

Bericht und Antrag

des

Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen an den schweizerischen Bundesrat betreffend das Budget der schweizerischen Bundesbahnen für 1906, zu Handen der Bundesversammlung.

(Vom 23. September 1905.)

Hochgeachteter Herr Bundespräsident!

Hochgeachtete 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 1906 einzureichen und ersuchen Sie, es der Bundesversammlung zur Genehmigung unterbreiten zu wollen.

Dieses Budget umfaßt:

1. das Betriebsbudget mit 17 Beilagen, enthaltend die Vorschläge der Hilfs- und Nebengeschäfte;
2. das Budget der Gewinn- und Verlustrechnung;
3. das Baubudget;
4. das Budget der Kapitalrechnung.

Das Budget pro 1906 unterscheidet sich von denjenigen der Vorjahre insofern, als in demselben sowohl die Einnahmen als auch die Ausgaben für den Betrieb des Simplon inbegriffen sind.

Betriebsbudget.

Im Jahre 1906 werden wir betreiben:

a. für eigene Rechnung:

I. Kreis (inbegriffen der Simplon und die Linie Vevey-Chevbres)	665 km.
II. Kreis	621 "
III. "	758 "
IV. "	419 "
	<hr/>
	2463 km.

b. für Rechnung Dritter:

Nebenbahnen oder Linien auswärtiger Bahnen in einer Länge von	190 "
	<hr/>
Zusammen	2653 km.

Im Jahre 1904 hatten wir bis zum 1. Mai 2598 km. betrieben und in den acht letzten Monaten des Jahres, infolge Pachtung der Linie Vevey-Chevbres, 2606 km. Pro 1905 hatten wir 2606 km., so daß für 1906 eine Vermehrung von 47 km. eintritt (Brig-Iselle 22 km., Iselle-Domodossola 19 km. und Nyon-Crassier 6 km.).

Der vorgesehene Überschuß der Betriebseinnahmen beträgt Fr. 38,522,350.

Rechnung 1904	Budget 1905	Budget 1906	Gegenüber 1904	Gegenüber 1905
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
37,044,732	35,870,500	38,522,350	+ 1,477,618	+ 2,651,850

Diese Differenzen sind im allgemeinen durch folgendes begründet:

	Verglichen mit:	
	Rechnung 1904	Budget 1905
	Fr.	Fr.
Die veranschlagten Betriebseinnahmen sind höher um	9,607,580	7,441,125
Die veranschlagten Betriebsausgaben sind höher um	8,129,962	4,789,275
Der veranschlagte Einnahmenüberschuß differiert somit um	1,477,618	2,651,850

Diese Unterschiede, deren einzelne Bestandteile wir im Detail zu den Kapiteln des Budgets nachweisen werden, sind bezüglich der Ausgaben allgemein in folgendem begründet: gesetzliche, dreijährige Gehaltserhöhungen, Ausgaben für den Betrieb des Simplon, Vermehrung unserer Fahrleistungen hauptsächlich auf den Zufahrtslinien zum Simplon, sowie Vermehrung des Personals wegen des Arbeitsgesetzes. Bezüglich der Einnahmen erwähnen wir: normale Zunahme des Verkehrs und Budgetierung der aus dem Betrieb des Simplon resultierenden Einnahmen. Es darf hier gleich erwähnt werden, daß die aus dem Simplonverkehr herrührenden Mehreinnahmen im Budget der Gewinn- und Verlustrechnung teilweise kompensiert werden durch den Ausfall der Bauzinse, welche während der ganzen Bauperiode des Simplon verrechnet worden sind (pro 1904 Fr. 1,888,391 und im Budget 1905 Fr. 2,212,000).

Betriebseinnahmen.

Wir veranschlagen unsere gesamten Betriebseinnahmen auf 124,239,365

Rechnung 1904	Budget 1905	Budget 1906	Gegenüber 1904	Gegenüber 1905
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
114,631,785	116,798,240	124,239,365	+ 9,607,580	+ 7,441,125

Diese Voranschläge verteilen sich wie folgt:

	Rechnung 1904	Budget 1905	Budget 1906
	Fr.	Fr.	Fr.
I. Ertrag des Personentransportes	45,427,823	47,800,000	51,000,000
II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes	63,737,545	64,200,000	68,300,000
III. Verschiedene Einnahmen . . .	5,466,417	4,798,240	4,939,365
Zusammen	114,631,785	116,798,240	124,239,365

I. *Ertrag des Personentransportes.* Wir budgetieren denselben auf Fr. 51,000,000

Rechnung	Budget	Budget	Mehr	
			gegenüber	gegenüber
1904	1905	1906	1904	1905
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
45,427,823	47,800,000	51,000,000	5,572,177	3,200,000

Der Verkehr der Reisenden auf unserm Netze fährt in seiner erfreulichen Entwicklung fort, und wir dürfen voraussetzen, daß dieselbe auch im Jahre 1906 anhalten wird, weshalb wir eine wahrscheinliche Einnahmenvermehrung von 3% angenommen haben. Was die Einnahmen aus dem Simplonverkehr anbetrifft, können wir uns nur auf die von der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn vorgenommenen Rentabilitätsberechnungen stützen. In denselben ist natürlicherweise dem Verkehrsausfall, welchen der als Zufahrtslinien zum Gotthard zu betrachtende Teil unseres Netzes erleiden wird, nicht Rechnung getragen; dagegen ist andererseits in diesen Berechnungen das allgemeine, bedeutende und teilweise unerwartete Anwachsen des Reisendenverkehrs der letzten Jahre nicht im vollen Maße berücksichtigt worden. Da uns jede sichere Grundlage fehlt, glauben wir, unter Vorbehalt allfällig eintretender Überraschungen, welche die Wirklichkeit bringen kann, eine Kompensation jener beiden Faktoren annehmen und als mutmaßliche Einnahmen die von der Jura-Simplon-Bahn angestellten Berechnungen notieren zu können.

An Hand der bis jetzt bekannten Resultate (Januar—April definitiv und Mai—Juli approximativ) schätzen wir den Ertrag des Personentransportes für 1905 auf	Fr. 47,700,000
Normale Vermehrung pro 1906, 3%	„ 1,430,000
Ertrag aus dem Simplonverkehr, laut Berechnung J. S.	„ 1,860,000
	<hr/>
Total	Fr. 50,990,000
oder rund	„ 51,000,000
	<hr/>

II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Güterverkehrs. Wir sehen einen Totalertrag vor von Fr. 68,300,000

Rechnung	Budget	Budget	Mehr	
			gegenüber	gegenüber
1904	1905	1906	1904	1905
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
63,737,545	64,200,000	68,300,000	4,562,455	4,100,000

Die Herabsetzung der Gütertarife übt ihren Einfluß, mit Ausnahme einiger Spezialtarife, auf das ganze Jahr 1905 aus, so daß wir die Einnahmen pro 1906 auf Grund derjenigen des Jahres 1905 ermitteln können, unter Beifügung einer voraussichtlichen Verkehrsvermehrung von 3%, wie dies für die vorhergehenden Budgets geschehen ist.

Was nun den Güterverkehr des Simplon anbetrifft, so ist eine Schätzung sehr schwierig. Wir sind auch hier einerseits im Besitze der Rentabilitätsberechnungen der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn, deren Schlüsse jedoch infolge der Modifikationen in den geschäftlichen Beziehungen und in den Verkehrsströmungen eine Änderung erlitten haben; andererseits sind aber die Tarife allgemein herabgesetzt worden, und es hatte die J. S., wie beim Ertrag der Reisenden, auf eine mögliche Verkehrsverminderung für die Zufahrtslinien zum Gotthard in ihren Berechnungen keine Rücksicht zu nehmen; ferner ist es ungewiß, daß der französisch-italienische Gütertarif via Simplon, trotz aller Sorgfalt, die wir den bezüglichen Verhandlungen haben angedeihen lassen, auf den Anfang des nächsten Jahres in Kraft treten könne. Dagegen ist vielleicht die wachsende ökonomische Wohlfahrt der schweizerischen Simplonzone in jenen Rentabilitätsberechnungen nicht in genügendem Maße berücksichtigt worden. Unter diesen Umständen, bei welchen jede positive Grundlage zu einer annähernd verläß-

lichen Berechnung fehlt, glauben wir kurzer Hand die Ziffern der genannten Berechnungen annehmen zu sollen.

An Hand der bis jetzt bekannten Erträge (Januar bis April definitiv und Mai bis Juli approximativ) schätzen wir die Einnahmen aus dem Gepäck-, Tier- und Güterverkehr für 1905 auf Fr. 64,500,000

Vorgesehene Vermehrung pro 1906, 3% „ 1,935,000

Verkehr des Simplon, laut Berechnungen J. S. „ 1,870,000

Total Fr. 68,305,000

oder rund „ 68,300,000

III. Verschiedene Einnahmen. Wir schätzen
sie auf Fr. 4,939,365

Rechnung 1904	Budget 1905	Budget 1906	Vergleichung mit 1904	Vergleichung mit 1905.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
5,466,417	4,798,240	4,939,365	— 527,052	+ 141,125

Ad 1. Pacht- und Mietzinse. Dieselben enthalten die Pachtzinse für Gemeinschaftsbahnhöfe und Bahnstrecken, die Mieten für das Rollmaterial und für sonstige Objekte.

Die Einnahmen für Gemeinschaftsbahnhöfe ergeben ungefähr den nämlichen Betrag, wie pro 1905 budgetiert war. Für die Bahnhöfe und Stationen Flamatt Sense-T. B., Bern G. T. B., Thun G. T. B. und Scherzligen T. S. B. konnte noch kein Betreffnis festgestellt werden, da die bezüglichen Prozesse noch immer nicht erledigt sind.

Die Rollmaterialmieten erzeugen eine Verminderung gegenüber 1904 um Fr. 140,000 und gegenüber dem Budget 1905 um Fr. 160,000; dieselbe rührt daher, weil vom Jahre 1906 hinweg die Vergütungen fremder Bahnen an die französischen Bahnen und umgekehrt, für welche die Bundesbahnen die Vermittlung besorgen, nur im Spezialkonto der Wagenmieten ausgeglichen und nicht mehr in unserer Betriebsrechnung erscheinen werden.

Die Mehreinnahmen an Wagenmieten infolge des Simplonverkehrs sind nur mit Fr. 15,000 inbegriffen, da die Verhandlungen über den Wagenaustausch noch nicht abgeschlossen sind.

Die Mietzinse für sonstige Objekte weisen eine kleine Vermehrung auf.

