalls angestellten Kostenberechnungen für Verstärkung der übrigen Brücken, welche den Anforderungen der Verordnung nicht ausreichend entsprechen, basieren dagegen lediglich auf den Untersuchungen und statischen Berechnungen, welche bereits in den Jahren 1887/88 und 1890 unter Anwendung der früher massgebenden Theorien angestellt wurden. Die so erhaltenen Resultate sind dann unter Berücksichtigung der bei den neu berechneten Brücken zu Tage getretenen gleichartigen Verhältnisse und Erscheinungen thunlichst der neuen Berechnungsart angepasst worden. Wir hoffen, dass die Voranschlagssumme, welche auf solche Weise erreicht wurde, sich bei Ausführung der Arbeiten als ausreichend erweisen werde. Mit Inbegriff der obenerwähnten Summe von Fr. 341,000 ergab sich für die Rekonstruktion aller verstärkungsbedürftigen eisernen Brücken der Nordostbahn, mit Einschluss des zu ihren Lasten fallenden Anteiles an den Verstärkungskosten der Brücken der Gemeinschaftsbahnen, ein Gesamtkosten-

voranschlag von Fr. 1,442,000. Es ist in Aussicht genommen, diese Verstärkungsarbeiten bis 1897 vollständig durchzuführen.

Die Frage, nach welchen Grundsätzen die hier aufgestellten Kosten dem Baukonto verrechnet werden können, ist zwischen der Verwaltung der Nordostbahn und dem Bundesrate direkt noch nicht erörtert worden; dagegen liegt ein in Sachen der Gotthardbahn unterm 27. Dezember 1893 erlassenes Urteil des Bundesgerichtes vor, das für alle schweizerischen Bahnen von Bedeutung ist. Demselben ist zu entnehmen, dass der Bundesrat die Buchung auf Baukonto zwar grundsätzlich anerkannte, dagegen verlangte, dass das Mehrgewicht der Verstärkungen einfach nach dem Tonnenpreise der ursprünglichen Anlage berechnet und die Mehrkosten, einschliesslich der Kosten für Nebenarbeiten, zu Lasten der Betriebsrechnung abgeschrieben werden. Das Bundesgericht trat dieser Auffassung nicht bei und erkannte, dass die sämtlichen effektiven Auslagen für die Verstärkungen, mit blosser Ausnahme der allfällig damit verbundenen Unterhaltskosten der bestehenden Objekte, den Aktiven der Bilanz beigefügt werden dürfen, und dass hiezu auch gehören die Kosten der Nebenarbeiten, wie Gerüstungen, Abrüstungen, Nietenersatz und Anstrich der verstärkten Brückenteile.

Unterm 28. April 1893 übermittelte uns das Post- und Eisenbahndepartement Exemplare des neuen Bundesgesetzes betreffend den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen zugleich mit der Einladung, die Vorarbeiten für das in demselben vorgesehene Transportreglement so zu fördern, dass thunlichst bald ein Entwurf vorgelegt werden könne. Nachdem wir von den Verwaltungen des schweizerischen Eisenbahnverbandes mit der Ausarbeitung eines solchen Entwurfes betraut worden waren, legten wir ihnen denselben am 4. Juli zur Prüfung vor. Nach Eingang der Erklärungen der verschiedenen Verwaltungen zu der Vorlage wurde dieselbe von der hiefür seitens der Verbandskonferenz bestellten Kommission anfangs September durchberaten und der so bereinigte Entwurf Ende desselben Monats der Verbandskonferenz selbst zu weiterer Beschlussfassung unterbreitet. Bereits am 3. Oktober war die Vorlage an das Eisenbahndepartement möglich. Am 10. November übermittelte uns dasselbe eine Zusammenstellung der Bemerkungen, zu welchen dieser Entwurf sowohl den Verkehrsinteressenten als der Aufsichtsbehörde selbst Veranlassung gegeben hatte, und lud die sämtlichen schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffverwaltungen zu einer konferenziellen Besprechung dieser Ausstellungen auf Ende November nach Bern ein. Bei diesen, vom Chef des Eisenbahndepartements geleiteten Verhandlungen gelang es, über die grosse Mehrzahl der beanstandeten Punkte eine Verständigung zu erzielen, so dass der Bundesrat nur über wenige noch bestehende Differenzen seinen Entscheid zu fällen in die Lage kam. Am 11. Dezember erfolgte die bundesrätliche Genehmigung und konnten dann noch alle erforderlichen Vorkehren getroffen werden, um das Transportreglement auf den in Aussicht genommenen Zeitpunkt, 1. Januar 1894, einzuführen.

