

Bericht und Antrag

des

Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen an
den schweizerischen Bundesrat betreffend das Budget
der schweizerischen Bundesbahnen für 1909, zu Händen
der Bundesversammlung.

(Vom 26. September 1908.)

Hochgeehrter Herr Bundespräsident!

Hochgeehrte Herren Bundesräte!

Wir beehren uns, Ihnen mit diesem Berichte gemäss Art. 17 des Bundesgesetzes betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen, vom 15. Oktober 1897, und Art. 62 der Vollziehungsverordnung vom 7. November 1899 das Budget der schweizerischen Bundesbahnen pro 1909 einzureichen, und ersuchen Sie, dasselbe der Bundesversammlung zur Genehmigung unterbreiten zu wollen.

Dieses Budget umfasst:

1. das Betriebsbudget mit 15 Beilagen, enthaltend die Vorschläge der Hilfs- und Nebengeschäfte;
 2. das Budget der Gewinn- und Verlustrechnung;
 3. das Baubudget;
 4. das Budget der Kapitalrechnung.
-

Betriebsbudget.

Im Jahre 1909 werden wir im Betrieb haben:

a. für eigene Rechnung:

I. Kreis (inbegriffen die gepachtete Linie Vevey-Chexbres)	665 km.
II. „	621 „
III. „	758 „
IV. „ (419 + 15 für den Ricken von der Betriebseröffnung an)	434 „
	<u>2478 km.</u>

b. für Rechnung Dritter:

von den S. B. B. betriebene Nebenbahnen oder Linien auswärtiger Bahnen in einer Länge von	210 „
Zusammen	<u>2688 km.</u>

Im Jahre 1907 hatten wir 2670 km. und seit 1. Juli 1908 infolge der Betriebseröffnung der Strecke Châteland-Vallorcine 2673 km. betrieben. Nach Eröffnung der Strecke Wattwil-Uznach (Rickenbahn), die im Sommer 1909 stattfinden soll, wird die Länge der im Betrieb der Bundesbahnen befindlichen Linien auf 2688 km. ansteigen.

In dem Ihnen unterbreiteten Budget pro 1909 ist der Übergang der Gotthardbahn an den Bund auf 1. Mai 1909 nicht berücksichtigt; über die Einnahmen und Ausgaben dieser Linie werden wir Ihnen später Vorlage machen.

Ebenso enthält das vorliegende Budget keine Kreditbegehren, welche durch die bevorstehende Revision des Besoldungsgesetzes und der Gehaltsordnung allfällig notwendig werden. Wir haben einzig die gesetzlichen, dreijährlichen Besoldungserhöhungen auf 1. April 1909, sowie die durch die Revision der Vollziehungsverordnung zum Rückkaufsgesetz bedingten Änderungen berücksichtigt.

Der vorgesehene Überschuss der Betriebseinnahmen beträgt Fr. 43,323,670

Rechnung 1907	Budget 1908	Budget 1909	Gegenüber 1907	Gegenüber 1908
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
46,484,603	45,692,310	43,323,670	— 3,160,933	— 2,368,640

Diese Verminderungen sind durch folgendes begründet:

	Verglichen mit:	
	Rechnung 1907	Budget 1908
	Fr.	Fr.
Die veranschlagten Betriebseinnahmen sind höher um	4,225,499	3,417,475
Die veranschlagten Betriebsausgaben sind höher um	7,386,432	5,786,115
Der veranschlagte Einnahmenüberschuss ist somit geringer um	3,160,933	2,368,640

Diese Differenzen werden wir im Verlaufe des gegenwärtigen Berichtes bei den einzelnen Kapiteln und Rubriken näher erläutern; im allgemeinen sind sie folgenden Umständen zuzuschreiben:

Wie wir im Abschnitt der Einnahmen darstellen werden, ist im Fortschreiten der wirtschaftlichen Entwicklung und deshalb in der Vermehrung unserer Transporteinnahmen im Jahre 1908 ein Stillstand eingetreten, welcher seine Wirkung auch auf die mutmasslichen Einnahmen des Jahres 1909 ausüben wird. Die budgetierte Vermehrung der Betriebseinnahmen ist deshalb bedeutend geringer, als wie wir sie in den Budgets der Vorjahre vorausszusehen in der Lage waren.

Dieser schwachen Steigerung der Einnahmen steht aber anderseits eine nicht nur verhältnismässig, sondern auch absolut stärkere Vermehrung der Betriebsausgaben gegenüber, welche in erster Linie durch die gesetzlichen dreijährlichen Besoldungserhöhungen auf 1. April 1909, durch die bereits durchgeführte, mit dem Verkehrsaufschwung zusammenhängende Personalvermehrung und durch die daherigen vermehrten Verwaltungsbeiträge an die Pensions- und Hilfskasse begründet ist. Als weitere Faktoren erwähnen wir die Erhöhung der Arbeitertagelöhne im Herbst 1907, die gegenüber den effektiven Leistungen pro 1908 schon reduzierten, aber gegenüber dem Budget 1908 vermehrten Zugleistungen und den dadurch vermehrten Materialkonsum und die Verteuerung der Materialpreise.

In den nachstehenden vergleichenden Tabellen haben wir bei den Personalausgaben die für das Jahr 1907 ausbezahlten Teuerungszulagen, welche der Gewinn- und Verlustrechnung belastet wurden, nicht berücksichtigt.

Betriebseinnahmen.

Wir veranschlagen unsere gesamten Betriebseinnahmen auf Fr. 147,160,490, welcher Betrag sich wie folgt auf die Hauptkapitel der Einnahmen verteilt:

	Rechnung 1907 Fr.	Budget 1908 Fr.	Budget 1909 Fr.	Gegenüber 1907 Fr.	Gegenüber 1908 Fr.
I. Ertrag des Personen- transportes	56,283,797	58,000,000	61,000,000	+ 4,716,203	+ 3,000,000
II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes . .	80,390,046	80,000,000	80,000,000	— 390,046	—
III. Verschiedene Einnahmen .	6,261,148	5,743,015	6,160,490	— 100,658	+ 417,475
	<u>142,934,991</u>	<u>143,743,015</u>	<u>147,160,490</u>	<u>+ 4,225,499</u>	<u>+ 3,417,475</u>

Zu diesen Mehreinnahmen ist folgendes zu bemerken:

Beim Abschluss des Budgets sind jeweilen die Transporteinnahmen der sieben ersten Monate des dem Budgetjahr vorangehenden Jahres bekannt (Januar bis April definitiv, Mai bis Juli approximativ), welches Ergebnis wir den zu budgetierenden Transporteinnahmen zu grunde legen.

I. Ertrag des Personentransportes. Die Einnahmen pro Januar bis Juli 1908 betragen Fr. 32,980,000 oder nach Rektifikation der Monate Mai bis Juli voraussichtlich Fr. 33,200,000

Nach den durchschnittlichen Resultaten der letzten Jahre betragen die Einnahmen der ersten sieben Monate 56,37 % des Jahrestotals, welche wir auf 56,5 % aufrunden, so dass sich für das ganze Jahr 1908 eine voraussichtliche Einnahme von Fr. 58,760,000 aus dem Personentransport ergibt.

Das Mittel der Zunahme im Personenverkehr der drei letzten Jahre beträgt 6,49 %;
wir budgetieren eine solche von 3% „ 1,763,000
Voranschlag für 1909 Fr. 60,523,000

In obiger Berechnung der Einnahmen des Jahres 1908 ist aber der pro Monat Juli, wohl hauptsächlich infolge der schlechten Witterung, eingetretene Rückschlag einbezogen; der Monat August hat sich für den Personenverkehr als besser erwiesen und die zu erwartende günstige Herbsternte wird voraussichtlich auf den Personenverkehr ebenfalls von einigem belebenden Einfluss sein. Wir glauben daher, trotz der momentan im Zeichen einer Depression befindlichen wirtschaftlichen Lage, nicht zu optimistisch zu sein, wenn wir den Ertrag des Personenverkehrs im Budget 1909 auf rund . . Fr. 61,000,000 einschätzen.

II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes. Die Einnahmen pro Januar bis Juli 1908 betragen Fr. 43,301,000 oder nach der Rektifikation der Monate Mai bis Juli rund „ 43,750,000

Nach den durchschnittlichen Resultaten der letzten Jahre erreichen die Einnahmen der ersten sieben Monate 55,5 % des Jahrestotals. Hieraus ergibt sich eine wahrscheinliche Einnahme aus dem Güterverkehr pro 1908 von rund Fr. 78,830,000

Die durchschnittliche Vermehrung dieser Einnahmen in den letzten 3 Jahren betrug 8,07 %. Wie wir jedoch schon im Bericht zum Budget 1908 ausgeführt haben, wird diese Verkehrsentwicklung vorläufig nicht andauern; aus dem Rückgang der Einnahmen des Jahres 1908 gegenüber 1907 ist zu schliessen, dass der Höhepunkt der Entwicklungsperiode bereits überschritten ist. Wir budgetieren daher für 1909 gegenüber den zurzeit bekannten Resultaten die bescheidene Erhöhung von 1 % „ 788,300

Voranschlag für 1909 Fr. 79,618,300
welche Summe wir zur Annäherung an den Betrag der Rechnung 1907 auf rund . . . „ 80,000,000
bemessen.

In obigen Berechnungen der Transporteinnahmen pro 1909 haben wir die Eröffnung der Rickenbahn nicht berücksichtigt.

III. Verschiedene Einnahmen. Dieselben setzen sich aus folgenden Posten zusammen:

	Rechnung 1907 Fr.	Budget 1908 Fr.	Budget 1909 Fr.	Gegenüber 1907 Fr.	Gegenüber 1908 Fr.
1. Pacht- und Mietzinse:					
a. Für Gemeinschaftsbahnhöfe	778,319	843,260	849,820	+ 71,501	+ 6,560
b. „ Rollmaterial	1,304,847	1,250,000	1,300,000	— 4,847	+ 50,000
c. „ sonstige Objekte	1,475,141	1,493,000	1,528,000	+ 52,859	+ 35,000
2. Ertrag von Hülfseschäften:					
a. Drucksachenverwaltung	92,816	68,520	90,440	— 2,376	+ 21,920
b. Oberbaumaterialverwaltung	865,995	621,200	650,080	— 215,915	+ 28,880
c. Materialverwaltungen	553,965	432,885	502,220	— 51,745	+ 69,335
d. Werkstätten, einschließlich Gas- anstalten	1,043,132	888,950	1,092,230	+ 49,098	+ 203,280
e. Privattelegramme	10,864	12,200	9,700	— 1,164	— 2,500
3. Sonstige Einnahmen:					
a. Erlöse	21,195	25,000	24,000	+ 2,805	— 1,000
b. Verschiedenes	114,874	108,000	114,000	— 874	+ 6,000
	6,261,148	5,743,015	6,160,490	— 100,658	+ 417,475

Ad 1, a. Pachtzinse für Gemeinschaftsbahnhöfe und Bahnstrecken. Die Mehreinnahmen sind dem Anwachsen der Baukapitalien der größeren Gemeinschaftsbahnhöfe zuzuschreiben.

Ad 1, b. Mietzinse für das Rollmaterial. Zur bessern Übersicht vergleichen wir mit den Einnahmen zugleich auch die auf Seite 24 des Budgets dargestellten Ausgaben für Rollmaterialmieten:

	Rechnung 1907	Budget 1908	Budget 1909	Gegenüber 1907	Gegenüber 1908
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Ausgabenmieten .	3,530,547	2,850,000	3,300,000	— 230,547	+ 450,000
Einnahmenmieten	1,304,847	1,250,000	1,300,000	— 4,847	+ 50,000
Nettoausgaben	2,225,700	1,600,000	2,000,000	— 225,700	+ 400,000

Im Budget 1908 ist der Verkehrsvermehrung zu wenig Rechnung getragen worden; der Voranschlag für 1909 muß den Beträgen der Rechnung 1907 etwas näher gebracht werden.

Ad 2. Ertrag von Hilfsgeschäften. In den budgetierten Erträgen sind auch die Zinse auf den Bau- und Betriebskapitalien inbegriffen. Die Nettoerträge wurden im allgemeinen den Resultaten der Rechnung 1907 besser angepaßt; einzig für die Oberbaumaterialverwaltung ist ein kleinerer Ertrag vorzusehen, weil der Umsatz infolge Reduktion der Geleiseumbauten ein geringerer sein wird und weil im Jahre 1907 große Altmaterialverkäufe stattgefunden haben.

Ad 3. Sonstige Einnahmen. Nichts Besonderes zu bemerken.

Betriebsausgaben.

Wir veranschlagen die Betriebsausgaben für das Jahr 1909 auf Fr. 103,836,820

Rechnung 1907	Budget 1908	Budget 1909	Gegenüber 1907	Gegenüber 1908
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
96,450,388	98,050,705	103,836,820	+ 7,386,432	+ 5,786,115

Es ergibt sich somit gegenüber der Rechnung 1907 eine Vermehrung von 7,66 % und gegenüber dem Budget 1908 eine solche von 5,90 %.

Diese Ausgabenvermehrung verteilt sich folgendermassen auf die verschiedenen Kapitel:

	Gegenüber Rechnung 1907		Gegenüber Budget 1908	
	Fr.	%	Fr.	%
I. Allgemeine Verwaltung .	+ 434,634	+ 13,88	+ 273,510	+ 8,31
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	— 488,506	— 3,03	— 707,945	— 4,33
III. Expeditions- und Zugs- dienst	+ 3,245,179	+ 10,24	+ 2,556,030	+ 7,89
IV. Fahrdienst	+ 2,904,122	+ 7,92	+ 2,163,920	+ 5,78
V. Verschiedene Ausgaben .	+ 1,307,173	+ 13,50	+ 2,137,400	+ 24,14
VI. Noch nicht rubrizierte Einnahmen und Ausgaben:				
1. Bauausgaben zu lasten der Betriebsrechnung . . .	+ 182,476	+ 12,88	— 427,800	— 21,11
2.-5. Bauverwaltungskosten, Ge- meinschafts-Bahnhöfe, Betrieb anderer Bahnen etc.; Einnahmen . . .	+ 198,646	+ 8,63	+ 209,000	+ 9,12
	+ 7,386,432	+ 7,66	+ 5,786,115	+ 5,90

Die Kapitel „Unterhalt und Aufsicht der Bahn“ und „Bauausgaben zu lasten der Betriebsrechnung“ erzielen eine Ausgabenverminderung, das erstere sowohl gegenüber der Rechnung 1907, als auch gegenüber dem Budget 1908, weil hier die Mehrausgaben in den Personalrubriken für die gesetzlichen Gehaltserhöhungen durch die ziemlich bedeutenden Minderausgaben für Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen (namentlich des Oberbaues) übertroffen werden; das Kapitel „Bauausgaben zu lasten der Betriebsrechnung“ enthält infolge Reduktion des Baubudgets 1909 gegenüber demjenigen pro 1908 eine Verminderung, gegenüber der Rechnung 1907 jedoch eine Vermehrung, weil die pro 1907 budgetierten Bauarbeiten nicht alle zur Ausführung gelangten.

Alle übrigen Ausgabenkapitel weisen dagegen starke Vermehrungen auf, welche, wie bereits gesagt, in der Hauptsache den gesetzlichen Besoldungserhöhungen, den Lohnerhöhungen, der Personalvermehrung, den teuren Materialpreisen und den erhöhten Beiträgen an die Pensions- und Hilfskasse zuzuschreiben sind. Die vermehrten Einnahmenüberschüsse des Kapitels VI, 2—5, sind eine Folge der größern Anteile anderer Bahnen an den Betriebskosten von Gemeinschaftsbahnhöfen und der größern Entscheidungen für den durch die SBB besorgten Betrieb anderer Bahnen. Für weitere Details verweisen wir auf die zu den einzelnen Kapiteln gegebenen Erläuterungen.

Im folgenden geben wir den Nachweis, wie sich die Vermehrung der Betriebsausgaben auf die beiden Abschnitte „Personalausgaben“ und „Ausgaben für Unterhalt und Erneuerung“ verteilt.

	Rechnung 1907	Budget 1908	Budget 1909	Gegenüber 1907	Gegenüber 1908
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Personal.					
Allgemeine Verwaltung . .	2,713,181	2,839,195	3,117,885	+ 404,704	+ 278,690
Unterhalt und Aufsicht der					
Bahn	5,039,547	5,263,900	5,448,955	+ 409,408	+ 185,055
Expeditions- und Zugsdienst .	28,358,050	29,239,120	31,759,715	+ 3,401,665	+ 2,520,595
Fahrdienst	12,356,480	12,854,790	13,484,710	+ 1,128,230	+ 629,920
	48,467,258	50,197,005	53,811,265	+ 5,344,007	+ 3,614,260
Unterhalt und Erneuerung.					
Bahnanlagen	10,570,687	10,610,200	9,721,300	— 849,387	— 888,900
Lokomotiven und Tender . .	5,518,994	5,718,800	6,522,000	+ 1,003,006	+ 803,200
Personenwagen	2,335,859	2,457,200	2,451,300	+ 115,441	— 5,900
Lastwagen	1,879,247	1,937,000	2,064,800	+ 185,553	+ 127,800
Motorwagen	3,053	3,000	3,000	— 53	—
	20,307,840	20,726,200	20,762,400	+ 454,560	+ 36,200

In den Mehrausgaben für das Personal ist dasjenige der Hilfs- und Nebengeschäfte und das sogenannte „Nicht rubrizierte Personal“ des Bahndienstes nicht enthalten; die Gehalts- und Lohnerhöhungen für dasselbe finden ihren Ausdruck in erhöhten Unterhaltungskosten für die Bahnanlagen und das Rollmaterial, sowie in den Mehrkosten für die Leistungen an den Baukonto.

Gesetzliche Besoldungserhöhungen.

Die alle drei Jahre eintretenden, periodischen Besoldungserhöhungen, welche gemäss dem Besoldungsgesetz für die Bundesbahnen jeweilen auf 1. April in Wirksamkeit treten, belasten unser Budget pro 1909 mit folgenden Beträgen (Betreffnis für neun Monate):

	Zentral- verwaltung Fr.	Kreis I Fr.	Kreis II Fr.	Kreis III Fr.	Kreis IV Fr.	Total Fr.
Allgemeine Verwaltung	99,905	15,865	14,635	14,110	8,420	152,935
Unterhalt und Aufsicht der Bahn . . .	3,575	40,300	33,700	37,640	24,140	139,355
Expeditions und Zugsdienst	13,750	404,940	530,275	481,460	263,345	1,693,770
Fahrdienst	4,650	142,380	222,400	174,330	77,180	620,940
Total Betriebsbudget	121,880	603,485	801,010	707,540	373,085	2,607,000
Drucksachenverwaltung	3,855	—	—	—	—	3,855
Oberbaumaterialverwaltung	3,750	—	—	—	—	3,750
Materialverwaltungen	—	4,460	3,545	5,065	3,150	16,220
Werkstätten	—	14,025	33,285	13,955	12,410	73,675
Dampfschiffbetrieb Bodensee	—	—	—	—	6,145	6,145
Nicht rubriziertes Personal des Bahndienstes	—	8,200	15,000	11,835	15,850	50,885
	129,485	630,170	852,840	738,395	410,640	2,761,530

Die diese gesetzlichen Gehaltserhöhungen übersteigenden Mehrausgaben für das Personal betreffen die vermehrten Aufwendungen für Dienstkleider und Nebenbezüge (namentlich beim Expeditions- und Zugsdienst), sowie die gegenüber dem Budget 1908 neuerdings eingetretene, grösstenteils bereits durchgeführte Personalvermehrung, welche für den Expeditions- und Zugsdienst und für den Fahrdienst im Budget ziffermässig angegeben ist.

Nach Prüfung der Budgetentwürfe der Kreisdirektionen hat die Generaldirektion an denselben folgende Änderungen vorgenommen:

	Kreis I	Kreis II	Kreis III	Kreis IV	Total
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
I. Allgemeine Verwaltung .	— 4,425	— 2,800	— 1,930	— 3,400	— 12,555
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	— 24,500	— 46,300	— 42,800	— 26,000	— 139,600
III. Expeditions- und Zugdienst	— 122,320	— 110,870	— 146,405	— 21,755	— 401,350
IV. Fahrdienst	— 182,910	— 191,200	— 224,220	— 89,000	— 687,330
V. Verschiedene Ausgaben .	— 36,500	+ 57,500	+ 23,200	+ 4,300	+ 48,500
Total der Änderungen am eigent- lichen Betriebsbudget (ohne Kapitel VI)	— 370,655	— 293,670	— 392,155	— 135,855	— 1,192,335

Auf den Kapiteln I—IV hat die eingehende Revision der Vorlagen der Kreise zu obigen Netto-Abstrichen geführt; die Veränderungen im Kapitel V entsprechen den in das Budget einbezogenen Verwaltungsbeiträgen an die Hilfs- und Krankenkasse der Arbeiter zufolge voraussichtlicher Einführung der neuen Statuten auf 1. Juli 1909.

* * *

Die nachstehenden Tabellen weisen die Veränderungen in den Ausgaben der einzelnen Rubriken der Hauptkapitel I—VI aus.

I. Allgemeine Verwaltung.

	Rechnung 1907	Budget 1908	Budget 1909	Gegenüber 1907	Gegenüber 1908
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A. 1. Verwaltungsbehörden	242,779	243,860	274,590	+ 31,811	+ 30,730
2. Sekretariate, Kanzleien, Archive und Registraturen	466,489	488,220	512,115	+ 45,626	+ 23,895
3. Ausgabenkontrolle, Hauptbuchhal- tung, Hauptkasse und Rechnungs- bureaux	438,433	445,790	467,195	+ 28,762	+ 21,405
4. Rechtsbureaux und Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen	248,598	265,625	276,480	+ 27,882	+ 10,855
5. Tarifbureaux, kommerzielle Agen- turen und Frachtreklamationsbureau	290,965	306,070	337,715	+ 46,750	+ 31,645
6. Einnahmenkontrolle	669,488	701,480	735,055	+ 65,567	+ 33,575
Übertrag	2,356,752	2,451,045	2,603,150	+ 246,398	+ 152,105

	Rechnung 1907	Budget 1908	Budget 1909	Gegenüber 1907	Gegenüber 1908
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Übertrag	2,356,752	2,451,045	2,603,150	+ 246,398	+ 152,105
7. Bureau für Statistik	64,566	67,300	173,500	+ 108,934	+ 106,200
8. Bureaux für den Telegraphendienst und die elektrischen Anlagen . .	207,835	232,580	249,585	+ 41,750	+ 17,005
9. Abwartpersonal	84,028	88,270	91,650	+ 7,622	+ 3,380
B. 1. Bureaukosten, Drucksachen etc. .	266,265	293,300	271,200	+ 4,935	— 22,100
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale	69,076	67,100	77,400	+ 8,324	+ 10,300
3. Ergänzung und Unterhalt des In- ventars	21,995	16,400	18,800	— 3,195	+ 2,400
4. Verschiedenes	60,434	76,080	80,300	+ 19,866	+ 4,220
	3,130,951	3,292,075	3,565,585	+ 434,634	+ 273,510

Die Mehrausgaben sind hauptsächlich den gesetzlichen Besoldungserhöhungen zuzuschreiben, welche einen Betrag von rund Fr. 153,000 ausmachen. Im weitem ist das Personal des Publizitätsdienstes, einschliesslich der Agenturen, für das Jahr 1909 erstmals auf der Rubrik I A 7 budgetiert worden; es figurierte bisher unter der Rubrik V C 8 „Verschiedene Ausgaben“.

Ad A 1. Verwaltungsbehörden. Die Erweiterung der Generaldirektion um 2 Mitglieder gemäss dem Entwurf zu einer neuen Vollziehungsverordnung ist pro 1909 budgetiert.

Ad A 2. Sekretariate, Kanzleien, Archive und Registraturen. Ausser den gesetzlichen Gehaltserhöhungen sind einige Mutationen zu verzeichnen, die aber das Budget nur wenig beeinflusst haben.

Ad A 3. Ausgabenkontrolle, Hauptbuchhaltung, Hauptkasse und Rechnungsbureaux. Gleiche Bemerkung; abgesehen von den gesetzlichen Gehaltserhöhungen ist eine kleine Verminderung des Budgets zu konstatieren.

Ad A 4. Rechtsbureaux und Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen. Nebst den Gehaltserhöhungen auf 1. April 1909 ist eine Vermehrung um 2 Gehülfen beim Rechtsbureau bei der Generaldirektion zu verzeichnen, wovon einer für die Ausgleichstelle des schweizerischen Eisenbahnverbandes, für welche Stelle nunmehr 3 Gehülfen beschäftigt sein werden; die daherigen Rückerstattungen sind abgezogen. Im Kreis III kann die Zahl der Gehülfen einstweilen um 1 vermindert werden. Dagegen verlangt die voraussichtliche Inkraftsetzung der Statuten für die neue Kranken- und Hilfskasse der ständigen Arbeiter im Jahre 1909 bei dieser Verwaltung eine Vermehrung um 2 Gehülfen.

Ad A 5. Tarifbureaux, kommerzielle Agenturen und Frachtreklamationsbureau. Die nachgewiesenen Mehrausgaben sind durch die dreijährlichen Gehaltserhöhungen und durch Entschädigungen infolge des Abschlusses neuer Agenturverträge begründet.

Ad A 6. Einnahmenkontrolle. Die gesetzlichen Besoldungserhöhungen, welche bei dieser Dienststelle rund Fr. 48,000 betragen, werden durch stattgefundene Mutationen und daheriger Personalverjüngung teilweise kompensiert. Eine Verminderung um Fr. 5000 enthält auch die Rubrik „Reiseentschädigungen und Verschiedenes“.

Ad A 7. Bureau für Statistik. Ausser den gesetzlichen Gehaltserhöhungen ist hier das Personal für den Publizitätsdienst, inkl. Agenturen im Ausland, mit rund Fr. 104,000 budgetiert, welches bisher der Rubrik V C 8 belastet wurde.

Ad A 8. Bureaux für den Telegraphendienst und die elektrischen Anlagen. Gesetzliche Gehaltserhöhungen und kleine Personalmutationen.

Ad A 9. Abwartpersonal. Nebst den Gehaltserhöhungen verursacht auch die Vergrösserung des Dienstgebäudes auf dem Brückfeld in Bern etwelche Mehrausgaben.

Ad B 1—4. Sonstige Ausgaben. Wir verzeichnen Minderausgaben infolge Wegfalls der im Budget 1908 enthaltenen Druckkosten für neue Couponsbogen einzelner Anleihen, dagegen Mehrausgaben für Beleuchtung, Heizung und Reinigung des vergrösserten Dienstgebäudes der Zentralverwaltung und für Vermehrung der Kosten des schweizerischen Eisenbahnverbandes, namentlich für die Ausgleichstelle.

II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.

	Rechnung 1907 Fr.	Budget 1908 Fr.	Budget 1909 Fr.	Gegenüber 1907 Fr.	Gegenüber 1908 Fr.
A. 1. Bureaux der Oberingenieure	586,875	633,910	646,005	+	59,130 + 12,095
2. Bahningenieure und deren Hilfspersonal	365,937	380,950	392,100	+	26,163 + 11,150
3. Bahnmeister und deren Gehülfen . .	926,507	1,003,900	1,050,750	+	124,243 + 46,850
4. Bahnwärter, Barrierenwärter und deren Stellvertreter	3,160,228	3,245,140	3,360,100	+	199,872 + 114,960
B. 1. Unterbau	1,933,873	2,116,800	1,942,000	+	8,127 — 174,800
2. Oberbau	6,197,699	6,476,800	5,736,400	—	461,299 — 740,400
3. Hochbau und mechanische Stationsein- richtungen, Wasserbeschaffung . . .	1,417,839	1,284,900	1,297,200	—	120,639 + 12,300
4. Telegraph, Signale und Verschiedenes .	701,260	615,700	611,700	—	89,560 — 4,000
5. Räumung der Bahn von Schnee und Eis	320,016	116,000	134,000	—	186,016 + 18,000
C. 1. Bureaukosten, Drucksachen etc. . .	89,496	87,200	84,300	—	5,196 — 2,900
2. Beleuchtung, Reinigung und Heizung der Dienstlokale	50,461	58,500	52,400	+	1,939 — 6,100
3. Beleuchtung der Bahn	63,733	55,500	61,000	—	2,733 + 5,500
Übertrag	15,813,924	16,075,300	15,367,955	—	445,969 — 707,345

	Rechnung 1907 Fr.	Budget 1908 Fr.	Budget 1909 Fr.	Gegenüber 1907 Fr.	Gegenüber 1908 Fr.
Übertrag	15,813,924	16,075,300	15,367,955	— 445,969	— 707,345
4. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	297,814	247,600	253,100	— 44,714	+ 5,500
5. Entschädigung für vorübergehende Be- nützung von Landstücken und für Kultur- schaden	696	1,800	2,050	+ 1,354	+ 250
6. Verschiedenes	25,127	32,300	25,950	+ 823	— 6,350
	16,137,561	16,357,000	15,649,055	— 488,506	— 707,945

Oberbau-Erneuerung	Rechnung 1907 Fr.	Budget 1908 Fr.	Budget 1909 Fr.	Gegenüber 1907 Fr.	Gegenüber 1908 Fr.
Gesamtausgaben für Unterhalt und Aufsicht der Bahn	16,137,561	16,357,000	15,649,055	— 488,506	— 707,945
Entnahmen aus dem Erneuerungs- fonds für die Geleiseerneuerung*)	4,285,740	4,700,000	3,825,000	— 460,740	— 875,000
Nettoausgaben für Bahnaufsicht und Unterhalt zu lasten der Be- triebsrechnung	11,851,821	11,657,000	11,824,055	— 27,766	+ 167,055

*) Ausschiesslich der Erneuerung, die auf dem Spezialkonto „Bauausgaben zu lasten des Betriebs“ verrechnet wird.

Für Bahnaufsicht und Unterhalt ergibt sich somit eine Minderausgabe von Fr. 27,766 gegenüber der Rechnung 1907 und eine Mehrausgabe von Fr. 167,055 gegenüber dem Budget 1908; diese letztere ist hauptsächlich den gesetzlichen Gehaltserhöhungen zuzuschreiben.

Ad A 1. Bureaux der Obergeringieure. Die Mehrausgaben für die Gehaltserhöhungen auf 1. April 1909 werden durch Minderausgaben infolge von Mutationen teilweise kompensiert.

Ad A 2. Bahningenieure und deren Hilfspersonal. Gleiche Bemerkung.

Ad A 3. Bahnmeister und deren Gehülfen. Die dreijährlichen Besoldungserhöhungen bringen auch hier die hauptsächlichste Mehrausgabe mit sich; eine kleine Personalvermehrung, zum Teil für die Rickenbahn, verursacht eine weitere Zunahme der Ausgaben.

Ad A 4. Bahnwärter, Barrierenwärter und deren Stellvertreter. Mehrausgaben infolge der gesetzlichen Gehaltserhöhungen, sowie der Erhöhung der Tagelöhne für das Ersatzpersonal.

Ad B 1. Unterbau. Die Minderausgaben gegenüber dem Budget 1908 sind zu einem grossen Teil der reduzierten Oberbauerneuerung zuzuschreiben, wodurch sich die Ausgaben für die Geleisebeschotterung entsprechend reduzieren; weitere Minderausgaben sind vorgesehen für Erdarbeiten, für den Unterhalt von Tunnels, Brücken und Durchlässen und für Fluss- und Uferbauten.

Ad B 2. Oberbau. Im Budget 1908 war die Erneuerung von 127 km Geleise und von 271 Weichen vorgesehen, während pro 1909 nur 106 km Geleise und 177 Weichen ersetzt werden sollen; die daherige Minderentnahme aus dem Erneuerungsfonds beträgt Fr. 875,000. Die Ausgaben der Unterrubrik „Regulierung und Legen des Oberbaues“ sind gleichwohl um Fr. 6000 höher zufolge der gesetzlichen Gehaltserhöhungen für die definitiven Bahnarbeiter und der Erhöhung der Tagelöhne der Hilfsarbeiter.