Ad 2. Ertrag von Hilfsgeschäften. In unsern Ziffern sind die Zinse aus den Bau- und Betriebskapitalien dieser Hilfsgeschäfte inbegriffen; der mutmaßliche Totalertrag übersteigt das Budget 1905 um zirka Fr. 230,000, bleibt aber um rund Fr. 310,000 hinter demjenigen pro 1904. Die budgetierten Erträge entsprechen übrigens dem von den Hilfsgeschäften zu effektuierenden großen Umsatz.

Im Privattelegraphendienst budgetieren wir eine kleine Mindereinnahme, weil eine Reduktion der Zuschlagstaxen in Aussicht steht.

Betriebsausgaben.

Wir veranschlagen die Betriebsausgaben pro 1906 im ganzen auf Fr. 85,717,015

Rechnung 1904	Budget 1905	Budget 1906	Vermehrung gegenüber 1904	Vermehrung gegenüber 1905
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
77,587,053	80,927,740	85,717,015	8,129,962	4,789,275

Es ergibt sich somit gegenüber der Rechnung 1904 eine Vermehrung von 10,48 % und gegenüber dem Budget 1905 eine solche von 5,91 %.

Diese Ausgabenvermehrung verteilt sich folgendermaßen auf die verschiedenen Kapitel:

	Vermehrung oder Verminderung gegenüber			
	Rechnung 1904	Budget 1905	Fr.	%
	Fr.	%	Fr.	%
I. Allgemeine Verwaltung	272,060	9,31	66,990	2,14
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	623,897	4,45	387,530	2,72
III. Expeditions- und Zugdienst	3,463,573	13,51	3,007,665	11,52
IV. Fahrdienst	2,693,774	8,89	1,000,100	3,13
V. Verschiedene Ausgaben	989,076	15,73	1,124,100	18,27
VI. Noch nicht rubrizierte Einnahmen und Ausgaben:				
Bauausgaben zu lasten der Betriebsrechnung	27,877	3,32	— 461,730	— 34,75
Bauverwaltungskosten, Gemeinschafts-Bahnhöfe, Betrieb anderer Bahnen etc.; Einnahmen	— 59,705	— 2,45	335,380	16,40
	<u>8,129,962</u>	<u>10,48</u>	<u>4,789,275</u>	<u>5,91</u>

Mit Ausnahme der Position „Bauausgaben zu lasten des Betriebs“, welche gegenüber dem Budget 1905 eine Verminderung aufweist, zeigen sich auf allen Kapiteln mehr oder weniger starke Vermehrungen; dieselben sind in der Hauptsache den gesetzlichen Gehaltserhöhungen, sowie den ins Budget 1906 für ein volles Jahr eingestellten Ausgaben für den Betrieb des Simplon zuzuschreiben.

Zum bessern Nachweis der Ausgabenvermehrung, die durch die Eröffnung des Simplon im Jahresbudget 1906 verursacht wird, haben wir nämlich in der Kolonne „Budget 1905“ vergleichungsweise nur die Ziffern des Hauptbudgets 1905 eingestellt und den für das IV. Quartal 1905 zum Betrieb des Simplon bewilligten Nachtragskredit weggelassen.

Die Vergleichenungen zwischen Rechnung 1904, Budget 1905 und Budget 1906 in bezug auf die Personalausgaben und die Ausgaben für Unterhalt und Erneuerung geben wir in nachstehender Tabelle:

Kapitel	Rechnung 1904	Budget 1905	Budget 1906	Mehr gegenüber 1904	Mehr gegenüber 1905
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Personal:					
Allgemeine Verwaltung	2,472,440	2,620,250	2,748,540	276,100	128,290
Unterhalt und Aufsicht der Bahn	4,446,157	4,522,700	4,998,000	551,843	475,300
Expeditions- und Zugsdienst	22,554,792	23,444,350	26,210,265	3,655,473	2,765,915
Fahrdienst	9,969,150	10,487,100	11,524,550	1,555,400	1,037,450
	39,442,539	41,074,400	45,481,355	6,038,816	4,406,955
Unterhalt und Erneuerung:					
Bahnanlagen	9,123,555	9,342,500	9,232,730	109,175	—109,770
Lokomotiven und Tender	5,163,400	5,928,100	5,589,000	425,600	—339,100
Personenwagen	2,060,789	2,333,000	2,025,000	—35,789	—308,000
Lastwagen	2,295,745	2,324,000	1,940,000	—355,745	—384,000
Motorwagen	3,238	7,000	8,000	4,762	1,000
	18,646,727	19,934,600	18,794,730	148,003	—1,139,870

Die Budgetentwürfe der Kreisdirektionen sind auch dies Jahr von der Generaldirektion einer Revision unterworfen worden, wobei ganz besonders die gesetzlichen Gehaltserhöhungen für jeden einzelnen Mann geprüft wurden. Die gemachten Abstriche

belaufen sich im ganzen für alle 4 Kreise auf Fr. 2,384,655, oder 2,92 $\%$. Hierin sind die Ausgaben für den Unterhalt der nicht den Kreisen zugeteilten Güterwagen, welche von 1906 hinweg bei der Zentralverwaltung verrechnet werden, nicht inbegriffen, da diese Ausgaben nicht gestrichen, sondern einfach in das Budget der Zentralverwaltung übertragen wurden.

Die gesetzlichen Gehaltserhöhungen und die Ausgaben für den Betrieb des Simplon bilden die zwei Hauptfaktoren für die Ausgabenvermehrung pro 1906; wir stellen sie daher in nachstehenden 2 Tableaux besonders dar.

a. Dreijährige Gehaltserhöhungen.

Die alle 3 Jahre eintretenden, periodischen Gehaltserhöhungen, welche gemäß dem Besoldungsgesetz für die Bundesbahnen erstmals auf den 1. April 1906 in Wirkung treten, belasten unser Budget 1906 (Betreffnis der Erhöhungen für 9 Monate) mit folgenden Beträgen:

	Zentral- verwaltung. Fr.	Kreis I. Fr.	Kreis II. Fr.	Kreis III. Fr.	Kreis IV. Fr.	Total. Fr.
Allgemeine Verwaltung . .	90,440	13,220	11,970	13,460	8,040	137,130
Unterhalt und Aufsicht der Bahn	5,610	58,000	58,230	59,840	35,660	217,340
Expeditions- und Zugdienst .	10,900	341,610	578,700	502,060	267,430	1,700,700
Fahrdienst	4,140	128,320	193,690	126,220	65,560	517,930
Total Betriebsbudget	111,090	541,150	842,590	701,580	376,690	2,573,100
Drucksachenverwaltung . .	5,590	—	—	—	—	5,590
Oberbaumaterialverwaltung .	3,450	—	—	—	—	3,450
Materialverwaltungen . . .	—	3,430	2,740	4,090	1,570	11,830
Werkstätten	—	11,600	16,410	12,730	6,240	46,980
Dampfschiffbetrieb Bodensee	—	—	—	—	9,630	9,630
Nicht rubriziertes Personal des Bahndienstes	—	28,000	36,480	—*)	1,790	66,270
	120,130	584,180	898,220	718,400	395,920	2,716,850

*) Kreis III hat kein fixangestelltes Personal beim „Nicht rubrizierten Personal“.

Die die gesetzlichen Gehaltserhöhungen übersteigenden Mehrausgaben für das Personal sind einer weitern Vermehrung des Personals infolge der Verkehrszunahme und der Durchführung des Arbeitsgesetzes zuzuschreiben. Eine solche Personalvermehrung ist teilweise schon im Jahre 1905, und zwar in höherem Maße, als im Budget vorgesehen war, eingetreten.

b. Betriebsausgaben für den Simplon.

Diese im Budget 1906 vorgesehenen Ausgaben verteilen sich wie folgt:

	Zentral- verwaltung Fr.	Kreis I Fr.	Total Fr.
I. Allgemeine Verwaltung.			
A. Personal	7,000	8,700	15,700
B. Sonstige Ausgaben	—	1,000	1,000
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.			
A. Personal	—	67,000	67,000
B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen	—	51,200	51,200
C. Sonstige Ausgaben	—	9,000	9,000
III. Expeditions- u. Zugsdienst.			
A. Personal	—	486,600	486,600
B. Sonstige Ausgaben	—	101,200	101,200
IV. Fahrdienst.			
A. Personal	—	299,200	299,200
B. Materialverbrauch der Lokomotiven u. Wagen	—	509,000	509,000
C. Unterhalt des Rollmaterials	20,000	130,000	150,000
D. Sonstige Ausgaben	—	21,800	21,800
V. Verschiedene Ausgaben.			
A. Pacht- und Mietzinse	25,000	500	25,500
C. Sonstige Ausgaben	110,000	52,000	162,000
Total Kap. I—V	162,000	1,737,200	1,899,200
VI. Gemeinschaftsbahnhöfe (Iselle)	12,000	—	12,000
Entschädigung für den Betrieb der Strecke Iselle-Domodossola	—457,850	—	—457,850
	<u>—283,850</u>	<u>1,737,200</u>	<u>1,453,350</u>

In diesen Ziffern sind nicht nur die Ausgaben für den Betrieb der Strecken Brig-Iselle-Domodossola inbegriffen, sondern sie enthalten die Ausgaben der Zufahrtlinien für sämtliche durch die Eröffnung des Simplon verursachten Personal- und Zugvermehrungen, für den vermehrten Unterhalt, sowie für die verschiedenen Ausgaben. Die Ausgaben für die Gemeinschaftsstation Iselle und die Entschädigung für den Betrieb der italienischen Strecke Iselle-Domodossola sind bei der Zentralverwaltung nachgewiesen, weil dieselbe die bezüglichen Abrechnungen besorgt.