Was die Anordnung des Stoffes dieses neuen Transportreglementes anbelangt, so wurde diesbezüglich vom frühern nicht abgewichen, weil auf diese Art sowohl dem Publikum als den Dienststellen eine raschere Orientierung ermöglicht wurde; dadurch liess sich auch eine Übereinstimmung des Reglementes mit der deutschen Verkehrsordnung erzielen, was wir als einen wesentlichen Vorzug betrachteten. Es entstand auch die Frage, ob das neue Transportreglement sich nicht ähnlich wie die Reglemente für die internationalen Verkehre anlegen lasse, so dass, wie hier das internationale Übereinkommen, dort das neue Transportgesetz abgedruckt und in Form zusätzlicher Bestimmungen dasjenige aufgenommen werde, was zur Ergänzung des Gesetzes unbedingt notwendig erscheine. Man nahm hievon jedoch Umgang, hauptsächlich aus dem Grunde, weil dann bei den Abschnitten über den Personen- und Gepäckverkehr, über landwirtschaftliche Traglasten, Expressgut, Leichen, Fahrzeuge und lebende Tiere die schwierige Frage entstanden wäre, wo dieselben am zweckmässigsten an den Gesetzestext angeschlossen werden sollen, und weil die Zusatzbestimmungen einen solch grossen Umfang im Verhältnis zum Gesetzestext beansprucht hätten, dass darunter die Übersichtlichkeit des Stoffes wesentlich gelitten hätte.

Der Inhalt des Transportreglements schliesst sich eng an das neue Transportgesetz an. Bezüglich des Personen-, Gepäck- und Viehverkehrs enthält dasselbe nicht viele wesentliche Änderungen am bisherigen Reglemente. Die grösste Abweichung von diesem verzeigt der Abschnitt über die Güterbeförderung, sowie die Anlage V, handelnd von den Bestimmungen über die von der Beförderung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zu derselben zugelassenen Gegenstände. Hier wurde zum weitaus grössten Teile schon der Entwurf der revidierten Anlage I zum internationalen Übereinkommen, wie derselbe von einer am 5. Juni in Bern zusammengetretenen fachmännischen Konferenz für den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr festgestellt wurde, recipiert. Die Übernahme dieser Bestimmungen schien einmal im Interesse der Übereinstimmung der Vorschriften für den internationalen Verkehr mit denjenigen des internen Rechtes und sodann auch deshalb geboten, weil in einer beim gleichen Anlasse in Bern vereinbarten Separatkonvention zwischen den Vertretern Deutschlands, der Niederlande, Österreich-Ungarns und der Schweiz jene Vorschriften ebenfalls angenommen wurden.

Bezüglich des neuen Frachtbriefformulars glauben wir noch anführen zu sollen, dass wir das für den internationalen Verkehr gültige Formular mit den erforderlichen Änderungen acceptierten. Es geschah dies deshalb, weil nach dem neuen Transportgesetz der Frachtbrief beinahe genau denselben Inhalt haben muss, wie der internationale. Für diese Form sprach auch, dass die Güterexpeditionen und das Publikum sich leichter zurecht finden, wenn sie nur ein Formular mit geringen Abweichungen für alle Verkehre zu verwenden haben.

Über die Wirkungen des Transportreglements sowohl hinsichtlich der Stellung der Eisenbahnen zu den Verfrachtern, als auch rücksichtlich der Abwicklung des innern Dienstes werden wir uns erst später aussprechen können, wann einmal genügende Erfahrungen gesammelt sind.

Unter Annahme eines Reinertrags der Nordostbahn pro 1892 von Fr. 3,254,809. 36 Cts. oder 4,79 0/0 des dividendenberechtigten Aktienkapitales von 68 Millionen hat der Bundesrat der Bahngesellschaft auf Grund des Eisenbahngesetzes vom Jahr 1872 für 1892 eine Konzessionsgebühr von Fr. 50 per Kilometer oder Fr. 34,450 für 623 Kilometer eigene Linien in der Schweiz und 66 Kilometer Anteil an Gemeinschaftsbahnen auferlegt, welcher Betrag an die eidgenössische Staatskasse angewiesen wurde, da seine Berechnung der durch Beschluss der Bundesversammlung vom 15. Dezember 1892 herbeigeführten Erledigung des zwischen dem Bunde und der Nordostbahn über die Konzessionsgebühren bestandenen Rechtsstreites entsprach.