Ad B 3. Hochbau und mechanische Stationseinrichtungen. Im Jahre 1907 wurden verschiedene ausserordentliche Unterhaltungsarbeiten an Gebäuden ausgeführt, weshalb das Budget 1909 gegenüber der Rechnung 1907 eine starke Minderausgabe erzeugt;

im übrigen ist das Budget 1909 demjenigen des Vorjahres angepasst.

Ad B 4. Telegraph, Signale und Verschiedenes. Auch auf dieser Rubrik enthält die Rechnung 1907 ausserordentliche Kosten für den Unterhalt der Signaleinrichtungen und Zentralanlagen; das Budget 1909 sieht gegenüber demjenigen pro 1908 auf den Ausgaben für die nämlichen Anlagen ebenfalls eine Vermehrung vor, wogegen die Ausgaben für den Unterhalt von Einfriedigungen und Barrieren reduziert worden sind.

Ad C 1—6. Sonstige Ausgaben. Ausser den Rubriken für die Bahnbeleuchtung und für den Inventarunterhalt, welche beide eine kleine Ausgabenvermehrung aufweisen, ist das Budget 1909 für diese Ausgabenkategorie im allgemeinen herabgesetzt worden.

III. Expeditions- und Zugsdienst.

	Rechnung 1907 Fr.	Budget 1908 Fr.	Budget 1909 Fr.	Gegenüber 1907 Fr.	Gegenüber 1908 Fr.
A. 1. Betriebs- und Kursinspektionen	818,657	846,100	895,575	+	76,918 + 49,475
2. Bahnhof- und Stationsvorstände und deren Personal	20,509,509	21,194,170	23,197,830	+	2,688,321 + 2,003,660
3. Zugsdienstpersonal	7,029,884	7,198,850	7,666,310	+	636,426 + 467,460
B. 1. Bureaukosten, Drucksachen etc.	1,120,023	1,131,650	1,109,600	—	10,423 — 22,050
2. Beleuchtung, Heizung und Reini- gung der Dienstlokale; Beleuch- tung der Bahnhöfe und Stationen	1,589,603	1,544,770	1,606,500	+	16,897 + 61,730
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	352,735	322,810	289,375	—	63,360 — 33,435
4. Konsummaterialien für mecha- nische Stationseinrichtungen, Tele- graphenapparate etc.	35,507	33,000	34,100	—	1,407 + 1,100
5. Camionnage und Plombage . .	131,269	42,210	42,700	—	88,569 + 490
6. Verschiedenes	116,224	79,000	106,600	—	9,624 + 27,600
	31,703,411	32,392,560	34,948,590	+	3,245,179 + 2,556,030

Ad A 1—3. Personal. Auf diesen Rubriken machen sich die gesetzlichen Besoldungserhöhungen ganz besonders geltend; sie betragen für das Stationspersonal rund Fr. 1,325,000 und für das Zugsdienstpersonal rund Fr. 321,000. Die übrigen Mehrausgaben sind der bereits im Laufe des Jahres 1908 erfolgten Personalvermehrung, den infolge der Mehrleistungen etwas erhöhten Nebenbezügen und den Mehrkosten für Dienstkleider zuzuschreiben.

Ad B 1—6. Sonstige Ausgaben. Die stete Vermehrung der Anlagen für die elektrische Beleuchtung auf Bahnhöfen und Stationen, die Verbesserung und Vermehrung der Dienst- und Aufenthaltslokale u. s. w. verursachen auf der Rubrik B 2 vermehrte Ausgaben; dagegen sind die Ansätze für Bureaukosten und Drucksachen, sowie für Inventarunterhalt und Ergänzung reduziert worden. Die Minderausgabe gegenüber 1907 auf der Rubrik B 5 resultiert aus der Revision und einheitlichen Gestaltung der Camionnageverträge im Jahre 1908, wodurch der Regiebetrieb im Kreis IV dahinfällt.

IV. Fahrdienst.

	Rechnung 1907 Fr.	Budget 1908 Fr.	Budget 1909 Fr.	Gegenüber 1907 Fr.	Gegenüber 1908 Fr.
A. 1. Zentralbureaux des Fahrdienstes .	432,537	449,430	503,340	+ 70,803	+ 53,910
2. Maschinenpersonal und Wagenvisi- teure	9,659,190	9,956,960	10,363,770	+ 704,580	+ 406,810
3. Personal für Ausrüstung und Reini- gung des Fahrmaterials	2,264,753	2,448,400	2,617,600	+ 352,847	+ 169,200
B. 1. Brennmaterial	12,926,227	12,801,000	13,368,000	+ 441,773	+ 567,000
2. Schmiermaterial	404,448	393,000	393,000	— 11,448	—
3. Beleuchtungsmaterial	182,699	168,800	180,500	— 2,199	+ 11,700
4. Reinigungs- und Desinfektions- material, Wasser, Streusand und Verschiedenes	538,517	521,700	545,800	+ 7,283	+ 24,100
C. 1. a. Unterhalt der Lokomotiven und Tender	4,854,269	4,577,000	5,296,000	+ 441,731	+ 719,000
b. Abschreibung ausrangierter Ob- jekte	664,725	1,141,800	1,226,000	+ 561,275	+ 84,200
Übertrag	31,927,365	32,458,090	34,494,010	+ 2,566,645	+ 2,035,920

	Rechnung 1907 Fr.	Budget 1908 Fr.	Budget 1909 Fr.	Gegenüber 1907 Fr.	Gegenüber 1908 Fr.
Übertrag	31,927,365	32,458,090	34,494,010	+ 2,566,645	+ 2,035,920
C. 2. a. Unterhalt der Personenwagen .	1,969,644	1,910,000	2,011,600	+ 41,956	+ 101,600
b. Abschreibung ausrangierter Ob- jekte	366,215	547,200	439,700	+ 73,485	— 107,500
3. a. Unterhalt der Lastwagen . . .	1,789,989	1,600,000	1,796,000	+ 6,011	+ 196,000
b. Abschreibung ausrangierter Ob- jekte	89,258	337,000	268,800	+ 179,542	— 68,200
4. Unterhalt der Motorwagen . . .	3,053	3,000	3,000	— 53	—
D. 1. Bureaukosten, Drucksachen etc. .	45,385	50,400	48,400	+ 3,015	— 2,000
2. Beleuchtung, Heizung und Reini- gung der Dienstlokale	173,574	166,500	182,100	+ 8,526	+ 15,600
3. Ergänzung und Unterhalt des In- ventars	291,265	327,650	317,650	+ 26,385	— 10,000
4. Verschiedenes	24,040	20,150	22,650	— 1,390	+ 2,500
	36,679,788	37,419,990	39,583,910	+ 2,904,122	+ 2,163,920

Das Budget des Fahrdienstes beruht auf der Annahme folgender Fahrleistungen (Rangierdienst inbegriffen), welchen wir zur Vergleichung die Leistungen des Jahres 1907 und den bezüglichen Voranschlag für 1908 gegenüberstellen, wobei wir bemerken, dass die wirklichen Leistungen des Jahres 1908 voraussichtlich rund 40,000,000 Lokomotivkilometer erreichen werden.

	Rechnung 1907	Budget 1908	Budget 1909	Vermehrung 1907	gegenüber 1908
	Lokomotiv- kilometer	Lokomotiv- kilometer	Lokomotiv- kilometer	Lokomotiv- kilometer	Lokomotiv- kilometer
Kreis I . .	9,366,956	9,600,000	9,620,000	253,044	20,000
„ II . .	11,385,024	11,540,000	11,580,000	194,976	40,000
„ III . .	12,166,615	12,060,000	12,500,000	333,385	440,000
„ IV . .	5,453,386	5,400,000	5,700,000	246,614	300,000
Total	38,371,981	38,600,000	39,400,000	1,028,019	800,000

Die Vermehrung gegenüber den effektiven Leistungen des Jahres 1907 beträgt 2,68 % und gegenüber dem Budget 1908 2,07 %.

Ad A 1—3. Personal. Auch hier sind die Mehrausgaben den gesetzlichen Gehaltserhöhungen und der Verbesserung der Arbeiter-tagelöhne, sowie bereits durchgeführten kleinen Personalvermehrungen zuzuschreiben. Ferner ist die Einrichtung der neuen Abteilung für elektrische Zugsförderung zu erwähnen. Im weitern erfordern die Nebenbezüge infolge der erhöhten Fahrleistungen gegenüber der Rechnung 1907 eine Mehrausgabe; gegenüber dem Budget 1908 ist jedoch der Voranschlag hierfür kleiner, weil dasselbe etwas zu hoch gehalten ist.

Ad B 1. Brennmaterial. Die Mehrausgaben gegenüber den Vorjahren sind bedeutend geringer, als sie in den früheren Jahren waren; sie entsprechen den für das Jahr 1909 vorgesehenen Mehrleistungen des Fahrdienstes, dem erhöhten Konsum der schwereren Lokomotiven, sowie dem erhöhten durchschnittlichen Kohlenpreis. Im Budget 1908 war ein Preis von Fr. 26.45 per Tonne angenommen, während nunmehr ein solcher von Fr. 26.60 in Berechnung gezogen werden muss. Die Kosten für das Brennmaterial der Lokomotiven sind für die einzelnen Kreise wie folgt ermittelt worden:

Kreis I.

Liniendienst	8,870,000	Lokomotivkm. à 12,5 kg.	= t.	110,875
Rangierdienst	750,000	" " 10,0 "	= t.	7,500
				<u>t. 118,375</u>
à Fr. 26. 60			Fr.	3,148,775
Heizung der Wagen etc.			"	<u>9,225</u>
			Fr.	3,158,000
abzüglich: Erlös von Schlacken etc.			"	<u>12,000</u>
			Fr.	<u>3,146,000</u>

Kreis II.

Liniendienst	9,257,000	Lokomotivkm. à 14,2 kg.	= t.	131,450
(exkl. Brünig)				
Brünig (Talstrecke)	280,000	" " 7,0 "	= t.	1,960
Brünig (Bergstrecke)	143,000	" " 17,5 "	= t.	2,503
Rangierdienst	1,900,000	" " 11,0 "	= t.	20,900
				<u>t. 156,813</u>
à Fr. 26. 60			Fr.	4,171,226
Heizung der Wagen etc.			"	<u>21,774</u>
			Fr.	4,193,000
abzüglich: Erlös von Schlacken etc.			"	<u>85,000</u>
			Fr.	<u>4,108,000</u>

Kreis III.

Liniendienst	11,500,000	Lokomotivkm. à 13,8 kg.	= t.	152,950
Rangierdienst	1,000,000	" " 10,0 "	= t.	10,000
				<u>t. 162,950</u>
à Fr. 26. 60			Fr.	4,334,470
Für Motorwagen			"	<u>2,500</u>
Heizung der Wagen etc.			"	<u>9,030</u>
			Fr.	4,346,000
abzüglich: Erlös von Schlacken etc.			"	<u>33,000</u>
			Fr.	<u>4,313,000</u>

Kreis IV.

Liniendienst	4,700,000	Lokomotivkm. à 12,8 kg. = t. 60,160	
Rangierdienst	1,000,000	" " 10,5 " = t. 10,500	
			t. 70,660
à Fr. 26. 60			Fr. 1,879,556
Heizung der Wagen etc.			" 10,444
			Fr. 1,890,000
abzüglich: Erlös von Schlacken etc.			" 17,000
			Fr. 1,873,000
Total Kreise I—IV			Fr. 13,440,000
hiervon ab: Rückvergütung durch die Zentral-			
verwaltung für Heizung der Postwagen etc.			" 72,000
			Fr. 13,368,000

Die Differenzen im Verbrauch per Lokomotivkilometer in den Kreisen sind in der Hauptsache auf die Verschiedenheit der massgebenden Betriebsverhältnisse, namentlich der Steigungen, zurückzuführen.

Ad B 2. Schmiermaterial. Das Budget entspricht demjenigen des Jahres 1908; Minderausgabe gegenüber der Rechnung 1907 infolge des günstigen neuen Lieferungsvertrages mit Anwendung eines Einheitspreises pro 1000 Lokomotivkilometer.

Ad B 3. Beleuchtungsmaterial. Kleine Mehrausgaben gegenüber dem Budget 1908 infolge stetiger Verbesserung der Beleuchtung in den Zügen.

Ad B 4. Reinigungs- und Desinfektionsmaterial, Wasser, etc. Grösserer Materialkonsum zufolge der vermehrten Fahrleistungen, höhere Materialpreise.

Ad C 1 a, 2 a und 3 a. Unterhalt der Lokomotiven und Tender, der Personenzüge und der Lastwagen. Die Mehrausgaben auf diesen Rubriken sind einesteils in der Vermehrung des Rollmaterials und in den vermehrten Leistungen desselben, andernteils aber auch in den höhern Unterhaltungskosten zufolge der erhöhten Löhne und der bezahlten Ferien der Werkstättenarbeiter, sowie in der Preissteigerung des Rohmaterials begründet.

Ad C 1 b. Abschreibung ausrangierter Lokomotiven und Tender. Es ist die Ausrangierung von 22 Lokomotiven und 5 Lokomotivkesseln in Aussicht genommen. Nachstehend eine Vergleichung mit früheren Jahren:

Budget 1909		Inventar- wert Fr.	Wert des Alt- materials Fr.	Netto- abschreibung Fr.
I. Kreis	6 Lokomotiven	351,000	24,600	326,400
II. "	6 "	224,000	15,600	208,400
III. "	6 "	462,000	32,400	429,600
IV. "	4 "	209,000	14,600	194,400
	22 Lokomotiven	1,246,000	87,200	1,158,800
	5 Lokomotivkessel	80,000	12,800	67,200
		1,326,000	100,000	1,226,000

Im Jahre 1907 wurden
ausrangiert 11 Lokomotiven
und 1 Kessel 715,955 51,230 664,725

Das Budget 1908 ent-
hält die Ausrangierung von
18 Lokomotiven und 7 Kesseln 1,240,300 98,500 1,141,800

Ad C 2 b. Abschreibung ausrangierter Personenwagen. Wir
beabsichtigen, im Jahre 1909 im ganzen 45 Personenwagen aus-
zurangieren, die sich wie folgt auf die Kreise verteilen:

Budget 1909		Inventar- wert Fr.	Wert des Alt- materials Fr.	Netto- abschreibung Fr.
I. Kreis	13 Wagen	154,000	6,200	147,800
II. "	10 "	86,000	3,400	82,600
III. "	19 "	194,000	7,800	186,200
IV. "	3 "	24,000	900	23,100
	45 Wagen	458,000	18,300	439,700

Im Jahre 1907 wurden
37 Personenwagen ausrangiert 381,474 15,259 366,215

Pro 1908 wurde die Aus-
rangierung von 67 Wagen bud-
getiert 570,000 22,800 547,200

Ad C 3 b. Abschreibung ausrangierter Lastwagen. Für 1909
ist vorgesehen:

	Inventar- wert Fr.	Wert des Alt- materials Fr.	Netto- abschreibung Fr.
Die Ausrangierung von			
70 Lastwagen	280,000	11,200	268,800
Im Jahre 1907 wurden			
23 Wagen ausrangiert . . .	92,977	3,719	89,258
Pro 1908 waren bud- getiert 81 Wagen	351,000	14,000	337,000

Die vorgesehene Ausrangierung von Lokomotiven stützt sich auf die vorgenommenen Untersuchungen und übersteigt diejenige des Budgets 1908, während sie für die Lokomotivkessel, die Personenwagen und die Lastwagen geringer ist.

Ad D 1—4. Sonstige Ausgaben. Die Zunahme und die Verbesserung der Dienst- und Aufenthaltslokale verursacht auf den Ausgaben für Beleuchtung, Heizung und Reinigung derselben eine Vermehrung; die übrigen Rubriken, wie Bureaukosten und Drucksachen, sowie Inventarunterhalt, erzeugen gegenüber dem Budget 1908 Minderausgaben.

V. Verschiedene Ausgaben.

	Rechnung 1907 Fr.	Budget 1908 Fr.	Budget 1909 Fr.	Gegenüber 1907 Fr.	Gegenüber 1908 Fr.
A. 1. Pacht- und Mietzinse für Gemeinschaftsbahnhöfe und Bahnstrecken .	613,630	616,000	617,050 +	3,420 +	1,050
2. Rollmaterialmiete	3,530,547	2,850,000	3,300,000 —	230,547 +	450,000
3. Miete für sonstige Objekte	35,455	39,000	36,700 +	1,245 —	2,300
C. 1. Gerichts- und Prozesskosten	39,369	30,500	26,000 —	13,369 —	4,500
2. Feuerversicherungen	164,866	173,250	179,200 +	14,334 +	5,950
3. Unfallversicherungen und -Entschädigungen	1,056,419	970,000	880,000 —	176,419 —	90,000
4. Transportversicherungen und -Entschädigungen	243,064	186,000	231,000 —	12,064 +	45,000
5. Kosten des Transportes infolge von Bahnunterbrechungen	5	1,200	1,200 +	1,195	—
6. Steuern und Abgaben	86,583	78,600	80,000 —	6,583 +	1,400
7. Beiträge an die Hilfskassen, Pensionen, Unterstützungen und Gratifikationen	3,701,323	3,563,000	5,364,800 +	1,663,477 +	1,801,800
8. Verschiedenes (inkl. Publizität für 1907 und 1908).	211,516	345,000	274,000 +	62,484 —	71,000
	<u>9,682,777</u>	<u>8,852,550</u>	<u>10,989,950</u> +	<u>1,307,173</u> +	<u>2,137,400</u>

Ad A 1. Pacht- und Mietzinse für Gemeinschaftsbahnhöfe und Bahnstrecken. Die näheren Angaben finden sich auf Seite 30 des Betriebsbudgets.

Ad A 2. Miete für Rollmaterial. Die Minderausgabe gegenüber der Rechnung 1907 ist eine Folge des günstigeren Naturalausgleichs; der Betrag des Budgets 1908 ist in Anbetracht der stattgefundenen Verkehrszunahme voraussichtlich zu knapp.

Die Darstellung der Nettoausgaben für Rollmaterialmiete haben wir bei den „Verschiedenen Einnahmen“ gegeben (siehe Seite 81 dieses Berichtes).

Ad C 2. Feuerversicherungen. Die stetige Vermehrung der versicherten Objekte erfordert erhöhte Prämien.

Ad C 3. Unfallentschädigungen. Nach Erledigung diverser Haftpflichtfälle, die teilweise aus dem Unfälle von Palézieux herrühren, hat der für den Kreis I budgetierte Betrag eine Reduktion erfahren.

Ad C 4. Transportentschädigungen. Gegenüber der Rechnung 1907 hat das Budget etwas reduziert werden können; der Voranschlag des Jahres 1908 ist aber infolge der starken Zunahme der Entschädigungsfälle voraussichtlich zu niedrig, weshalb das Budget 1909 zu erhöhen ist.

Ad C 7. Beiträge an die Hilfskassen, Pensionen, Unterstützungen und Gratifikationen. Eine jede Vermehrung der Personalausgaben bringt auch auf dieser Rubrik eine verhältnismässige Zunahme der Ausgaben mit sich; die gesetzlichen Besoldungserhöhungen auf 1. April 1909, sowie die Vermehrung des Personals sind somit die Hauptfaktoren für die bedeutenden Mehrausgaben gegenüber den beiden Vorjahren. Im Weiteren haben wir die Einführung der Statuten für die neue Hilfs- und Krankenkasse der ständigen Arbeiter auf 1. Juli 1909 vorgesehen, welche bedeutend höhere Verwaltungsbeiträge in diese Kasse zur Folge haben, als sie an die bisherigen Arbeiter-Krankenkassen der ehemaligen Privatbahnen geleistet wurden; andererseits fallen die Unterstützungen an invalide Arbeiter gemäss Beschluss des Verwaltungsrates vom 23. April 1903 dahin, weil diese Unterstützungen durch die neue Krankenkasse der Bundesbahnen zu entrichten sein werden.

Ad C 8. Verschiedenes. Die Minderausgabe gegenüber dem Budget 1908 ist eine scheinbare, weil für das Jahr 1909 die Ausgaben für das Personal des Publizitätsdienstes (inklusive der Agenturen im Ausland) unter dem Kapitel des Verwaltungspersonals, Rubrik 7 „Bureau für Statistik“ budgetiert sind; die Ausgaben für den Publizitätsdienst haben infolge der Errichtung einer Agentur in New-York und der Beteiligung am internationalen Verkehrsbureau in Berlin eine Erhöhung erfahren.

VI. Nicht rubrizierte Ausgaben und Einnahmen.

	Rechnung 1907	Budget 1908	Budget 1909	Gegenüber 1907	Gegenüber 1908
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1. Bauausgaben zu lasten der Betriebsrechnung	+ 1,416,724	+ 2,027,000	+ 1,599,200	+ 182,476	— 427,800
2. Rückvergütung der Baurechnung an die Betriebsrechnung für allgemeine Bauleitungs- und Verwaltungskosten	— 243,329	— 294,000	— 300,000	+ 56,671	+ 6,000
3. Betriebs- und Unterhaltungskosten von Gemeinschaftsbahnhöfen und Bahnstrecken, Mehreinnahmen .	— 1,035,826	— 997,470	— 1,126,270	+ 90,444	+ 128,800
4. Entschädigungen für den Betrieb anderer Bahnen	— 994,866	— 997,000	— 1,026,000	+ 31,134	+ 29,000
5. Fahrdienstleistungen der Bundesbahnen auf andern Strecken und umgekehrt, Mehreinnahmen . .	— 26,803	— 2,000	— 47,200	+ 20,397	+ 45,200
	— 884,100	— 263,470	— 900,270	+ 16,170	+ 636,800
				Mehreinnahmen	Mehreinnahmen

Ad 1. Bauausgaben zulasten der Betriebsrechnung. Hier werden die im Baubudget für 1909 vorgesehenen, nicht eine Vermehrung des Baukontos bildenden Ausgaben budgetiert, abzüglich der zulasten des Werkstätttekontos fallenden Beträge und unter Ausschluss der Abschreibungen für untergehende Anlagen, welche dem Konto „Zu amortisierende Verwendungen“ zu belasten sind. Die Minderausgabe gegenüber dem Budget 1908 entspricht dem reduzierten Baubudget 1909.

Ad 2. Bauleitungs- und Verwaltungskosten. Diese Rückvergütung an die Betriebsrechnung wird nur auf den wichtigeren Bauobjekten berechnet und stützt sich auf die im Baubudget vorgesehenen Positionen.

Ad 3. Betriebs- und Unterhaltungskosten von Gemeinschaftsbahnhöfen und Bahnstrecken. Das Detail findet sich auf Seiten 28—30 des Betriebsbudgets. Wir budgetieren nur den Einnahmenüberschuss, welcher gegenüber den Vorjahren eine Steigerung erfährt, hauptsächlich infolge der gesetzlichen Gehaltserhöhungen des Gemeinschaftspersonals, wodurch die Anteile der mitbenützenden Bahnen grösser werden.

Ad 4. Entschädigungen für den Betrieb anderer Bahnen. Die vermehrten Einnahmen auf diesem Konto rühren her von den grössern Leistungen auf der Strecke Iselle-Domodossola und vom vermehrten Ertrag der französischen Linien Vallorbe-Pontarlier-Verrières.

Ad 5. Fahrdienstleistungen der Bundesbahnen auf andern Strecken und umgekehrt. Die Vergütungen an die Firma Brown Boveri & Cie. für den elektrischen Betrieb des Simplons sind infolge Übernahme der Einrichtungen und Selbstbesorgung dieses Betriebes dahingefallen, weshalb die Mehreinnahmen auf diesem Konto grösser geworden sind.

Rechnungsabschluss.

Die Budgetansätze geben folgenden Abschluss der Betriebsrechnung:

	Rechnung 1907	Budget 1908	Budget 1909	Gegenüber 1907	Gegenüber 1908
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Gesamteinnahmen	142,934,991	143,743,015	147,160,490	+ 4,225,499	+ 3,417,475
Gesamtausgaben	96,450,388	98,050,705	103,836,820	+ 7,386,432	+ 5,786,115
Überschuß der Betriebseinnahmen	46,484,603	45,692,310	43,323,670	— 3,160,933	— 2,368,640
Hierzu: Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds	6,069,473	6,976,000	5,990,000	— 79,473	— 986,000
	52,554,076	52,668,310	49,313,670	— 3,240,406	— 3,354,640

Voranschläge der Hulfsgeschäfte.

Diese Voranschläge umfassen die Einnahmen und Ausgaben der Drucksachenverwaltung, der Oberbaumaterialverwaltung, der Materialverwaltungen und der Werkstätten, einschliesslich der Gasanstalten. Das Nähere darüber ist aus dem gegenwärtigen Bericht, Seiten 80 und 81 betreffend die Budgetierung der Betriebseinnahmen, sowie aus den Beilagen A bis O zum Betriebsbudget ersichtlich.

Voranschläge der Nebengeschäfte.

Dampfschiffahrt auf dem Bodensee. Dieses Budget weist folgende Beträge auf:

	Rechnung 1907 Fr.	Budget 1908 Fr.	Budget 1909 Fr.	Gegenüber 1907 Fr.	Gegenüber 1908 Fr.
Einnahmen . .	797,652	700,000	770,000	— 27,652	+ 70,000
Ausgaben . .	618,349	670,600	666,000	+ 47,651	— 4,600
Einnahmenüber- schuss . . .	179,303	29,400	104,000	— 75,303	+ 74,600

Die Einnahmen können unter Berücksichtigung der Rechnung 1907 etwas höher geschätzt werden, während die Ausgaben ungefähr denjenigen des Budgets 1908 gleichkommen werden; hieraus ergibt sich gegenüber 1908 der erhöhte Einnahmenüberschuss.

Gewinn- und Verlustrechnung.

Einnahmen.

Überschuss der Betriebseinnahmen. Im Falle der Genehmigung des Ihnen vorliegenden Betriebsbudgets wird der voraussichtliche Einnahmenüberschuss betragen Fr. 43,323,670

Rechnung 1907	Budget 1908	Budget 1909	Gegenüber 1907	Gegenüber 1908
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
46,484,603	45,692,310	43,323,670	— 3,160,933	— 2,368,640

Die Verminderung gegenüber der Rechnung 1907 beträgt 6,80 % und gegenüber dem Budget 1908 5,18 %. Zu diesem geringern Betriebsüberschuss kommen noch die grössere Anleiheverzinsung, die erhöhte gesetzliche Amortisation und die Mehreinlagen in den Erneuerungsfonds infolge Zunahme der Fahrleistungen.

Der Betriebskoeffizient betrug, ohne Berücksichtigung der ausbezahlten Teuerungszulagen an das Personal, für die Rechnung 1907 67,48
für das Budget 1908 betrug er 68,21
das Budget 1909 ergibt einen solchen von **70,56**

Ertrag verfügbarer Kapitalien. Wir schätzen die Zinsen auf unsern verfügbaren Kapitalien auf Fr. 2,640,000

Rechnung 1907	Budget 1908	Budget 1909	Gegenüber 1907	Gegenüber 1908
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
4,073,761	2,835,000	2,640,000	— 1,433,761	— 195,000

Unsere vorgesehenen Erträge setzen sich zusammen wie folgt:

Ertrag des Portefeuilles der eigenen Wert-
schriften Fr. 290,000

Ertrag des Portefeuilles des Erneuerungs-
fonds n 2,150,000

Übertrag Fr. 2,440,000

Übertrag Fr. 2,440,000

Der gegenwärtige Stand unserer Portefeuilles bildet die Grundlage unserer Berechnungen. Wenn zufolge von Realisierungen oder anderer Verwendung von Wertschriften der oben vorgesehene Betrag sich vermindern sollte, so würde die Kompensation durch eine Verminderung der Passivzinsen eintreten.

Kontokorrentzinsen und Verschiedenes . . . „ 200,000

Wir schätzen den mittleren Bestand der von den Verkehrseinnahmen herrührenden, momentan verfügbaren Mittel auf Fr. 5,000,000 und fügen dem Ertrag dieser Summe die verschiedenen Zinsen, verjährte Coupons etc. hinzu.

Fr. 2,640,000

Zins auf den Kapitalien für neue Linien. Wir veranschlagen denselben auf Fr. 480,000

Rechnung 1907	Budget 1908	Budget 1909	Gegenüber 1907	Gegenüber 1908
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
578,797	654,000	480,000	— 98,797	— 174,000

Diese Bauzinse berechnen wir nur auf den grössern Bauobjekten; der für 1909 budgetierte Ertrag ist kleiner, weil der neue Personenbahnhof Basel dem Betrieb übergeben worden und weil der Bauzins für die Rickenbahn nur für ein halbes Jahr berechnet ist.

Ertrag der Nebengeschäfte. Die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee ist das einzige von den Bundesbahnen betriebene Nebengeschäft. Wir budgetieren den Ertrag desselben auf Fr. 104,000

Bezüglich der Veränderungen gegenüber den Vorjahren verweisen wir auf das auf Seite 108 hiavor zum Budget dieses Nebengeschäftes Gesagte.

Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds. Wir budgetieren dieselben auf Fr. 5,990,000

Nachstehend geben wir die Zerlegung dieses Betrages auf Grund des Betriebsbudgets:

	Rechnung 1907	Budget 1908	Budget 1909	Gegenüber 1907	Gegenüber 1908
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Erneuerung des Oberbaues.					
Kreis I . . .	1,161,552	1,150,000	947,000	— 214,552	— 203,000
„ II . . .	988,468	1,250,000	1,056,000	+ 67,532	— 194,000
„ III . . .	1,484,610	1,600,000	1,349,000	— 135,610	— 251,000
„ IV . . .	984,685	800,000	553,000	— 431,685	— 247,000
	4,619,315	4,800,000	3,905,000	— 714,315	— 895,000
Erneuerung des Rollmaterials.					
Lokomotiven .	654,334	1,032,600	1,158,800	+ 504,466	+ 126,200
Kessel . . .	10,391	109,200	67,200	+ 56,809	— 42,000
Personenwagen.	366,215	547,200	439,700	+ 73,485	— 107,500
Lastwagen . .	89,258	337,000	268,800	+ 179,542	— 68,200
	1,120,198	2,026,000	1,934,500	+ 814,302	— 91,500
Ersatz des Mobiliars.					
Zentralverwaltung und Kreise I—IV	329,960	150,000	150,500	— 179,460	+ 500
Total	6,069,473	6,976,000	5,990,000	— 79,473	— 986,000

Entnahmen aus dem Spezialfonds zur Deckung von Pensionen der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn Fr. 80,000

Rechnung 1907	Budget 1908	Budget 1909	Gegenüber 1907	Gegenüber 1908
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
90,105	90,000	80,000	— 10,105	— 10,000

Der Betrag dieser Pensionen wird infolge Ablebens der Berechtigten nach und nach kleiner.

Betriebssubventionen. Wir sehen vor . . . Fr. 66,000

Rechnung 1907	Budget 1908	Budget 1909	Gegenüber 1907	Gegenüber 1908
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
99,000	66,000	66,000	— 33,000	—

Diese Einnahme betrifft die vertragliche Subvention Italiens an den Betrieb des Simplon; die Rechnung 1907 enthält die

Subvention für die Zeit vom 1. Juni 1906 bis 31. Mai 1907 mit Fr. 66,000 und vom 1. Juni bis 30. November 1907 mit Fr. 33,000.

Einnahmen aus sonstigen Quellen. Wir veranschlagen den nämlichen Betrag wie im Vorjahre . Fr. 20,000
Die Rechnung 1907 hat Fr. 40,886 ergeben.

Ausgaben.

Entschädigung an die Eigentümer gepachteter Linien. In das Budget 1909 ist wiederum der Betrag von . . . Fr. 30,000 aufzunehmen als Pachtzins für die von den Bundesbahnen gepachtete Linie Vevey-Chexbres.