I. Allgemeine Verwaltung.

Die Ausgaben für Allgemeine Verwaltung, umfassend die Ausgaben der Zentralverwaltung und diejenigen der vier Kreise, verteilen sich wie folgt:

Kapitel	Rechnung 1904	Budget 1905	Budget 1906	Gegenüber 1904	Gegenüber 1905
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A. 1. Verwaltungsbehörden	237,525	242,980	244,910	7,385	1,930
A. 2. Sekretariate, Kanzleien, Archive und Registraturen	418,424	461,460	475,955	57,531	14,495
A. 3. Ausgabenkontrolle, Hauptbuchhaltung, Hauptkasse und Rechnungsbureaux	408,415	420,750	435,400	26,985	14,650
A. 4. Rechtsbureaux und Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen	205,589	215,330	226,855	21,266	11,525
A. 5. Tarifbureaux, kommerzielle Agenturen und Frachtreklamationsbureau	272,283	272,800	281,500	9,217	8,700
A. 6. Einnahmenkontrolle	630,829	680,000	704,920	74,091	24,920
Übertrag	2,173,065	2,293,320	2,369,540	196,475	76,220

Kapitel	Rechnung	Budget	Budget	Gegenüber	Gegenüber
	1904	1905	1906	1904	1905
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Übertrag	2,173,065	2,293,320	2,369,540	196,475	76,220
A. 7. Statistisches Bureau	64,903	66,300	69,405	4,502	3,105
A. 8. Bureaux für den Telegraphendienst und die elektrischen Anlagen . .	159,699	178,730	224,710	65,011	45,980
A. 9. Abwartpersonal	74,773	81,900	84,885	10,112	2,985
B. 1. Bureaukosten	305,943	334,600	277,500	— 28,443	— 57,100
B. 2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale	61,386	80,300	63,500	2,114	— 16,800
B. 3. Ergänzung und Unterhalt des In- ventars	24,728	22,900	17,100	— 7,628	— 5,800
B. 4. Verschiedenes	57,983	69,500	87,900	29,917	18,400
	2,922,480	3,127,550	3,194,540	272,060	66,990

Ad A 1. Verwaltungsbehörden. Kleine Vermehrung infolge zahlreicherer Sitzungen.

Ad A 2. Sekretariate, Kanzleien, Archive und Registraturen. Die Personalvermehrung beschränkt sich auf Anstellung eines Lehrlings im Kreis III; die Ausgabenvermehrung betrifft in der Hauptsache die gesetzlichen Gehaltserhöhungen.

Ad A 3. Ausgabenkontrolle, Hauptbuchhaltung, Hauptkasse und Rechnungsbureaux. Vermehrung um 1 Lehrling bei der Ausgabenkontrolle in Bern; im übrigen gesetzliche Gehaltserhöhungen.

Ad A 4. Rechtsbureaux und Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen. Vermehrung um 1 Gehülften beim Rechtsbureau in Bern; gesetzliche Gehaltserhöhungen.

Ad A 5. Tarifbureaux, kommerzielle Agenturen und Frachtreklamationsbureau. Beim Personentariffbureau kann eine Verminderung um 2 Gehülften eintreten, wogegen das Gütertariffbureau die Anstellung eines Lehrlings vorsieht. Das Frachtreklamationsbureau bedarf eines weitem Gehülften infolge Verkehrszunahme. Die fernere Ausgabenvermehrung entspringt den gesetzlichen Gehaltserhöhungen.

Ad A 6. Einnahmenkontrolle. Gesetzliche Gehaltserhöhungen.

Ad A 7. Statistisches Bureau. Die Vermehrung entspricht den gesetzlichen Gehaltserhöhungen.

Ad A 8. Bureaux für den Telegraphendienst und die elektrischen Anlagen. Personalvermehrung: Kreis I 2 technische Gehülften, Kreis III 1 technischer Gehülfe, 1 Bureaugehülfe und 1 Magaziner, 2 Aufseher von der Werkstätte und 5 Drahtzieher vom Bahndienst übernommen, die nun auf der Gehaltsrubrik statt auf Unterhalt figurieren. Gesetzliche Gehaltserhöhungen.

Ad A 9. Abwartpersonal. Gehaltserhöhungen.

Ad B 1. Bureaukosten. Durch vermehrte Sparsamkeit hoffen wir die verzeichnete Reduktion erzielen zu können.

Ad B 2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale. Das Budget 1906 ist ungefähr den Ausgaben 1904 angepaßt; Reduktion gegenüber Budget 1905.

Ad B 3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars. Wir verzeichnen eine Ausgabenverminderung gegenüber den Vorjahren.

Ad B 4. Verschiedenes. Vermehrung der Abrechnungskosten und der Ausgaben des schweizerischen Eisenbahnverbandes.

II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.

Der unter diesem Titel verlangte Kredit verteilt sich wie folgt:

Kapitel	Rechnung	Budget	Budget	Gegenüber	Gegenüber
	1904	1905	1906	1904	1905
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A. 1. Bureaux der Oberingenieure	535,520	568,500	584,700	49,180	16,200
A. 2. Bahningenieure und deren Hülfspersonal	326,551	335,700	360,000	33,449	24,300
A. 3. Bahnmeister und deren Gehülfen . . .	820,330	858,000	950,500	130,170	92,500
A. 4. Bahnwärter, Barrierenwärter und deren Stellvertreter	2,763,756	2,760,500	3,102,800	339,044	342,300
B. 1. Unterbau	2,198,705	2,072,000	1,906,000	—292,705	—166,000
B. 2. Oberbau	5,237,821	5,556,000	5,666,500	428,679	110,500
B. 3. Hochbau und mechanische Stationsein- richtungen, Wasserbeschaffung	1,039,287	1,031,500	1,053,000	13,713	21,500
B. 4. Telegraphen, Signale und Verschiedenes	585,469	592,000	520,230	—65,239	—71,770
B. 5. Räumung der Bahn von Eis und Schnee	62,273	91,000	87,000	24,727	—4,000
C. 1. Bureaunkosten, Drucksachen etc.	103,893	79,500	87,400	—16,493	7,900
C. 2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale	46,438	46,500	47,500	1,062	1,000
C. 3. Beleuchtung der Bahn	46,410	43,000	49,000	2,590	6,000
C. 4. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	233,426	206,600	212,600	—20,826	6,000
C. 5. Entschädigung für vorübergehende Be- nützung von Landstücken und für Kultur- schaden	1,693	2,600	2,600	907	—
C. 6. Verschiedenes	30,261	24,800	25,900	—4,361	1,100
	14,031,833	14,268,200	14,655,730	623,897	387,530

Oberbau-Erneuerung	Rechnung 1904 Fr.	Budget 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.
Die Gesamtausgaben für Unterhalt und Aufsicht der Bahn betragen .	14,031,833	14,268,200	14,655,730
Die Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds für die Geleiseerneuerung betragen	4,017,494	4,480,000	4,320,000
Die Nettoausgaben zu lasten der Betriebs- rechnung betragen so- mit	10,014,339	9,788,200	10,335,730

Es ergibt sich eine Nettomehrausgabe von Fr. 321,391 gegenüber der Rechnung 1904 und eine solche von Fr. 547,530 gegenüber dem Budget 1905.

Ad A 1. Bureaux der Oberingenieure. Die Mehrausgaben werden durch die gesetzlichen Gehaltserhöhungen verursacht. Bezüglich der Personalveränderungen verzeichnen wir zwei Ingenieure weniger, als pro 1905 budgetiert waren; demgegenüber steht eine Vermehrung um einen technischen Gehülfen. Beim Oberingenieur der Zentralverwaltung wurde ein fernerer Bureaugehülfe noch nicht angestellt, wogegen im Kreis IV die Anzahl um einen solchen vermehrt wird; Totalzahl gleich wie 1905.

Ad A 2. Bahningenieure und deren Hülfspersonal. In den Kreisen I, II und III ist eine Vermehrung um je einen technischen Gehülfen notwendig; im Kreis IV wird ein Bureaugehülfe zu den technischen Gehülfen eingereiht. Der Kreis II wird zwei Lehrlinge zu Bureaugehülfen befördern. Gesetzliche Gehaltserhöhungen.

Ad A 3. Bahnmeister und deren Gehülfen. Außer durch die gesetzlichen Gehaltserhöhungen wird die Ausgabenvermehrung ferner bedingt durch eine Vermehrung um einen Bahnmeister, zwei Bahnmeistergehülfen und vier Vorarbeitern für den Simplon, sowie um kleine Vermehrungen in den Kreisen I, III und IV.

Ad A 4. Bahnwärter, Barrierenwärter und deren Stellvertreter. Das Personal muß um 24 Bahnwärter für den Simplon und um 7 Bahn- und 62 Barrierenwärter für Besorgung des Nachtdienstes auf der Strecke Brig-Pontarlier vermehrt werden. Die Vornahme

einer neuen Streckeneinteilung in den Kreisen III und IV reduziert die Zahl der Bahnwärter um 33 und vermehrt diejenige der Barrierenwärterinnen um 29. Im Kreis II werden 9 Bahnarbeiter zu den Bahnwärtlern eingereiht. Auch hier bilden ferner die gesetzlichen Gehaltserhöhungen einen weiteren Faktor zu der bedeutenden Mehrausgabe.

Ad B 1. Unterbau. Die Ausgabenverminderung resultiert hier hauptsächlich aus der Vollendung der Rekonstruktionsarbeiten im Grandvaux- und Hauensteintunnel; die Arbeiten in diesem letzteren sollen im April 1906 beendet werden. Eine kleine Reduktion zeigen auch die Ausgaben für Fluß- und Uferbauten, wogegen sie für Beschotterung eine kleine Vermehrung erleiden.

Ad B 2. Oberbau. Die Ausgabenvermehrung von zirka Fr. 100,000 gegenüber dem Budget 1905 betrifft den zunehmenden Unterhalt und die Regulierung der Geleise, wogegen in der Erneuerung der letztern eine kleine Abnahme eintritt. Es sind für Erneuerung im Jahre 1906 vorgesehen 135 km. Geleise und 190 Weichen, im Budget 1905 waren es 137 km. Geleise und 230 Weichen. Die Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds stehen daher unter denjenigen pro 1905.

Ad B 3. Hochbau und mechanische Stationseinrichtungen. Die Vermehrung von zirka Fr. 22,000 betrifft hauptsächlich die Rubrik der Bahnhof- und Stationsgebäude. Es ist ein teilweises Umdecken der Hallendächer in Zürich und Luzern notwendig und im übrigen erfordern auch die vermehrten elektrischen Beleuchtungsanlagen gewisse Mehrausgaben für deren Unterhalt.

Ad B 4. Telegraph, Signale und Verschiedenes. Die hier verzeichnete Ausgabenverminderung beschlägt die Rubriken *a.* Telegraphen- und Signalleitungen, und *b.* Signaleinrichtungen. Nach dem nunmehr stattgefundenen Umbau diverser Telegraphenleitungen und der Umänderung elektrischer Apparate werden sich pro 1906 die Unterhaltungskosten reduzieren.

Ad C. Sonstige Ausgaben. Die Ausgabenvermehrung auf den Rubriken Bureau- und Druckkosten, Bahnbeleuchtung und Inventarunterhalt sind in den Mehrausgaben für den Simplon und im teilweise ungenügenden Budget pro 1905 begründet.