Bei Anlass der Prüfung der Gesellschaftsrechnungen pro 1892 hat das Eisenbahndepartement zwei bemerkenswerte Entscheidungen getroffen, die hier zu erwähnen sind:

1. Die von der Nordostbahn gezeichneten und einbezahlten 200 Sihlthalbahnaktien erschienen in der Bilanz pro 1892 zum Nominalbetrage von Fr. 100,000 unter der Rubrik „Beteiligung bei anderen Bahnunternehmungen“, weil die erwähnte Aktienbeteiligung nicht zum Zwecke der Zinstragendmachung verfügbarer Gelder erfolgte, sondern zur Sicherung einer Bahnunternehmung, von welcher eine günstige Rückwirkung auf den Verkehr des Nordostbahnnetzes erwartet wurde. Das Departement verlangte jedoch, dass diese Aktien aus der genannten Rubrik auf den Wertschriftenkonto übergetragen werden, was nach dem schweizerischen Obligationenrecht zur Folge hat, dass sie nur noch zum Kurswert in die Bilanz eingestellt werden können. Mit Zustimmung des Verwaltungsrates wurde diese Umbuchung vorgenommen, wobei wir die Aktien unter teilweiser Inanspruchnahme des im Berichtsjahr auf verkauften Wertschriften erzielten Mehrerlöses auf 20 0/0 des Nominalbetrages herabsetzten.

2. Gemäss Übereinkunft vom 25. Februar 1872 zwischen der Centralbahn und der Nordostbahn einer- und der Aargauischen Regierung andererseits betreffend die Übertragung der Konzession für die Aargauische Südbahn an die beiden Gesellschaften hatten erstere an die Kosten der Erstellung einer Aare-Brücke bei Döttingen-

Klingnau einen Beitrag von Fr. 100,000 zu leisten. Dieser Beitrag wurde als eine Gegenleistung für die Erteilung der Südbahnkonzession betrachtet und daher zu Lasten des Baukonto der Aargauischen Südbahn verrechnet. Auch diese Buchung wurde von der Aufsichtsbehörde beanstandet und daraufhin zur Vermeidung eines bundesgerichtlichen Prozesses und unter Wahrung des Rechtsstandpunktes der Bahnen eine Verständigung getroffen, wonach der streitige Betrag je zur Hälfte auf die Konti „Zu amortisierende Verwendungen“ der Centralbahn und der Nordostbahn ohne Erhöhung der jährlichen Amortisationsquoten übertragen und vom Baukonto der Südbahn abgeschrieben wurde.

Bezüglich der von den beteiligten Landesgegenden an die Baukosten der neuen Linien beizubringenden Subventionsdarleihen, bezw. über den Stand der bezüglichen Einzahlungen geben wir folgende Übersicht:

a) Rechtsufrige Zürichseebahn. Bis zum 15. Februar 1892 waren auf Rechnung des vom Kanton Zürich beizubringenden, vorläufig auf Fr. 1,400,000 angesetzten Teils der Subvention in zwei Quoten einbezahlt worden Fr. 530,000. Da die Bauverwendungen per 31. Januar 1893 auf 61,53 0/0 und per 31. Januar 1894 auf 94,57 0/0 der vereinbarten Voranschlagssumme von Fr. 19,302,200 angestiegen waren, wurde von der Regierung des Kantons Zürich auf Mitte Februar 1893 eine III. Quote von Fr. 330,000 und auf Mitte Februar d. J. eine IV. Quote von : „ 460,000 mit Inbegriff obiger „ 530,000

also im ganzen Fr. 1,320,000 einbezahlt, wogegen ihr durch die Nordostbahn die vereinbarten Obligationen, verzinslich die ersten 5 Jahre zu 2 0/0, die folgenden 5 Jahre zu 2 1/2 0/0 und die 5 letzten Jahre zu 3 0/0 ausgehändigt wurden. Der für die Gemeinden verbliebene Teil der Subvention, Fr. 3,600,000 betragend, ist gegen gleichartige Obligationen schon früher einbezahlt worden.

b) Der Verwaltungsrat der Eisenbahngesellschaft Eetzweilen-Schaffhausen hat im Sinne des unterm 11. September 1890 abgeschlossenen Vertrages betreffend Bau und Betrieb dieser Linie auf den 1. Juni 1893 eine zweite Quote des Fr. 1,125,000 betragenden Subventionsdarlehens von Fr. 400,000 einbezahlt, verzinslich während der Bauzeit zu 2 0/0 und hernach zinsfrei, rückzahlbar 10 Jahre nach dem Tage der Betriebseröffnung.