Kontokorrentzinsen, Provisionen etc. Wir veranschlagen Fr. 2,300,000

Rechnung 1907	Budget 1908	Budget 1909	Gegenüber 1907	Gegenüber 1908
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
344,721	700,000	2,300,000	+ 1,955,279	+ 1,600,000

Die für das Jahr 1909 vorgesehene Ausgabe setzt sich wie folgt zusammen:

Zinsen für Barkautionen und diverse Zinsen	Fr.	50,000
An die Banken zu bezahlende Kommissionen		
für Einlösung von Coupons und rückzahlbaren Obligationen	„	65,000
Verzinsung vorübergehender Anleihen	„	2,185,000
	<u>Fr.</u>	<u>2,300,000</u>

Was die Zinsen der Kautionen, die verschiedenen Zinsen und die den Banken zu zahlenden Kommissionen betrifft, stellen wir auf die Erfahrung der frühern Jahre ab.

Die Verzinsung vorübergehender Anleihen berechnen wir auf den gegenwärtig in Zirkulation befindlichen Kassenscheinen (Fr. 34,000,000 à 4%) und auf den der Pensions- und Hilfskasse zugetheilten oder noch bis Ende des Jahres zuzuteilenden Kassascheinen, sowie auf einem für Bauausgaben von 1909 aufzuwendenden, neuen Durchschnittskapital von Fr. 17,000,000 unter Berücksichtigung des Umstandes, dass diese Ausgaben gewöhnlich erst im II. Semester des Jahres gemacht werden.

Verzinsung der konsolidierten Anleihen. Wir
budgetieren Fr. 40,366,000

Rechnung 1907 Fr.	Budget 1908 Fr.	Budget 1909 Fr.	Gegenüber 1907 Fr.	Gegenüber 1908 Fr.
40,675,531	40,480,000	40,366,000	— 309,531	— 114,000

Diese Differenzen werden in nachstehenden Tabellen begründet.

Im Jahre 1909 haben wir zu verzinsen:

Bezeichnung der Anleihen	Kapital Fr.	Zinsfuss	Auszurichtende Zinsen pro 1909 Fr.
3 % Eisenbahnrente von 1890 .	69,333,000	3 %	2,079,990
Schweiz. Bundesbahnen von 1899 bis 1902 .	500,000,000	3 1/2 %	17,500,000
Rente der Schweiz. Bundesbahnen von 1900 .	75,000,000	4 %	3,000,000
Schweiz. Bundesbahnen von 1903, 3 % différé .	150,000,000	3 1/2 %	5,250,000
Schweiz. Centralbahn vom 1. Fe- bruar 1876 .	22,237,000	4 %	873,213
Schweiz. Centralbahn vom 25. Juni 1880 .	18,030,000	4 %	717,867
Schweiz. Centralbahn vom 1. Juni 1894 .	30,000,000	3 1/2 %	1,050,000
Schweiz. Centralbahn vom 26. Ok- tober 1894 .	30,000,000	3 1/2 %	1,050,000
Schweiz. Nordostbahn vom 30. April 1880 .	3,000,000	4 %	120,000
Schweiz. Nordostbahn vom 31. August 1894 .	10,000,000	3 1/2 %	350,000
Schweiz. Nordostbahn vom 15. Juni 1895 .	7,000,000	3 1/2 %	245,000
Schweiz. Nordostbahn vom 28. Februar 1897 .	35,000,000	3 1/2 %	1,225,000
Schweiz. Nordostbahn vom 20. September 1897 .	10,512,500	3 1/2 %	367,937
Schweiz. Nordostbahn. Subven- tionsanleihen der rechtsufrigen Zürichseebahn .	540,000	3 %	4,125
Vereinigte Schweizerbahnen I. Hypothek .	18,168,100	4 %	702,724
Vereinigte Schweizerbahnen II, Hypothek .	9,111,700	4 %	352,468
Jougne-Eclépens .	7,189,000	3 %	214,735
Franco-Suisse von 1868 .	15,762,450	2 8/11 %	426,562
Jura-Simplon von 1894 .	138,172,500	3 1/2 %	4,836,037
		Zu bezahlen	<u>40,365,658</u>

oder rund **Fr. 40,366,000.**

Vergleichung mit dem Jahr 1907 und mit dem Budget 1908.

Bezeichnung der Anleihen	Rechnung 1907 Fr.	Budget 1908 Fr.	Budget 1909 Fr.	Bemerkungen
3 % Eisenbahnrente von 1890 . . .	2,079,990	2,079,990	2,079,990	
3 1/2 % Bundesbahnanleihen 1899/02	17,500,000	17,500,000	17,500,000	
Bundesbahnrente von 1900 . . .	3,000,000	3,000,000	3,000,000	
3 % différé Bundesbahnanleihen von 1903	5,250,000	5,250,000	5,250,000	
4 % Centralbahn von 1876 . . .	908,018	890,954	873,213	Verminderung von Fr. 17,064 im Jahre 1908 gegen 1907 und von Fr. 17,741 pro 1909 gegen 1908 Rührt von der Rückzahlung ausgeloster Titel her.
4 % Centralbahn von 1880 . . .	727,534	722,800	717,867	Verminderung von Fr. 4734 im Jahre 1908 gegen 1907 und von Fr. 4933 pro 1909 gegen 1908. — Gleiche Bemerkung.
3 1/2 % Centralbahn von 1894 (1. Juni)	1,050,000	1,050,000	1,050,000	
3 1/2 % Centralbahn von 1894 (26. Okt.)	1,050,000	1,050,000	1,050,000	
4 % Nordostbahn von 1880 . . .	120,000	120,000	120,000	
3 1/2 % Nordostbahn von 1894 . .	350,000	350,000	350,000	
3 1/2 % Nordostbahn von 1895 . .	245,000	245,000	245,000	
3 1/2 % Nordostbahn von 1896 . .	1,225,000	1,225,000	1,225,000	
3 1/2 % Nordostbahn von 1897 . .	367,937	367,937	367,937	
Nordostbahn, Subventionsanleihen rechtsufrige Zürichseebahn . .	26,775	17,437	4,125	Verminderung von Fr. 9338 im Jahre 1908 gegen 1907 und von Fr. 13,312 pro 1909 gegen 1908, infolge Rückzahlung fälliger Obligationen.
Übertrag	33,900,254	33,869,118	33,833,132	

Bezeichnung der Anleihen	Rechnung 1907 Fr.	Budget 1908 Fr.	Budget 1909 Fr.	Bemerkungen
Übertrag	33,900,254	33,869,118	33,833,132	
Nordostbahn, Subventionsanleihen Bülach-Schaffhausen	310	—	—	Saldo des Anleihens am 1. Februar 1907 zurückbezahlt.
4 % Vereinigte Schweizerbahnen I. Hypothek	798,724	750,724	702,724	Verminderung von Fr. 48,000 im Jahre 1908 gegen 1907 und von Fr. 48,000 pro 1909 gegen 1908, infolge Rückzahlung von ausgelosten Obligationen.
4 % Vereinigte Schweizerbahnen II. Hypothek	400,468	376,468	352,468	Verminderung von Fr. 24,000 im Jahre 1908 gegen 1907 und von Fr. 24,000 pro 1909 gegen 1908. — Gleiche Bemerkung.
3 und 5 % Vereinigte Schweizerbahnen von 1857	1,230	—	—	Saldo des Anleihens am 1. Juli 1907 zurückbezahlt.
3 und 5 % Vereinigte Schweizerbahnen von 1859	4,035	922	—	Saldo des Anleihens am 1. Juli 1908 zurückbezahlt.
2 ⁸ / ₁₁ % Franco-Suisse von 1868	434,666	430,667	426,562	Verminderung von Fr. 3999 pro 1908 gegen 1907 und von Fr. 4105 pro 1909 gegen 1908, infolge Rückzahlung von ausgelosten Obligationen.
3 % Jougne-Eclépens	217,338	216,051	214,735	Verminderung von Fr. 1287 pro 1908 gegen 1907 und von Fr. 1316 pro 1909 gegen 1908. — Gleiche Bemerkung.
3 ¹ / ₂ % Jura-Bern-Luzern von 1889	74,620	—	—	Saldo des Anleihens am 31. März 1907 zurückbezahlt.
3 ¹ / ₂ % Brünig von 1889	7,849	—	—	Gleiche Bemerkung.
3 ¹ / ₂ % Jura-Simplon von 1894	4,836,037	4,836,037	4,836,037	
	<u>40,675,531</u>	<u>40,479,987</u>	<u>40,365,658</u>	

Vergleichung unserer Zinslasten.

	Rechnung 1907	Budget 1908	Budget 1909
	Fr.	Fr.	Fr.
Kontokorrentzinse, Provisionen etc. .	344,721	700,000	2,300,000
Verzinsung der konsolidierten Anleihen	40,675,531	40,480,000	40,366,000
Brutto Zinslast	41,020,252	41,180,000	42,666,000
Ertrag verfügbarer Kapitalien und Bau- zinse	4,652,558	3,489,000	3,120,000
Netto Zinslast	36,367,694	37,691,000	39,546,000

Die Differenz zwischen der Rechnung von 1907 und dem Budget von 1909 beträgt Fr. 3,178,306
und zwischen dem Budget 1908 und Budget 1909 „ 1,855,000

Diese Differenzen rühren von den für Bauausgaben aufgewendeten Kapitalien her und davon, dass wir für die im Jahre 1908 emittierten Kassascheine einen Zins von 4 % bezahlen mussten.

Verwendungen zu Amortisationen und Abschreibungen.

Wir budgetieren Fr. 6,682,300

In dieser Summe sind die gesetzlichen Amortisationen und die verschiedenen Abschreibungen enthalten:

a. Gesetzliche Amortisation.

Rechnung 1907	Budget 1908	Budget 1909	Gegenüber 1907	Gegenüber 1908
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
5,953,057	5,728,500	6,053,500	+ 100,443	+ 325,000

Das budgetierte Total setzt sich wie folgt zusammen:

7. Amortisationsquote des Anlagekapitals auf 31. Dezember 1902, 0,599710 % von Fr. 889,615,022	Fr. 5,335,110. 25
6. Amortisationsquote der Ausgaben von 1903, 0,604342 % von Fr. 12,905,691 .	„ 77,994. 50
5. Amortisationsquote der Ausgaben von 1904, 0,583905 % von Fr. 23,717,654 .	„ 138,488. 55
4. Amortisationsquote der Ausgaben von 1905, 0,564159 % von Fr. 22,544,071 .	„ 127,184. 40
Übertrag	Fr. 5,678,777. 70

Übertrag Fr. 5,678,777. 70

3. Amortisationsquote der Ausgaben von 1906, 0,545081 % von Fr. 22,959,266 .	„	125,146. 60
2. Amortisationsquote der Ausgaben von 1907, 0,526649 % von Fr. 23,222,056 .	„	122,298. 75
1. Amortisationsquote der Bauausgaben, welche pro 1908 der Amortisation unterliegen; wir schätzen diese Ausgaben auf Fr. 25,000,000 und berechnen die Quote auf Grund eines Zinses von 3½ % und einer Amortisation in 60 Jahren. Diese erste Quote wird 0,508840 % betragen	„	127,210. —
		Fr. 6,053,433. 05
oder in runder Summe	„	<u>6,053,500. —</u>

b. Verschiedene Abschreibungen.

Rechnung 1907 Fr.	Budget 1908 Fr.	Budget 1909 Fr.	Gegenüber 1907 Fr.	Gegenüber 1908 Fr.
547,608	633,000	628,800	+ 81,192	— 4,200

Für das Jahr 1909 sind folgende Abschreibungen vorgesehen:

Abschreibung der im Baubudget 1909 zum Abbruch vorgesehenen Bahnanlagen . .	Fr. 205,000. —
6. Amortisationsquote der Emissionskosten des 3 % (différé) Anleihens von 1903 .	„ 116,495. —
3. Amortisationsquote der Emissionskosten der 3½ % Bundesbahnobligationen seit 1905	„ 59,776. 50
4. Amortisationsquote des Defizites des Eisenbahnfonds	„ 162,500. —
2. Amortisationsquote der Emissionskosten der 4 % Kassascheine von 1908 (⅓ von Fr. 255,000)	„ 85,000. —
	Fr. 628,771. 50
oder rund	„ <u>628,800. —</u>

Einlagen in den Erneuerungsfonds. Dieselben budgetieren wir auf Fr. 7,990,000

	Rechnung 1907 Fr.	Budget 1908 Fr.	Budget 1909 Fr.	Gegenüber 1907 Fr.	Gegenüber 1908 Fr.
Für den Oberbau	3,506,534	3,594,600	3,662,100	+ 155,566	+ 67,500
„ das Rollma- terial	3,825,109	3,784,200	3,920,100	+ 94,991	+ 135,900
„ „ Mobiliar	360,508	382,800	407,800	+ 47,292	+ 25,000
	<u>7,692,151</u>	<u>7,761,600</u>	<u>7,990,000</u>	<u>+ 297,849</u>	<u>+ 228,400</u>

Die Mehreinlagen für den Oberbau und das Rollmaterial entsprechen der grössern Geleiselänge und den vermehrten Leistungen der Lokomotiven und Wagen, diejenigen für das Mobiliar sind im erhöhten Bilanzwert desselben begründet. Die Ansätze für die Berechnung der Einlagen sind in allen drei Jahren die gleichen. Nachstehend zeigen wir diese Berechnung für das Budget 1909:

1. Oberbau:

Einlagen nach der voraussichtlichen Geleiselänge, 4,157,000 m. à 30 Cts.	Fr. 1,247,100
Einlagen nach Lokomotivkilometern auf eigener Bahn, ausschliesslich des Rangierdienstes, 34,500,000 km. à 7 Cts.	„ 2,415,000
	<u>Fr. 3,662,100</u>

2. Rollmaterial:

Leistungen des eigenen Rollmaterials auf eigener
und fremder Bahn:

Lokomotiven (inkl. elektrische), 39,560,000 Lokomotivkilometer à 4,7 Cts.	Fr. 1,859,300
Personenwagen, 350,000,000 Ach- senkilometer à 0,3 Cts.	„ 1,050,000
Lastwagen, 361,000,000 Achsen- kilometer à 0,28 Cts.	„ 1,010,800
	<u>„ 3,920,100</u>

3. Mobiliar und Gerätschaften:

Bilanzwert im Jahresdurchschnitt, Fr. 16,849,032 à 2 1/2 %, rund	„ 407,800
	<u>Fr. 7,990,000</u>

Einlagen in den Fonds zur Deckung der ehemaligen Jura-Simplon-Pensionen. Als Einlagen berechnen wir die Zinse dieses Fonds mit Fr. 18,700

Anlässlich des Rückkaufs der Jura-Simplon-Bahn ist der Kapitalbetrag dieses Fonds auf Fr. 1,000,000 festgestellt worden; auf Ende 1908 wird er noch rund Fr. 535,000 betragen und sich bis zum Erlöschen des Restes dieser Pensionen weiter reduzieren.

Einlagen in einen Versicherungsfonds gegen Brandschaden. Wir budgetieren die zweite Einlage von . . . Fr. 100,000

Die bestehenden Versicherungsverträge gegen Brandschaden dauern bis 30. Juni 1913, auf welchen Zeitpunkt die Frage zu entscheiden sein wird, ob wir zur Selbstversicherung übergehen sollen.

Ausgaben zu verschiedenen Zwecken. Hierfür haben wir im ganzen budgetiert Fr. 993,000

Dieser Betrag enthält folgende Posten:

- | | |
|--|--------------------|
| a. Betriebsdefizit der Wald-Rüti-Bahn. Die Verbesserung der Transporteinnahmen dieser Linie und die Verminderung der Betriebsausgaben lässt auf eine Reduktion des Betriebsdefizites schliessen; wir sehen vor | Fr. 10,000 |
| b. Subvention an die Dampfschiffgesellschaft des Zürichsces. Gemäss Vereinbarung leisten die Bundesbahnen bis zum Jahre 1912 einen fixen jährlichen Beitrag von | " 15,000 |
| c. Subventionen an die Eisenbahnschulen. In der Frage der beruflichen Ausbildung unseres Personals, welche das Rückkaufsgesetz vorsieht, ist noch kein Entscheid getroffen worden, weshalb wir den Beitrag an diese Schulen wie bisher aufnehmen; die Höhe dieser Subventionen entnehmen wir den von den Schulen eingereichten Jahresvoranschlägen | " 33,000 |
| d. Dritte Rate zur Verzinsung und Amortisation des Defizits der Pensions- und Hilfskasse. Der Betrag ist festgesetzt worden auf . . . | " 915,000 |
| e. Für Unvorhergesehenes budgetieren wir . . . | " 20,000 |
| | <u>Fr. 993,000</u> |

Rechnungsabschluss.

Der Abschluss des Budgets 1909 erzeugt einen
Ausgabenüberschuss von Fr. 5,776,330

Die Einnahmen- beziehungsweise Ausgabenüberschüsse be-
tragen:

Rechnung	Budget	Budget	Gegenüber	Gegenüber
1907	1908	1909	1907	1908
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
+ 1,935,385	— 73,790	— 5,776,330	— 7,711,715	— 5,702,540

Wir haben sowohl in unserm letztjährigen Bericht zum Budget pro 1908, als auch in demjenigen betreffend den Bericht der Generaldirektion über die Geschäftsführung und die Rechnungen für das Jahr 1907 hervorgehoben, dass ein Stillstand in der Verkehrszunahme oder sogar ein Rückgang im wirtschaftlichen Leben und damit eine Verminderung des Verkehrs, in Anbetracht der grossen Steigerung der Ausgaben, unzweifelhaft eine Störung des Gleichgewichtes im Haushalt der Bundesbahnen herbeiführen müsse.

Anlässlich der Genehmigung der letzten Jahresrechnung haben wir darum die Generaldirektion eingeladen „zu prüfen und zu berichten, welche Massnahmen getroffen werden können, um das Anwachsen der Ausgaben einzuschränken und wieder ein besseres Verhältnis zwischen Einnahmen und Ausgaben herzustellen.“

Die Generaldirektion hat uns unterm 4. September abhin ihren bezüglichen Bericht eingereicht, und gestatten wir uns, denselben der gegenwärtigen Budgetvorlage beizulegen. Wie Sie demselben entnehmen können, weist die Generaldirektion in ihrer ausführlichen Berichterstattung darauf hin, dass die grosse Ausgabenvermehrung zu einem erheblichen Teil durch die eingetretene Verkehrssteigerung veranlasst worden sei, und zu derselben nicht in einem unrichtigen Verhältnis stehe. Dagegen sei ebenso zu konstatieren, dass eine Beschränkung der Ausgaben, mit Ausnahme der durch die Gehaltserhöhungen bedingten, bei allseitig gutem Willen und fortdauernder Aufmerksamkeit möglich wäre, ohne dass ausserordentliche Massnahmen, wie wesentliche Zugsverminderungen oder Tarifierhöhungen, nötig seien. Allerdings sei auf die Aufhebung nicht durchaus nötiger Zugverdoppelungen Bedacht zu nehmen. Die Generaldirektion meint dann weiter,

eine Verminderung der Betriebsausgaben um 5,8 % oder eine Vermehrung der Betriebseinnahmen um 4,1 % würde ausreichen, um für das Budget des Jahres 1909 trotz der periodischen Gehaltsaufbesserung das Gleichgewicht herzustellen.

Zu besonderen Anträgen geben die geführten Untersuchungen der Generaldirektion keine Veranlassung.

Obschon wir nun rückhaltlos anerkennen, dass die von der Generaldirektion hervorgehobenen Ersparnismöglichkeiten, bei energischer Anhandnahme bezüglichlicher Vorkehren, eine ansehnliche Verminderung der Ausgaben zur Folge haben werden, so glauben wir doch nicht, dass dieselben ergiebig genug wären, um dem Budget die zu einem geordneten und gesicherten Geschäftsgang notwendige Elastizität zu geben.

Das Budget der Gewinn- und Verlustrechnung pro 1909 schliesst mit einem Ausgabenüberschusse ab von Fr. 5,780,000, wobei beachtet werden muss, dass eine allfällige Teuerungszulage an das Personal in der Aufstellung nicht berücksichtigt ist. Würde eine solche im gleichen Verhältnis wie in den Vorjahren ausgeschüttet, so würde das eine Erhöhung des mutmasslichen Defizites um zirka Fr. 2,700,000 zur Folge haben. Im weiteren ist nicht zu übersehen, dass der weitaus grösste Teil der Betriebsausgaben auf die Gehälter und Löhne der Beamten, Angestellten und Arbeiter, sowie auf die Anschaffung von Kohlen und andern Materialien fällt, also auf Posten, bei welchen wesentliche Ersparnisse, ohne Einschränkung der Fahrleistungen, von vornherein ausgeschlossen sind. Ob nun auf den übrigen Ausgaben Ersparnisse in der von der Generaldirektion angedeuteten Höhe gemacht werden können, ist zum mindesten zweifelhaft.

Aber auch auf eine wirksame Erhöhung der Einnahmen ist in der gegenwärtigen Periode der Tiefkonjunktur wohl kaum zu rechnen. Dieselben sind pro 1909 bereits um Fr. 4,225,499 höher budgetiert, als die Rechnung des bis jetzt günstigsten Jahres 1907 ausgewiesen hat, und um Fr. 3,417,475 höher als für das Jahr 1908 veranschlagt. Bei der gegenwärtig herrschenden ungünstigen allgemeinen Geschäftslage halten wir sogar eine Verminderung der Einnahmen keineswegs für ausgeschlossen.

Was uns nun aber namentlich zu diesen Betrachtungen veranlasst, ist der Ausblick in die Zukunft. Ganz abgesehen von den voraussichtlich nicht befriedigenden Rechnungsergebnissen pro 1908 und 1909, ist darauf hinzuweisen, dass im Jahre 1910

die Folgen der gesetzlichen periodischen Gehaltserhöhungen sich noch während drei Monaten fühlbar machen werden, dass auf 31. März gleichen Jahres die für die Bundesbahnen günstigen Lieferungsverträge für Brennmaterialien ablaufen, ein Umstand, der voraussichtlich eine ansehnliche Ausgabenvermehrung zur Folge haben wird, dass dermalen eine Revision der Besoldungsgesetze und Lohnreglemente im Gange ist, welche unser Unternehmen, auch bei einer nur bescheidenen Besserstellung des Personals, mit mehreren Millionen belasten wird, und endlich, dass bei aller Zurückhaltung in bezug auf Bauausgaben und Rollmaterialanschaffungen alljährlich mit höhern Zins- und Amortisationsquoten zu rechnen sein wird.

Alle diese Umstände veranlassen uns, zu der Ansicht hinzuneigen, dass nicht nur die von der Generaldirektion als durchführbar bezeichneten Ersparnisse angestrebt, sondern noch andere und einschneidendere Massnahmen ins Auge gefasst werden sollten.

Als eine solche betrachten wir in erster Linie eine übrigen auch von der Generaldirektion angedeutete, ganz wesentliche Reduktion der Zugskompositionen, sowie der Zahl der Personenzüge. Es wird darauf zu dringen sein, dass die Zugskompositionen nicht mehr für eine ganze Fahrplanperiode schablonenhaft festgelegt, sondern, zu einem Teil wenigstens, den wirklichen Bedürfnissen des Verkehrs angepasst werden. Sodann sind in den letzten Jahren die Personenzüge in einer Weise vermehrt worden, welche mit den Einnahmen aus dem Personenverkehr nicht mehr Schritt hält. Der Fahrplan der Bundesbahnen kann ohne Gefährdung berechtigter Verkehrsinteressen so umgestaltet werden, dass die Führung zahlreicher Züge überflüssig wird. Die Unterdrückung überflüssiger Personenzüge wird es ermöglichen, den Personalbestand nach und nach wieder auf ein bescheideneres Mass zurückzuführen, an Materialien zu sparen, wie auch die Rücklagen für Abnutzung etc. zu ermässigen.

Im weiteren halten wir für dringend notwendig, dass das Ruhetagsgesetz in einer Weise ausgelegt und angewendet werde, welche ohne missbräuchliche Ausbeutung der Arbeitskraft des Personals, doch eine rationelle, möglichst ausgiebige Verwendung desselben ermöglicht. Insbesondere halten wir eine weitere Differenzierung der Arbeits- und Präsenzzeit zwischen den grossen und mittleren Bahnhöfen und den kleineren Stationen für angezeigt.

Wir haben die Generaldirektion eingeladen, auch über die von uns vorgeschlagenen Reformen Untersuchungen anzustellen, und uns das Resultat derselben als Ergänzung des Berichtes vom 4. September 1908 vorzulegen. Wir werden nicht ermangeln, Ihnen diesen ergänzenden Bericht ebenfalls zur Kenntnis zu bringen. Im übrigen halten wir dafür, dass nur durch sofortige Anhandnahme und Durchführung der von der Generaldirektion und von uns postulierten Massnahmen künftige Defizite in der Rechnung der Bundesbahnen vermieden werden können. Zur Erzielung der nötigen Verminderung der Ausgaben bedürfen wir aber der Unterstützung der Staatsbehörden, und wir geben uns der bestimmten Hoffnung hin, dass uns dieselbe nicht versagt werden wird.

Baubudget.

Um der finanziellen Situation der Bundesbahnen Rechnung zu tragen und die durch die Bauausgaben wachsende Zinsbelastung möglichst einzuschränken, ist auch bei der Aufstellung des Baubudgets die grosse Zurückhaltung beobachtet worden. Wie die folgende Tabelle zeigt, ist der Budgetbetrag des Jahres 1909 um rund 16,2 Millionen kleiner als derjenige des Jahres 1908. Hiervon entfallen 2 Millionen auf den Bau neuer Linien, 5,7 Millionen auf Neu- und Ergänzungsbauten auf dem bestehenden Netz, 7,9 Millionen auf das Rollmaterial und 0,6 Millionen auf Mobiliar und Gerätschaften.

Die Minderausgabe für den Bau neuer Linien ist dadurch verursacht, dass die Rate für die Rickenbahn infolge ihrer bevorstehenden Vollendung um 1,75 Millionen geringer eingesetzt werden konnte als im letztjährigen Budget. Ferner ist der im Jahre 1908 vorgesehene Betrag für die Anlagen und Einrichtungen des elektrischen Betriebs im Simplontunnel in Wegfall gekommen. Für die gemäss Bundesgesetz vom 17. Dezember 1907 zum ersten Male in unserem Budget erscheinende Brienerseebahn ist der Betrag von Fr. 500,000 aufgenommen worden, welcher zu Planaufnahmen, Projektierungen, Landerwerbungen und Bauarbeiten verwendet werden soll.

Kapitel	Ausgaben laut Budget	
	1908 Fr.	1909 Fr.
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen:		
A. Bau neuer Linien:		
Simplon	1,770,000	1,000,000
Rickenbahn	2,950,000	1,200,000
Brienerseebahn	—	500,000
B. Neu- und Ergänzungsbauten an den im Betrieb befindlichen Linien:		
Generaldirektion	465,000	490,000
Kreis I	6,960,200	5,246,400
„ II	8,344,800	6,923,200
Übertrag	20,490,000	15,359,600

	Übertrag	20,490,000	15,359,600
Kreis III		7,626,400	5,315,200
„ IV		5,714,800	5,467,000
	Zusammen	33,831,200	26,141,800
II. Rollmaterial		18,757,000	10,865,000
III. Mobiliar und Gerätschaften . .		1,376,000	724,800
IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte		3,000	2,000
	Total	53,967,000	37,733,600

Von den Fr. 23,441,800, welche für Neu- und Ergänzungsbauten an den im Betrieb befindlichen Linien vorgesehen sind, entfallen:

Fr. 18,820,100 oder 80,3 % auf in Ausführung befindliche oder schon in früheren Budgets enthaltene Bauten und
 „ 4,621,700 „ 19,7 % auf Arbeiten, die zum ersten Male in das Budget aufgenommen worden sind.

Wie hieraus hervorgeht, ist der weitaus grösste Teil der Ausgaben für die Fortsetzung oder Vollendung begonnener und für die Inangriffnahme solcher Arbeiten bestimmt, deren Ausführung schon seit langem vorbereitet ist und nicht mehr umgangen werden kann.

Von den ersteren nennen wir die Umbauten der Bahnhöfe Renens, Lausanne, Vevey, Basel und St. Gallen, die Umbauten der Stationen St. Maurice, Vallorbe, Münster, Lausen, St. Fiden, Rheineck, Wattwil, Oerlikon und Uznach, sowie die Erstellung der zweiten Geleise Villeneuve-Martigny, Dailens-Bofflens und Aarburg-Luzern.

Von den erst in Angriff zu nehmenden Bauten erwähnen wir die Erweiterung der Bahnhöfe Bern und Brugg, des Rangierbahnhofs Winterthur, den Umbau der Stationen Ville neuve, Martigny, Cossonay, Payerne, Pratteln, Liestal, Schlieren und Gossau, ferner die zweiten Geleise Vauderens-Siviriez, Wilerfeld-Gümligen und Basel-Delsberg.

Die für diese Bauten im nächsten Jahre aufzuwendenden Summen sind niedrig gehalten worden; eine weitere Herabsetzung derselben ist nicht möglich. Bahnhof- und Stationsumbauten lassen sich nicht nach Belieben beschleunigen oder langsamer betreiben; ist einmal mit den Änderungen begonnen

worden, so erfordert die Sorge für die Sicherheit des Betriebes, dass man so rasch als möglich die definitiven Anlagen herstellt.

Für die in früheren Budgets enthaltenen Bauten, für welche die Genehmigung der Projekte noch nicht vorliegt und voraussichtlich auch nicht so rechtzeitig erhältlich sein wird, dass die Arbeiten im Jahre 1909 in Angriff genommen werden könnten, sind keine Beträge in das Budget eingestellt worden, sondern es soll deren Ausführung verschoben werden. Als solche Bauten sind zu erwähnen: die Erweiterung der Bahnhöfe Thun, Neu-Solothurn, Baden und Olten (Rangierbahnhof) und der Stationen Lutry, Schüpfen, Konolfingen, Wädenswil, Wettingen, Lenzburg, Pfäffikon (Schwyz), Gisikon-Root und Kempthal, ferner die Beseitigung von Wegübergängen in Morges und Territet, die Erstellung des zweiten Geleises zwischen Martigny und Riddes und endlich der Umbau der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Stadt Zürich.

Die Aufnahme der für die Umbauten von Neuenburg, Biel, Rorschach und einiger anderen Stationen, sowie für das zweite Geleise von Neuenburg nach St. Blaise budgetierten Beträge erfolgte in der Voraussetzung, dass der Beginn dieser Arbeiten oder wenigstens die Anhandnahme der Vorarbeiten und des Landerwerbs auf Grund allseitig anerkannter Entwürfe vor Ablauf des nächsten Jahres möglich sein werde.

Die Zahl der zum erstenmal ins Budget aufgenommenen Bauten ist bedeutend geringer als in früheren Jahren. Die meisten dieser Arbeiten sind durch dringende Anforderungen des Betriebes verursacht. Die wichtigsten davon sind die Erweiterung des Güter- und Rangierbahnhofs in St. Gallen, die Erweiterung der Geleisanlage im Personenbahnhof Olten und in der Station Visp, die Umbauten der Stationen Siders und Murgenthal, die Erstellung neuer Stationen in Brittnau (zwischen Zofingen und Reiden) und in Schübelbach (zwischen Siebnen-Wangen und Reichenburg) und die Errichtung eines Zollniederlagshauses in Zürich.

Von zweiten Geleisen ist neben der Fortsetzung oder Vollendung der bereits in Ausführung befindlichen Strecken: Daillens-Bofflens (-Vallorbe), Villeneuve-St. Maurice-Martigny, Aarburg-Sursee und St. Gallen-St. Fiden nur die Inangriffnahme der bereits im Budget des Jahres 1908 enthaltenen Strecken: Vauderens-Siviriez, Neuenburg-St. Blaise, Wilerfeld-Gümligen, Basel-Delsberg und Winterthur-Wil vorgesehen.

A. Bau neuer Linien.

Nr. 1. Simplon. Bau des Simplontunnels.

Ausbau des Tunnels II.