III. Expeditions- und Zugsdienst.

Die unter diesem Titel budgetierten Ausgaben verteilen sich wie folgt:

Kapitel	Rechnung	Budget	Budget	Gegenüber	Gegenüber
	1904	1905	1906	1904	1905
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A. 1. Betriebsinspektion und Kursinspektion .	717,768	790,800	806,995	89,227	16,195
A. 2. Bahnhof- und Stationsvorstände und deren Personal	16,156,459	16,647,130	18,854,700	2,698,241	2,207,570
A. 3. Zugsdienstpersonal	5,680,565	6,006,420	6,548,570	868,005	542,150
B. 1. Bureaunkosten	1,342,431	881,000	1,100,650	—241,781	219,650
B. 2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale; Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen	1,284,297	1,332,400	1,373,300	89,003	40,900
B. 3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	272,498	244,000	235,600	— 36,898	— 8,400
B. 4. Konsummaterialien für mechanische Stationseinrichtungen, Telegraphenappa- rate etc.	24,007	33,800	26,700	2,693	— 7,100
B. 5. Camionnage und Plombage	106,190	109,000	105,000	— 1,190	— 4,000
B. 6. Verschiedenes	60,327	55,900	56,600	— 3,727	700
	25,644,542	26,100,450	29,108,115	3,463,573	3,007,665

Allgemeine Bemerkung. Die bedeutenden Mehrausgaben für das Personal des Expeditions- und Zugdienstes gegenüber den Vorjahren erklären sich aus den gesetzlichen Gehaltserhöhungen, aus der Personalvermehrung im Kreis I für den Simplon und schließlich aus dem Umstand, daß hauptsächlich der Kreis III schon im Jahre 1905 mehr Personal anstellte, als im Budget dieses Jahres vorgesehen war.

Ad A 1. Betriebs- und Kursinspektionen. Bei der Zentralwagenkontrolle kann die Zahl der Gehülfen um drei vermindert werden, wogegen in den Zentralbureaux der Kreise I und III je zwei Gehülfen mehr notwendig sind. Fernere Ausgabenvermehrung infolge der Gehaltserhöhungen auf 1. April 1906.

Ad A 2. Bahnhof- und Stationsvorstände und deren Personal. Wir verweisen hier auf die vorstehenden allgemeinen Bemerkungen. Die Vermehrung des Personals gegenüber dem Budget 1905, inbegriffen die schon im Jahre 1905 in Wirklichkeit eingetretene Vermehrung und diejenige für den Simplon beträgt rund 500 Mann. Eine Vermehrung erleiden auch die Uniformierungskosten.

Ad A 3. Zugdienstpersonal. Hier kommen ebenfalls die in den allgemeinen Bemerkungen erwähnten Gründe zur Geltung. Die Personalvermehrung, inbegriffen diejenige für den Simplon, beträgt 109 Mann. Dementsprechend ist auch eine Ausgabenvermehrung auf den Nebenbezügen und den Dienstkleidern zu verzeichnen.

Ad B 1. Bureaukosten. Die Verminderung gegenüber 1904 ist auf die teilweise Vereinheitlichung von Formularen zurückzuführen und entspricht ferner dem Bestreben, auf diesem Ausgabenposten nach Möglichkeit Ersparnisse zu erzielen. Gegenüber 1905 ist dagegen eine Vermehrung aufzuweisen, weil die Eröffnung des Simplon auch hier einen Zuwachs bedingt und weil das Budget 1905 auf diesen Rubriken allzusehr beschnitten wurde und wahrscheinlich ungenügend sein wird.

Ad B 2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale und Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen. Die stetige Vermehrung und Verbesserung der Beleuchtungseinrichtungen verursacht jedes Jahr mehr Ausgaben.

Ad B 3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars. Hier macht sich ein leichter Rückgang in den Bedürfnissen fühlbar, nachdem

die Ergänzungen, besonders im Jahre 1904, in ergiebiger Weise durchgeführt wurden.

Ad B 4. Konsummaterialien für mechanische Stationseinrichtungen, für Telegraphenapparate etc. Kleine Ausgabenverminderung gegenüber dem Budget 1905.

Ad B 5. Camionnage und Plombage. Gleiche Bemerkung.

IV. Fahrdienst.

Die Ausgaben verteilen sich, wie folgt:

Kapitel	Rechnung 1904 Fr.	Budget 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.	Gegenüber 1904 Fr.	Gegenüber 1905 Fr.
A. 1. Zentralbureaux des Fahrdienstes	399,418	426,800	453,250	53,832	26,450
A. 2. Maschinenpersonal und Wagenvisiteure	7,847,411	8,237,700	9,047,500	1,200,089	809,800
A. 3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials	1,722,321	1,822,600	2,023,800	301,479	201,200
B. 1. Brennmaterial	9,271,769	9,417,500	10,366,000	1,094,231	948,500
B. 2. Schmiermaterial	471,425	477,200	435,600	— 35,825	— 41,600
B. 3. Beleuchtungsmaterial	135,081	216,200	167,400	32,319	— 48,800
B. 4. Reinigungs- und Desinfektionsmaterial, Wasser, Streusand und Verschiedenes	423,483	381,800	440,000	16,517	58,200
C. 1. a. Gewöhnlicher Unterhalt der Lokomotiven und Tender	3,772,036	4,484,000	4,370,000	597,964	— 114,000
C. 1. b. Abschreibung ausrangierter Objekte	1,391,364	1,444,100	1,219,000	— 172,364	— 225,100
Übertrag	25,434,308	26,907,900	28,522,550	3,088,242	1,614,650

Kapitel	Rechnung	Budget	Budget	Gegenüber	Gegenüber
	1904	1905	1906	1904	1905
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Übertrag	25,434,308	26,907,900	28,522,550	3,088,242	1,614,650
C. 2. a. Gewöhnlicher Unterhalt der Personenwagen	1,516,837	1,771,000	1,490,000	— 26,837	— 281,000
C. 2. b. Abschreibung ausrangierter Objekte	543,952	562,000	535,000	— 8,952	— 27,000
C. 3. a. Gewöhnlicher Unterhalt der Lastwagen	1,391,185	1,630,000	1,280,000	— 111,185	— 350,000
C. 3. b. Abschreibung ausrangierter Objekte	904,560	694,000	660,000	— 244,560	— 34,000
C. 4. Gewöhnlicher Unterhalt der Motorwagen	3,238	7,000	8,000	4,762	1,000
D. 1. Bureaukosten, Drucksachen	49,755	54,900	49,400	— 355	— 5,500
D. 2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale	148,717	146,300	157,500	8,783	11,200
D. 3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	299,226	209,750	281,250	— 17,976	71,500
D. 4. Verschiedenes	11,648	14,250	13,500	1,852	— 750
	30,303,426	31,997,100	32,997,200	2,693,774	1,000,100

Allgemeine Bemerkung. Das Budget des Fahrdienstes beruht auf der Annahme folgender Fahrleistungen, inbegriffen den Rangierdienst, welchen wir zur Vergleichung die pro 1904 ausgeführten und für 1905 vorgesehenen Leistungen gegenüberstellen.

	Rechnung 1904	Budget 1905	Budget 1906	Vermehrung gegenüber 1904 1905	
	Lokomotiv- kilometer	Lokomotiv- kilometer	Lokomotiv- kilometer	Lokomotiv- kilometer	Lokomotiv- kilometer
Kreis I . .	6,844,573	7,135,000	8,550,000 *)	1,705,427	1,415,000
„ II . .	9,274,038	9,560,000	9,850,000	575,967	290,000
„ III . .	10,104,522	10,035,700	10,700,000	595,478	664,300
„ IV . .	4,676,459	4,910,000	4,880,000	203,541	— 30,000
	30,899,587	31,640,700	33,980,000	3,080,413	2,339,300

*) Kreis I 1906, inbegriffen Vermehrung für den Simplon 1,250,000 Lokomotivkilometer.

Die Vermehrung gegenüber den definitiven Leistungen pro 1904 beträgt 9,97 % und gegenüber dem Budget 1905 = 7,39 %. Lassen wir im Budget 1906 die durch die Eröffnung des Simplon bedingte Vermehrung von 1,250,000 Lokomotivkilometer weg, so reduzieren sich die genannten Mehrleistungen auf 5,92 % gegenüber 1904 und auf 3,44 % gegenüber 1905.

Ad A 1. Zentralbureaux des Fahrdienstes. Die Ausgabenvermehrung betrifft ausschließlich gesetzliche Gehaltserhöhungen, indem die Gesamtzahl des Personals die nämliche bleibt.

Ad A 2. Maschinenpersonal und Wagenvisiteure. Auch hier ist die Ausgabenvermehrung in der Hauptsache den Gehaltserhöhungen auf 1. April 1906 zuzuschreiben. Im weiteren üben die vermehrten Fahrleistungen auf die Gehaltsrubriken und auf die Nebenbezüge ihren Einfluß aus; mit Einschluß der Vermehrung für den Simplon ist ein Personalzuwachs von zusammen 153 Mann zu verzeichnen.

Ad A 3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials. Ausgabenvermehrung infolge der Gehaltserhöhungen, der vermehrten Fahrleistungen und des Simplonbetriebes.

Ad B 1. Brennmaterial. Die Mehrausgabe beträgt Fr. 948,500. Die Kosten für das Brennmaterial der Lokomotiven verteilen sich folgendermaßen auf die Kreise:

Kreis I.

Liniendienst	7,888,000	Lokomotivkm.	à 11,8 kg.	=	93,078 t.
Rangierdienst	662,000	"	" 9,5 "	=	6,289 t.
					<u>99,367 t.</u>
				oder rund	<u>99,400 t.</u>
à Fr. 25. 80				Fr.	2,564,520
Heizung der Wagen etc.				"	6,480
					<u>Fr. 2,571,000</u>
abzüglich: Ertrag von verkauften Schlacken etc.				"	15,000
					<u>Fr. 2,556,000</u>

Kreis II.

Liniendienst	7,975,000	Lokomotivkm.	à 13 kg.	=	103,675 t.
(exkl. Brünig)					
Brünig (Talstrecke)	227,000	"	" 7 "	=	1,589 t.
Brünig (Bergstrecke)	116,000	"	" 16 "	=	1,856 t.
Rangierdienst	1,532,000	"	" 11 "	=	16,852 t.
					<u>123,972 t.</u>
				oder rund	<u>124,000 t.</u>
à Fr. 25. 80				Fr.	3,199,200
Heizung der Wagen etc.				"	21,800
					<u>Fr. 3,221,000</u>
abzüglich: Ertrag von verkauften Schlacken etc.				"	56,000
					<u>Fr. 3,165,000</u>

Kreis III.