c) Wie im Abschnitt V Teil 2 ausgeführt wird, bestanden mit Schluss des Berichtsjahres zwischen den Gesellschaftsorganen und der Landesgegend immer noch erhebliche Differenzen über die Traceführung der Linie Eglisau-Schaffhausen und war damals noch nicht abzusehen, wann die Gesellschaft in den Besitz von definitiv genehmigten Plänen über die ganze Linie gelangen werde; die Gesellschaftsorgane gedenken aber nicht, vor diesem Zeitpunkte den Bau dieser Linie auf irgend einem Punkte zu beginnen, und zwar im Hinblick auf die bei andern Linien gemachten Erfahrungen. Obschon hienach unmöglich war, den anfänglich in Aussicht genommenen Baubeginn im Frühjahr 1894 festzuhalten, wünschte das Initiativkomite für die Linie Bülach-Schaffhausen doch, das vertraglich übernommene Subventionsdarleihen von Fr. 2,000,000, mit Ausnahme des auf den Kanton Zürich entfallenden Teils, auf den 1. Mai bezw. 1. Juli 1894 einzuzahlen, und haben wir uns hierauf bereit erklärt, das Darleihen am 1. Juni 1894 entgegenzunehmen. Dasselbe wird auf die Dauer von 10 Jahren geleistet und ist zu 3 0/0 verzinslich; es wird in folgender Weise beigebracht werden:

durch den Kanton Schaffhausen und seine interessierten Gemeinden, sowie die badischen Gemeinden	
Jestetten und Lottstetten	Fr. 842,000
durch die interessierten zürcherischen Gemeinden	„ 808,000
durch die Regierung des Kantons Zürich	„ 350,000
	<hr/>
Total	Fr. 2,000,000

Die ersteren zwei Beträge sind als Ganzes von dem Initiativkomite auf den genannten Termin einzuzahlen, während der Kanton Zürich seine Einzahlungen im Sinne des kantonalen Eisenbahnsubventionsgesetzes nach Massgabe des Baufortschrittes leisten wird. Die Annahme der Subvention auf obigen Termin wurde an die Bedingung geknüpft, dass dieselbe keinerlei Verpflichtung zum Bau der Linie Eglisau-Schaffhausen involviere, sofern nämlich die definitive Plangenehmigung weitere erschwerende, über den Vertrag vom 7. Mai 1873 hinausgehende Bedingungen für die Nordostbahn ergeben sollte.

d) An die Baukosten der Linie Thalweil-Zug sind durch das Komite für die beteiligten Landesgegenden auf 1. Februar 1892 Fr. 1,630,000 beigebracht worden; an den dem Kanton Zürich obliegenden Rest von Fr. 370,000 hat derselbe auf den 1. Juli 1893 den Betrag von Fr. 180,000 einbezahlt. Auch dieses Darlehen wird für 10 Jahre gewährt; die Verzinsung beträgt 3 0/0 in den ersten drei, 3¹/₄ 0/0 in den folgenden vier und 3¹/₂ 0/0 in den letzten drei Jahren.

Auf eine Einladung des Eisenbahndepartementes zur Antragstellung über die Erstreckung der Baufrist für Etzweilen-Schaffhausen waren wir im Oktober 1893 in der Lage, die Bauvollendung bzw. betriebsbereite Herstellung der Linie in Anbetracht der seit Inangriffnahme der Arbeiten (Dezember 1892) durch Schwierigkeiten in der Planbereinigung und Anstände in der Expropriation eingetretenen unvorhergesehenen Verzögerungen, namentlich aber wegen der beim Durchstich des Emmersberg zu Tage getretenen ungünstigen Gebirgsbeschaffenheit auf frühestens den 1. Oktober 1894 in Aussicht zu stellen. Die Schwierigkeiten im Emmersberg-Tunnel haben sich inzwischen wesentlich gesteigert, so dass an Eröffnung der Linie auf den genannten Termin kaum mehr gedacht werden kann.

Bezüglich der Linie Eglisau-Schaffhausen konnte auf die Frage der Neunormierung der Baufristen wegen der vorstehend schon berührten Verzögerung der definitiven Plangenehmigung noch nicht eingetreten werden. Vom Baubeginn an wird die Linie voraussichtlich in etwa 2¹/₄ Jahren betriebsbereit erstellt sein.

Hinsichtlich der Wynenthalbahn, worüber wir im letztjährigen Geschäftsbericht Mitteilungen machten, gelangte auch im Berichtsjahr noch keine Eröffnung an die Nordostbahn und Centralbahn, um sie zur Beteiligung an deren Bau auf Grund des neuen Finanzierungsplans zu veranlassen. Erst im laufenden Jahr erfolgte die Einleitung bezüglicher Verhandlungen durch die Aargauische Regierung, worüber das Erforderliche im nächsten Bericht mitzuteilen sein wird.

Über verschiedene Verhandlungen mit den Bundesbehörden, welche vom schweizerischen Eisenbahnverband geführt wurden, verweisen wir auf den nächstfolgenden Abschnitt.

Betreffend die Bauten am alten Netz, einschliesslich der Angelegenheit der Bahnhöferweiterung Zürich, sowie hinsichtlich des Baues der Moratoriumslinien, worüber ebenfalls mannigfache, vorstehend noch nicht erwähnte Verhandlungen mit den Behörden nötig waren, wird auf Abschnitt V verwiesen.