Kredit des Verwaltungsrates vom 20. Juli 1907	Fr. 34,600,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908 . .	„ 100,000
Bleiben	Fr. 34,500,000

Für das Jahr 1909 werden vorgesehen für
Tunnelarbeiten und Kraftanlagen an der
Binna Fr. 1,000,000

Im Budget für das Jahr 1908 war zum ersten Male ein Betrag für den Ausbau des zweiten Simplontunnels eingestellt worden, und in dem diesem Budget beigegebenen Bericht wurde die Notwendigkeit dieses Ausbaues ausführlich begründet. Nachdem die eidgenössischen Räte mit Beschluss vom 18. Dezember 1907 dem Budget die Genehmigung erteilt und damit dem Ausbau des II. Tunnels zugestimmt hatten, ist der Unternehmung Brandt, Brandau & Cie. am 3. Januar 1908 der Auftrag zur Inangriffnahme der Arbeiten erteilt worden. Laut dem Vertrag vom 15. April 1898 und dem Nachtrag vom 9. Oktober 1903 ist die Unternehmung verpflichtet, den II. Tunnel ohne Beschotterung und Oberbau für die Summe von Fr. 19,500,000 in gleicher Weise wie den ersten zu erstellen, wenn ihr innert 2 Jahren nach Vollendung der Arbeiten im ersten Tunnel der Auftrag hierzu erteilt wird.

Die Abnahme des Tunnels I hatte am 22. Februar 1906 stattgefunden. In dem oben erwähnten Bericht zum letztjährigen Budget sind die Erwägungen enthalten, welche dazu geführt haben, von dieser Vertragsbestimmung der Unternehmung gegenüber Gebrauch zu machen und auf die im Vertrage ebenfalls vorgesehene Ausschreibung und anderweitige Vergebung zu verzichten. Gleichzeitig mit der Auftragserteilung ist die Unternehmung eingeladen worden, über die Anwendung eines grösseren Lichtraumprofils, über die Vermehrung der Nischen, die Verwendung von künstlichem Portlandzement für die Mauerung und über die Beschaffung von Kraft zum Ersatz der für den elektrischen Betrieb in Benützung genommenen in Verhandlungen einzutreten. Die Notwendigkeit dieser Änderungen gegenüber dem Tunnel I und der Erweiterung der Kraftanlagen ist in dem Bericht zum Budget für 1908 ebenfalls dargelegt worden.

Die Unternehmung erklärte sich mit Schreiben vom 31. Januar 1908 bereit, die vorstehend erwähnten Punkte zu besprechen. Sie fügte jedoch bei, dass es unmöglich geworden sei, den Tunnel II nach dem bestehenden Vertrage auszubauen, ohne den Tunnel I in seinem Bestande und Betriebe auf gewissen Strecken zu gefährden, und dass sie daher jede Verantwortlichkeit für die Folgen ablehne, welche die Ausführung des Tunnels II für den Tunnel I nach sich ziehen müsse. Diese Stellungnahme der Unternehmung wurde von der Generaldirektion mit Schreiben vom 11. Februar als unzulässig und unzutreffend bestritten.

In einer Besprechung vom 24. Februar mit den Mitgliedern der Bauunternehmung wurde konstatiert, dass über die oben erwähnten Änderungen eine Einigung erzielt werden könnte, dass jedoch über die Übernahme der Verantwortlichkeit für den Tunnel I beide Parteien an ihrem Standpunkte festhalten. Während die Unternehmung erklärte, der Tunnel I sei als vollendetes Werk für sich zu betrachten, für dessen allfällige Beschädigungen durch den Bau des zweiten Tunnels sie nicht aufzukommen habe, beharrte die Generaldirektion darauf, dass Tunnel I und II ein einheitliches Ganzes darstellen, von dem ein Teil, der Tunnel II, lediglich später zur Ausführung gelange. Nach dem bestehenden Vertrage hafte die Unternehmung für jeden Schaden am Tunnel I, der nachweisbar durch die Bauarbeiten am Tunnel II entstehen sollte.

Ausserdem erklärte die Unternehmung, dass sie den Tunnel II um die früher vereinbarte Summe nicht ausführen könne, und dass sie hierfür einen Betrag verlangen müsste, den die Bundesbahnen wegen seiner ausserordentlichen Höhe nicht annehmen könnten; sie schlug vor, die Bundesbahnen sollen die schwierigsten Partien unter ihrer Mithülfe in Regie ausführen lassen und für den Rest einen neuen Unternehmer suchen. Dieser Vorschlag wurde geprüft; es ergab sich jedoch, dass die Bahnverwaltung auf denselben nicht eintreten könne. Die Untersuchung hat gezeigt, dass es nicht möglich wäre, die schwierigen Tunnelstrecken von vorneherein bestimmt zu bezeichnen, und dass es auch nicht gelingen würde, die Mitwirkung der Unternehmung und ihren Pflichtenkreis genau zu umschreiben. Ferner ist es sehr fraglich, ob es angezeigt wäre, die schwierigsten Partien zuerst auszubauen; man muss vielmehr damit rechnen, dass sich die Notwendigkeit ergeben könnte, den Bau von beiden Portalen aus zu betreiben. Und angenommen,

es würde gelingen, die schwierigsten Strecken zuerst mit eigenem Personal in Regie auszubauen, so ist nicht einzusehen, warum nachher die leichtere Arbeit einem Unternehmer übertragen werden sollte. Hiervon wurde der Unternehmung in einer zweiten Konferenz, welche am 1. Juni d. Js. stattgefunden hat, Mitteilung gemacht und betont, dass an der Ausführung des Werkes gemäss Vertrag festgehalten werden müsse. Die Unternehmung wies demgegenüber darauf hin, dass die Einhaltung des Vertrages durch die Firma Brandt, Brandau & Cie. ausgeschlossen sei, weil ihre Konstituierung dies nicht zulasse. Von den Gesellschaftern sei der eine gestorben und der andere stehe bereits in vorgerückten Jahren. Wenn auch dieser sterben sollte, so stünde die Bahnverwaltung einer Gesellschaft ohne jeden verantwortlichen Gesellschafter gegenüber, denn die anderen an der Gesellschaft Beteiligten seien Kommanditäre und nur mit dem eingelegten Kapitale haftbar. Der zweite Grund, der es der Gesellschaft vorunmöglich mache, die Arbeit zur Ausführung zu bringen, sei sodann ihre Überzeugung, dass sie dabei dem sicheren Ruin entgegengehe.

Mit Schreiben vom 7. Juli d. J. hat hierauf die Generaldirektion der Unternehmung mitgeteilt, dass an der vertraglichen Verpflichtung der Unternehmung festgehalten werden müsse, den Tunnel II unter Verantwortlichkeit für den Bestand und Betrieb des Tunnels I zu den Bedingungen des Vertrages vom 15. April 1898 und des Nachtrages hierzu vom 9. Oktober 1903 auszuführen. Gleichzeitig wurde die Unternehmung eingeladen, ein Bauprogramm vorzulegen, aus welchem der Zeitpunkt für die Inangriffnahme der Arbeiten entnommen werden könne. Die Antwort hierauf steht noch aus.

Nr. 2. Rickenbahn.

Kostenvoranschlag nach Vertrag vom	Fr.	Fr.
7. Oktober 1901 zwischen dem eidgenössischen Eisenbahndepartement und dem Kanton St. Gallen	11,015,000	
Mehrkosten laut Kreditbewilligung des Verwaltungsrates vom 22. April 1903	785,000	
Nachtragskredit des Verwaltungsrates vom 28. November 1903	400,000	
	12,200,000	

	Fr.	Fr.
Übertrag	12,200,000	
Voraussichtliche Ausgabe bis Ende 1908	12,800,000	
Voraussichtliche Überschreitung bis Ende 1908	600,000	

Für 1909 werden ohne Berücksichtigung der Nachforderungen der Unternehmung vorgesehen:

Bauleitung, Bureaukosten etc.	50,000	
Verzinsung des Baukapitals	200,000	
Expropriation	10,000	
Erdarbeiten und Mauern	20,000	
Tunnel	450,000	
Brücken und Durchlässe	5,000	
Beschotterung	30,000	
Strassen und Wege	10,000	
Oberbau	260,000	
Hochbau	10,000	
Telegraph, Signale etc.	130,000	
Mobiliar und Gerätschaften	25,000	
		1,200,000

In dem Bericht zum letztjährigen Budget ist mitgeteilt worden, dass die Vortriebsarbeiten infolge der Ausströmungen von Grubengas im Monat März des Jahres 1907 eingestellt werden mussten. Diese Arbeiten konnten erst am 22. Oktober 1907, und zwar nur auf der Südseite, wieder in Angriff genommen werden, nachdem das zwischen dem Abschluss bei km 3,708—3,720 und dem Stollenort bei km 3,799 eingeschlossene Grubengas ausgesaugt und der Abschluss entfernt worden war. Die Gasausströmung bei km 3,799 dauerte indessen auch weiterhin an, hat aber an Stärke wesentlich abgenommen. Neue unbedeutende Gasausströmungen sind dann noch bei km 3,899, 3,902, 3,934 und 4,198 angetroffen worden. Dieselben haben nur kurze Arbeitsunterbrechungen verursacht. Die Vortriebsarbeiten wurden unter Beobachtung aller durch das Grubengas gebotenen Vorsichtsmassregeln ausgeführt. Das Betreten des Tunnels war nur mit Sicherheitslampen gestattet,

die Minen wurden elektrisch entzündet, der Lokomotivverkehr war eingestellt und die Transporte wurden mit Pferden besorgt. Auf der Nordseite wurde der Vortrieb nicht wieder aufgenommen; nur die Ausweitung und Mauerung wurden fortgesetzt. Die Gasausströmung bei km 4,198 hatte allmählich abgenommen. Neue Gasspalten wurden auch auf dieser Seite angebohrt; dieselben entleerten sich jedoch stets nach einigen Tagen. Am 30. März 1908 erfolgte bei km 4,400 der Durchschlag des Stollens. Richtung und Höhe der beiden Stollen stimmten gut überein. Mit dem Durchschlag setzte sofort ein Luftzug in der Richtung Süd-Nord ein. Zur genügenden Entlüftung der Arbeitsstellen und zur Unschädlichmachung der Gase musste die künstliche Ventilation beibehalten werden. Nach dem Durchschlag wurde auf der Südseite die seit Juni 1907 eingestellte Ausweitung und Ausmauerung wieder aufgenommen und auch auf der Nordseite wurden die Arbeiten mit vermehrten Arbeitskräften fortgesetzt.

Die Vollendung des Tunnels und der offenen Bahnstrecken ist für den Sommer 1909 in Aussicht genommen.

Dass die Schwierigkeiten, denen die Ausführung des Tunnels begegnete, die Unternehmung zu erheblicher Mehrforderung veranlasst haben, ist schon im Bericht zum letztjährigen Budget erwähnt worden. Die Forderung der Unternehmung, ohne die Ansprüche, welche sie infolge Auftretens der Grubengase erhebt, übersteigt den Betrag von 3,6 Millionen. Dieselbe ist durch eine am 30. Dezember 1907 beim Bundesgericht eingereichte Klage gegen die Bahnverwaltung geltend gemacht worden. In der von Herrn Ständerat Dr. P. Scherrer in Basel verfassten Beantwortung der Klage konnte nur ein sehr kleiner Teil dieses Betrages als berechtigt anerkannt werden.

Nr. 3. Brienzerseebahn. Verlängerung der Brünigbahn von Brienz nach Interlaken laut Bundesgesetz vom 17. Dezember 1907.

Voranschlag laut Bericht an den Verwaltungsrat vom 8. April 1904	Fr.	Fr.
	5,500,000	
Für 1909 werden vorgesehen für Planaufnahmen, Projektierungen, Landerwerbungen und Bauvorarbeiten		500,000

Total A für den Bau neuer Linien 2,700,000

B. Neu- und Ergänzungsbauten an den im Betrieb stehenden Linien.

Generaldirektion.

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.

Nr. 4. Vergrößerung des Dienstgebäudes im Brückfeld in Bern. Baubudget 1908, Nr. 3.			Fr.	
Kredit des Verwaltungsrates vom 27. Dezember 1907				850,000
wovon auf Bau			Fr. 820,000	
und auf Betrieb			„ 30,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908			370,000	
Bleiben			—	480,000

Das Gebäude kommt noch im Jahre 1908 unter Dach, so dass im Jahre 1909 nur der innere Ausbau zu vollenden sein wird. Der Bezug der neuen Räume ist für den Sommer in Aussicht genommen.

Nr. 5. Planaufnahmen und Expertisen zur Prüfung verschiedener Projekte				10,000
			Total I	<u>490,000</u>

II. Rollmaterial.

Nr. 6. Anschaffung von 86 Lokomotiven, wovon 51 Stück als Vermehrung und 35 Stück als Ersatz für die Periode 1909/10.

Im Budget pro 1908 war unter Nr. 5 für das Jahr 1909 die Lieferung von 50 und die Ausrangierung von 19 Lokomotiven vorgesehen, während nach der jetzigen Budgetvorlage nur 40 Lokomotiven zur Ablieferung und nur 18 Lokomotiven zur Ausrangierung gelangen werden. Im Jahre 1910 sind somit 46 Lokomotiven zu beschaffen, wovon 17 Stück als Ersatz für die vorgesehene Ausrangierung.

Bei Festsetzung des Lokomotivbedarfes auf Ende 1910 wurde, gemäss Anleitung des Entwurfes für die Revision der bundesrätlichen Verordnung vom 8. Februar 1898 von der Zahl der im Sommer 1906 eingeteilten Lokomotiven ausgegangen, wobei 25 % der Gesamtzahl disponibel oder in Reparatur sein sollen.

	Loko- motiven
Im Sommer 1906 waren eingeteilt . . .	757 (75 ‰)
es sollen demnach disponibel sein . . .	252 (25 ‰)

Zusammen 1009 (100 ‰)

Dazu sind im ganzen als Vermehrung für den Simplonverkehr, einschliesslich der über- nommenen 4 elektrischen Lokomotiven, zu rechnen	35
und für den Ricken	7
Total	<u>1051</u>

In der dreijährigen Periode 1908/10 wird der Lokomotiv-
bestand voraussichtlich folgende Änderungen erfahren :

	Lokomotiven
Bestand der normalspurigen Lokomotiven Ende 1907 (einschliesslich 4 elektrische Simplon- lokomotiven)	956
Ausrangierung 1908	14
Neubeschaffung 1908	58
Vermehrung 1908	44
Bestand Ende 1908	1000
Ausrangierung 1909	18
Neubeschaffung 1909	40
Vermehrung 1909	22
Bestand Ende 1909	1022
Ausrangierung 1910	17
Neubeschaffung 1910	46
Vermehrung 1910	29
Bestand Ende 1910	<u>1051</u>

Davon fallen auf :

	Loko- motiven
Kreis I (inkl. 4 elektrische Lokomotiven) . . .	248
„ II (exkl. Brünig)	313
„ III	320
„ IV	170

	Loko- motiven
Die Vermehrung während der dreijährigen Periode beträgt	95
Der voraussichtliche Abgang in der gleichen Zeit	49
Somit Totalbedarf	144
Hiervon werden gemäss den bestehenden Verträgen im Jahre 1908 abgeliefert	58
und es sind, wie budgetiert, pro 1909/10 zu beschaffen	86
wovon 50 Lokomotiven bereits vergeben sind.	

Zur Neubeschaffung sind, entsprechend den Verkehrsbedürfnissen, die bereits vorhandenen und bewährten Lokomotivtypen der Serien A^{3/5}, B^{3/4}, C^{4/5}, E^{c3/4} und E^{3/3} vorgesehen.

Die Gesamtkosten der 86 Lokomotiven sind veranschlagt zu	Fr. 7,471,000
wovon zu lasten des Jahres 1909	„ 3,849,000
und zwar auf Betriebsrechnung	„ 1,114,000
und auf Baurechnung	„ 2,735,000

Die Budgetansätze haben im Vergleich zum Vorjahre im allgemeinen eine erhebliche Reduktion erfahren, zufolge der inzwischen eingetretenen Abnahme der Materialpreise. Für die A^{3/5} Lokomotiven der Lieferung 1910 ist der letztjährige Preisansatz belassen worden, weil diese Lokomotiven als Vierzylinder-Heissdampflokomotiven in Aussicht genommen sind. Der etwas höhere Preisansatz der E^{3/3} Lokomotiven ist durch die Mehrkosten für die von der Bahnverwaltung zu liefernden Ausrüstungen (Bremsen und Hauptluftbehälter) bedingt.

Nr. 7. Die 6 Brünig-Berglokomotiven der Serie HG^{3/3} waren bereits im Budget pro 1908 enthalten; für das Jahr 1910 sind keine Lokomotiven dieser Serie zur Beschaffung in Aussicht genommen, dagegen ist die Ausrangierung von 3 HG^{2/2} Lokomotiven pro 1910 vorgesehen.

Nr. 8. Anschaffung von 410 Personenwagen für die Periode 1909/1910. Im Baubudget 1908 ist unter Nr. 9 die Anschaffung von 210 Personenwagen im Jahre 1909 bereits enthalten, wovon aber nur 150 pro 1909 zur Verrechnung kommen werden. Es fallen somit von der zweijährigen Periode 260 Stück auf das Jahr 1910. Laut dem Entwurfe für die Revision der

bundesrätlichen Verordnung vom 8. Februar 1898 soll auf 9250 Personenkilometer ein Sitzplatz vorhanden sein, wobei für die Neunormierung eine Periode von 4 Jahren vorgesehen ist. Wenn wir in Anlehnung an diese Vorschriften vom Ergebnis des Jahres 1906 mit 1,434,482,639 Personenkilometer ausgehen, so erhalten wir auf Ende 1910 den Bedarf von 155,080 Sitzplätzen, wovon für den Brünigbetrieb 3044 Plätze in Abzug zu bringen sind. Der Bestand auf Ende des Jahres 1910 ergibt sich demnach zu 152,036 Sitzplätzen.

Gemäss dem nachfolgenden Bestandesausweis wird auf Ende 1910 die Sitzplatzzahl voraussichtlich 151,761 betragen, nämlich:

	Anzahl Wagen	Sitzplätze			
		I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	Total
Bestand am 31. Dezember 1907 . .	2466	7197	28,808	84,167	120,172
Vermehrung pro 1908	224	550	3,100	8,280	11,930
	2690	7747	31,908	92,447	132,102
Ausrangierung pro 1908	52	16	1,112	821	1,949
Bestand am 31. Dezember 1908 . .	2638	7731	30,796	91,626	130,153
Vermehrung pro 1909	150	—	—	10,000	10,000
	2788	7731	30,796	101,626	140,153
Ausrangierung pro 1909	45	40	870	932	1,842
Bestand am 31. Dezember 1909 . .	2743	7691	29,926	100,694	138,311
Vermehrung pro 1910	260	440	2,410	11,940	14,790
	3003	8131	32,336	112,634	153,101
Ausrangierung pro 1910	31	36	492	812	1,340
Bestand am 31. Dezember 1910 . .	2972	8095	31,844	111,822	151,761
In %	—	5,33	20,98	73,69	100

Die im Baubudget 1908 vorgesehenen 210 Personenwagen für 1909 sind bereits vergeben worden und konnten wegen ein-

getretener Preisreduktion mit einem Minderbetrag von Fr. 148,000 in das Budget 1909 eingestellt werden. Wie ersichtlich, haben wir für die Jahre 1909 und 1910 wieder einen grösseren Prozentsatz von Wagen III. Klasse zur Beschaffung vorgesehen, entsprechend den Bedürfnissen des Betriebes. Es sind auch wieder fast ausschliesslich Wagen ohne Faltenbälge und geschlossene Plattformen vorgesehen, nachdem der Bedarf an teureren und schwereren Wagen für die Hauptzüge grösstenteils gedeckt ist. Die Einzelpreise entsprechen den letzten Vertragsabschlüssen.

Für die 2 Jahre 1909 und 1910 ergibt sich eine Bausumme von Fr. 11,162,000 für 410 Wagen gegenüber Fr. 12,602,000 für 434 Wagen im Baubudget 1908. Die Minderkosten sind der kleineren Wagenzahl und der Preisreduktion, sowie dem Vorwiegen der billigeren Wagen III. Klasse zuzuschreiben.

Von der Voranschlagssumme für 1909 mit	Fr. 4,175,000
fallen auf Betriebsrechnung	„ 458,000
und auf Baurechnung	Fr. 3,717,000

Nr. 9. Anschaffung von 40 Gepäckwagen (10 Stück mit Faltenbälgen und 30 Stück ohne Faltenbälge) für die Periode 1909/10; davon sind 10 Stück als Bedarf des Jahres 1909 aus dem Baubudget 1908 (Nr. 10) übertragen worden.

Laut der bundesrätlichen Verordnung vom 8. Februar 1898 sollen für die im Fahrdienstbuch aufgeführten Kurse nicht mehr als 70 % des Bestandes der hierfür geeigneten Wagen beansprucht werden. Im Jahre 1907 (Sommerkurs) waren von 502 Wagen 406 in die Kurse eingestellt, was einen Sollbestand von $406 \times 100/70 = 580$ Wagen ergibt. Auf Ende 1908 werden $502 - 16 + 60 = 546$ Gepäckwagen vorhanden sein; daraus ergibt sich der erforderliche Zuwachs von $580 - 546 = 34$ Wagen und dazu der vorgesehene Ersatz für 5 im Jahre 1909 auzurangierende Gepäckwagen, oder rund 40 Stück für die zweijährige Periode.

Nr. 10. Anschaffung von 900 Güterwagen für die Periode 1909/10. Im Baubudget 1908 ist unter Nr. 11 die Anschaffung von 800 Güterwagen im Jahre 1909 bereits enthalten und die Vergebung derselben hat stattgefunden; davon kommen aber nur 400 pro 1909 zur Ablieferung, der Rest von 400 Stück im Jahre 1910. Laut dem oben genannten Entwurf für die Revi-

sion der bundesrätlichen Verordnung vom 8. Februar 1898 soll auf 12,000 zu leistende Kilometer ein Güterwagen vorhanden sein. Die Leistungen unserer Güterwagen (exklusive Brünig) betrugen im Jahre 1907 im ganzen 144,973,974 Wagenkilometer, was einem Bestand von 12,081 Güterwagen entspricht. Ende 1907 waren (exklusive Dienstwagen) vorhanden 11,269 Güterwagen. Unter Berücksichtigung der budgetmässigen Ausrangierung pro 1908 mit 65 Wagen und der Anschaffung von 800 Wagen ergibt sich der Bestand auf Ende 1908 zu 12,004 Güterwagen. Da, wie erwähnt, im Jahre 1909 weitere 400 bereits bestellte Wagen zur Ablieferung gelangen, und fernere 400 Wagen zur Ablieferung pro 1910 ebenfalls bestellt sind, während in den beiden Jahren 1909 und 1910 zusammen nur 145 Güterwagen zur Ausrangierung vorgesehen sind, so beträgt demnach der Bestand auf Ende 1910: $12,004 + 400 + 400 - 145 = 12,659$ Wagen, somit 578 Wagen mehr als oben ausgewiesen sind. Wir haben indessen schon im letztjährigen Bericht darauf hingewiesen, dass diese Berechnungsart ein Minimum darstellt und die wirklichen Betriebsbedürfnisse mitsprechen müssen; wir nehmen deshalb die Beschaffung von 100 neuen Güterwagen, speziell für den Gemüsetransport, in Aussicht, womit der Totalbestand an Güterwagen auf Ende 1910 auf 12,759 steigen wird.

Nr. 11. Weil die Projekte durch lange Verhandlungen mit den ausländischen Bahnen erst im Verlaufe des Sommers 1908 endgültig festgestellt werden konnten, mussten die 4 unter Nr. 12 des Budgets 1908 enthaltenen Krankenwagen auf das Jahr 1909 übertragen werden.

Nr. 12 und 13. Die Ergänzung des Brünigwagenparkes erfordert im Jahr 1909 die Beschaffung von 5 Personenwagen II. Klasse, Serie B³, und von 15 Güterwagen (10 K und 5 M).

Nr. 14. Diese Arbeit bedeutet die Fortsetzung der Einführung der elektrischen Beleuchtung in den Zügen.

III. Mobiliar und Gerätschaften.

Nr. 15. Inventaranschaffung für die Bureaux der Generaldirektion	Fr. 10,000
Übertrag	Fr. 10,000

Übertrag Fr. 10,000

Nr. 16. Vermehrung des Inventars des Fahr-
dienstes.

550	Akkumulatorenbatterien für Wagenbeleuchtung à Fr. 270	„	148,500
300	Paare Dampfheizkupplungen mit Gewindeanschluss à Fr. 60	Fr.	18,000
600	Stück Dampfheizkupplungen mit Überschlagbügel à Fr. 35	„	21,000
			<u>39,000</u>
	Total III	Fr.	<u>197,500</u>

Rekapitulation.

I.	Bahnanlage und feste Einrichtungen . .	Fr.	490,000
II.	Rollmaterial	„	10,865,000
III.	Mobilier und Gerätschaften	„	197,500
	Total B I bis III	Fr.	<u>11,552,500</u>

Kreis I.**I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.**

*Bauten in Ausführung, sowie Überträge noch nicht begonnener
Bauten aus dem letztjährigen Budget.*

Nr. 17. Station Versoix. Ersetzung des Niveau-
überganges bei km 51,996 durch eine Unterführung.

Baubudget 1908, Nr. 60.	Fr.	Fr.
Voranschlag vom 15. Juni 1907 . . .	158,000	
wovon auf Bau . . .	Fr. 155,600	
und auf Betrieb . . . „	2,400	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	20,000	
	Bleiben	138,000
Ausgaben pro 1909		80,000

Nr. 18. Station Allaman. Ersetzung der Niveau-
übergänge bei km 21,428 und km 21,694 durch eine
Unterführung bei km 21,359.

Baubudget 1908, Nr. 22	166,000	
Voranschlag vom 26. Dezember 1905		
und 3. Juni 1907	188,000	
Hiervon ab: Beiträge des Kantons, der Gemeinden und der Strassenbahn Allaman-Aubonne-Gimel	25,000	
	Bleiben	163,000
wovon auf Bau . . .	Fr. 149,500	
und auf Betrieb . . . „	13,500	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	10,000	
	Bleiben	153,000
Ausgaben pro 1909		60,000

Nr. 19. Bahnhof Morges. Ersetzung von fünf
Niveauübergängen bei km 11,770, 11,790, 12,022, 12,034
und 12,176 durch zwei Strassenunterführungen.

Baubudget 1908, Nr. 23.

Übertrag	140,000
----------	---------------

	Fr.	
	Übertrag	140,000
	Fr.	
Voranschlag vom 27. Mai 1907 . . .	377,000	
a. Unterführung für die Strasse von Cossonay, km 11,798	230,000	
b. Unterführung der alten Strasse von La Vallée, km 12,154	147,000	
	Zusammen	377,000
Beitrag der Gemeinde	60,000	
	Bleiben	317,000

Ausführung verschoben.

Die Verhandlungen über die Beitragsleistung seitens des Kantons und der Gemeinde haben noch nicht zu einem Ergebnis geführt.

Nr. 20. Bahnhof Renens.

a. Erweiterung des Bahnhofes und der Depotanlage.

Baubudget 1908, Nr. 24.

Kredit des Verwaltungsrates vom	Fr.	
30. Dezember 1905	3,930,000	
wovon auf Bau . Fr. 3,680,000		
und auf Betrieb . „ 250,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	2,906,000	
	Bleiben	1,024,000

Ausgaben pro 1909 250,000

b. Erstellung von zwei neuen Getreidelagerhäusern.

	Fr.	
Baubudget 1908, Nr. 63 a	223,500	
Voranschlag vom 7. Dezember 1907 .	235,000	
wovon auf Bau . . Fr. 230,000		
und auf Betrieb . . „ 5,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	150,000	
	Bleiben	85,000

Übertrag 475,000

Fr.

Übertrag

475,000

Die Gebäude sollen im Jahre 1908 fertiggestellt werden. Im Jahre 1909 sind noch die Umgebungsarbeiten, Geleise und Drehscheiben zu erstellen.

Nr. 21. ^{*} Renens-Lausanne. Verbreiterung des Unterbaues für ein weiteres Geleise zwischen km 3,1 und 3,9 bei Anlass der Erstellung eines Verbindungsgeleises zur Gasfabrik von Lausanne. Fr.

Voranschlag vom 10. Juni 1908 . . . 340,000

Anteil der Gemeinde Lausanne gemäss

Vertrag vom 12. November 1907 . . 180,000

Bleiben zu Lasten der S. B. B. . . . 160,000

wovon auf Bau . . Fr. 130,000

und auf Betrieb . . „ 30,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908 . . 50,000

Bleiben 110,000

Ausgaben pro 1909 50,000

Da die Herstellung des Verbindungsgeleises von Renens zur Gasfabrik dringend war, musste mit den Arbeiten im Jahre 1908 begonnen werden. Um das Geleise nicht später verschieben zu müssen, ist zwischen demselben und den bestehenden Geleisen der Raum für ein weiteres Geleise freigelassen worden.

Nr. 22. Bahnhof Lausanne. Umbau und Erweiterung des Bahnhofes.

Baubudget 1908, Nr. 25.

Kredit des Verwaltungsrates vom Fr.

30. Dezember 1905 10,050,000

wovon auf Bau Fr. 8,900,000

und auf Betrieb „ 1,150,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende

1908 5,160,000

Bleiben 4,890,000

Ausgaben pro 1909 600,000

Übertrag 1,125,000

Fr.

Übertrag 1,125,000

Im Jahre 1909 soll der westliche Durchgang und das Postgebäude fertiggestellt und mit dem Bau des neuen Aufnahmsgebäudes und der neuen Lokomotivremisen begonnen werden.

Nr. 23. Lausanne. Neues Dienstgebäude für die Kreisdirektion I.

Baubudget 1908, Nr. 26.

Kredit des Verwaltungsrates vom 20. Juli	Fr.
1907	500,000
wovon auf Bau	Fr. 450,000
und auf Betrieb	„ 50,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	280,000
Bleiben	<u>220,000</u>

Ausgaben pro 1909 200,000

Das Gebäude soll noch im Jahre 1908 unter Dach kommen und im Herbst 1909 vollendet werden.

Nr. 24. Lausanne-Pully. Aufhebung des Niveauüberganges „des Combes“ bei km 2,148.

Baubudget 1908, Nr. 64.

	Fr.
Voranschlag vom 4. Juni 1907	16,500
Erhöhung des Voranschlages	8,500
Zusammen	<u>25,000</u>

Ausführung verschoben.

Statt des früher zur Ersetzung des Niveauüberganges vorgesehenen Parallelweges muss eine Unterführung erstellt werden. Die Verhandlungen mit der Gemeinde sind noch nicht zum Abschluss gelangt.

Nr. 25. Station Lutry. Erweiterung der Station und Beseitigung des Niveauüberganges bei km 4,584.

Baubudget 1908, Nr. 27.

	Fr.
Voranschlag vom 26. Mai 1906	133,000
Voranschlag vom 29. Februar 1908	196,000
wovon auf Bau	Fr. 177,000
und auf Betrieb	„ 19,000

Ausführung verschoben.

Übertrag 1,325,000

Fr.

Übertrag 1,325,000

Nr. 26. Bahnhof Vevey. Erweiterung des Bahnhofes, Einmündung der Linie Vevey-Chexbres und der elektrischen Bahnen von Vevey.

Baubudget Nr. 1908, Nr. 28.

Kredit des Verwaltungsrates vom 23. September 1905	Fr. 2,313,000
wovon auf Bau	Fr. 2,153,000
und auf Betrieb	„ 160,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	2,005,000
Bleiben	<u>308,000</u>

Ausgaben pro 1909 200,000

Der Anbau an das Aufnahmsgebäude und die Umänderung desselben sollen im Jahre 1909 fertiggestellt werden.

Nr. 27. Territet. Ersetzung des Niveauüberganges der Kantonsstrasse durch eine Unterführung.

Baubudget 1908, Nr. 30. Fr.