Liniendienst	9,990,000	Lokomotivkm.	à 12 kg.	=	119,880 t.
Rangierdienst	710,000	"	" 10 "	=	7,100 t.
					<u>126,980 t.</u>
				oder rund	<u>127,000 t.</u>
à Fr. 25. 80				Fr.	3,276,600
Für Motorwagen				"	3,000
Heizung der Wagen etc.				"	6,400
					<u>Fr. 3,286,000</u>
abzüglich: Ertrag von verkauften Schlacken etc.				"	24,000
					<u>Fr. 3,262,000</u>

Kreis IV.

Liniendienst	4,080,000	Lokomotivkm. à 11,8 kg.	= 48,144 t.
Rangierdienst	800,000	„ „ 9,5 „	= 7,600 t.
			55,744 t.
		oder rund	55,800 t.
à Fr. 25. 80			Fr. 1,439,640
Heizung der Wagen etc.			„ 11,360
			Fr. 1,451,000
abzüglich: Ertrag von verkauften Schlacken etc.			„ 14,000
			Fr. 1,437,000
		Total Kreise I—IV	Fr. 10,420,000
hiervon ab: Rückvergütung durch die Zentralverwaltung für Heizung der Postwagen etc.			„ 54,000
			Fr. 10,366,000

Ad B 2. Schmiermaterial. Trotz der vermehrten Fahrleistungen reduzieren sich die Ausgaben dieser Rubrik, infolge billigerer Beschaffung des Schmiermaterials, gegenüber den vorangehenden Jahren; die Lieferungsverträge sind auf anderer Grundlage abgeschlossen worden.

Ad B 3. Beleuchtungsmaterial. Die Ausgabenvermehrung gegenüber 1904 entspricht der vermehrten elektrischen Zugbeleuchtung; dagegen war das Budget 1905 auf dieser Rubrik etwas zu hoch, namentlich im Kreis II.

Ad B 4. Reinigungs- und Desinfektionsmaterial etc. Vermehrte Ausgaben infolge der bedeutenderen Fahrleistungen.

Ad C 1 a. Unterhalt der Lokomotiven und Tender. Der Betrag der Rechnung 1904 ist bedeutend unter dem Budget geblieben; das Budget 1906 ist gegenüber dem Voranschlag 1905 um Fr. 114,000 reduziert worden.

Ad C 1 b. Abschreibung ausrangierter Lokomotiven und Tender. Wir sehen die Ausrangierung von 20 Lokomotiven vor, wogegen Lokomotivkessel pro 1906 nicht zu ersetzen sein werden.

		Inventar- wert Fr.	Wert des Alt- materials Fr.	Netto- abschreibung Fr.
I. Kreis	5 Lokomotiven	280,700	19,700	261,000
II. "	6 "	400,200	28,200	372,000
III. "	4 "	299,300	20,300	279,000
IV. "	5 "	330,200	23,200	307,000
	20 Lokomotiven	1,310,400	91,400	1,219,000

Im Jahre 1904 wurden
ausrangiert 23 Lokomotiven
und 8 Kessel 1,504,796 113,432 1,391,364

Das Budget des Jahres
1905 enthält die Ausrangie-
rung von 22 Lokomotiven und
14 Kesseln 1,572,400 128,300 1,444,100

Ad C 2 a. Unterhalt der Personenwagen. Die Rechnung 1904 hat auch hier die budgetiert gewesene Ausgabe nicht erreicht. Das Budget 1906 stellt sich etwas niedriger als die Rechnung 1904, wodurch es gegenüber demjenigen pro 1905 um zirka Fr. 280,000 zurückbleibt.

Ad C 2 b. Abschreibung ausrangierter Personenwagen. Wir beabsichtigen, im Jahre 1906 im ganzen 52 Personenwagen auszurangieren, die sich wie folgt auf die Kreise verteilen:

		Inventar- wert Fr.	Wert des Alt- materials Fr.	Netto- abschreibung Fr.
I. Kreis	7 Wagen	90,000	3,500	86,500
II. "	5 "	66,000	2,500	63,500
III. "	18 "	173,000	7,000	166,000
IV. "	22 "	228,000	9,000	219,000
	52 Wagen	557,000	22,000	535,000

Im Jahre 1904 wurden
63 Personenwagen ausrangiert 566,617 22,665 543,952

Pro 1905 wurde die Aus-
rangierung von 48 Wagen bud-
getiert 585,500 23,500 562,000

Ad C 3 a. Unterhalt der Lastwagen. Minderausgaben von zirka Fr. 111,000 gegenüber der Rechnung 1904 und von rund Fr. 350,000 gegenüber dem Budget 1905.

Die in den drei Rubriken betreffend den gewöhnlichen Unterhalt des Rollmaterials zu Tage tretenden Minderausgaben sind zum Teil die Folge der zahlreichen Neuanschaffungen und der Ausrangierung alter Fahrzeuge, welche von den Bundesbahnen bereits vorgenommen worden sind.

Ad C 3 b. Abschreibung ausrangierter Lastwagen. Für 1906 ist vorgesehen:

	Inventar- wert Fr.	Wert des Alt- materials Fr.	Netto- abschreibung Fr.
Die Ausrangierung von 160 Lastwagen	688,000	28,000	660,000
Im Jahre 1904 wurden 222 Wagen ausrangiert . .	942,250	37,690	904,560
Pro 1905 waren budgetiert 176 Wagen	722,900	28,900	694,000

Im Budget 1906 ist somit für die Abschreibung ausrangierter Fahrzeuge, welche Ausgaben aus dem Erneuerungsfonds gedeckt werden, überall eine Verminderung zu konstatieren, während anderseits die Einlagen in den genannten Spezialfonds infolge der zunehmenden Leistungen des Rollmaterials eine stete Vermehrung aufweisen.

Ad D 1. Bureaukosten. Die Vergleichenungen mit 1904 und 1905 erzeugen kleine Ausgabenverminderungen.

Ad D 2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale. Anwachsen der Ausgaben infolge vermehrter und verbesserter Aufenthalts- und Übernachtungslokale.

Ad D 3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars. Infolge der vermehrten elektrischen Zugsbeleuchtung erfordert der Unterhalt der Akkumulatorenbatterien immer größere Aufwendungen.

V. Verschiedene Ausgaben.

Wir veranschlagen:

Kapitel	Rechnung 1904 Fr.	Budget 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.	Gegenüber 1904 Fr.	Gegenüber 1905 Fr.
A. 1. Pacht- und Mietzinse für Gemeinschaftsbahnhöfe und Bahnstrecken	420,307	468,550	484,050	63,743	15,500
A. 2. Rollmaterialmiete	2,632,647	2,670,000	2,690,000	57,353	20,000
A. 3. Miete für sonstige Objekte	35,969	39,300	38,500	2,531	— 800
C. 1. Gerichts- und Prozeßkosten	32,829	25,400	28,500	— 4,329	3,100
C. 2. Feuerversicherungen	138,845	167,600	160,000	21,155	— 7,600
C. 3. Unfallversicherungen und Entschädigungen	777,679	644,000	750,000	— 27,679	106,000
C. 4. Transportversicherungen und Entschädigungen	162,756	121,400	133,000	— 29,756	11,600
C. 5. Kosten des Transportes infolge von Bahnunterbrechungen	—	1,200	1,200	1,200	—
C. 6. Steuern und Abgaben	101,420	75,800	74,000	— 27,420	— 1,800
C. 7. Beiträge an die Hilfskassen, Pensionen, Unterstützungen und Gratifikationen	1,825,564	1,803,000	2,620,500	794,936	817,500
C. 8. Verschiedenes (inkl. Publizitätsdienst)	158,258	135,000	295,600	137,342	160,600
	6,286,274	6,151,250	7,275,350	989,076	1,124,100

Allgemeine Bemerkung. Die bedeutende Ausgabenvermehrung gegenüber den Vorjahren betrifft nahezu ausschließlich die Rubriken Beiträge an Hilfskassen, Unfallentschädigungen und Verschiedenes.

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

Ad A 2. Miete für Rollmaterial. Infolge der Eröffnung des Simplonbetriebes haben wir die Mehrleistung für die Laufmiete fremder Wagen auf unsern Linien auf Fr. 250,000 geschätzt, welche im Budget 1906 enthalten sind; anderseits ist aber, wie bereits beim bezüglichen Einnahmeposten gesagt, eine Verminderung zu verzeichnen, weil die Schuld- und Guthabenbeträge der französischen Bahnen aus dem Wagenaustausch mit fremden Bahnen, welche die Bundesbahnen nur vermitteln, nicht mehr in der Betriebsrechnung erscheinen.

Ad A 3. Mietzinse für sonstige Objekte. Wir budgetieren ungefähr den Betrag der Rechnung 1904.

Ad C 1. Gerichts- und Prozeßkosten. Nämliche Bemerkung.

Ad C 2. Feuerversicherungen. Gegenüber der Rechnung 1904 erzeigt sich eine Mehrausgabe infolge Wertvermehrung der versicherten Objekte; das Budget 1905 ist etwas zu hoch.

Ad C 3. Unfallversicherungen und Entschädigungen. Wir budgetieren rund Fr. 27,000 weniger als pro 1904 ausgegeben wurde, da letzteres Jahr außerordentlich belastet war; dagegen war das Budget 1905 für den steigenden Verkehr zu niedrig bemessen.

Ad C 4. Transportentschädigungen. Mit Rücksicht auf die Eröffnung des Simplon müssen wir eine kleine Mehrausgabe gegenüber dem Budget 1905 vorsehen.

Ad C 6. Steuern und Abgaben. Ausgabenverminderung gegenüber den Vorjahren. Das Jahr 1904 war mit nachträglichen Steuern belastet.

Ad C 7. Beiträge an die Hilfskassen, Pensionen, Unterstützungen und Gratifikationen. Diese Beiträge sind an Hand der Hilfskassenstatuten der ehemaligen Privatbahnen bemessen worden, da der Zeitpunkt des Inkrafttretens der neuen Statuten der Bundesbahnen noch unbestimmt ist.

Die Erhöhung gegenüber der Rechnung 1904 beträgt ungefähr Fr. 800,000; sie ist wie folgt zusammengesetzt:

Zunahme der Verwaltungszuschüsse für die regelmäßigen Beiträge, zirka Fr. 250,000;

Mehreinlagen zu lasten unserer Verwaltung für die Einzahlungen der Gehaltserhöhungen, durch welche die Mitglieder die erhöhten Pensionsrechte erwerben Fr. 550,000.

Ad C 8. Verschiedenes. Da die Eröffnungsfestlichkeiten für den Simplon auf das Jahr 1906 verschoben werden, haben wir die bezügliche, von Ihnen bereits im Nachtragskredit pro 1905 bewilligte Ausgabe in das Budget 1906 übertragen müssen. Als außerordentlicher Posten figuriert hier ferner die Ausgabe für unsere Beteiligung an der Simplonausstellung pro 1906 in Mailand. Schließlich muß auch das Budget für den Publizitätsdienst erhöht werden, da sich derselbe immer mehr entwickelt und eine spezielle Publizität für den Simplon zu organisieren ist.

VI. Nicht rubrizierte Ausgaben und Einnahmen.

Dieselben verteilen sich wie folgt:

Kapitel	Rechnung 1904 Fr.	Budget 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.	Gegenüber 1904 Fr.	Gegenüber 1905 Fr.
1. Bauausgaben zu lasten der Betriebsrechnung	839,123	1,328,730	867,000	27,877	— 461,730
2. Rückvergütung der Baurechnung an die Betriebsrechnung für allgemeine Bauleitungs- und Verwaltungskosten	— 719,948	— 392,000	— 275,000	— 444,948	— 117,000
3. Betriebs- und Unterhaltungskosten von Gemeinschaftsbahnhöfen und Bahnstrecken, Mehreinnahmen	— 962,469	— 906,010	— 954,720	— 7,749	48,710
4. Entschädigungen für den Betrieb anderer Bahnen	— 690,946	— 676,530	— 1,090,700	399,754	414,170
5. Fahrdienstleistungen der Bundesbahnen auf andern Strecken oder umgekehrt, Mehreinnahmen	— 67,262	— 71,000	— 60,500	— 6,762	— 10,500
	<hr/> —1,601,502	<hr/> — 716,810	<hr/> — 1,513,920	<hr/> — 87,582	<hr/> 797,110

Ad 1. Bauausgaben zu lasten der Betriebsrechnung. Unser Budgetbetrag enthält die im Baubudget 1906 vorgesehenen, nicht eine Vermehrung des Baukontos bildenden Ausgaben, abzüglich die zu lasten des Werkstättekontos fallenden Beträge und unter Ausschluß der Abschreibungen für untergehende Anlagen, welche letztere dem Konto „Zu amortisierende Verwendungen“ zu belasten sein werden.

Ad 2. Bauleitungs- und Verwaltungskosten. Diese Rückvergütung an den Betrieb kommt nur für die wichtigeren Bauobjekte in Betracht und ist an Hand des Baubudgets berechnet.

Ad 3. Betriebs- und Unterhaltungskosten von Gemeinschaftsbahnhöfen und Bahnstrecken. Wir budgetieren hier nur den Einnahmenüberschuß; das Detail befindet sich auf Seiten 28—30 des Betriebsbudgets.

Eine Vergleichung der Einnahmen und Ausgaben mit den Vorjahren ergibt folgendes Resultat:

	Rechnung 1904	Budget 1905	Budget 1906	Gegenüber 1904	Gegenüber 1905
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Einnahmen	1,612,165	1,689,060	1,745,120	133,955	57,060
Ausgaben	649,696	783,050	791,400	141,704	8,350
Überschuß der Einnahmen	962,469	906,010	954,720	—7,749	48,710

Ad 4. Entschädigungen für Betriebsbesorgung anderer Bahnen. Das Detail dieser Entschädigungen geben wir auf Seiten 31 und 32 des Betriebsbudgets. Die Mehreinnahme von rund Fr. 400,000 gegenüber den Vorjahren besteht aus den Entschädigungen von Fr. 457,850 für den Betrieb der Strecke Iselle-Domodossola und Fr. 36,000 für Nyon-Crassier, abzüglich der Mindereinnahme von zirka Fr. 70,000 aus dem Betrieb der Linie Bulle-Romont, da hier gemäß dem neuen Vertrag die Ausgaben des Expeditions- und Zugdienstes dieser Gesellschaft direkt belastet werden und weil die Entschädigung für den Bahnhof Romont ab 1906 im Konto der Gemeinschaftsbahnhöfe budgetiert ist.

Ad 5. Fahrdienstleistungen der Bundesbahnen auf andern Strecken oder umgekehrt. Die Seite 32 des Betriebsbudgets gibt über diesen Abschnitt nähern Aufschluß.

Rechnungsabschluss.

Derselbe weist nach unsern Budgetansätzen folgendes Ergebnis auf:

	Rechnung 1904 Fr.	Budget 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.	Gegenüber 1904 Fr.	Gegenüber 1905 Fr.
Gesamteinnahmen	114,631,785	116,798,240	124,239,365	9,607,580	7,441,125
Gesamtausgaben .	77,587,053	80,927,740	85,717,015	8,129,962	4,789,275
<hr/>					
Überschuß d. Betriebseinnahmen . .	37,044,732	35,870,500	38,522,350	1,477,618	2,651,850
Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds f. Bahn, Rollmaterial u. Mobiliar .	7,029,516	7,300,100	6,884,000	—145,516	—416,100
	<hr/> 44,074,248	<hr/> 43,170,600	<hr/> 45,406,350	<hr/> 1,332,102	<hr/> 2,235,750

Die wahrscheinliche Vermehrung der Einnahmen wird zur Deckung der Ausgabenvermehrung nicht genügen; der scheinbare Überschuß, der sich aus der vorstehenden Vergleichung mit der Rechnung 1904 und dem Budget 1905 ergibt, entsteht allein nur aus den vom Simphonverkehr veranschlagten Einnahmen.

Voranschläge der Hilfsgeschäfte.

Sie umfassen die Drucksachenverwaltung, die Oberbaumaterialverwaltung, die Materialverwaltungen, die Werkstätten und die Gasanstalten, und verweisen wir diesbezüglich auf die dem Betriebsbudget beigegebenen Beilagen A—Q.

Voranschläge der Nebengeschäfte.

Dampfschiffahrt auf dem Bodensee. Dieses Budget ergibt folgendes Resultat:

	Rechnung 1904	Budget 1905	Budget 1906	Gegenüber 1904	Gegenüber 1905
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Einnahmen . .	663,209	627,000	634,500	—28,709	7,500
Ausgaben . .	519,216	546,340	554,500	35,284	8,160
Einnahmenüber- schuß . . .	143,993	80,660	80,000	—63,993	—660

Das Budget erzeugt Mehrausgaben auf den Rubriken für Personal und Konsummaterialien, die durch einige Minderausgaben für den Unterhalt der Schiffe, für die Abschreibung und für Verschiedenes teilweise kompensiert werden.

Budget der Gewinn- und Verlustrechnung.

Einnahmen.

Ad Überschuss der Betriebseinnahmen. Der vorgesehene Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben beträgt nach dem Ihnen unterbreiteten Betriebsbudget. Fr. 38,522,350

Rechnung 1904	Budget 1905	Budget 1906	Gegenüber 1904	Gegenüber 1905
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
37,044,732	35,870,050	38,522,350	1,477,618	2,652,300

Die Vermehrung beträgt 3,99 % gegenüber 1904 und 7,40 % gegenüber dem Budget 1905. Unter Bezugnahme auf die vorstehend gegebenen Erläuterungen sowohl zu den Einnahmen als auch zu den Ausgaben des Betriebsbudgets fügen wir noch bei, daß ein Teil dieses Mehrüberschusses ein nur scheinbarer ist, indem derselbe zur Verzinsung der Bauausgaben des Simplon aufgebraucht wird, welcher Zins Fr. 2,500,000 per Jahr übersteigt, wenn man das Rollmaterial hinzurechnet.

Ad Ertrag verfügbarer Kapitalien. Wir werten den Ertrag unserer verfügbaren Kapitalien auf Fr. 2,486,000

Rechnung 1904	Budget 1905	Budget 1906	Gegenüber 1904	Gegenüber 1905
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
6,351,399	4,920,940	2,486,000	— 3,865,399	— 2,434,940

Unsere für 1906 veranschlagten Erträge setzen sich wie folgt zusammen:

Ertrag des Portefeuilles der eigenen Wert-
schriften Fr. 180,000

Dieses Portefeuille ist behufs Deckung der Bauausgaben zum großen Teil realisiert worden, oder es muß dies noch geschehen, weshalb unsere Voranschläge eine so große Differenz mit denjenigen der vorhergehenden Jahre aufweisen.

Ertrag des Portefeuilles des Erneuerungsfonds „ 1,956,000

Konto-Korrent-Zinsen und Verschiedenes . . „ 350,000

Der mittlere Bestand der vom Betrieb her-
rührenden, momentan verfügbaren Mittel kann auf Fr. 10,000,000 gewertet werden; zum Ertrag dieser Kapitalien fügen wir die verschiedenen Zinsen, verjährten Coupons, etc. hinzu.

Fr. 2,486,000

Im Budget von 1905 figurierte der Ertrag der Jura-Simplon-Bahn-Aktien, welche wir seit dem durch den Bundesrat gemachten Umtausch gegen $3\frac{1}{2}$ % Obligationen der S. B. B. im Portefeuille haben. Da vorauszusetzen ist, daß die Beendigung der Liquidation der Jura-Simplon-Bahn nicht länger verzögert werde, haben wir diesen Posten für 1906 nicht mehr budgetiert; dagegen wird hierfür ein Ausgleich stattfinden, indem wir der Liquidationskommission der J.S. den Zins für dieses Kapital, welches einen Teil der Rückkaufssumme bildet, nicht mehr zu bezahlen haben.

Ad Zins auf Kapitalien für neue Linien. Wir schätzen diesen Ertrag für 1906 auf Fr. 800,000

Rechnung 1904	Budget 1905	Budget 1906	Gegenüber 1904	Gegenüber 1905
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
2,106,800	3,009,000	800,000	— 1,306,800	— 2,209,000

Im Ertrag der Vorjahre waren die Bauzinse vom Simplon inbegriffen (1904 Fr. 1,888,391; 1905 Fr. 2,212,000); dieser

Posten fällt weg, infolge der Betriebseröffnung des Simplon, und es betrifft der für 1906 budgetierte Betrag von Fr. 800,000 einzig die Zinsen auf großen Bauarbeiten (zweite Geleise, Bahnhofumbauten, etc.).

Ad Ertrag der Nebengeschäfte. Aus der Dampfschiffahrt auf dem Bodensee budgetieren wir einen Ertrag von . Fr. 80,000

Rechnung 1904	Budget 1905	Budget 1906	Gegenüber 1904	Gegenüber 1905
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
143,993	80,660	80,000	— 63,993	— 660

Weiteres ist im Spezialbudget dieser Unternehmung ersichtlich.