Voranschlag vom 28. März 1904 . . .	375,000
Voranschlag vom Januar 1907 . . .	500,000
wovon auf Bau	Fr. 475,000
und auf Betrieb	„ 25,000
Voraussichtliche Ausgaben für Land- erwerb bis Ende 1908	142,000
Bleiben	<u>358,000</u>

Ausführung verschoben. —

Nr. 28. Station Villeneuve. Erweiterung der Station und Ersetzung von drei Niveauübergängen durch eine Strassenüberführung und eine Passerelle.

Baubudget 1908, Nr. 31.

Übertrag 1,525,000

	Fr.	
	Übertrag	1,525,000
Kredit des Verwaltungsrates vom 25. März 1907	Fr.	720,000
wovon auf Bau	Fr. 635,000	
und auf Betrieb	„ 85,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	10,000	
	<u>Bleiben</u>	<u>710,000</u>
Ausgaben pro 1909		100,000

Die Genehmigung des Projektes ist noch nicht erfolgt, weil die Gemeinde- und Kantonsbehörden Änderungen an den vorgesehenen Strassenüberführungen verlangen.

Nr. 29. Yvorne-Aigle. Ersetzung der Niveauübergänge bei km 38,445, 38,915 und 39,058 durch zwei Unterführungen.

Baubudget 1908, Nr. 32.	Fr.	
Voranschlag vom 24. Januar 1907	226,000	
wovon auf Bau	Fr. 197,000	
und auf Betrieb	„ 29,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	40,000	
	<u>Bleiben</u>	<u>186,000</u>
Ausgaben pro 1909		100,000

Nr. 30. Station Aigle. Vergrößerung des Aufnahmegebäudes und Erstellung eines neuen Aborts.

Baubudget 1908, Nr. 66.	Fr.	
Voranschlag vom 28. Mai 1907	47,000	
wovon auf Bau	Fr. 41,000	
und auf Betrieb	„ 6,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	27,000	
	<u>Bleiben</u>	<u>20,000</u>
	Übertrag	1,745,000

Fr.

Übertrag 1,745,000

Nr. 31. Bahnhof St. Maurice. Umbau und Erweiterung.

Baubudget 1908, Nr. 35.

Kredit des Verwaltungsrates vom 1. Oktober 1904	Fr. 2,222,000
wovon auf Bau . Fr 1,938,000	
und auf Betrieb . „ 284,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	1,740,000
Bleiben	<u>482,000</u>

Ausgaben pro 1909 200,000

Nr. 32. Station Martigny. Erweiterung der Station und Anschluss der normalspurigen Nebenbahn Martigny-Orsières.

Baubudget 1908, Nr. 69.

Voranschlag vom 15. März 1907 . .	Fr 900,000
Voranschlag vom 13. Juni 1908 . .	1,245,000
wovon auf Bau . Fr 1,045,000	
und auf Betrieb . „ 200,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	110,000
Bleiben	<u>1,135,000</u>

Ausgaben pro 1909 150,000

Nr. 33. Station Sitten.

a. Erweiterung der Station.

Baubudget 1908, Nr. 36.

Kredit des Verwaltungsrates vom 23. September 1905	Fr. 800,000
wovon auf Bau . Fr 720,000	
und auf Betrieb . „ 80,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	150,000
Bleiben	<u>650,000</u>

Ausgabe pro 1909 80,000

Übertrag 2,175,000

	Fr.	
	Übertrag	2,175,000
b. Erstellung eines Buffetgebäudes.	Fr.	
Baubudget 1908, Nr. 70	55,000	
Voranschlag vom 4. Januar 1908	57,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	37,000	
Bleiben	—	20,000

Nr. 34. Siders-Salgesch. Ersetzung des Niveauüberganges der Kantonsstrasse bei Glarey, km 109,⁸¹⁴, durch eine Überführung.

Baubudget 1908, Nr. 73.	Fr.	
Voranschlag vom 31. August 1906 . . .	40,000	
Voranschlag vom 7. April 1908	50,500	
wovon auf Bau Fr. 49,700		
und auf Betrieb „ 800		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	20,000	
Bleiben	—	30,500

Die Erhöhung des Voranschlags ist eine Folge der Zugeständnisse, die in bezug auf die Vergrösserung der Strassenbreite bei der Planvorlage gemacht wurden.

Nr. 35. Bahnhof Brig. Erstellung zweier Beamtenwohngebäude.

	Fr.	
Voranschlag	90,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	40,000	
Bleiben	—	50,000

Für das zurzeit in den Gebäuden der Tunnelunternehmung untergebrachte Personal müssen Wohnräume erstellt werden. In Anbetracht der Dringlichkeit hat man im Jahre 1908 mit den Arbeiten begonnen.

Nr. 36. Station Iselle. Sicherungsbauten und Erstellung eines Gebäudes zur Unterbringung der Signalapparate beim Südportal des Simplontunnels.

	Fr.	
Approximativer Voranschlag	18,500	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	8,500	
Bleiben	—	10,000
Übertrag		2,285,500

Fr.

Übertrag 2,285,500

Diese Arbeiten sind nötig geworden, um die Bahnlinie gegen Gefährdungen durch Steinschlag zu sichern.

Nr. 37. Station Cossonay. Erweiterung der Geleiseanlagen.

Baubudget 1908, Nr. 76. Fr.

Voranschlag vom 29. Juni 1907 . . . 490,000

wovon auf Bau . . . Fr. 355,000

und auf Betrieb . . . „ 135,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908 60,000

Bleiben 430,000

Ausgaben pro 1909 200,000

Nr. 38. Station La Sarraz. Vergrösserung des Verladeplatzes anlässlich der Erstellung einer neuen Strasse zwischen Eclépens und La Sarraz durch den Kanton.

Baubudget 1908, Nr. 39. Fr.

Voranschlag vom 14. Februar 1907 . . 19,000

wovon auf Bau . . . Fr. 18,000

und auf Betrieb . . . „ 1,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908 11,000

Bleiben 8,000

Nr. 39. La Sarraz-Croy. Erstellung von Schneeschutzhürden in den Einschnitten von Pompaples (km 24,550 bis 24,970), Bofflens (km 30,620 bis 31,400) und Croy (km 31,950 bis 32,820).

Baubudget 1908, Nr. 77. Fr.

Voranschlag vom 3. Juni 1907 . . . 37,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908 22,000

Bleiben 15,000

Die Arbeit soll im Jahre 1908 fertiggestellt werden; die Bezahlung des in Anspruch genommenen Landes wird erst im Jahre 1909 zu erfolgen haben.

Übertrag 2,508,500

Fr.
Übertrag 2,508,500

Nr. 40. Croy-Vallorbe. Entwässerung des obern Teiles vom „Coteau du Day“, zwischen „Praz-Matthey“ und „Les Champs-du-Bois“.

Baubudget 1908, Nr. 40.	Fr.
Approximativer Voranschlag	200,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	30,000
Bleiben	170,000

Ausgaben pro 1909	10,000
-----------------------------	--------

Nr. 41. Station Vallorbe.

a. Erweiterung (erste Bauperiode).

Baubudget 1908, Nr. 42.	Fr.
Kredit des Verwaltungsrates vom	
28. April 1905	1,400,000
wovon auf Bau . Fr. 1,300,000	
und auf Betrieb . „ 100,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	1,370,000
Bleiben	30,000

b. Erweiterung der Anlagen für den Lokalgüterverkehr.

Baubudget 1908, Nr. 78.	Fr.
Voranschlag vom 15. Juni 1907	93,000
wovon auf Bau . . . Fr. 85,000	
und auf Betrieb . . . „ 8,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	73,000
Bleiben	20,000

Nr. 42. Bahnhof Yverdon. Ersetzung der Niveaubergänge links und rechts des „Canal oriental“ durch eine Unterführung bei km. 37,734.

Baubudget 1908, Nr. 80 b.	Fr.
Voranschlag vom 8. Oktober 1906	90,000
Beitrag der Gemeinde	15,000
Bleiben zu Lasten der S. B. B.	75,000
wovon auf Bau . . . Fr. 66,300	
und auf Betrieb . . . „ 8,700	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	60,000
Bleiben	15,000

Übertrag 2,583,500

Fr.

Übertrag 2,583,500

Der hohe Wasserstand des Sees hat die Ausführung der Foundationen im letzten Winter verhindert.

Nr. 43. Station Serrières. Erweiterung der Station und Erstellung eines neuen Güterschuppens mit Rampe für den Lokalverkehr.

Baubudget 1908, Nr. 44.	Fr.
Voranschlag vom 7. Mai 1904	211,400
Hiervon ab: Beitrag der Gemeinde . .	10,600

Bleiben zu Lasten der S. B. B.	200,800
Mehrkosten infolge Erweiterung des ursprünglichen Projektes nach Verständigung mit den Kantons- und Gemeindebehörden	289,200

Voranschlag vom 1. Juni 1907	490,000
wovon auf Bau . . Fr.	426,500
und auf Betrieb . . „	63,500
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	290,000

Bleiben	200,000
---------	---------

Nr. 44. Bahnhof Neuenburg. Erweiterung gemäss dem vom Eisenbahndepartement am 4. Juni 1902 genehmigten Projekte.

Baubudget 1908, Nr. 45.	Fr.
Voranschlag vom 16. April 1902 . .	1,015,000
Mehrkosten laut Baubudget 1904, Nr. 13	250,000

Zusammen	1,265,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	730,000

Bleiben	535,000
---------	---------

Ausgaben pro 1909	20,000
-----------------------------	--------

Das Projekt muss, insbesondere mit Rücksicht auf die in Aussicht genommene Herstellung des II. Geleises auf der Strecke Neuenburg-Neuenstadt, nach verschiedenen Richtungen erweitert werden.

Übertrag	2,803,500
----------	-----------

Fr.

Übertrag 2,803,500

Nr. 45. Station Travers. Erweiterung der Geleiseanlagen.

Baubudget 1908, Nr. 46. Fr.

Voranschlag vom 25. November 1905 . 65,000

Voranschlag vom 5. Juni 1908 175,000

wovon auf Bau . . . Fr. 162,000

und auf Betrieb . . . „ 13,000

Ausgaben pro 1909 30,000

Die Erhöhung ist die Folge grösseren Land-
erwerbs im Hinblick auf eine spätere Erweiterung der
Station.

Nr. 46. Lausanne-Conversion. Ersetzung des Ni-
veauüberganges von „Chissiez“ bei km 1,⁵⁹⁵ durch
eine Passerelle und einen Parallelweg.

Baubudget 1908, Nr. 83. Fr.

Voranschlag vom 13. Februar 1907 . . 50,000

wovon auf Bau . . . Fr. 45,000

und auf Betrieb . . . „ 5,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908 5,000

Bleiben ——— 45,000

Nr. 47. Station Oron. Erweiterung der Güter-
dienstanlagen.

Baubudget 1908, Nr. 50. Fr.

Voranschlag vom 9. März 1905 . . . 95,000

wovon auf Bau . . . Fr. 83,200

und auf Betrieb . . . „ 11,800

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908 75,000

Bleiben ——— 20,000

Nr. 48. Station Vauderens. Erweiterung der
Station und Ersetzung des Niveauüberganges bei
km 30,⁶⁴⁶ durch eine Unterführung bei km 30,⁶³⁶.

Übertrag 2,968,500

Fr.

	Übertrag	2,968,500
Baubudget 1908, Nr. 51.	Fr.	
Voranschlag vom 29. Juni 1905	270,000	
wovon auf Bau . . . Fr.	232,500	
und auf Betrieb . . . „	37,500	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	200,000	
Bleiben	—	70,000

Nr. 49. Bahnhof Freiburg. Ersetzung des Niveauüberganges im Tivoli durch eine Unterführung.

Baubudget 1908, Nr. 52.	Fr.	
Voranschlag vom 26. Mai 1904	90,000	
wovon auf Bau . . . Fr.	80,000	
und auf Betrieb . . . „	10,000	
Ausgaben pro 1909		90,000

Das Projekt muss noch umgearbeitet werden; eine Erhöhung des Voranschlages ist vorauszusehen.

Nr. 50. Station Payerne. Erweiterung der Station mit Neu- und Umbau von Gebäuden.

Baubudget 1908, Nr. 54.	Fr.	
Kredit des Verwaltungsrates vom 20. Juli		
1907	1,163,200	
wovon auf Bau . Fr.	1,035,200	
und auf Betrieb . „	128,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende		
1908	50,000	
Bleiben	1,113,200	
Ausgaben pro 1909		150,000

Nr. 51. Station Kerzers. Erstellung einer Paserelle, gemeinschaftlich mit der Bern-Neuenburg-Bahn.

Baubudget 1908, Nr. 88.	Fr.	
Voranschlag vom Februar 1907	15,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	10,000	
Bleiben	—	5,000
Übertrag	3,213,500	

Fr.
Übertrag 3,213,500

Nr. 52. Station Aarberg. Erweiterung der Güterdienstanlagen.

Baubudget 1908, Nr. 89.	Fr.	
Voranschlag vom 23. April 1907 . . .	52,000	
wovon auf Bau . . .	Fr. 42,000	
und auf Betrieb . . .	" 10,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	40,000	
Bleiben	—	12,000

Nr. 53. II. Geleise Villeneuve-Aigle mit Umbau der Stationen Roche, Yvorne und Aigle; Länge 9,970 km.

Baubudget 1908, Nr. 55.	Fr.	
Voranschlag	970,000	
wovon auf Bau . . .	Fr. 859,000	
und auf Betrieb . . .	" 111,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	910,000	
Bleiben	—	60,000

Im Jahre 1909 sind nur noch die Erweiterung der Güterdienstanlagen, die Perrons und einige Geleiseanlagen in Aigle auszuführen.

Nr. 54. II. Geleise Aigle-St. Maurice mit Umbau der Stationen St. Triphon und Bex, der Erstellung einer Signalstation bei der Abzweigung „aux Paluds“ und einer zweiten Brücke über die Rhone; Länge 12,322 km.

Baubudget 1908, Nr. 56.		
Kredit des Verwaltungsrates vom 1. Oktober 1904	Fr. 1,850,000	
wovon auf Bau . . .	Fr. 1,648,000	
und auf Betrieb . . .	" 202,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	1,500,000	
Bleiben	350,000	
Ausgaben pro 1909		100,000
	Übertrag	3,385,500

Fr.

Übertrag 3,385,500

Im Jahre 1909 sollen die Zentralanlagen in St. Triphon und Bex hergestellt werden.

Nr. 55. II. Geleise St. Maurice-Martigny mit Umbau der Stationen Evionnaz und Vernayaz; Länge 14,989 km.

Baubudget 1908, Nr. 57.	Fr.	
Voranschlag vom 24. Dezember 1904	2,207,000	
Kredit des Verwaltungsrates vom 25. März 1907 (ohne Umbau der Station Martigny, für welchen ein besonderer Kredit eingesetzt ist)	1,690,000	
wovon auf Bau . Fr. 1,541,400		
und auf Betrieb . " 148,600		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	400,000	
Bleiben	1,290,000	
Ausgaben pro 1909		500,000

Das zweite Geleise wird im Jahre 1909 in Betrieb genommen werden.

Nr. 56. II. Geleise Martigny-Riddes mit Umbau der Stationen Charrat-Fully, Saxon und Riddes; Länge 13,116 km.

Baubudget 1908, Nr. 96.	Fr.	
Voranschlag vom 24. Juni 1907 . .	1,400,000	
wovon auf Bau . Fr. 1,272,000		
und auf Betrieb . " 128,000		
<i>Ausführung verschoben.</i>		

Nr. 57. II. Geleise Daillens-Bofflens mit Umbau der Abzweigstation Daillens und der Stationen La Sarraz und Arnex; Länge 10,548 km.

Baubudget 1908, Nr. 58.

Übertrag 3,885,500

	Fr.	
	Übertrag	3,885,500
Kredit des Verwaltungsrates vom 20. Juli	Fr.	
1904	1,470,000	
wovon auf Bau . Fr.	1,126,000	
und auf Betrieb . „	344,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende		
1908	1,390,000	
Bleiben	<u> </u>	80,000

Das zweite Geleise soll noch im Jahre 1908 in Betrieb genommen werden, so dass dann die Doppelspur zwischen Lausanne und Vallorbe hergestellt sein wird. Für 1909 bleiben nur noch Vollendungsarbeiten.

Nr. 58. II. Geleise Neuenburg-St. Blaise mit Umbau der Station St. Blaise; Länge 4,035 km.

Baubudget 1908, Nr. 97.	Fr.	
Voranschlag vom 24. Juni 1907 . . .	880,000	
wovon auf Bau . . Fr.	704,000	
und auf Betrieb . . „	176,000	
Ausgaben pro 1909		100,000

Nr. 59. II. Geleise Vauderens-Siviriez mit Erweiterung der Station Siviriez; Länge 4,382 km.

Baubudget 1908, Nr. 98.	Fr.	
Voranschlag vom 20. Juni 1907 . . .	715,000	
wovon auf Bau . . Fr.	377,000	
und auf Betrieb . . „	338,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	100,000	
Bleiben	<u>615,000</u>	
Ausgaben pro 1909		200,000

Mit der Rekonstruktion des Mauerwerkes im Tunnel von Vauderens, die den andern Arbeiten vorausgehen muss, ist begonnen worden.

Übertrag 4,265,500

Fr.

Übertrag 4,265,500

Nr. 60. Telephonanlagen. Puidoux = Chexbres-Palézieux	3,000
Baubudget 1908, Nr. 103.	

Nr. 61. Streckenblockeinrichtungen.	
Baubudget 1908, Nr. 104.	Fr.
Lausanne-La Conversion-Lutry	40,000
Auvernier-Vauseyon mit Zwischenstation in Serrières	45,000
Zusammen	85,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	45,000
Bleiben ———	40,000

Neue Bauten.

Nr. 62. Haltestelle Chambésy. Erhöhung und Rekonstruktion der Wegüberführung bei km 56, ⁵¹⁵ .	
Voranschlag vom 18. Januar 1908	18,300

Es handelt sich um die Erhöhung der Brücke zur Herstellung des Lichtraumprofils anlässlich des Ersatzes der schadhafte[n]n Fahrbahnkonstruktion.

Nr. 63. Station Nyon. Erstellung eines Gebäudes für die Post und für Aborte.	
Voranschlag vom 5. März 1908	11,000
Die Post bezahlt einen Mietzins.	

Nr. 64. Bahnhof Renens. Erstellung einer Putzgrube beim Lokomotivdepot.	
Voranschlag vom 10. Juni 1908	5,500

Nr. 65. Station Siders. Stationserweiterung und Erstellung einer neuen Brücke für die Strasse und den Kanal La Mandarèche.	
--	--

Übertrag 4,343,300

	Fr.	
	Übertrag	4,343,300
	Fr.	
Voranschlag vom 13. Juni 1908 . . .	300,000	
Hiervon ab: Beitrag der Aluminium A.-G.		
Neuhausen	20,000	
	Bleiben	280,000
wovon auf Bau . . .	Fr. 250,000	
und auf Betrieb . . .	„ 30,000	
Ausgaben pro 1909		100,000

Der Voranschlag bezieht sich nur auf die erste Bauperiode und umfasst die Landerwerbung für die gesamte Stationserweiterung, die neue Brücke für die Strasse und den Kanal, die Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes und ein neues Abortgebäude. Der Beitrag der Aluminium-Gesellschaft entspricht den Ausgaben, welche auf die Verlängerung der Brücke über das Verbindungsgeleise zwischen Siders und der Fabrik in Chippis entfallen.

Nr. 66. Station Gampel. Ersetzung des Niveauüberganges bei km 125,⁴⁴⁶ durch eine Überführung.

Voranschlag vom 18. Juli 1907	92,000
---	--------

Die Ersetzung des Niveauüberganges steht im Zusammenhang mit dem Bau einer neuen Strassenbrücke über die Rhone. Mit den kantonalen Behörden werden Verhandlungen behufs Beitragsleistung geführt.

Nr. 67. Station Visp. Ergänzung der Geleiseanlage infolgeder Inbetriebsetzung der elektrochemischen Fabrik A.-G. Lonza

50,000

Nr. 68. Bahnhof Brig. Erstellung einer Remise für vier elektrische Lokomotiven

40,000

Übertrag	4,625,300
----------	-----------

Fr.

Übertrag 4,625,300

Nr. 69. Cossonay-Daillens. Ersetzung des Niveauüberganges von Lussery nach Penthalaz bei km 17,090 durch eine Überführung in Gemeinschaft mit dem Kanton Waadt.

Voranschlag vom 29. Dezember 1907 44,000

Nr. 70. Werkstätte Freiburg. Vergrößerung der Lokale.

Voranschlag vom 16. Mai 1908 18,000

Diese Vergrößerung wird die Arbeiten in der Sattlerei und den Unterhalt der Faltenbälge erleichtern.

Nr. 71. Station Yvonand. Vergrößerung der Güterdienstanlagen.

Voranschlag vom 19. Mai 1908 51,500

Nr. 72. Murten-Galmiz. Ersetzung der Niveauübergänge bei km 77,627 und km 77,786 durch eine Überführung bei km 77,690 in Gemeinschaft mit dem Kanton Freiburg.

Voranschlag vom 31. Mai 1907. — Anteil der S. B. B. 25,000

Auf Grund einer Übereinkunft mit dem Kanton übernehmen die S. B. B. die Erstellung und die Kosten der Brücke über die Bahn, während der Kanton die Zufahrten auszuführen und zu bezahlen hat.

Nr. 73. Wagenwascheinrichtungen und Desinfektionsanlagen für den Viehtransport laut Bundesratsbeschluss vom 22. März 1907 50,000

Nr. 74. Prellböcke 2,000

Nr. 75. Brückenwagen 10,000

Nr. 76. Lastkräne 10,000

Übertrag 4,835,800

	Fr.
Übertrag	4,835,800
Nr. 77. Wasserversorgungen für Stationen und Wärterhäuser	10,000
Nr. 78. Verbesserung der Beleuchtung auf Bahn- höfen und Stationen	10,000
Nr. 79. Neue Signale. Vor- und Durchfahrtsignale, Ersatz von Scheibensignalen durch Semaphore etc. .	20,000
Nr. 80. Neue Wärterhäuser bei Etoy, km 19, ³⁶⁸ , zwischen St. Prex und Allaman und bei Perroy, km 24, ⁴²¹	20,000
Nr. 81. Unterkunftslokale für das Bahndienst- personal (gemäss Bundesgesetz vom 19. Dezember 1902)	10,000
Nr. 82. Bahnabschlüsse und Barrieren . . .	10,000
Nr. 83. Telegraphenleitung (einschliesslich der Apparate). Lausanne-Bern: Direkte Verbindung mit Anschluss der Verwaltungsgebäude in Lausanne und Bern	9,600
Nr. 84. Streckenblockeinrichtungen. Voranschlag vom 13. Juni 1908:	
a. Montreux-Villeneuve mit Zwischen- station in Territet	Fr. 70,000
b. St. Maurice-Bex mit Zwischenstation in Les Paluds	21,000
Zusammen	91,000
Nr. 85. Vertragliche Beiträge an Flusskorrekturen und andere gemeinnützige Unternehmungen . . .	30,000
Nr. 86. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen	150,000
Nr. 87. Unvorhergesehenes	50,000
	<u>Total</u> 5,246,400

Aus dem von der Kreisdirektion I vorgelegten Budget sind folgende Ansätze weggelassen worden:

1. Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes der Haltestelle Vufflens Fr. 3,400
weil die Arbeit noch verschoben werden kann.
2. Anbringung beweglicher Auflager am La Paudèze-Viadukt zwischen Pully und Lutry . . . „ 42,000
weil das Projekt umzuarbeiten ist.
3. Brennholzschuppen auf den Haltestellen der Tramzüge zwischen Genf und St. Maurice . . . „ 4,000
4. Streckenblockeinrichtung zwischen Les Paluds und Monthey „ 19,000
5. Kabelleitung im Grandvaux-Tunnel „ 7,000
weil die Telegraphendrähte über den Tunnel geführt werden sollen.
6. Telephonanlagen auf den Strecken Lutry-Vevey, Villeneuve-Bex, Renens-Daillens, Conversion-Puidoux und Bern-Bümpliz „ 25,000
weil dieselben verschoben werden können.

Die folgenden Ansätze des von der Kreisdirektion vorgelegten Budgets wurden reduziert:

Nr. 73. Wagenwascheinrichtungen und Desinfektionsanlagen	
um	Fr. 30,000
Nr. 77. Wasserversorgungen um	„ 5,000
Nr. 78. Verbesserung der Beleuchtung um	„ 5,000
Nr. 82. Bahnabschlüsse und Barrieren um	„ 10,000
Nr. 86. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen	
um	„ 150,000
Nr. 87. Unvorhergesehenes	„ 50,000

Endlich ist der im Budget des Kreises mit Fr. 5,000,000 vorgesehene Betrag für den Ausbau des zweiten Simplontunnels auf Fr. 1,000,000 herabgesetzt worden, weil, wie aus den vorstehenden Mitteilungen hervorgeht, eine so grosse Ausgabe für das Jahr 1909 nicht in Aussicht genommen werden kann.

III. Mobiliar und Gerätschaften.

Nr. 88. Vermehrung des Inventars der Kreisdirektion (einschliesslich der Telegrapheninspektion).	19,500
Übertrag	19,500

	Übertrag	Fr. 19,500
Hierin sind Fr. 16,000 für das neue Dienstgebäude in Lausanne enthalten, welche zu Lasten des Kredites des Verwaltungsrates vom 20. Juli 1907 von Fr. 500,000 zu verrechnen sind (vergleiche Nr. 23).		
Nr. 89. Vermehrung des Inventars des Bahndienstes.		
a. Transportable Schirmhütten, Zelte und Kochapparate	Fr. 5,000	
b. Neue Schotterwagen	10,000	
c. Mobiliar und Werkzeug	20,000	
	Zusammen ———	35,000
Nr. 90. Vermehrung des Inventars des Stationsdienstes		
		20,000
Nr. 91. Vermehrung des Inventars des Fahrdienstes.		
a. Ergänzung der Apparate und Werkzeuge für den elektrischen Betrieb des Simplontunnels	Fr. 8000	
b. Verschiedenes	5000	
	Zusammen ———	13,000
Nr. 92. Ergänzung des Werkzeuges und der mechanischen Einrichtungen der Werkstätte Yverdon		
		60,000
Nr. 93. Ergänzung des Werkzeuges und der mechanischen Einrichtungen der Werkstätte Freiburg		
		27,000
Nr. 94. Vermehrung der Telegraphen- und Telephonapparate.		
a. Telegraphenapparate in Renens, Vevey und Puidoux-Chexbres	Fr. 1600	
b. Telephonapparate	1000	
	Zusammen ———	2,600
	Total	<u>177,100</u>

Aus dem von der Kreisdirektion I vorgelegten Budget sind folgende Ansätze weggelassen worden:

1. Erstellung einer maschinellen Bekohlungsanlage in Lausanne Fr. 20,000
weil kein Projekt vorliegt und nicht sicher ist, ob der Baufortschritt des Lokomotivdepots im Jahre 1909 die Erstellung dieser Anlage möglich macht.
2. Anschaffung eines Werkzeugwagens „ 20,500
weil die Verrechnung noch im Jahre 1908 erfolgen wird.
3. Den von der Kreisdirektion im Inventar des Bahndienstes aufgenommenen Betrag von . . . „ 5,000
für eine zweite Schiebebühne in Renens haben wir weggelassen, weil dieselbe auf den Kredit für den Bahnhofumbau verrechnet werden soll.

Die folgenden Ansätze des von der Kreisdirektion vorgelegten Budgets wurden reduziert:

Nr. 88. Vermehrung des Inventars der Kreisdirektion um	Fr. 500
Nr. 91. Vermehrung des Inventars des Fahrdienstes um	„ 8,500
Nr. 92. Ergänzung des Werkzeuges und der mechanischen Einrichtungen der Werkstätte Yverdon um	„ 36,000

Rekapitulation.

	Fr.
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen	5,246,400
III. Mobiliar und Gerätschaften	177,100
Total	<u>5,423,500</u>

Kreis II.**I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.**

*Bauten in Ausführung, sowie Überträge noch nicht begonnener
Bauten aus dem letztjährigen Budget.*

Nr. 95. Bahnhof Basel.

a. Umbau des Personenbahnhofes.

Baubudget 1908, Nr. 116a.

Vom Verwaltungsrat der S. C. B. erteilter Kredit (14. Juli 1899)	Fr.
	15,275,000
Voranschlag vom Februar 1902	17,400,000
Erhöhung laut Baubudget 1905, Nr. 58	615,000
	<u>18,015,000</u>

Hierzu Transitpostgebäude (durch die Postverwaltung zu verzinsen und zu amortisieren)

228,000

Zusammen 18,243,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908

19,635,000

Voraussichtliche Überschreitung bis Ende 1908

1,392,000

Für 1909 werden vorgesehen:

Dienstgebäude beim Lokomotivdepot an der Nauenstrasse, Sanitätsgebäude und verschiedene Vollendungsarbeiten

150,000

Von den Ausgaben kommt in Abzug der Kostenbeitrag der Stadt Basel laut Bundesratsbeschluss vom 25. Januar 1898, über dessen Höhe noch keine definitiven Angaben gemacht werden können.

b. Neue Einführung der Juralinie in den Personenbahnhof von der Münchensteinerbrücke bis zum Ruchfeld.

Baubudget 1908, Nr. 116b.

Kredit des Verwaltungsrates vom 26. Februar 1904	Fr.
	1,750,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	1,200,000

Bleiben 550,000

Ausgaben pro 1909

200,000

Übertrag 350,000

	Fr.	350,000
Übertrag		
c. Erweiterung der Abstellgeleise im Güterbahnhof.	Fr.	
Voranschlag vom Juni 1908	195,000	
wovon auf Bau	Fr. 186,000	
und auf Betrieb	„ 9,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	125,000	
Bleiben	—	70,000

Die Schaffung neuer Abstellgeleise ist so dringend nötig geworden, dass die Erstellung schon im Jahre 1907 in Angriff genommen werden musste.

Nr. 96. Station Pratteln. Erweiterung der Station und Ersetzung zweier Niveauübergänge durch eine Strassenüberführung und eine Unterführung

Baubudget 1908, Nr. 151.

Voranschlag vom 10. September 1906	Fr.	
und 28. Mai 1907	1,158,000	
Voranschlag vom 7. Januar 1908	1,280,000	
wovon auf Bau	Fr. 1,140,000	
und auf Betrieb	„ 140,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	80,000	
Bleiben	1,200,000	
Ausgaben pro 1909		100,000

Die Zunahme des Verkehrs macht die Vermehrung der Zugsaufstellgeleise und die Vergrösserung der Güterdienstanlagen erforderlich. Im Interesse der Sicherheit der Reisenden muss ein zweiter Zwischenperron und ein Personentunnel erstellt werden. Die beiden Niveauübergänge bei km 8,420 (nach Schweizerhalle) und km 79,690 (Pratteln-Augst) sollen durch zwei Überführungen und eine Passerelle, der Niveauübergang bei km 8,600 durch eine Unterführung ersetzt werden.

Übertrag 520,000

	Übertrag	Fr. 520,000
Nr. 97. Station Liestal. Erweiterung der Station und Ersetzung der Wegübergänge für den Sichternweg und die Oristalstrasse durch eine Unterführung.		
Baubudget 1908, Nr. 117.	Fr.	
Voranschlag vom 25. Januar 1907 . . .	765,000	
Voranschlag vom Juni 1908 . . .	1,375,000	
wovon auf Bau . Fr. 1,215,000		
und auf Betrieb . „ 160,000		
Voraussichtliche Ausgaben his Ende 1908	20,000	
	Bleiben	1,355,000
Ausgaben pro 1909		100,000
Nr. 98. Station Lausen. Erweiterung der Station und Erstellung eines Überholungsgeleises.		
Baubudget 1908, Nr. 118.	Fr.	
Voranschlag vom August 1903 . . .	235,000	
wovon auf Bau . Fr. 203,200		
und auf Betrieb . . „ 31,800		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	200,000	
	Bleiben	35,000
Ausgaben pro 1909		35,000
Nr. 99. Bahnhof Olten. Erweiterung der Geleise im Rangierbahnhof im Eyfeld.		
Baubudget 1908, Nr. 152 a . . .	Fr. 100,000	
<i>Ausführung verschoben.</i>		—
Nr. 100. Bahnhof Luzern.		
a. Erweiterung des Aufnahmsgebäudes, I. Rate.		
Baubudget 1908, Nr. 154 a . . .	Fr. 100,000	
<i>Ausführung verschoben.</i>		—
b. Neues Vordach am Aufnahmsgebäude.		
Baubudget 1908, Nr. 120 a.		
Voranschlag vom 11. März 1905 . . .	20,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	5,000	
	Bleiben	15,000
	Übertrag	670,000

Fr.