Ad Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds.

Wir budgetieren Fr. 6,884,000

Rechnung 1904	Budget 1905	Budget 1906	Gegenüber 1904	Gegenüber 1905
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
7,029,516	7,300,100	6,884,000	— 145,516	— 416,100

Unsere Voranschläge entsprechen dem Betriebsbudget und enthalten:

1. Erneuerung des Oberbaues.

Kreis I	Fr. 1,108,000
„ II	„ 962,000
„ III	„ 1,433,000
„ IV	„ 817,000

Fr. 4,320,000

2. Erneuerung des Rollmaterials.

Lokomotiven und Tender .	Fr. 1,219,000
Personenwagen	„ 535,000
Lastwagen	„ 660,000

„ 2,414,000

3. Ersatz des Mobiliars

„ 150,000

Total Fr. 6,884,000

Ad Entnahmen aus dem Spezialfonds zur Deckung der ehemaligen Jura-Simplon-Pensionen. Die alten Pensionen der Jura-Simplon-Bahn, die zurzeit ungefähr Fr. 120,000 per Jahr betragen, werden durch Belastung der Betriebsrechnung bezahlt (vide Betriebsbudget,

Seiten 24 und 25); anderseits wird die nämliche Summe dem Spezialfonds entnommen und hat in den Einnahmen der Gewinn- und Verlustrechnung zu figurieren.

Ad Betriebssubventionen. Die Einnahme von der Betriebs- subvention an die Linie Etwilen-Schaffhausen ist seit 1905 gemäß dem Vertrag zwischen der frühern Nordostbahn und den Mitinteressenten dahingefallen. Dagegen budgetieren wir auf dieser Rubrik Fr. 66,000 als Subvention der italienischen Regierung an den Betrieb des Simplon, gemäß Art. 12 des Vertrages vom 25. November 1895.

Ad Einnahmen aus sonstigen Quellen. Diese Einnahmen ändern von einem zum andern Jahre bedeutend; wir schätzen sie für 1906 auf Fr. 20,000, wie pro 1905.

Ausgaben.

Ad Entschädigung an die Eigentümer gepachteter Linien. Wir bezahlen der Gesellschaft der Vevey-Chexbres-Bahn eine vertragliche Entschädigung von Fr. 30,000 per Jahr.

Ad Kontokorrenteinse, Provisionen etc. Wir budgetieren Fr. 1,915,000

Für 1904 und 1905 war unter dieser Rubrik noch der an die Liquidationskommission der Jura-Simplon-Bahn zu entrichtende Jahreszins von $3\frac{1}{2}\%$ des Rückkaufpreises dieser Bahn enthalten, nämlich Fr. 3,643,528. Wir haben vorausgesetzt, daß die Liquidation der Jura-Simplon-Bahn vor dem 31. Dezember 1905 abgeschlossen sein könne, weshalb wir in den Einnahmen die Jura-Simplon-Aktien in unserm Portefeuille nicht berücksichtigt haben und anderseits in den Ausgaben die Zinsen der Obligationen einbezogen sind, die als Gegenwert der in Zirkulation oder im Besitze des Bundes befindlichen Jura-Simplon-Aktien ausgegeben werden müssen. Es ist daher bei der Vergleichung mit der Rechnung 1904 und dem Budget 1905 die Summe von Fr. 3,643,528 abzuziehen; wir erhalten alsdann:

Rechnung 1904	Budget 1905	Budget 1906	Gegenüber 1904	Gegenüber 1905
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
508,344	1,141,472	1,915,000	1,406,656	773,528

Unsere Voranschläge für 1906 setzen sich wie folgt zusammen:

Verzinsung vorübergehender Anleihen. Auf Ende August 1905 betragen unsere vorübergehenden Anleihen 22 Millionen; bis zum 31. Dezember 1905 werden wir weitere 10 Millionen für unsere Bauausgaben bedürfen; wir schätzen das neue Durchschnittskapital, das wir zum gleichen Zwecke für 1906 benötigen, auf 20 Millionen. Wir haben also zusammen 52 Millionen zu verzinsen, und da es zurzeit ungewiß ist, ob diese Anleihen ganz oder teilweise konsolidiert sein werden, lassen wir die Zinslasten dieses Kapitals provisorisch mit Fr. 1,820,000 unter „Verzinsung vorübergehender Anleihen“ figurieren.

Kontokorrentzinse und Zinse auf Bar-Kautionen	„	40,000
Für die Einlösung von Coupons und rückzahlbaren Obligationen unserer Anleihen an die Banken zu vergütende Kommissionen	„	55,000
	Total	<u>Fr. 1,915,000</u>

Ad Verzinsung der konsolidierten Anleihen.

Wir budgetieren Fr. 37,090,500

Rechnung 1904 Fr.	Budget 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.	Gegenüber 1904 Fr.	Gegenüber 1905 Fr.
36,322,497	34,700,000	37,090,500	768,003	2,390,500

Diese Differenzen werden in nachstehenden Tabellen begründet.

Bezeichnung der Anleihen, welche wir im Jahre 1906 zu verzinsen haben:

Bezeichnung der Anleihen	Kapital Fr.	Zinssuss	Auszurichtende Zinsen pro 1906 Fr.
Schweiz. Bundesbahnen 1899-1902	422,000,000	3½ %	14,770,000. —
Rente der Schweiz. Bundesbahnen von 1900	75,000,000	4 %	3,000,000. —
3 % Schweiz. Bundesbahnen von 1903	150,000,000	3½ %	<u>5,250,000. —</u>
	Übertrag		23,020,000. —

Bezeichnung der Anleihen	Kapital Fr.	Zinsfuss	Auszurichtende
			Zinsen pro 1906 Fr.
		Übertrag	23,020,000. —
Schweiz. Centralbahn vom 1. Februar 1876	23,472,000	4%	924,422. 20
Schweiz. Centralbahn vom 25. Juni 1880	18,375,000	4%	732,066. 65
Schweiz. Centralbahn vom 1. Juni 1894	30,000,000	3½%	1,050,000. —
Schweiz. Centralbahn vom 26. Oktober 1894	30,000,000	3½%	1,050,000. —
Schweiz. Nordostbahn vom 30. April 1880	3,000,000	4%	120,000. —
Schweiz. Nordostbahn vom 31. August 1894	10,000,000	3½%	350,000. —
Schweiz. Nordostbahn vom 15. Juni 1895	7,000,000	3½%	245,000. —
Schweiz. Nordostbahn vom 28. Februar 1897	35,000,000	3½%	1,225,000. —
Schweiz. Nordostbahn vom 20. September 1897	10,512,500	3½%	367,937. 50
Schweiz. Nordostbahn. Subventionsanleihen rechtsufrige Zürichseebahn	1,400,000	3%	32,812. 50
Schweiz. Nordostbahn. Subventionsanleihen Bülach - Schaffhausen	240,000	3%	3,910. —
Vereinigte Schweizerbahnen I. Hypothek	21,768,100	4%	846,724. —
Vereinigte Schweizerbahnen II. Hypothek	10,911,700	4%	424,468. —
Vereinigte Schweizerbahnen 3% von 1857	64,500	3%	} 6,007. 50
Vereinigte Schweizerbahnen 5% von 1857	176,400	5%	
Vereinigte Schweizerbahnen 3% von 1859	88,500	3%	} 8,370. —
Vereinigte Schweizerbahnen 5% von 1859	157,200	5%	
Jougne-Eclépens	7,274,000	3%	218,574. 35
Franco-Suisse 1868	16,193,100	2 ² / ₁₁ %	438,560. 75
Jura-Bern-Luzern 1889	29,000,000	3½%	1,015,000. —
Brünig 1889	5,000,000	3½%	175,000. —
Jura-Simplon 1894	138,172,500	3½%	4,836,037. 50
		zu bezahlen	37,090,490. 95
		oder rund	37,090,500. —

Bemerkungen betreffend den Betrag der 3 1/2 % Bundesbahn-
anleihen. Am 31. Dezember 1905 werden wir der Liquidations-
 kommission der Jura-Simplon-Bahn, Zinsen inbegriffen, unge-
 fähr Fr. 111,515,000
 schulden, wovon der Betrag der J. S.-Aktien,
 welche sich in unserm Portefeuille befinden,
 Zinsen inbegriffen, ungefähr Fr. 54,600,000
 abzuziehen ist.

Wir werden somit am 31. Dezember 1905
 zirka Fr. 56,915,000
 zu zahlen haben.

Da die Frage der Liquidation des Eidgenössischen Fonds,
 genannt „Eisenbahnfonds“, durch die eidgenössischen Räte noch
 nicht erledigt ist, werden wir für die Bestimmung des Voran-
 schlages vorläufig annehmen müssen, daß dieser Betrag (rund
 Fr. 57,000,000) durch Emission von 3 1/2 % Obligationen ge-
 deckt werden wird. Nun betrug am 30. Juni 1905 das Total
 der Emissionen von 3 1/2 % Bundesbahntiteln . Fr. 365,000,000

Dasselbe würde somit auf Fr. 422,000,000
 steigen.

Nachstehend die Vergleichung der Verzinsung der konsoli-
 dierten Anleihen mit der Rechnung 1904 und mit dem Budget 1905.