Übertrag

670,000

Nr. 101. Bahnhof Langenthal. Personendurchgang
an der Aarwangerstrasse mit Rücksicht auf die Station
der Langenthal-Jura-Bahn.

Baubudget 1908, Nr. 156.

Fr.

Voranschlag 32,000

wovon auf Bau Fr. 25,800

und auf Betrieb „ 6,200

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908 31,000

Bleiben ———

1,000

Nr. 102. Station Herzogenbuchsee.

a. Unterführung der Niederönzstrasse.

Baubudget 1908, Nr. 121 167,600

Voranschlag vom 2. Dezember 1907 . . 167,000

Hiervon ab: Barbeitrag der Gemeinde . 5,000

162,000

wovon auf Bau . . . Fr. 161,500

und auf Betrieb . . . „ 500

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908 139,000

Bleiben ———

23,000

Nachdem eine Einigung mit der Gemeinde über
das auszuführende Projekt und über ihre Beitrags-
leistung zustande gekommen ist, und das Projekt die
Genehmigung des Eisenbahndepartements erhalten hat,
ist mit den Bauarbeiten begonnen worden.

b. Ersetzung der Niveauübergänge bei km 65,⁴²⁵,
66,²⁶⁷ (Wangenstrasse) und 66,⁴⁶⁵ durch eine Über-
führung bei km 65,⁴⁶⁰ und zwei Unterführungen bei
km 66,²⁶⁷ und km 66,⁴⁶³.

Baubudget 1908, Nr. 157.

Voranschlag vom 22. Januar 1907 . . 270,000

wovon auf Bau . . . Fr. 255,500

und auf Betrieb . . . „ 14,500

Ausführung verschoben.

Übertrag

694,000

Fr.
Übertrag 694,000

Nr. 103. Station Schönbühl. Erweiterung der Station und Ersetzung von drei Wegübergängen durch zwei Unterführungen.

Baubudget 1908, Nr. 122.	Fr.
Voranschlag vom 9. März 1906	335,000
wovon auf Bau	Fr. 271,600
und auf Betrieb	" 63,400
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	<u>12,000</u>
Bleiben	<u>323,000</u>

Ausgaben pro 1909	12,000
-----------------------------	--------

Die Erweiterungsbauten können erst in Angriff genommen werden, wenn über den Anschluss der projektierten Solothurn-Schönbühl-Bahn entschieden sein wird. Vorläufig sollen nur dringend erforderliche Verbesserungen an der Geleiseanlage vorgenommen werden.

Nr. 104. Bahnhof Bern. Erweiterungsbauten.

Baubudget 1908, Nr. 123 a.

Kredit des Verwaltungsrates vom	Fr.
28. April 1905	8,565,000
Voraussichtliche Ausgaben für die Erstellung des Rangier- und Güterbahnhofes in Weiermannshaus bis Ende 1908	<u>100,000</u>
Bleiben	<u>8,465,000</u>

Ausgaben pro 1909	1,200,000
-----------------------------	-----------

Die Projekte für den Rangier- und Güterbahnhof in Weiermannshaus und für das Lokomotivdepot im Aebigut (einschliesslich der Vermehrung der Geleise zwischen Bülhstrassen- und Wohlenstrassen-Brücke) haben die Genehmigung des Eisenbahndepartements erhalten. Mit den Vorarbeiten für die Ausführung und den Landerwerbungen ist begonnen worden. Für die Verbesserung des Personenbahnhofes muss ein neues Projekt aufgestellt werden.

Übertrag 1,906,000

Fr.

Übertrag 1,906,000

Nr. 105. Bahnhof Thun. Umbau mit Unterführung der Strassen.

Baubudget 1908, Nr. 124.

Kredit des Verwaltungsrates vom	Fr.
29. Mai 1903.	1,845,000
wovon auf Bau	Fr. 1,585,000
und auf Betrieb	„ 260,000

Pro memoria.

Der Entscheid, ob das im Jahre 1903 vorgelegte Erweiterungsprojekt oder das von den Stadt- und Kantonsbehörden empfohlene Projekt eines Zentralbahnhofs zur Ausführung gelangen soll, ist noch nicht erfolgt. Auch ist nicht bekannt geworden, ob sich die Interessenten für den Fall der Erstellung eines Zentralbahnhofs zur Leistung des vom eidg. Eisenbahndepartement festgestellten Beitrags von 2 Millionen Franken verpflichten würden.

Nr. 106. Station Alt-Solothurn. Erweiterung infolge Einmündung der Solothurn-Münster-Bahn.

Baubudget 1908, Nr. 125.

Kredit des Verwaltungsrates vom 20. Juli	Fr.
1907	710,000
wovon auf Bau	Fr. 655,000
und auf Betrieb	„ 55,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	40,000
---	--------

Bleiben	670,000
---------	---------

Ausgaben pro 1909	300,000
-----------------------------	---------

Nr. 107. Bahnhof Neu-Solothurn. Erweiterung infolge Einführung der Züge der Solothurn-Münster-Bahn.

Baubudget 1908, Nr. 126. Fr.

Voranschlag vom 1. Juni 1906	750,000
wovon auf Bau	Fr. 685,000
und auf Betrieb	„ 65,000

Ausführung verschoben.

Übertrag 2,206,000

	Übertrag	Fr. 2,206,000
Nr. 108. Station Lengnau. Ausweichgeleise von 400 m Länge und Wegunterführung bei km 88, ²⁶⁵ .		
Baubudget 1908, Nrn. 127 und 161 a.	Fr.	
Voranschlag vom 26. Juli 1907 . . .	78,600	
wovon auf Bau . . .	Fr. 73,200	
und auf Betrieb . . .	„ 5,400	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	38,600	
Bleiben	—	40,000
Nr. 109. Station Pieterlen. Stationserweiterung.		
Baubudget 1908, Nr. 162.	Fr.	
Voranschlag vom 17. Dezember 1906 .	14,000	
wovon auf Bau . .	Fr. 11,900	
und auf Betrieb . .	„ 2,100	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	13,000	
Bleiben	—	1,000
Nr. 110. Station Derendingen. Stationserweiterung.		
Baubudget 1908, Nr. 160.	Fr.	
Voranschlag vom 24. Februar 1905 . .	172,000	
wovon auf Bau . .	Fr. 132,900	
und auf Betrieb . .	„ 39,100	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	49,000	
Bleiben	123,000	
Ausgaben pro 1909		50,000
Nr. 111. Station Zwingen. Einrichtungen für den Güterdienst.		
Baubudget 1908, Nr. 128.	Fr.	
Voranschlag vom 26. Juni 1906 . . .	110,000	
Hiervon ab: Beiträge der interessierten Gemeinden und Industriellen in t		
bar	Fr. 35,000	
Landabtretung . . .	„ 5,000	
	40,000	
	70,000	
wovon auf Bau . .	Fr. 57,000	
und auf Betrieb . .	„ 13,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	30,000	
Bleiben	—	40,000
	Übertrag	2,337,000

Fr.

Übertrag 2,337,000

Nr. 112. Bahnhof Delsberg. Neues Dienst- und Postgebäude.

Baubudget 1908, Nr. 130.	Fr.	
Voranschlag vom 3. Juli 1906. . .	110,000	
wovon auf Bau . . .	Fr. 97,000	
und auf Betrieb . . .	„ 13,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	50,000	
Bleiben ———		60,000

Nr. 113. Bahnhof Pruntrut.

a. Vergrößerung der Dienstlokale im Aufnahmgebäude und Anbau an dasselbe.

Baubudget 1908, Nr. 131 c.	Fr.	
Voranschlag vom 19. Dezember 1904 .	5,300	
Voranschlag vom März 1908	11,000	
wovon auf Bau	Fr. 3,700	
und auf Betrieb	„ 7,300	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	8,000	
Bleiben ———		3,000

Anfänglich war nur der Ausbau des alten Zollrevisionsschuppens in Aussicht genommen; später ergab sich die Notwendigkeit auch im Aufnahmgebäude Änderungen vorzunehmen.

b. Einrichtungen zur Viehuntersuchung und Wagenwascherei.

Baubudget 1908, Nr. 131 d.	Fr.	
Voranschlag vom 18. Oktober 1906 . .	8,700	
wovon auf Bau	Fr. 8,500	
und auf Betrieb	„ 200	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	4,700	
Bleiben ———		4,000
Übertrag	2,404,000	

	Fr.	
Übertrag	2,404,000	
c. Erweiterung des Postgebäudes und Erstellung eines neuen Perrondaches vor demselben.	Fr.	
Baubudget 1908, Nr. 166	25,300	
Voranschlag vom 25. November 1907 . .	30,200	
wovon auf Bau	Fr. 26,700	
und auf Betrieb	„ 3,500	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	18,200	
Bleiben	—	12,000
Die Ursache der Erhöhung sind Ergänzungen des Projektes, welche auf Verlangen der Post- und Zollbehörden vorgenommen werden mussten. Die Bausumme wird von der Postverwaltung verzinst und amortisiert.		
Nr. 114. Station Münster. Erweiterung infolge Einmündung der Solothurn-Münster-Bahn.		
Baubudget 1908, Nr. 132.		
Kredit des Verwaltungsrates vom 11. Juli	Fr.	
1906	1,360,000	
wovon auf Bau	Fr. 1,230,000	
und auf Betrieb	„ 130,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	1,000,000	
Bleiben	—	360,000
Nr. 115. Station Courtelary. Verbindung des Geleises 3 mit dem Geleise I, Vergrößerung des Aufnahmegebäudes und des Güterschuppens, Erstellung eines Dienstgebäudes und Versetzung einer Langholzrampe.		
Baubudget 1908, Nr. 168.	Fr.	
Voranschlag vom 12. Oktober 1906 . .	120,000	
wovon auf Bau	Fr. 97,000	
und auf Betrieb	„ 23,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	80,000	
Bleiben	—	40,000
Übertrag	2,816,000	

Fr.
Übertrag 2,816,000

Nr. 116. Bahnhof Biel. Umbau und Erweiterung
der gesamten Bahnhofsanlagen.

Baubudget 1908, Nr. 133.

Fr.

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908 1,700,000

Ausgaben pro 1909 200,000

Die Verhandlungen mit den Behörden von Biel, Madretsch und Nidau über ihre Beitragsleistung an die Kosten des von ihnen begünstigten Projektes haben zu einer grundsätzlichen Einigung geführt. Da die Vertreter von Madretsch eine Verschiebung des Tracés auf ihrem Territorium nach Süden gewünscht haben, sind neue Studien nötig geworden.

Nr. 117. Werkstätte Biel.

a. Vergrößerung des Bureaugebäudes.

Baubudget 1908, Nr. 134 a.

Fr.

Voranschlag vom 24. Mai 1905 . . . 36,000

wovon auf Bau . . Fr. 34,000

und auf Betrieb . . „ 2,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908 30,000

Bleiben ————— 6,000

b. Umbau der Kesselschmiede.

Baubudget 1908, Nr. 134 b.

Fr.

Voranschlag vom 24. Dezember 1907 . 213,000

wovon auf Bau . . Fr. 206,500

und auf Betrieb . . „ 6,500

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908 63,000

Bleiben ————— 150,000

Nr. 118. Station Lyss. Erstellung eines neuen Eilgut- und Dienstgebäudes und eines neuen Schuppens für Postkarren.

Baubudet 1908, Nr. 135.

Fr.

Voranschlag vom Juni 1905 . . . 13,000

Voranschlag vom Juli 1907 . . . 19,200

wovon auf Bau . . Fr. 14,200

und auf Betrieb . . „ 5,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908 12,200

Bleiben ————— 7,000

Übertrag 3,179,000

Fr.

Übertrag 3,179,000

Das bestehende Eilgutgebäude, dessen Versetzung und Wiederverwendung als Nebengebäude anfänglich vorgesehen war, muss gänzlich beseitigt werden.

Nr. 119. Station Schüpfen. Erstellung eines Überholungseleises, Vergrößerung des Güterschuppens und der Freiverladeplätze und Ersetzung von zwei Niveauübergängen durch eine Überführung.

Baubudget 1908, Nr. 172. Fr.

Voranschlag vom 20. September 1905 . 273,000

wovon auf Bau . . Fr. 240,000

und auf Betrieb . . „ 33,000

Ausführung verschoben. —

Nr. 120. Station Konolfingen. Stationserweiterung und Ersetzung des Niveauüberganges durch eine Strassenunterführung bei km 20,⁴⁴².

Baubudget 1908, Nr. 174. Fr.

Voranschlag vom 15. März 1907 . . 265,000

wovon auf Bau . . Fr. 242,000

und auf Betrieb . . „ 23,000

Ausführung verschoben. —

Nr. 121. Station Zäziwil. Verlängerung des Ausweichgleises auf eine Nutzlänge von 350 m.

Baubudget 1908, Nr. 136. Fr.

Voranschlag vom 3. September 1904 . . 55,000

wovon auf Bau . . . Fr. 39,000

und auf Betrieb . . . „ 16,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908 51,000

Bleiben ——— 4,000

Nr. 122. Station Signau. Erweiterung der Geleiseanlage, Verlängerung des Güterschuppens und der Rampe etc.

Übertrag 3,207,000

		Fr.	
	Übertrag	3,207,000	
Baubudget 1908, Nr. 175.	Fr.		
Voranschlag vom 9. Juni 1906	64,000		
wovon auf Bau Fr.	55,000		
und auf Betrieb „	9,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	40,000		
Bleiben	—	24,000	
Nr. 123. Station Emmenmatt. Stationserweiterung.			
Baubudget 1908, Nr. 137.	Fr.		
Voranschlag vom 18. Juni 1904	136,500		
wovon auf Bau Fr.	111,500		
und auf Betrieb „	25,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	132,500		
Bleiben	—	4,000	
Nr. 124. Station Escholz matt. Verlängerung des Ausweichgleises.			
Baubudget 1908, Nr. 177.	Fr.		
Voranschlag vom 26. Mai 1906	80,000		
Voranschlag vom 15. Juni 1908	84,000		
wovon auf Bau Fr.	64,300		
und auf Betrieb „	19,700		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	44,000		
Bleiben	—	40,000	
Nr. 125. Station Sarnen. Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes, des Güterschuppens und des Nebengebäudes.			
Baubudget 1908, Nr. 139.	Fr.		
Voranschlag vom Oktober 1906	17,000		
Voranschlag vom 19. Juni 1908	41,000		
wovon auf Bau Fr.	31,400		
und auf Betrieb „	9,600		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	21,000		
Bleiben	—	20,000	
	Übertrag	3,271,000	

Fr.
Übertrag 3,271,000

Bei der Planbehandlung musste die Erhöhung des Gebäudes, ein Vordach, die Verbesserung der Vorstandswohnung und die Erstellung einer Wohnung für den Restaurateur zugestanden werden.

Nr. 126. II. Geleise Basel-Delsberg, Länge 35,⁸⁴⁰ km. Teilstrecke von Ruchfeld bei Basel bis Aesch, mit Erweiterung der Stationen Münchenstein, Dornach und Aesch; Länge 7,⁷⁵⁰ km.

Baubudget 1908, Nr. 143.

Kredit des Verwaltungsrates vom 5. März	Fr.
1906	1,740,000
wovon auf Bau	Fr. 1,632,000
und auf Betrieb	" 108,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	<u>440,000</u>
Bleiben	<u>1,300,000</u>
Ausgaben pro 1909	300,000

Nr. 127. II. Geleise Aarburg-Luzern. Teilstrecke Aarburg-Sursee, mit Erweiterung sämtlicher Stationen und Ersetzung von 25 Niveauübergängen durch Über- und Unterführungen; Länge 27,¹⁰⁰ km.

Baubudget 1908, Nr. 144.

Kredit des Verwaltungsrates vom	Fr.
28. April 1905	5,150,000
wovon auf Bau	Fr. 4,650,000
und auf Betrieb	" 500,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	<u>1,600,000</u>
Bleiben	<u>3,550,000</u>
Ausgaben pro 1909	1,500,000

Nr. 128. II. Geleise Wilerfeld-Gümligen, mit Verlegung der Linie Wilerfeld-Ostermundigen und Erstellung einer neuen Station Ostermundigen.

Baubudget 1908, Nr. 145.

Übertrag 5,071,000

	Fr.	
	Übertrag	5,071,000
Kredit des Verwaltungsrates vom 9. März 1908	Fr.	
wovon auf Bau	3,560,000	
und auf Betrieb	„ 159,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	100,000	
	<u>Bleiben</u>	<u>3,460,000</u>
Ausgaben pro 1909		350,000

Nr. 129. Zentralanlagen für Weichen und Signale. Station Konolfingen. Umbau und Ergänzung infolge des Stationsumbaues.

Baubudget 1908, Nr. 148.	Fr.
Voranschlag	62,000
wovon auf Bau	Fr. 52,000
und auf Betrieb	„ 10,000

Ausführung verschoben.

Nr. 130. Telephonanlagen.

Baubudget 1908, Nr. 194 a und b.

a. Olten-Hammer-Solothurn-Biel	21,200
b. Tavannes-Sorvilier	3,500

	Zusammen	24,700
wovon auf Bau	Fr. 23,200	
und auf Betrieb	„ 1,500	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	8,700	
	<u>Bleiben</u>	<u>16,000</u>

Neue Bauten.

Nr. 131. Bahnhof Basel.

a. Einrichtung von Zollbureaus und Verlängerung der Güterrampe im Eilgut S. B. B.

Voranschlag vom 30. Juni 1908	38,800
---	--------

Übertrag 5,475,800

	Fr.
Übertrag	5,475,800
b. Erstellung einer 15 m langen Putzgrube und eines Wasserkrans bei der östlichen Drehscheibe im Personenbahnhof.	
Voranschlag vom Januar 1908	4,700
c. Überführung des Singerweges über die Linie Basel-Olten und die Verbindungsbahn.	
Voranschlag vom 13. Juni 1908	112,000
Hiervon ab: Beitrag des Kantons Basel-Stadt	40,000
Bleiben	<u>72,000</u>
Ausgaben pro 1909	30,000

Mit der Stadt ist eine Vereinbarung getroffen worden, laut welcher die S. B. B. die Widerlager und Flügel, sowie den Überbau der beiden Brücken auszuführen haben, während alles übrige von der Stadt zu erstellen ist. An die Kosten der von der Bahn auszuführenden Arbeiten leistet die Stadt einen Beitrag von Fr. 40,000. Durch den Wegfall der Barrierenbedienung an den beiden Übergängen ergibt sich für die Bahn eine jährliche Ersparnis von Fr. 2300.

Nr. 132. Güterbahnhof St. Johann. Erstellung eines Perrondaches von 20 m Länge am Dienstgebäude und eines Hydranten samt Zuleitung im Lagerplatzareal.

Voranschlag vom 11. Januar 1908	3,000
---	-------

Nr. 133. Bahnhof Olten.

a. Erstellung eines Ausziehgleises und Verbesserung der Geleiseanlagen auf der Südseite. Fr.

Voranschlag vom 13. Juni 1908	470,000
wovon auf Bau	Fr. 400,000
und auf Betrieb	70,000
Ausgaben pro 1909	200,000
Übertrag	<u>5,713,500</u>

Fr.
Übertrag 5,713,500

Die Änderung ist nötig, damit das Rangieren nicht mehr auf den Ein- und Ausfahrgeleisen von und nach Aarburg und Solothurn erfolgen muss, was bei dem dichten Zugverkehr und dem geringen Abstand dieser Geleise auf die Dauer unzulässig ist.

b. Überdachung eines Teiles der Güterrampe.

Voranschlag vom 17. Juli 1908 4,800

Nr. 134. Neue Station Brittnau. Erstellung einer neuen Station zwischen Zofingen und Reiden.

Voranschlag vom 17. Februar 1905 und Fr.

13. März 1908 180,000

Beitrag der Gemeinde in bar Fr. 40,000

Durch Beschaffung des

Landes „ 18,000

58,000

Bleiben 122,000

Ausgaben pro 1909 90,000

Nr. 135. Emmenbrücke-Luzern. Unterführung der Zufahrtsstrasse zur St. Karlibrücke in Luzern.

Fr.

Voranschlag vom 19. Mai 1908 . . . 580,000

Ausgaben pro 1909 200,000

Anlässlich der Erstellung der St. Karlibrücke über die Reuss ist es erforderlich, den als wichtige Zufahrtsstrasse zur Brücke in Betracht kommenden Sentimattweg, der die Bahn à niveau kreuzt, zu unterführen. Zu diesem Zwecke muss die Bahn nivelette gehoben werden. Dadurch ergibt sich auch die Notwendigkeit, den Niveauübergang des Reussinselweges durch eine Unterführung zu ersetzen. Über die Beitragsleistung der Stadt an die Kosten sind die Verhandlungen eingeleitet.

Übertrag 6,008,300

	Fr.
Übertrag	6,008,300
Nr. 136. Station Murgenthal. Erstellung eines Überholungsgeleises	50,000
Die Erstellung des Überholungsgeleises ist durch die Steigerung des Zugverkehrs notwendig geworden. Der stark frequentierte Strassenübergang muss aus dem gleichen Grunde und infolge der Geleisevermehrung durch eine Unterführung ersetzt werden.	
Nr. 137. Bahnhof Langenthal. Verlängerung des Güterschuppens mit Verlegung des Arbeiterlokals.	
Voranschlag vom 23. Mai 1908	8,200
Nr. 138. Bahnhof Bern. Vergrösserung des Zollbureaus und Überdachung der offenen Rampe zwischen Güterschuppen und Bureaugebäude im Güterbahnhof	5,500
Nr. 139. Bahnhof Delsberg.	
a. Ersetzung der Drehscheibe von 14 m durch eine solche von 20 m Durchmesser, Erstellung einer Putzgrube von 40 m Länge, zweier Wasserkranen und Änderung der Geleiseanlagen. Fr.	
Voranschlag vom Februar 1908 .	70,000
wovon auf Bau . . Fr.	55,000
und auf Betrieb . . „	15,000
Ausgaben pro 1909	40,000
b. Einrichtungen im Depot zum Reinigen der Lokomotivkessel	10,000
Übertrag	6,122,000

Fr.

Übertrag 6,122,000

Nr. 140. Station Courgenay. Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes und des Güterschuppens, Erstellung eines neuen Abortgebäudes und eines Perrondaches.

Fr.

Voranschlag vom 29. April 1908	17,000
wovon auf Bau	Fr. 14,200
und auf Betrieb	„ 2,800
Ausgaben pro 1909	11,000

Nr. 141. Bahnhof Pruntrut. Anbau an das Zollgebäude.

Voranschlag vom 12. Juni 1908	52,000
---	--------

Nr. 142. Münster-Court. Sicherungsbauten beim Tunnel de la Verrerie zwischen Münster und Court.

Für 1909 sind vorgesehen	10,000
------------------------------------	--------

Nr. 143. Station Malleray. Stationserweiterung.

Fr.

Voranschlag vom 22. Februar 1908	30,000
wovon auf Bau	Fr. 26,000
und auf Betrieb	„ 4,000
Ausgaben pro 1909	10,000

Nr. 144. Reconvilier. Erweiterung der Geleiseanlage.

Voranschlag vom 1. Juni 1908	52,000
--	--------

Nr. 145. Station Sonceboz. Erstellung eines Wasserkrans in der Lokomotivremise.

Voranschlag vom 4./25. April 1908	2,100
---	-------

Nr. 146. Haltestelle La Heutte. Erstellung eines Ausweich- und Überholungsgeleises.

Voranschlag vom 5. Mai 1908	50,000
---------------------------------------	--------

Übertrag	6,309,100
----------	-----------

	Fr.
Übertrag	6,309,100
Nr. 147. Station Reuchenette. Erstellung eines Überholungsgeleises.	Fr.
Voranschlag vom 2. Mai 1908	52,500
wovon auf Bau	Fr. 44,500
und auf Betrieb	„ 8,000
Ausgaben pro 1909	30,000
Nr. 148. Biel-Reuchenette. Ausmauerung des Tunnels O, km 34,700—34,725.	
Voranschlag vom 29. Mai 1908	11,500
Nr. 149. Blockstation Mahlenwald. Erstellung eines Ausweich- und Überholungsgeleises.	Fr.
Voranschlag vom 7. Mai 1908	82,000
wovon auf Bau	Fr. 73,900
und auf Betrieb	„ 8,100
Ausgaben pro 1909	40,000
Auf der 8,286 km langen eingleisigen Strecke Biel-Reuchenette, auf welcher die Fahrzeit für Schnellzüge 20 und für Güterzüge 30 Minuten beträgt, ist die Errichtung einer Ausweichstelle zur Verhütung von Verspätungen und zur Ermöglichung einer zweckmässigen Fahrplankonstruktion erforderlich.	
Nr. 150. Werkstätte Biel.	
a. Verbesserung der Abortanlagen samt Wasserzuleitung.	
Voranschlag vom 4. April 1908	12,500
b. Neue Aufstellgeleise für die Wagenreparatur .	24,000
Nr. 151. Station Langnau.	
Erstellung eines Freiverladeplatzes	50,000
Nr. 152. Station Littau. Verlängerung der Holzverladerampe um 16 m ostwärts.	
Voranschlag vom Dezember 1907	6,500
Übertrag	6,483,600

Fr.

Übertrag 6,483,600

Nr. 153. Station Lungern. Verlängerung des Güterschuppens und der Güterrampe 2,200

Nr. 154. Wagenwascheinrichtungen und Desinfektionsanlagen für den Viehtransport, laut Bundesratsbeschluss vom 22. März 1907 50,000

Nr. 155. Brückenwagen 10,000

Nr. 156. Lastkräne 10,000

Nr. 157. Wasserversorgung für Stationen und Wärterhäuser 10,000

Nr. 158. Verbesserung der Beleuchtung auf Bahnhöfen und Stationen 10,000

Nr. 159. Neue Signale. Vor- und Durchfahrtsignale und Ersetzen von Scheibensignalen durch Semaphore 20,000

Nr. 160. Zentralanlagen für Weichen und Signale.

Fr.

a. Bahnhof Olten (Ergänzung) . . . 18,000

b. " Bern-West " . . . 22,000

c. " Luzern " . . . 11,000

d. Station Münsingen (Neuanlage) . . . 30,000

e. " Lengnau " . . . 30,000

f. Ergänzungen auf verschiedenen Stationen 39,000

Total 150,000

Ausgaben pro 1909 80,000

Nr. 161. Wärterhäuser.

a. Bau von zwei neuen Wärterhäusern bei km 83,¹¹⁴ und km 92,⁶²⁰ der Strecke Solothurn-Lyss . . . 20,000

b. Vergrößerung von vier Wärterhäusern der ehemaligen J. S. durch einen Anbau 10,000

Nr. 162. Unterkunftslokal für das Dienstpersonal 20,000

Übertrag 6,725,800

Fr.

Übertrag 6,725,800

Nr. 163. Telegraphenleitungen, einschliesslich der Apparate.

a. Bern-Luzern	10,000
b. Lausanne-Bern, Anteil Kreis II	400
c. Littau-Fluhmühle: Legung eines Bahnkabels durch den Zimmereggunnel	7,000

Nr. 164. Vertragliche Beiträge an Flusskorrek-tionen. Wildeneigraben und Dürrbach bei Zäziwil, Dorfbach in Langnau, Ilfis bei Wigggen, grosse und kleine Emme, kleine Schliere, Lamm bach usw.

30,000

Nr. 165. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen

100,000

Nr. 166. Unvorhergesehenes

50,000

Total 6,923,200

Aus dem von der Kreisdirektion II aufgestellten Budget sind folgende Ansätze weggelassen worden:

1. Bahnhof Basel:

a. Aufbau des westlichen Flügels am Dienstgebäude im Güterbahnhof	Fr. 45,000
b. Putzgrube und Wasserkran beim Lokomotiv-depot im Güterbahnhof	" 26,000
2. Personendurchgang in Rothrist	" 10,000
3. Abstellgeleise in Langenthal	" 14,700
4. Überholungsgeleise in Wynigen	" 50,000
5. Stationserweiterung und Beseitigung von Weg-übergängen in Hindelbank	" 100,000
6. Ersetzung eines Niveauübergangs durch eine Unterführung in Bévillard zwischen Sorvilier und Malleray	" 30,000
7. Aufbau des Speiselokals in der Werkstätte Biel	" 14,000
8. Zentralanlagen in Selzach, Corgémont und Renan	" 73,000
9. Telegraphenleitung Pratteln-Basel	" 900
10. Erweiterung eines Durchlasses in Hergiswil zur Durchführung einer neuen Strasse	" 3,000

Dem Budget des Kreises wurden beigelegt:

Nr. 103. Station Schönbühl. Erweiterung und Verbesserung der Geleisanlage Fr. 24,000

Nr. 123 b. Bahnhof Olten. Überdachung eines Teils der Güterrampe „ 4,800

Nr. 141. Bahnhof Pruntrut. Anbau an das Zollgebäude „ 52,000

Nr. 144. Station Reconvilier. Erweiterung der Geleisanlage „ 52,000

Nr. 146. Haltestelle La Heutte. Ausweich- und Überholungsgeleise „ 50,000

Nr. 150 b. Werkstätte Biel. Neue Wagenaufstellgeleise „ 24,000

Nr. 153. Station Lungern. Verlängerung des Güterschuppens „ 2,200

An Stelle der von der Kreisdirektion mit Fr. 28,100 eingestellten Telephonanlagen wurde zur Vollendung der im Budget 1908 enthaltenen Telephoneinrichtungen zwischen Olten und Biel und Tavannes und Sorvilier unter Nr. 130 ein Betrag von „ 16,000 eingesetzt.

Die folgenden Ansätze sind im Budget mit geringern Beträgen enthalten, als sie von der Kreisdirektion vorgesehen waren:

Nr. 154. Wagenwascheinrichtungen und Desinfektionsanlagen um Fr. 30,000

Nr. 155. Brückenwagen um „ 15,000

Nr. 156. Lastkräne um „ 10,000

Nr. 157. Wasserversorgungen um „ 10,000

Nr. 158. Verbesserung der Beleuchtung um „ 10,000

Nr. 162. Unterkunftslokale um „ 10,000

Der Ansatz 163 c für die Kabelleitung im Zimmeregg-Tunnel (Luzern-Littau) ist um „ 500 erhöht worden.

III. Mobiliar und Gerätschaften.

Nr. 167. Vermehrung des Inventars der Kreisdirektion (einschliesslich der Telegrapheninspektion) 4,500

Übertrag 4,500

	Übertrag	Fr.
Nr. 168. Vermehrung des Inventars des Bahndienstes.		4,500
a. Zelte und Kochapparate, transportable Schirmhütten	Fr. 10,000	
b. Anschaffung von 3 Arbeiterwagen für die Materialzüge	2,100	
c. Anschaffung von Zusatzklingeln mit Schneeschirm für die nach den Normalien umzuändernden Streckentelephone	1,000	
d. Mobiliar und Werkzeug	5,000	
Zusammen ———		18,100
Nr. 169. Vermehrung des Inventars des Stationsdienstes. Mobiliar und Geräte		15,000
Nr. 170. Vermehrung des Inventars des Fahrdienstes		6,000
Nr. 171. Ergänzung des Werkzeugs und der mechanischen Einrichtungen der Werkstätte Biel:		
a. Ordentliche Anschaffungen	Fr. 21,200	
b. Übertragung von Krediten vom Jahre 1908 für die neue Kesselschmiede	7,000	
c. Weitere Anschaffungen für die neue Kesselschmiede und die damit zusammenhängenden Veränderungen	23,100	
Zusammen ———		51,300
Nr. 172. Ergänzung des Werkzeugs und der mechanischen Einrichtungen der Werkstätte Olten		69,800
Nr. 173. Ergänzung des Werkzeugs und der mechanischen Einrichtungen der Depotwerkstätten		7,400
Nr. 174. Vermehrung der Telegraphen- und der Telephonapparate. Telephonapparate		1,100
Total		<u>173,200</u>

Die folgenden Ansätze sind im Budget mit geringern Beträgen enthalten, als sie von der Kreisdirektion II vorgesehen waren:

Nr. 168. Vermehrung des Inventars des Bahndienstes um Fr. 7,400

Nr. 170. Vermehrung des Inventars des Fahrdienstes um „ 35,250

Nr. 171. Ergänzung des Werkzeuges und der mechanischen Einrichtungen der Werkstätte Biel um „ 38,000

Nr. 172. Ergänzung des Werkzeuges und der mechanischen Einrichtungen der Werkstätte Olten um „ 59,100

Nr. 173. Ergänzung des Werkzeuges und der mechanischen Einrichtungen der Depotwerkstätten um „ 3,700

Rekapitulation.

Fr.

I. Bahnanlagen und feste Einrichtungen . . . 6,923,200

III. Mobiliar und Gerätschaften 173,200

Total 7,096,400

Kreis III.**I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.**

*Bauten in Ausführung, sowie Überträge noch nicht begonnener
Bauten aus dem letztjährigen Budget.*

Nr. 175. Neue Werkstätte in Zürich.

Baubudget 1908, Nr. 208.

Kredit des Verwaltungsrates vom	Fr.	Fr.
2. Juni 1905	5,400,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	2,800,000	
	<u>Bleiben</u>	
	2,600,000	
Ausgaben pro 1909		1,500,000

Das Verwaltungs- und Magazinegebäude ist vollendet. Auf Ende 1908 werden die Lokomotivwerkstätte und die Dreherei und Schmiede im Rohbau fertig werden. Ihre innere Einrichtung wird im Jahre 1909 stattfinden. Der Rohbau der Wagenwerkstätte und der Malerei, sowie der anderen kleineren Gebäude soll ebenfalls im Jahre 1909 fertiggestellt werden. Die Vollendung und Inbetriebnahme der ganzen Anlage ist spätestens für 1910 vorgesehen.

Nr. 176. Umbau der linksufrigen Zürichseebahn
im Gebiete der Stadt Zürich —

Baubudget 1908, Nr. 212.

Ausgaben für Studien und Landerwer-	Fr.
bungen bis Ende 1908	<u>1,100,000</u>

Pro memoria.

Nachdem die auf Grund des Beschlusses des Verwaltungsrates vom 26. Februar 1904 mit der Stadt Zürich gepflogenen Verhandlungen zur Übernahme eines wesentlichen Teiles der Kostendifferenz zwischen dem von der Generaldirektion vorgeschlagenen Projekte einer Hochbahn und dem von der Stadt empfohlenen Projekte einer Tiefbahn ergebnislos geblieben waren, hatte die Generaldirektion den Antrag gestellt, das modifizierte Projekt (IV) einer Hochbahn mit Ver-

Übertrag 1,500,000

Fr.

Übertrag 1,500,000

legung der Station Enge an die Grütlistrasse im Kostenbetrage von Fr. 15,050,000 zur Ausführung zu bringen unter der Voraussetzung, dass die Stadt hierzu einen Beitrag von 2,000,000 leiste.

Darauf hat der Verwaltungsrat in seiner Sitzung vom 2. September 1907 die Generaldirektion eingeladen, auf Grund eines neuen Tiefbahnprojektes der Stadt in Verhandlungen mit dem Stadtrat einzutreten. Zu diesem Zwecke wurden sechs neue Projekte aufgestellt, welche der Stadt am 7. Februar 1908 zur Prüfung übersendet worden sind. In der hierauf am 28. April 1908 stattgehabten Konferenz erklärte die Generaldirektion sich bereit zur Ausführung einer Tiefbahn nach Projekt VII mit offener Linienführung zwischen Wiedikon und der Sihl im Kostenbetrage von Fr. 20,210,000 Hand bieten zu wollen, wenn sich die Stadt zur Leistung eines Betrages von Fr. 6,685,000 verpflichte. Sollte die Stadt hierauf nicht eintreten können, so wäre die Generaldirektion genötigt, ihren oben erwähnten Antrag an den Verwaltungsrat zu wiederholen. Angesichts des ausserordentlich hohen Betrages der Mehrkosten haben die Vertreter der Stadt eine Reduktion des Projektes in dem Sinne angeregt, dass die Anlage der Station Enge durch Aufhebung des Güterdienstes vereinfacht werde. Diese Anregung wird zurzeit weiter verfolgt.

Nr. 177. Station Oerlikon. Erweiterung der Station mit Überführung der Affolternstrasse und Unterführung der Zürcherstrasse.

Baubudget 1908, Nr. 209 a.

Kredit des Verwaltungsrates vom	Fr.
22. April 1903	1,890,000

Hierzu: Neuer Güterschuppen mit Rampe,
Abortgebäude, Verlängerung des Aus-
ziehgeleises rechts der Bahn (km 4,000
bis 4,150), Anlage eines zweiten Ver-

Übertrag 1,890,000 1,500,000

	Fr.	Fr.
Übertrag	1,890,000	1,500,000
ladegeleises, Vermehrung der Weichen- anlagen und Änderungen an den Strassenanlagen	218,000	
Zusammen	2,108,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	2,088,000	
Bleiben		20,000

Nr. 178. Station Cham. Erweiterung der Geleiseanlagen und des Verladeplatzes und Vergrösserung des Güterschuppens.

Baubudget 1908, Nr. 211.	Fr.	
Voranschlag vom 9. Juni 1905	144,600	
wovon auf Bau . . . Fr. 132,400		
und auf Betrieb . . . „ 12,200		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	100,000	
Bleiben		44,600

Nr. 179. Bahnhof Baden. Erweiterung der Geleiseanlagen und der Verladeplätze, Verlegung und Vergrösserung der Güterschuppen, Anlage eines Zwischenperrons mit Personendurchgang, Erstellung von Perrondächern und Änderungen im Aufnahmegebäude.

Baubudget 1908, Nr. 214	Fr.
Kredit des Verwaltungsrates vom 28. Dezember 1906	575,000
wovon auf Bau . . . Fr. 441,000	
und auf Betrieb . . . „ 134,000	
<i>Ausführung verschoben.</i>	

Nr. 180. Station Siggenthal-Würenlingen. Erweiterung der Stationsanlage.

Baubudget 1908, Nr. 215.	Fr.
Voranschlag vom 26. Juni 1906	15,500
Hierzu: Vergrösserung des Verladeplatzes, Erstellung eines freistehenden Schuppens	
Übertrag	15,500 1,564,600

	Fr.	Fr.
Übertrag	15,500	1,564,600
und eines Perrondaches und Umbau des Aufnahmsgebäudes	44,500	
Voranschlag vom 21. Februar 1908 . .	60,000	
wovon auf Bau Fr.	47,000	
und auf Betrieb „	13,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	15,500	
Bleiben	—	44,500

Die Erhöhung des Voranschlages ist eine Folge von Zugeständnissen auf die Begehren, welche die Regierung des Kantons Aargau bei der Behandlung des Projektes gestellt hat.

Nr. 181. Station Wädenswil. Erweiterung der Geleiseanlagen und des Verladeplatzes, Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes, Erstellung eines überdachten Perrons, neues Abortgebäude, Verlegung und Vergrösserung des Güterschuppens und der Rampe, Verlegung der Werkstätte der Südostbahn.

Baubudget 1908, Nr. 218.

Kredit des Verwaltungsrates vom	Fr.
11. Juli 1906	1,630,000
wovon auf Bau Fr.	1,484,200
und auf Betrieb „	145,800

Ausführung verschoben.

Nr. 182. Station Weesen. Umbau des Aufnahmsgebäudes.

Baubudget 1908, Nr. 219.	Fr.
Voranschlag vom Juli 1905	56,000
wovon auf Bau Fr.	46,000
und auf Betrieb „	10,000

Ausführung verschoben.

Die von der Regierung des Kantons Glarus angeregte Frage der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im glarnerischen Unterlande ist noch nicht er-

Übertrag 1,609,100

Fr.
Übertrag 1,609,100

ledigt, so dass Um- oder Ergänzungsbauten auf den genannten Stationen verschoben werden müssen.

Nr. 183. Station Mühlehorn. Neues Aufnahmegebäude und Vergrößerung des Vorplatzes.

Baubudget 1908, Nr. 220.	Fr.	
Voranschlag vom 4. August 1906 . . .		125,000
wovon auf Bau . . .	Fr. 112,200	
und auf Betrieb . . .	" 12,800	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908		120,000
Bleiben —————		5,000

Nr. 184. Station Uznach. Erweiterung der Geleise- und Güteranlagen, Erstellung eines Lokomotivdepots und eines neuen Aufnahmegebäudes für den Anschluss der Rickenbahn.

Baubudget 1908, Nr. 221.	
Kredit des Verwaltungsrates vom 5. März	Fr.
1906	800,000
wovon auf Bau . . .	Fr. 717,400
und auf Betrieb . . .	" 82,600
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	400,000
Bleiben —————	400,000

Nr. 185. Station Wülflingen. Erweiterung der Geleiseanlagen und des Verladeplatzes, neues Aufnahmegebäude und Vergrößerung des Güterschuppens.

Baubudget 1908, Nr. 223.	Fr.	
Voranschlag vom 26. Mai 1906 . . .		82,000
wovon auf Bau . . .	Fr. 65,500	
und auf Betrieb . . .	" 16,500	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908		77,000
Bleiben —————		5,000

Nr. 186. Station Bäch. Erstellung eines Ausweichgeleises.

Übertrag 2,019,100

	Fr.	
Übertrag	2,019,100	
Baubudget 1908, Nr. 224 a.	Fr.	
Voranschlag vom 20. März 1908 . . .	93,000	
wovon auf Bau . . .	Fr. 79,500	
und auf Betrieb . . . „	13,500	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	50,000	
Bleiben ———		43,000

Nr. 187. Station Schlieren. Erweiterung der Geleiseanlagen und des Verladeplatzes, Anlage eines Zwischenperrons mit Personentunnel, Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes, neuer Güterschuppen mit Rampe und Ersetzung zweier Niveauübergänge durch Überführungen.

Baubudget 1908, Nr. 230.	Fr.	
Voranschlag vom 29. Mai 1907 . .	1,800,000	
wovon auf Bau .	Fr. 1,752,000	
und auf Betrieb . „	48,000	
Ausgaben pro 1909		200,000

Schon seit längerer Zeit genügen die Güterdienstanlagen und die Warteräume im Aufnahmsgebäude nicht mehr. Die Zugsaufstellgeleise sind zu kurz und Wagenaufstellgeleise sind nicht vorhanden. Der Niveauübergang bei km 7,332 muss wegen der Vermehrung der darüberführenden Geleise und wegen der denselben benützenden Limmattal - Strassenbahn durch eine Überführung ersetzt werden.

Nr. 188. Station Wettingen. Erweiterung der Geleiseanlagen, Verlängerung des Güterschuppens und der Rampe und Erstellung einer Fussgängerunterführung an der Seminarstrasse, km 20,172. Fr.

Baubudget 1908, Nr. 231 . . .	480,000	
Voranschlag vom 9. November 1907 .	455,000	
wovon auf Bau . .	Fr. 418,600	
und auf Betrieb . . „	36,400	

Ausführung verschoben.

Übertrag 2,262,100

		Fr.
	Übertrag	2,262,100
Nr. 189. Bahnhof Brugg. Umbau und Erweiterung der Stationsanlagen.		
Baubudget 1908, Nr. 232 a.	Fr.	
Voranschlag vom 21. Mai 1908	3,540,000	
wovon auf Bau	Fr. 3,360,000	
und auf Betrieb	„ 180,000	
Ausgaben pro 1909		200,000
Nr. 190. Bahnhof Aarau. Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes.		
Baubudget 1908, Nr. 233.	Fr.	
Voranschlag vom 26. März 1907	265,000	
wovon auf Bau	Fr. 173,500	
und auf Betrieb	„ 91,500	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	100,000	
Bleiben ————		165,000
Nr. 191. Haltestelle Dulliken. Verbesserung der Signaleinrichtungen		
		8,500
Baubudget 1908, Nr. 234.		
Nr. 192. Station Augst. Erweiterung der Geleiseanlagen und des Verladeplatzes, Erstellung einer Schiebebühne.		
Baubudget 1908, Nr. 235.	Fr.	
Voranschlag vom 13. Februar 1907	69,000	
wovon auf Bau	Fr. 59,500	
und auf Betrieb	„ 9,500	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	64,000	
Bleiben ————		5,000
Nr. 193. Station Lenzburg. Erweiterung der Geleiseanlagen und des Verladeplatzes, Verschiebung und Vergrösserung des Güterschuppens und der Rampe.		
	Übertrag	2,640,600

	Fr.	
	Übertrag	2,640,600
	Fr.	
Baubudget 1908, Nr. 238	350,000	
Voranschlag vom 11. Oktober. 1907. . .	370,000	
wovon auf Bau	Fr. 298,000	
und auf Betrieb	„ 72,000	

Ausführung verschoben.

Nr. 194. Station Horgen. Erweiterung der Geleiseanlagen und Vergrößerung des Güterschuppens und der Rampe.

	Fr.	
Baubudget 1908, Nr. 244.	55,000	
Voranschlag vom 15. Juni 1908	61,000	
wovon auf Bau	Fr. 53,500	
und auf Betrieb	„ 7,500	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	56,000	
Bleiben —————		5,000

Die Erhöhung ist die Folge der nachträglich angeordneten Überdachung der Güterrampe.

Nr. 195. Station Pfäffikon (Schwyz). Erweiterung der Geleiseanlagen und neues Aufnahmegebäude.

	Fr.	
Baubudget 1908, Nr. 245	250,000	
Voranschlag vom 23. März 1908	375,000	
wovon auf Bau	Fr. 317,200	
und auf Betrieb	„ 57,800	

Ausführung verschoben.

Nr. 196. Station Dübendorf. Erweiterung der Geleiseanlagen und des Verladeplatzes, Vergrößerung des Güterschuppens und der Rampe.

	Fr.	
Baubudget 1908, Nr. 249.		
Voranschlag vom 14. Juni 1906	100,000	
Übertrag	100,000	2,645,600

	Fr.	Fr.
Übertrag	100,000	2,645,600
Hierzu: Vordach am Aufnahmsgebäude, Freistellung des Güterschuppens und Stützmauern	18,000	
Voranschlag vom 14. April 1908 . . .	118,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 96,600		
und auf Betrieb . . . „ 21,400		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	50,000	
Bleiben ———		68,000

Die Arbeiten, durch welche die Kostenvermehrung verursacht ist, sind infolge der Einsprachen von Behörden und Privaten gegen das ursprüngliche Projekt angeordnet worden.

Nr. 197. Station Schwerzenbach. Erweiterung der Geleiseanlagen und des Verladeplatzes.

Baubudget 1908, Nr. 250.	Fr.	
Voranschlag vom 13. Juni 1906 . . .	23,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 21,600		
und auf Betrieb . . . „ 1,400		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	10,000	
Bleiben ———		13,000

Nr. 198. Station Uster. Erweiterung der Geleiseanlagen.

Baubudget 1908, Nr. 251.	Fr.	
Voranschlag vom 31. März 1907 . . .	75,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 66,000		
und auf Betrieb . . . „ 9,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	20,000	
Bleiben ———		55,000

Nr. 199. Station Bubikon. Erweiterung des Verladeplatzes und Verlängerung des Verladegeleises.

Übertrag 2,781,600

	Fr.	
	Übertrag	2,781,600
Baubudget. 1908, Nr. 252.	Fr.	
Voranschlag vom 12. Oktober 1906 . . .	43,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 38,900		
und auf Betrieb . . . „ 4,100		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	13,000	
Bleiben	—	30,000

Nr. 200. Neue Kreuzungsstation und Haltestelle
Bollingen zwischen Rapperswil und Schmerikon.

Baubudget 1908, Nr. 254.

Voranschlag vom 8. Juni / 16. Juli 1904 für	Fr.	
die früher vorgesehene Kreuzungsstation	76,000	
Voranschlag vom 9. Dezember 1907 für		
Einrichtung als Haltestelle	112,000	
Ab: Beitrag der Gemeinde Jona . . .	10,000	
Bleiben	102,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 97,000		
und auf Betrieb . . . „ 5,000		
Ausgaben pro 1909		80,000

Nr. 201. Station Gisikon-Root. Stationserweiterung.

Baubudget 1908, Nr. 258.

Voranschlag für Erweiterung der Geleise-	Fr.	
anlagen und des Güterschuppens vom		
4. August 1906	13,000	
Voranschlag vom 23. Mai 1908	96,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 90,000		
und auf Betrieb . . . „ 6,000		
<i>Ausführung verschoben.</i>		

Nr. 202. Station Ebikon. Erweiterung der Geleiseanlagen und des Verladeplatzes, Vergrößerung des Güterschuppens.

Übertrag 2,891,600

	Fr.	
	Übertrag	2,891,600
Baubudget 1908, Nr. 259.	Fr.	
Voranschlag vom 12. April 1906	40,000	
wovon auf Bau Fr. 36,200		
und auf Betrieb „ 3,800		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	30,000	
Bleiben ———		10,000
Nr. 203. Station Kempththal. Erweiterung der Geleiseanlagen und des Verladeplatzes.		
Baubudget 1908, Nr. 260	Fr.	
Voranschlag vom 21. Mai 1907	190,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 181,000		
und auf Betrieb . . . „ 9,000		
<i>Ausführung verschoben.</i>		
Nr. 204. Station Illnau. Erweiterung der Geleiseanlagen und des Verladeplatzes, Vergrößerung des Güterschuppens und der Rampe.		
Baubudget 1908, Nr. 261.	Fr.	
Voranschlag vom 7. Juni 1907	54,000	
wovon auf Bau Fr. 52,000		
und auf Betrieb „ 2,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	30,000	
Bleiben ———		24,000
Nr. 205. Station Glattbrugg. Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes und des Güterschuppens.		
Baubudget 1908, Nr. 263.	Fr.	
Voranschlag vom 17. Juni 1907	21,000	
wovon auf Bau Fr. 15,500		
und auf Betrieb „ 5,500		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	16,000	
Bleiben ———		5,000
Nr. 206. Station Bülach. Erweiterung der Geleiseanlagen.		
	Übertrag	2,930,600

	Fr.	
Übertrag	2,930,600	
Baubudget 1908, Nr. 265.	Fr.	
Voranschlag vom 20. Februar 1907 . .	46,000	
wovon auf Bau	Fr. 43,500	
und auf Betrieb	„ 2,500	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	10,000	
Bleiben	—	36,000
Nr. 207. Station Töss. Erweiterung der Ge- leiseanlagen und neues Aufnahmsgebäude.		
Baubudget 1908, Nr. 266.	Fr.	
Voranschlag vom 23. April 1907 . .	135,000	
wovon auf Bau	Fr. 124,000	
und auf Betrieb	„ 11,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	30,000	
Bleiben	105,000	
Ausgaben pro 1909		80,000
Nr. 208. Erweiterung der Haltestelle Sulz zu einer Station.		
Baubudget 1908, Nr. 267.	Fr.	
Voranschlag vom 12. Juni 1907 . . .	118,000	
Hiervon ab: Beitrag der Gemeinde Sulz	23,000	
Bleiben	95,000	
wovon auf Bau	Fr. 92,000	
und auf Betrieb	„ 3,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	90,000	
Bleiben	—	5,000
Nr. 209. Verbesserung der Beleuchtung auf Bahnhöfen und Stationen.		
Baubudget 1908, Nr. 273 a	250,000	
Ausdehnung der elektrischen Beleuchtung einschliess- lich Erstellung einer elektrischen Umformer- und Verteilungszentrale im Hauptbahnhof Zürich . .		400,000
Übertrag	3,451,600	

Fr.

Übertrag 3,451,600

Nr. 210. Zentralanlagen für Weichen und Signale.

Baubudget 1908, Nr. 275.

a.	Station Ebikon	26,000
b.	„ Muri	33,000
c.	„ Mühlau	24,500
d.	„ Sins	24,500
e.	„ Oberrütti	23,000

Nr. 211. Zweites Geleise Thalwil-Richterswil.

Baubudget 1908, Nr. 240.

Projektierungsarbeiten und Landerwerbungen . . 100,000

Nr. 212. Beseitigung von Wegübergängen in Schienenhöhe.

Baden-Turgi:

a. Unterführung der Römerstrasse bei Baden und Fusswegunterführung an Stelle des Feldwegüberganges bei km 24,082. Fr.

Baubudget 1908, Nr. 213 a . . 183,000

Mehr für Verbreiterung der Unterführung 25,000

Zusammen 208,000

Die Unterführung der Römerstrasse soll in der Hauptsache im Jahre 1908 fertiggestellt werden. Die Fusswegunterführung kann erst im Jahre 1909 zur Ausführung gelangen.

Hornussen-Frick:

b. Wegunterführungen km 46,960 und 48,000 und Erstellung eines Parallelweges bei Hornussen (Vertrag mit der Gemeinde Hornussen vom 10. Dezember 1906).

Übertrag 208,000 3,682,600

	Fr	Fr.
Übertrag	208,000	3,682,600

Baubudget 1908, Nr. 276 d.

Voranschlag vom 9. Februar 1907 48,500

wovon auf Bau . Fr. 48,500

und auf Betrieb . —

Die Unterführung bei km 48,000 wird im Jahre 1909 fertiggestellt werden; über diejenige bei km 46,960 werden noch Verhandlungen mit der Gemeinde Hornussen geführt.

Stein-Säckingen-Mumpf :

c. Strassenunterführung km 59,041 bei Stein-Säckingen.

Baubudget 1908, Nr. 276 e.

Voranschlag vom 9. Juni 1906 . 70,000

wovon auf Bau . Fr. 68,000

und auf Betrieb . „ 2,000

d. Feldwegüberführung km 60,625.

Baubudget 1908, Nr. 276 f.

Voranschlag vom 9. Juni 1906 . 34,000

wovon auf Bau . Fr. 33,200

und auf Betrieb . „ 800

Möhlén-Rheinfelden .

e. Fusswegunterführungen km 70,918 und 71,424 bei Rheinfelden.

Baubudget 1908, Nr. 213 g.

Voranschlag vom 19. April 1906 22,200

Zürich = Wollishofen - Kilchberg bei Zürich :

f. Fusswegunterführung km 6,625 und Unterführung der Widmerstrasse km 6,791.

Baubudget 1908, Nr. 213 d.

Übertrag	382,700	3,682,600
----------	---------	-----------

	Fr.	Fr.
Übertrag	282,700	3,682,600
Voranschlag vom 25. Mai		
1905	Fr. 86,500	
Voranschlag vom 28. Oktober 1907	91,500	
wovon auf Bau . .	Fr. 90,000	
und auf Betrieb . .	„ 1,500	

Die Verhandlungen, welche mit der Stadt Zürich über das Projekt und über die Übernahme eines Teiles der Arbeiten geführt werden, sind noch nicht zum Abschluss gelangt.

Rüschlikon-Thalwil:

- g. Strassenunterführung km 11,⁶⁸⁵ bei der Station Thalwil und Fusswegunterführung km 11,⁷²⁸.

Baubudget 1908, Nr. 213 b.

Voranschlag vom 4. Januar 1907 .	219,000
wovon auf Bau . .	Fr. 216,000
und auf Betrieb . .	„ 3,000

- h. Fusswegüberführung km 11,⁵⁶⁰ bei der Station Thalwil.

Baubudget 1908, Nr. 213 c.

Voranschlag vom 24. Oktober 1906 .	19,800
wovon auf Bau . .	Fr. 18,500
und auf Betrieb . .	„ 1,300

Mit der Gemeinde Thalwil ist noch keine Einigung über das Projekt erzielt worden.

Erlenbach (Zürich)-Herrliberg = Feldmeilen:

- i. Strassenüberführung km 13,⁶⁸⁰ bei Erlenbach (Zürich).

Baubudget 1908, Nr. 276 g.

Voranschlag vom 4. August 1906 .	28,000
wovon auf Bau . .	Fr. 28,000
und auf Betrieb . .	„ —

Übertrag	741,000	3,682,600
----------	---------	-----------

	Fr.	Fr.
Übertrag	741,000	3,682,600
<i>Zug-Cham :</i>		
k. Strassenunterführung km 43, ¹⁵⁸ bei Cham.		
Baubudget 1908, Nr. 276 h.		
Voranschlag vom 10. Juni 1907	40,000	
wovon auf Bau	Fr. 39,100	
und auf Betrieb	" 900	
Zusammen	781,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	250,000	
Bleiben	531,000	
Ausgaben pro 1909		250,000
Nr. 213. Ersatz der obern Limmatbrücke bei Wettingen.		
	Fr.	
Baubudget 1908, Nr. 277	400,000	
Voranschlag vom 11. April 1908	440,000	
wovon auf Bau	Fr. 234,000	
und auf Betrieb	" 206,000	
Ausgaben pro 1909		200,000
Statt der vorhandenen zweigleisigen Brücke sollen zwei neue Brücken für je ein Geleise erstellt werden. Die Verstärkung der bestehenden Brücke hat sich aus konstruktiven Gründen als unzweckmässig erwiesen und wäre auch nicht billiger gekommen. Die Erhöhung des Voranschlages ist durch die Beifügung der Bauverwaltungskosten und Bauzinse entstanden. Für den Wert der alten Brücke sind Fr. 188,000 vom Baukonto abzuschreiben.		
Nr. 214. Wärter- und Beamtenwohnhäuser.		
Baubudget 1908, Nr. 279 a und 279 c.		
a. Sechs neue Wärterwohnhäuser zur Durchführung der neuen Wärtersträckeneinteilung.	Fr.	
Voranschlag	58,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	48,000	
Bleiben		10,000
Übertrag	4,142,600	

		Fr.
	Übertrag	4,142,600
b. Erstellung eines Beamtenwohnhauses auf der Station Sihlbrugg.	Fr.	
Voranschlag	38,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	10,000	
Bleiben		28,000

Neue Bauten.

Nr. 215. Hauptbahnhof Zürich.

a. Erweiterung der Bahnhofanlagen.		
Für Projektierungsarbeiten		10,000
b. Erstellung eines Zollniederlagshauses.	Fr.	
Voranschlag	300,000	
Ausgaben pro 1908		100,000
c. Erweiterung des Unterkunftslokals für die Kohlen- und Holzarbeiter im Vorbahnhof		3,400
d. Entwässerung des Kellers unter der Versandgüterhalle.		
Voranschlag vom 2. April 1908		7,600
e. Aufstellung eines zweiten Warmwasserofens für die Badanstalt in der neuen Lokomotivremise im Rangierbahnhof		3,500
f. Zwei Schmierölbehälter aus Zement in der neuen Lokomotivremise im Rangierbahnhof		4,000

Nr. 216. Station Dietikon. Erweiterung des Verladeplatzes.

Voranschlag vom 4. Juni 1908	20,000
--	--------

Nr. 217. Station Schinznach Bad. Erweiterung der Geleiseanlagen.

Voranschlag vom 3. Juni 1908	41,000
--	--------

Nr. 218. Station Möhlin. Erstellung eines Überholungsgeleises.

Voranschlag vom 9. März 1908	58,000
--	--------

Übertrag 4,418,100

Fr

Übertrag 4,418,100

Nr. 219. Station Koblenz. Erweiterung der Geleiseanlagen.

Voranschlag vom 20. Mai 1908 21,000

Nr. 220. Station Sisseln. Erstellung eines Ausweichgeleises.

Voranschlag vom 3. März 1908 49,000

Nr. 221. Station Entfelden. Vergrößerung des Güterschuppens.

Voranschlag vom 2. Juni 1908 15,500

Nr. 222. Zürich-Wollishofen-Kilchberg bei Zürich. Geleiseverschiebung von km 6,650 bis km 7,300 zur Verlängerung der Zwischengeraden anlässlich der Unterführung der Widmerstrasse (vergl. Nr. 212 f).

Voranschlag vom 6. April 1908 16,000

Nr. 223. Station Kilchberg bei Zürich. Erweiterung des Verladeplatzes.

Voranschlag vom 4. April 1908 7,000

Nr. 224. Station Oberrieden. Erstellung eines neuen Verladegeleises.

Fr.

Voranschlag vom 9. Juni 1908 6000

wovon auf Bau Fr. 4700

und auf Betrieb „ 1300

Hiervon ab: Beitrag des Industriegeleisebesitzers 2000

Bleiben ——— 4,000

Nr. 225. Neue Station Schübelbach. Erstellung einer Station zwischen Siebnen-Wangen und Reichenburg mit Ersetzung des Niveauüberganges bei km 46,794 durch eine Überführung und Beseitigung des Niveauüberganges bei km 46,500.

Übertrag 4,530,600

	Fr.	
Übertrag	4,530,600	
	Fr.	
Voranschlag vom 30. Juni 1908	347,000	
Ab: Beitrag der Gemeinde Schübelbach		
in bar	Fr. 10,000	
durch Beschaffung des		
Landes	„ 57,000	
	<u>67,000</u>	
Bleiben	<u>280,000</u>	
wovon auf Bau	Fr. 275,000	
und auf Betrieb	„ 5,000	
Ausgaben pro 1909		50,000
Nr. 226. Station Schwanden. Erweiterung der Station.		
Voranschlag vom 16. März 1908		79,000
Nr. 227. Station Linthal. Erstellung eines Perrondaches an der Stirnseite des Aufnahmsgebäudes und Anlage einer Zufahrtsstrasse auf der Südostseite der Station		
		4,500
Nr. 228. Station Zürich-Letten. Vergrösserung des Güterschuppens und Erstellung einer Rampe.		
Voranschlag vom 9. März 1908		13,500
Nr. 229. Station Seebach. Verlängerung des Güterschuppens und der Rampe.		
Voranschlag vom 9. Juni 1908		13,000
Nr. 230. Station Affoltern a/Albis. Erweiterung der Stationsanlagen.		
Voranschlag vom 18. November 1907/	Fr.	
9. Juni 1908	146,000	
wovon auf Bau	Fr. 129,200	
und auf Betrieb	„ 16,800	
Ausgaben pro 1909		30,000
Übertrag	4,720,600	

Fr.

Übertrag 4,720,600

Nr. 231. Station Rothkreuz. Erweiterung und Umbau der Geleiseanlagen.

Voranschlag vom 21./23. Mai 1908 45,000

Nr. 232. Sihlbrugg-Baar. Erstellung eines Sohlen-
gewölbes, km 21,⁵⁶² bis 21,⁶⁰⁸ und km 21,⁹⁹² bis 22,⁰⁰²
im Albistunnel.

Voranschlag vom 6. Februar 1908 16,000

Nr. 233. Wagenwascheinrichtungen und Des-
infektionsanstalten für den Viehtransport laut Bundes-
ratsbeschluss vom 22. März 1907 50,000

Nr. 234. Brückenwagen 10,000

Nr. 235. Wasserversorgungen für Stationen und
Wärterwohnhäuser 10,000

Nr. 236. Verbesserung der Beleuchtung auf
Bahnhöfen und Stationen 15,000

Nr. 237. Zentralanlagen für Weichen und Sig-
nale. Ergänzungen an bestehenden Einrichtungen . 10,000

Nr. 238. Neue Signale.

a. Neue Vorsignale 20,000

b. Durchfahrtssignale und Ersatz von Scheiben-
signalen 25,000

c. Neue Signale an englischen Weichen . . 5,000

Nr. 239. Beseitigung von Wegübergängen in
Schienenhöhe.

Frick-Eiken.

Wegüberführung, km 52,¹⁵³, bei Frick, mit
Fussweganlage : : : : : 54,000

Übertrag 4,980,600

Fr.

Übertrag 4,980,600

Nr. 240. Erstellung von Schutzwänden zur
Sicherung der Strecke Weesen-Mühlehorn gegen
Steinschlag. Fr.

Voranschlag vom 2. Mai 1908 26,000

Ausgaben pro 1909 13,000

Nr. 241. Wärterhäuser. Erstellung von drei
neuen Wärterhäusern zur Durchführung der neuen
Streckeneinteilung 30,000

Nr. 242 Telegraphenleitungen (einschliesslich der
Apparate).

a. Neue Telegraphenleitung Zürich-Winterthur-
Stein-Säckingen mit Einschaltung des Bahnhofes
Winterthur und der Stationen Bülach, Eglisau
und Koblenz 11,000

b. Neue Telegraphenleitung Zürich-Winterthur zum
Anschluss an den direkten Draht Winterthur-
St. Gallen und Verbindung der Drähte Zürich-
Winterthur (direkt) und Zürich-Romanshorn . 2,100

c. Kabelleitung im Bahnhofe Zug vom Aufnahme-
gebäude zum Stellwerk.

Voranschlag vom 15. Juni 1908 5,500

Nr. 243. Bahnabschlüsse.

a. Geländer und Einfriedigungen 3,000

b. Barrieren 20,000

Nr. 244. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen 200,000

Nr. 245. Unvorhergesehenes 50,000

Total 5,315,200

Aus dem von der Kreisdirektion III aufgestellten Budget sind folgende Ansätze weggelassen worden:

1.	Erweiterung der Station Wildeggen	Fr.	50,000
2.	„ „ „ Mumpf	„	15,000
3.	„ „ „ Rümikon-Mellikon	„	31,000
4.	„ „ „ Effretikon	„	111,000
5.	„ des Güter- und Rangierbahnhofs Schaffhausen	„	100,000
6.	Neues Aufnahms- und Nebengebäude in Oerlikon	„	50,000
7.	Vergrößerung des Verladeplatzes in Regensdorf-Watt	„	17,000
8.	Beseitigung von Niveauübergängen zwischen Brugg und Wildeggen im Kostenbetrage von	„	230,200
9.	Ersetzung eines Niveauüberganges durch eine Unterführung bei Möhlin	„	20,000
10.	Zentralanlagen in Gisikon-Root, Dänikon und Dottikon-Dintikon	„	78,000
11.	Telegraphenleitung Stein-Säckingen-Pratteln	„	3,300
12.	Telephonanlagen auf verschiedenen Strecken	„	38,800

Die folgenden Ansätze sind mit geringern Beträgen eingesetzt worden, als die Kreisdirektion vorgesehen hatte:

Nr. 233.	Wagenwascheinrichtungen und Desinfektionsanlagen um	Fr.	30,000
Nr. 234.	Brückenwagen um	„	8,000
Nr. 235.	Wasserversorgungen um	„	10,000
Nr. 226.	Verbesserung der Beleuchtung um	„	10,000
Nr. 242 c.	Kabelleitung im Bahnhof Zug um	„	10,100
weil zwischen Stellwerk und Abschlussignal gegen Baar die Freileitung belassen werden soll.			
Nr. 244.	Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen um	„	100,000
Nr. 245.	Unvorhergesehenes um	„	30,000

Dem Budget der Kreisdirektion wurde beigelegt:

Nr. 215 f.	Zwei Schmierölbehälter in der Lokomotivremise im Rangierbahnhof Zürich	Fr.	4,000
------------	--	-----	-------

Die Ansätze wurden erhöht für:

Nr. 175.	Neue Werkstätte in Zürich um	„	300,000
Nr. 209.	Ausdehnung der elektrischen Beleuchtung im Bahnhof Zürich um	„	150,000

III. Mobiliar und Gerätschaften.

Fr.

Nr. 246. Vermehrung des Inventars der Kreis-
direktion (einschliesslich der Telegrapheninspektion) 2,400

Nr. 247. Vermehrung des Inventars des Bahndienstes.

a. Beleuchtungswagen für Tunnel- reparaturen	Fr. 30,000	
Baubudget 1908, Nr. 288.		
b. Ausgaben bis Ende 1908	20,000	
Bleiben	10,000	
c. Verschiedenes	20,000	
Zusammen		30,000

Nr. 248. Vermehrung des Inventars des Stationsdienstes.

	Fr.	
a. 10 Perronwagen	1,500	
b. Verschiedene Anschaffungen für die Lagerkellerei in Zürich (Pum- pen u. s. w.)	3,200	
c. Zentesimalwage	450	
d. Verschiedenes	3,150	
Zusammen		8,300

Nr. 249. Vermehrung des Inventars
des Fahrdienstes.

	Fr.	
a. Kurstafeln	7,000	
b. Verschiedenes	12,000	
Zusammen		19,000

Nr. 250. Ergänzung des Werkzeuges und der
mechanischen Einrichtungen der Werkstätte Zürich 12,000

Nr. 251. Ergänzung des Werkzeuges und der
mechanischen Einrichtungen der Depotwerkstätten
Zürich, Brugg und Rapperswil. 8,500

Übertrag 80,200

	Fr.	
Übertrag	80,200	
Nr. 252. Vermehrung der Telegraphen- und Telephonapparate.	Fr.	
a. Telegraphenapparate	800	
b. Telephonapparate	1,000	
Zusammen	1,800	
Total	82,000	

Die folgenden Ansätze sind mit geringern Beträgen eingesetzt worden, als die Kreisdirektion III vorgesehen hatte:

Nr. 246. Vermehrung des Inventars der Kreisdirektion um Fr. 1,600

Nr. 249. Vermehrung des Inventars des Fahrdienstes um „ 19,000

Nr. 250. Ergänzung des Werkzeugs und der mechanischen Einrichtungen der Werkstätte Zürich um „ 3,000

Nr. 251. Ergänzung des Werkzeugs und der mechanischen Einrichtungen der Depotwerkstätten Zürich, Brugg und Rapperswil um „ 8,500

Nr. 252. Vermehrung der Telegraphen- und Telephonapparate um „ 1,500

Rekapitulation.

	Fr.	
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen	5,315,200	
III. Mobiliar und Gerätschaften	82,000	
Total	5,397,200	

Kreis IV.**I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.**

*Bauten in Ausführung, sowie Überträge noch nicht begonnener
Bauten aus dem letztjährigen Budget.*

	Fr.	
Nr. 253. Bahnhof Winterthur.	Fr.	
a. Erweiterung der Rangiergeleiseanlagen.		
Baubudget 1908, Nr. 310a . . .	1,800,000	
Voranschlag vom 9. April 1908 . .	3,000,000	
wovon auf Bau Fr. 2,970,500		
und auf Betrieb „ 29,500		
Ausgaben pro 1909		400,000
b. Unterführung der Zürcherstrasse.		
Baubudget 1908, Nr. 310b.		
Voranschlag vom März 1908 . . .	1,050,000	
Hiervon ab: Beitrag der Stadtgemeinde Winterthur	295,000	
Kredit des Verwaltungsrates vom 10. Juli 1908	755,000	
wovon auf Bau Fr. 637,000		
und auf Betrieb „ 118,000		
Ausgaben pro 1909		400,000
Der Beitrag der Stadt setzt sich zusammen aus Fr. 250,000 in bar und der Hälfte der zu Fr. 90,000 veranschlagten Entschädigungen für die Ablösung der Wasserrechte an dem zu beseitigenden Eulachkanal.		
Nr. 254. Station Gossau. Umbau der Station unter Berücksichtigung des Anschlusses der neuen Linie der Appenzellerbahn von Herisau.		
Baubudget 1908, Nr. 312.	Fr.	
Voranschlag vom 13. März 1907 . . .	1,800,000	
Ausgaben pro 1909		100,000
Nr. 255. Station St. Gallen-Bruggen. Strassenunterführung bei km 82,516 im „Ahorn“, im Zusammenhang mit der Unterführung dieser Strasse unter der Bodensee-Toggenburgbahn.	Fr.	
Baubudget 1908, Nr. 313	30,000	
Übertrag		900,000

	Fr.	
	Übertrag	900,000
	Fr.	
Voranschlag vom 14. Juni 1907 . . .	32,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 30,000		
und auf Betrieb . . . „ 2,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	10,000	
Bleiben	<u> </u>	22,000

Nr. 256. Bahnhof St. Gallen.

a. Bahnhof-Umbau.

Baubudget 1908, Nr. 295 a.

	Fr.
Kredit des Verwaltungsrates vom	
2. Juni 1905	8,950,000
wovon auf Bau Fr. 8,700,000	
und auf Betrieb „ 250,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende	
1908	4,850,000
Bleiben	<u>4,100,000</u>

Ausgaben pro 1909 400,000

b. Vergrößerung des Versand- und Zollschuppens.

Baubudget 1908, Nr. 295 b.

	Fr.
Voranschlag vom 20. August 1907	170,000
wovon auf Bau Fr. 165,000	
und auf Betrieb „ 5,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende	
1908	130,000
Bleiben	<u>40,000</u>

Ausgaben pro 1909 40,000

In dem zwischen dem eidgenössischen Eisenbahndepartement, dem Gemeinderat von St. Gallen, der Generaldirektion der Bundesbahnen und den Verwaltungen der Appenzeller- und Trogener Strassenbahn betreffend den Ausbau des Personenbahnhofes und die Verlegung des Hauptpostgebäudes abgeschlos-

Übertrag 1,362,000

Fr.

Übertrag 1,362,000

senen Verträge ist festgesetzt worden, dass zur einheitlichen Gestaltung des neuen Bahnhofplatzes und der Fassaden der Gebäude an demselben eine Konkurrenz ausgeschrieben werden solle. Diese hat stattgefunden, aber kein Projekt ergeben, das sich ohne Änderung zur Ausführung geeignet hätte.

In der Folge wurden von St. Gallen aus in bezug auf die Anlage des Postgebäudes neue Anregungen gemacht, welche einer Prüfung unterworfen worden sind. Vor der Beendigung derselben kann mit Rücksicht auf die beabsichtigte harmonische Ausgestaltung des Bahnhofplatzes ein definitives Projekt für das Aufnahmsgebäude nicht aufgestellt werden. Die Studien hierfür werden zurzeit unter Zugrundelegung der besten Konkurrenzpläne fortgesetzt.

Nr. 257. Station St. Fiden. Umbau und Erweiterung anlässlich der Einmündung der Bodensee-Toggenburgbahn.

Baubudget 1908, Nr. 296.	Fr.
Voranschlag vom 29. August 1905 .	2,225,000
wovon auf Bau . Fr.	2,152,000
und auf Betrieb . „	73,000
Hiervon ab: Kapitalbeteiligung der Bodensee-Toggenburgbahn	550,000
Kredit des Verwaltungsrates vom 25. März 1907	1,675,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	375,000
Bleiben	1,300,000

Ausgaben pro 1909 500,000

Die Verlegung und Einwölbung der Steinach, welche den andern Arbeiten vorausgehen muss, ist in Ausführung begriffen.

Übertrag 1,862,000

Fr.

Übertrag 1,862,000

Nr. 258. Bahnhof Rorschach. Erweiterung der Rangiergeleiseanlagen und Verlegung von Strassen.

Baubudget 1908, Nr. 297.

Fr.

Voranschlag vom 8. November 1902 . . . 413,500

Ausgaben pro 1909 50,000

Nr. 259. Station Rheineck. Umbau und Erweiterung der Geleiseanlagen, neues Aufnahmegebäude, Vergrößerung des Güterschuppens.

Baubudget 1908, Nr. 298.

Fr.

Voranschlag vom August 1907 . . . 800,000

Hiervon ab: Beiträge der Gemeinde

Rheineck und der Drahtseilbahn

Rheineck-Walzenhausen 80,000

Kredit des Verwaltungsrates vom 2. September 1907 720,000

wovon auf Bau . . . Fr. 617,000

und auf Betrieb . . . „ 103,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908 320,000

Bleiben 400,000

Ausgaben pro 1909 250,000

Die Bereinigung des Projektes ist durch Verhandlungen mit der Postverwaltung über die denselben im Aufnahmegebäude einzuräumenden Lokale verzögert worden.

Nr. 260. Station Au. Vergrößerung des Ausladeplatzes und des Güterschuppens.

Baubudget 1908, Nr. 319.

Fr.

Voranschlag vom 29. Mai 1907 . . . 33,500

wovon auf Bau . . . Fr. 29,800

und auf Betrieb . . . „ 3,700

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908 15,000

Bleiben 18,500

Ausgaben pro 1909 15,000

Übertrag 2,177,000

	Fr.	
Übertrag	2,177,000	
Nr. 261. Bahnhof Sargans. Erweiterung der Geleiseanlagen und Erstellung einer Militärrampe.		
Baubudget 1908, Nr. 299 b.	Fr.	
Voranschlag vom 2. Mai 1906 . . .	150,000	
Erhöhung des Voranschlages wegen Erweiterung des Projektes . . .	30,000	
	180,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	145,000	
Bleiben	—	35,000
Nr. 262. Werkstätte Chur. Schiebebühne mit elektrischem Antrieb.		
Baubudget 1908, Nr. 321 c.	Fr.	
Voranschlag vom 27. Juli 1908 . . .	36,000	
wovon auf Bau . . .	Fr. 30,500	
und auf Betrieb . . .	„ 5,500	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	10,000	
Bleiben	—	26,000
Nr. 263. Station Lütisburg. Erstellung eines Kreuzungsgeleises und Zentralanlage für Weichen und Signale.		
Baubudget 1908, Nr. 322.	Fr.	
Voranschlag vom 29. Juni 1907 . . .	50,000	
wovon auf Bau . . .	Fr. 47,700	
und auf Betrieb . . .	„ 2,300	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	40,000	
Bleiben	—	10,000
Nr. 264. Station Lichtensteig. Erweiterung anlässlich der Einmündung der Bodensee-Toggenburgbahn (Erstellung einer Gemeinschaftsstation).		
Baubudget 1908, Nr. 323.	Fr.	
Anteil der S. B. B.	190,000	
Ausgaben pro 1909		90,000
	Übertrag	2,338,000

Fr.

Übertrag 2,338,000

Nr. 265. Station Wattwil. Umbau und Erweiterung für den Anschluss der Ricken- und Bodensee-Toggenburgbahn.

Baubudget 1908, Nr. 300.

Fr.

Kredit des Verwaltungsrates vom 5. März

1906 865,000

wovon auf Bau . . . Fr. 792,000

und auf Betrieb . . . „ 73,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908 245,000

Bleiben 620,000

Ausgaben pro 1909 400,000

Nr. 266. Attikon-Islikon. Strassenüberführung bei km. 34,³⁴² für den Weg von Rickenbach nach Attikon.

Baubudget 1908, Nr. 327.

Fr.

Voranschlag vom 28. Dezember 1907 . . 38,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908 28,000

Bleiben 10,000

Nr. 267. Station Frauenfeld. Verlängerung des Perrondaches am Aufnahmegebäude.

Baubudget 1908, Nr. 328.

Fr.

Voranschlag vom 1. August 1907 . . . 28,000

wovon auf Bau . . . Fr. 27,100

und auf Betrieb . . . „ 900

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908 14,000

Bleiben 14,000

Nr. 268. Station Amriswil.

a. Erstellung einer Passerelle.

Baubudget 1908, Nr. 330.

Voranschlag 23,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende

1908 8,000

Bleiben 15,000

Übertrag 2,777,000

	Fr.	
Übertrag	2,777,000	
b. Erstellung eines Überholungsgeleises.	Fr.	
Voranschlag vom 23. Juni 1908 .	47,000	
wovon auf Bau . . Fr.	42,800	
und auf Betrieb . . „	4,200	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende		
1908	35,000	
Bleiben	—	12,000

Nr. 269. Bahnhof Romanshorn. Umbau und Erweiterung der Bahnhofanlagen anlässlich der Einmündung der Bodensee-Toggenburgbahn. Fr.

Baubudget 1908, Nr. 303	2,130,000	
Voranschlag vom 9. Mai 1908 . .	3,050,000	
wovon auf Bau Fr.	2,640,000	
und auf Betrieb „	410,000	
Hiervon ab: Kapitalbeteiligung der		
Bodensee-Toggenburgbahn . . .	400,000	
Bleiben	2,650,000	

Ausgaben pro 1909 400,000

Die Erweiterung umfasst neue Perronanlagen, ein neues Dienstgebäude, eine Zollrevisionshalle auf dem Perron bei der Schifflande und einen Umbau im Innern des Aufnahmsgebäudes, ferner eine neue Lokomotivremise, den Ersatz einer Drehscheibe von 16 m. durch eine solche von 20 m. Durchmesser, eine neue Viehrampe und endlich eine bedeutende Vermehrung der Geleiseanlagen für Personen- und Güterzüge und den Rangierdienst. Um für die Lagerplätze, welche durch die neuen Geleiseanlagen in Anspruch genommen werden, Ersatz zu schaffen, muss eine Auffüllung des Seebodens vorgenommen werden. Das neue Ufer wird durch Pflasterung gegen den Wellenschlag geschützt. Der Niveauübergang südlich vom Kornschuppen wird durch eine Passerelle, derjenige südlich vom Rangierbahnhof durch eine Über-

Übertrag 3,189,000

Fr.

Übertrag 3,189,000

führung ersetzt. Die 920,000 Franken betragende Erhöhung des Voranschlages ist zum Teil auf die in den letzten Jahren beträchtlich gestiegenen Materialpreise und Arbeitslöhne, in der Hauptsache aber darauf zurückzuführen, dass sich die anfänglich vorgesehenen Anlagen als ungenügend erwiesen haben.

Nr. 270. Station Arbon.

a. Zentralanlagen für Weichen und Signale.

Baubudget 1908, Nr. 341.	Fr.
Voranschlag	86,000
Erhöhung des Voranschlages wegen	
Änderung des Projekts	19,000

105,000

b. Erstellung einer Fussgängerunterführung bei km. 90,100 in der Strasse von Arbon nach Roggwil.

Baubudget 1908, Nr. 332.	Fr.
Voranschlag vom 10. Dezember 1907	32,000
wovon auf Bau	Fr. 31,000
und auf Betrieb	1,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	21,000
Bleiben ————	

10,000

Nr. 271. II. Geleise Winterthur-St. Gallen-St. Margrethen.

a. Erstellung eines zweispurigen Tunnels zwischen St. Gallen und St. Fiden, gleichzeitig mit der Einführung der Bodensee-Toggenburgbahn in den Bahnhof St. Gallen.

Baubudget 1908, Nr. 305 a.	Fr.
Voranschlag	3,165,000
wovon auf Bau	Fr. 2,365,000
und auf Betrieb	800,000
Subvention der Bodensee-Toggenburgbahn und der Stadtgemeinde St. Gallen	1,000,000
Bleiben ————	2,165,000

Übertrag 2,165,000 3,304,000

	Fr.	Fr.
Übertrag	2,165,000	3,304,000
Kapitalbeteiligung der Bodensee-Toggen- burgbahn	450,000	
Kredit des Verwaltungsrates vom 25. März 1907	1,715,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	135,000	
Bleiben	1,580,000	
Ausgaben pro 1909		700,000
b. Erstellung des II. Geleises auf der Strecke Winterthur-Wil.		
Baubudget 1908, Nr. 305 b.		
Kredit des Verwaltungsrates vom 10. Juli	Fr.	
1908	7,100,000	
wovon auf Bau	Fr. 6,940,000	
und auf Betrieb	„ 160,000	
Ausgaben pro 1909		400,000
Nr. 272. Verbesserung der Beleuchtung auf Bahn- höfen und Stationen. Elektrische Beleuchtung des Bahnhofes Sargans.		
Baubudget 1908, Nr. 340.		
Voranschlag	20,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	10,000	
Bleiben		10,000
Nr. 273. Station Hettlingen. Zentralanlage für Weichen und Signale.		
Baubudget 1908, Nr. 341.		
Voranschlag	13,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1908	3,000	
Bleiben		10,000
<i>Neue Bauten.</i>		
Nr. 274. Bahnhof St. Gallen. Anlage von Abstell- geleisen im Rangierbahnhof.		
Voranschlag vom 7. April 1908	Fr. 655,000	
wovon auf Bau	Fr. 597,000	
und auf Betrieb	„ 58,000	
Ausgaben pro 1909		400,000
Übertrag	4,824,000	

Fr.

Übertrag 4,824,000

Nr. 275. Bahnhof Rorschach. Erweiterung der Hydrantenleitung 5,000

Nr. 276. Station Rüthi (Rheintal). Erweiterung der Station mit neuem Aufnahmsgebäude und Güterschuppen.

Voranschlag vom 29. Juni 1908 120,000

Nr. 277. Station Landquart. Erstellung eines weiteren Beamtenwohnhauses.

Voranschlag vom Juni 1908 40,000

Nr. 278. Werkstätte Chur. Erstellung eines Transformatorengebäudes.

Voranschlag vom Mai 1908 6,500

Nr. 279. Station Bischofszell. Vergrößerung der Freiladerampe.

Voranschlag vom 10. Juni 1908 3,000

Nr. 280. Station Thalheim. Verlängerung des Kreuzungsgeleises.

Voranschlag vom 16. Juni 1908 10,000

Nr. 281. Station Etwilen. Anlage eines Stumpengeleises.

Voranschlag vom 4. Juni 1908 11,600

Nr. 282. Station Münsterlingen. Vergrößerung des Güterschuppens und Erstellung einer Laderampe.

Voranschlag vom 11. Februar 1908 9,300

Nr. 283. Station Altnau. Verlängerung des Kreuzungsgeleises.

Voranschlag vom 4. Juni 1908 12,000

Übertrag 5,041,400

Fr.

Übertrag 5,041,400

Nr. 284. Station Güttingen. Erweiterung der Geleiseanlage.

Voranschlag vom 5. Juni 1908 40,000

Nr. 285. Lichtensteig-Wattwil. Ersetzung der Niveauübergänge bei km 18,665 und 19,066 durch eine Überführung bei km 18,940 in Gemeinschaft mit der Bodensee-Toggenburgbahn.

Hälftiger Anteil der S. B. B. 16,500

Anlässlich der Genehmigung des Projektes der Bodensee-Toggenburgbahn über die Erstellung ihres Geleises zwischen Lichtensteig und Wattwil wurde vom Eisenbahndepartement die Beseitigung dieser Niveauübergänge angeregt.

Nr. 286. Vordächer an Aufnahmegebäuden.

a.	Station Bruggen	10,000
b.	„ Islikon	3,000
c.	„ Egnach	4,000

Nr. 287. Wagenwascheinrichtungen und Desinfektionsanlagen für den Viehtransport laut Bundesratsbeschluss vom 22. März 1907 20,000

Nr. 288. Wasserversorgung für Stationen und Wärterhäuser 5,000

Nr. 289. Verbesserung der Beleuchtung auf Bahnhöfen und Stationen 10,000

Nr. 290. Zentralanlagen für Weichen und Signale.

a.	Station Mammern	30,500
b.	„ Ermatingen	29,000
c.	„ Egnach	31,000

Nr. 291. Weichensicherungen. Anbringen von Verschlüssen bei nicht zentralisierten Weichen . . 4,000

Übertrag 5,244,400

Fr.

Übertrag 5,244,400

Nr. 292. Streckenblockanlage Winterthur-Oberwinterthur und Verbesserung der Signalanlagen auf der Ostseite des Bahnhofes Winterthur 58,000

Nr. 293. Telegraphenleitungen.

- | | |
|--|-------|
| a. Erstellung einer zweiten Lokaltelegraphenlinie Wil-Winterthur | 8,500 |
| b. Direkte Telegraphenlinie Zürich-Winterthur-Stein-Säckingen, Anlagen im Bahnhof Winterthur | 800 |
| c. Anlagen im Bahnhof Winterthur zur Herstellung der direkten Verbindungen Zürich-St. Gallen und Zürich-Romanshorn | 300 |

Nr. 294. Bahnabschlüsse und Barrieren.

- | | |
|---|--------|
| a. Geländer und Einfriedungen | 10,000 |
| b. Barrieren | 15,000 |

Nr. 295. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen 80,000

Nr. 296. Unvorhergesehenes 50,000

Total 5,467,000

Aus dem von der Kreisdirektion IV vorgelegten Budget sind weggelassen worden:

- | | |
|---|-----------|
| 1. St. Gallen. Vorrichtung zum Verlad von Lokomotiv-radsätzen | Fr. 4,000 |
| 2. Rorschach. Verlängerung der Rädersenkrube und Erstellung einer Putzgrube | " 10,000 |
| 3. Verlängerung des Güterschuppens in Amriswil | " 7,200 |
| 4. Neues Dienstgebäude in Etwilen | " 33,000 |
| 5. Perron und Perrondach in Stammheim | " 8,000 |
| 6. Zentralanlage in Stammheim | " 28,000 |
| 7. Telephonanlage zwischen Rorschach und Romanshorn | " 8,500 |

Der von der Kreisdirektion aufgenommene Betrag von " 40,000

für Arbeiten zur Verlegung der Nebenbahnen im Bahnhof St. Gallen ist weggelassen worden, weil diese Ausgabe auf den Kredit für den Bahnhofumbau Nr. 256 *a* zu verrechnen ist.

Dem Budget des Kreises wurden beigefügt:

Nr. 268 <i>b</i> . Überholungsgeleise in Amriswil	Fr. 47,000
Nr. 285. Ersetzung zweier Niveauübergänge durch eine Überführung zwischen Lichtensteig und Wattwil	„ 16,500
Nr. 293 <i>c</i> . Telegraphenanlagen im Bahnhof Winterthur zur Herstellung der direkten Verbindungen Zürich-St. Gallen und Zürich-Romanshorn	„ 300
Folgende Ansätze wurden reduziert:	
Nr. 289. Verbesserung der Beleuchtung um	„ 5,000
Nr. 293 <i>b</i> . Telegraphenanlagen in Winterthur für die direkte Linie Zürich-Stein-Säckingen um	„ 700
Nr. 296. Unvorhergesehenes um	„ 16,400

III. Mobiliar und Gerätschaften.

Nr. 297. Vermehrung des Inventars der Kreisdirektion (einschliesslich Telegrapheninspektion)	Fr. 1,200
--	-----------

Nr. 298. Vermehrung des Inventars des Bahndienstes.

<i>a</i> . Umänderung von ausrangierten Güterwagen in Schotterwagen	Fr. 3,000
<i>b</i> . Erstellung von Buden für Wärterablöser	8,000
<i>c</i> . Verschiedenes	7,000
	18,000

Nr. 299. Vermehrung des Inventars des Stationsdienstes	16,500
--	--------

Nr. 300. Vermehrung des Inventars des Fahrdienstes	4,300
--	-------

Nr. 301. Ergänzung des Werkzeugs, der mechanischen Einrichtungen und des Mobiliars der Werkstätte Romanshorn	2,000
--	-------

Übertrag	42,000
----------	--------

Fr.

Übertrag 42,000

Nr. 302. Ergänzung des Werkzeugs, der mechanischen Einrichtungen und des Mobiliars der Werkstätte Rorschach 19,000

Nr. 303. Ergänzung des Werkzeugs, der mechanischen Einrichtungen und des Mobiliars der Werkstätte Chur 28,400

Nr. 304. Ergänzung des Werkzeugs und Mobiliars der Depotwerkstätten Romanshorn, Winterthur, St. Gallen, Rorschach und Chur 5,600

Total III 95,000

IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte.

Nr. 305. Ergänzung des Werkzeugs und der mechanischen Einrichtungen der Schiffswerfte in Romanshorn 2,000

Total IV 2,000

Aus dem von der Kreisdirektion IV vorgelegten Budget wurden folgende Ansätze reduziert:

Nr. 297. Vermehrung des Inventars der Kreisdirektion um Fr. 800

Nr. 298. Vermehrung des Inventars des Bahndienstes um „ 10,000

Nr. 299. Vermehrung des Inventars des Stationsdienstes um „ 5,200

Nr. 300. Vermehrung des Inventars des Fahrdienstes um „ 700

Nr. 301—304. Ergänzung des Werkzeuges und der mechanischen Einrichtungen der Werkstätten Romanshorn, Rorschach, Chur und der Depotwerkstätten um „ 27,700

Rekapitulation.

Fr.

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen . . . 5,467,000

III. Mobiliar und Gerätschaften 95,000

IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte 2,000

Total 5,564,000

Budget der Ausgaben der Kapitalrechnung.

1. Bauausgaben.

Sie betragen laut Spezialbudget Fr. 33,864,400

2. Rückzahlung von Kapitalien.

Dieselben werden betragen „ 3,025,250

Fr. 36,889,650

Die voraussichtlichen Kapitalrückzahlungen stellen sich wie folgt:

Anleihen der ehemaligen Schweiz. Centralbahn.

4 % vom 1. Februar 1876. Rückzahlung der auf 1. Februar 1909 auszulösenden 890 Obligationen à Fr. 500 Fr. 445,000

4 % vom 25. Juni 1880. Rückzahlung der auf 30. April 1909 auszulösenden 125 Obligationen à Fr. 1000 „ 125,000

Anleihen der ehemaligen Schweiz. Nordostbahn.

Subventionsanleihen der rechtsufrigen Zürichseebahn. Rückzahlung der auf 15. Februar 1909 verfallenen 46 Obligationen à Fr. 10,000 . . „ 460,000

Anleihen der ehemaligen Vereinigten Schweizerbahnen.

4 % I. Hypothek vom 31. März 1865. Rückzahlung der auf 30. Juni 1909 auszulösenden Obligationen in verschiedenen Beträgen „ 1,200,000

Übertrag Fr. 2,230,000

	Übertrag	Fr. 2,230,000
4 ^s / ₁₀₀ II. Hypothek vom 31. März 1865. Rückzahlung der auf 30. Juni 1909 auszulösenden Obligationen in verschiedenen Beträgen . . .	"	600,000

Die Rückzahlung dieser 4 ^s/₁₀₀ Anleihen wird je nach dem Stand des Geldmarktes auf das laut Anleihsbedingungen zulässige Minimum reduziert werden.

Anleihen der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn.

2 ^s / ₁₁ ¹⁰⁰ Franco-Suisse von 1868. Rückzahlung der auf 10. März 1909 auszulösenden 275 Obligationen, rückzahlbar mit Fr. 550	"	151,250
3 ¹⁰⁰ Jougne-Eclérens. Rückzahlung der auf 15. April 1909 auszulösenden 88 Obligationen à Fr. 500	"	44,000
	Total	<u>Fr. 3,025,250</u>

* * *

Am Schluss des gegenwärtigen Berichts beehren wir uns, Ihnen folgenden

Antrag

zu stellen:

Der Bundesversammlung sind zur Genehmigung vorzulegen:

1. Das Betriebsbudget der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1909, abschliessend mit Fr. 147,160,490 Einnahmen und mit Fr. 103,836,820 Ausgaben.

2. Das Budget der Gewinn- und Verlustrechnung der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1909, abschliessend mit Fr. 52,703,670 Einnahmen und mit Fr. 58,480,000 Ausgaben.

3. Das Baubudget der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1909 im Betrage von Fr. 33,864,400.

4. Das Budget der Ausgaben der Kapitalrechnung der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1909 im Betrage von Fr. 36,889,650.

Genehmigen Sie, hochgeehrter Herr Bundespräsident, hochgeehrte Herren Bundesräte, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 26. September 1908.

Namens des Verwaltungsrates
der schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:

Casimir von Arx.

Der Sekretär:

Mürset.



Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen an den schweizerischen Bundesrat betreffend das Budget der schweizerischen Bundesbahnen für 1909, zu Händen der Bundesversammlung. (Vom 26. September 1908.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1908
Année	
Anno	
Band	5
Volume	
Volume	
Heft	45
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.11.1908
Date	
Data	
Seite	75-226
Page	
Pagina	
Ref. No	10 023 085

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dall'Archivio federale svizzero.