Bezeichnung der Anleihen	Rechnung	Budget	Budget	Bemerkungen
	1904	1905	1906	
	Fr.	Fr.	Fr.	
Bundesbahnanleihen 3 1/2 % . . .	12,250,000	12,250,000	14,770,000	vide oben.
Bundesbahnrente von 1900 . . .	3,000,000	3,000,000	3,000,000	
3 % Bundesbahnanleihen von 1903	5,250,000	5,250,000	5,250,000	
4 % Centralbahn von 1876 . . .	955,361	940,191	924,422	Die Verminderung von Fr. 15,170 im Jahre 1905 gegen 1904 und Fr. 15,769 pro 1906 gegen 1905 rührt von der Rückzahlung von ausgelosten Titeln her.
4 % Centralbahn von 1880 . . .	740,533	736,400	732,067	Die Verminderung von Fr. 4,133 im Jahre 1905 gegen 1904 und Fr. 4,333 pro 1906 gegen 1905 rührt von der Rückzahlung von ausgelosten Titeln her.
4 % Centralbahn von 1892 . . .	140,608	—	—	Saldo (nicht konv. Titel) des Anleihens, am 15. Mai 1904 rückbezahlt.
3 1/2 % Centralbahn vom Juni 1894	1,050,000	1,050,000	1,050,000	
3 1/2 % Centralbahn vom Oktober 1894	1,050,000	1,050,000	1,050,000	
4 % Centralbahn von 1900 . . .	143,348	—	—	Saldo (nicht konv. Titel) des Anleihens, am 15. Mai 1904 rückbezahlt.
4 % Nordostbahn von 1880 . . .	120,000	120,000	120,000	
4 % Nordostbahn von 1887 . . .	889,527	—	—	Saldo (nicht konv. Titel) des Anleihens, am 15. Mai 1904 rückbezahlt.
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	
4 % Nordostbahn von 1898 . . .	185,605	—	—	Saldo (nicht konv. Titel) des Anleihens, am 31. Mai 1904 rückbezahlt.
4 % Nordostbahn von 1899 . . .	116,136	—	—	Saldo (nicht konv. Titel) des Anleihens am 31. Mai 1904 rückbezahlt.
Nordostbahn. Subventionsanleihen rechtsufrige Zürichseebahn 2 1/2 % bis 3 %	54,813	41,600	32,813	Die Verminderung von Fr. 13,213 im Jahre 1905 gegen 1904 und Fr. 8,787 pro 1906 gegen 1905 rührt von der Rückzahlung fälliger Obligationen her.
Übertrag	28,133,868	26,626,128	29,117,239	

Bezeichnung der Anleihen	Rechnung 1904	Budget 1905	Budget 1906	Bemerkungen
	Fr.	Fr.	Fr.	
Übertrag	28,133,868	26,626,128	29,117,239	
Thalwil - Zug 3 $\frac{1}{2}$ %	5,495	—	—	Saldo des Anleiheens, am 31. Dez. 1904 rückbezahlt.
Bülach - Schaffhausen 3 %	31,262	7,484	3,910	Die Verminderung von Fr. 23,778 im Jahre 1905 gegen 1904 und Fr. 3,574 pro 1906 gegen 1905 rührt von der Rückzahlung fälliger Oblig. her.
4 % Vereinigte Schweizerbahnen I. Hypothek	938,724	894,724	846,724	Die Verminderung von Fr. 44,000 im Jahre 1905 gegen 1904 und Fr. 48,000 pro 1906 gegen 1905 rührt von der Rückzahlung ausgeloster Oblig. her.
4 % Vereinigte Schweizerbahnen II. Hypothek	480,468	448,468	424,468	Die Verminderung von Fr. 32,000 im Jahre 1905 gegen 1904 und Fr. 24,000 pro 1906 gegen 1905 rührt von der Rückzahlung ausgeloster Oblig. her.
3 und 5 % Vereinigte Schweizerbahnen von 1857	22,860	14,820	6,607	Die Verminderung von Fr. 8,040 im Jahre 1905 gegen 1904 und Fr. 8,213 pro 1906 gegen 1905 rührt von der Rückzahlung ausgeloster Oblig. her.
3 und 5 % Vereinigte Schweizerbahnen von 1859	16,792	12,622	8,370	Die Verminderung von Fr. 4,170 im Jahre 1905 gegen 1904 und Fr. 4,252 pro 1906 gegen 1905 rührt von der Rückzahlung ausgeloster Oblig. her.
3 % Jougnes-Eclépens	220,953	220,444	218,574	Die Verminderung von Fr. 509 im Jahre 1905 gegen 1904 und Fr. 1,870 pro 1906 gegen 1905 rührt von der Rückzahlung ausgeloster Oblig. her.
2 $\frac{8}{11}$ % Franco-Suisse 1886	446,038	442,350	438,561	Die Verminderung von Fr. 3,688 im Jahre 1905 gegen 1904 und Fr. 3,789 pro 1906 gegen 1905 rührt von der Rückzahlung ausgeloster Oblig. her.
3 $\frac{1}{2}$ % Jura-Bern-Luzern 1889	1,015,000	1,015,000	1,015,000	
3 $\frac{1}{2}$ % Brünig von 1889	175,000	175,000	175,000	
3 $\frac{1}{2}$ % Jura-Simplon-Bahn von 1894	4,836,037	4,836,037	4,836,037	
	<u>36,322,497</u>	<u>34,693,077</u>	<u>37,090,490</u>	

*Ad Verwendungen zu Amortisationen und Abschreibungen.*Wir budgetieren Fr. 5,538,160

Rechnung 1904	Budget 1905	Budget 1906	Gegenüber 1904	Gegenüber 1905
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
4,645,888	5,240,500	5,538,160	892,272	297,660

Das vorgesehene Total umfaßt die gesetzlichen und andern Amortisationen.

a. Gesetzliche Amortisation:

Sie setzt sich zusammen aus der vierten Amortisationsquote vom Anlagekapital auf 31. Dezember 1902, $0,538857\%$ von Fr. 889,615,022 Fr. 4,793,752.80

aus der dritten Amortisationsquote der Ausgaben von 1903, $0,545081\%$ von Fr. 12,905,691 „ 70,346.45

aus der zweiten Amortisationsquote der Ausgaben von 1904, $0,526649\%$ von Fr. 23,717,654 „ 124,908.80

aus der ersten Amortisationsquote der Ausgaben von 1905; wir schätzen diese Ausgaben auf Fr. 30,000,000 und berechnen die Quote auf der Basis eines Zinses von $3\frac{1}{2}\%$ und einer Amortisation in 60 Jahren; diese erste Quote muß somit $0,50884\%$ betragen „ 152,652.—

Total Fr. 5,141,660.05*b. Andere Amortisationen:*

Neben der gesetzlichen Amortisation haben wir vorzusehen:
Abschreibung von Emissionskosten Fr. 116,500.—
„ auf untergegangenen Bahnanlagen „ 280,000.—

Fr. 396,500.—*Ad Einlagen in die Spezialfonds.**a. Erneuerungsfonds.*

Rechnung 1904	Budget 1905	Budget 1906	Gegenüber 1904	Gegenüber 1905
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
8,369,092	8,398,100	8,928,540	559,448	530,440

Das Urteil des Bundesgerichts im Prozeß über den Erneuerungsfonds ist noch nicht gesprochen, weshalb unsere Berechnungen nach den Normen des Regulativs von 1899 gemacht sind; sie ergeben was folgt:

A. Oberbau.

I. Einlagen berechnet nach der Geleiselänge, 3,965,000 m. à 30 Cts.	Fr. 1,189,500
II. Einlagen berechnet nach Lokomotivkilometern:	
Total des eigenen Netzes 33,200,000 km. à 10 Cts.	„ 3,320,000
Zusammen für den Oberbau	
	Fr. 4,509,500

B. Rollmaterial.

Lokomotiven (auf 33,980,000 Lokomotivkilometer à 5,8 Cts.)	Fr. 1,970,840
Personenwagen (auf 244,500,000 Achsenkilometer à 0,36 Cts.)	„ 880,200
Lastwagen (auf 310,000,000 Achsenkilometer à 0,38 Cts.)	„ 1,178,000
Zusammen für das Rollmaterial	„ 4,029,040
C. Mobilien und Gerätschaften	„ 390,000
Total der Einlagen in den Erneuerungsfonds	Fr. 8,928,540

b. Fonds zur Deckung der ehemaligen Jura-Simplon-Pensionen.

Hier sind die Zinsen auf diesem Fonds zu budgetieren mit Fr. 24,500

Ad Ausgaben zu verschiedenen Zwecken.

- a. Betriebsdefizit der Wald-Rüti-Bahn. Wir schätzen dasselbe auf zirka Fr. 30,000
- b. Subvention an die Zürchersee-Dampfschiffgesellschaft.

Die zugestandene Subvention beträgt im Maximum Fr. 18,000; für jedes der beiden Jahre 1903 und 1904 hat die Dampfschiffgesellschaft ein Defizit von über Fr. 17,000 nachgewiesen, welches aber ausschließlich den Hauptreparaturen ihrer Schiffe zuzuschreiben ist. Wir sind der Ansicht, daß diese Kosten

Übertrag Fr. 30,000

	Übertrag	Fr. 30,000
wenigstens zum Teil dem Erneuerungskonto dieser Gesellschaft hätten belastet werden sollen; jedenfalls erwarten wir, daß unsere Subvention des nächsten Jahres den Betrag von	„	12,000
nicht übersteigen werde.		
c. Subventionen an die Eisenbahnschulen (vide unsern Budgetbericht des letzten Jahres). Wir sehen vor	„	40,000
d. Wir reduzieren den Posten „Verschiedenes“ auf	„	30,000
	Total	<u>Fr. 112,000</u>

Rechnungsabschluss.

Das vorgesehene Defizit beträgt Fr. 4,660,350

Rechnung	Budget	Budget	Gegenüber	Gegenüber
1904	1905	1906	1904	1905
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
443,134	2,088,400	4,660,350	4,217,216	2,571,950

Für das Jahr 1905 budgetierten wir ein Defizit von ungefähr Fr. 2,000,000; es ist somit eine Verschlimmerung von zirka Fr. 2,600,000 im Voranschlag für 1906 eingetreten. Alles zusammengefaßt konstatieren wir, daß die normale Vermehrung der Transporteinnahmen, welche wir unter Ausschluß der Mehreinnahmen aus dem Simplonbetrieb auf Fr. 3,365,000 gewertet haben, nicht hinreicht, um daraus das Anwachsen der Ausgaben infolge der dreijährigen Gehaltserhöhungen und die hieraus resultierenden vermehrten Verwaltungsbeiträge an die Hilfskassen, die Verzinsung und Amortisation der neuen Bauausgaben und die Mehreinlagen in den Erneuerungsfonds bestreiten zu können. Wir hegen die Hoffnung, daß sich diese Lage während der nächsten Jahre, wenn sich die Verkehrszunahme auch fernerhin noch weiter entwickelt, verbessern werde, aber wir müssen das in unsern frühern Berichten über die gegenwärtige Finanzlage der Bundesbahnen Gesagte in seinem vollen Umfange bestätigen.

Baubudget.

Um unserer finanziellen Situation Rechnung zu tragen, haben wir uns bemüht, mit den in diesem Teil des Budgets enthaltenen Ausgaben unter den Ansätzen des vorigen Jahres zu bleiben. Wir haben nur solche Bauten in das Budget neu aufgenommen, deren Ausführung zur Erhöhung der Sicherheit des Betriebes, zur Bewältigung der Verkehrszunahme oder infolge der Einführung neuer Linien erforderlich ist.

Die folgende Tabelle ermöglicht einen Vergleich zwischen den Budgets der Jahre 1905 und 1906:

Kapitel	Ausgaben laut 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.
<i>I. Bahnanlage und feste Einrichtungen:</i>		
A. Generaldirektion	2,425,000	2,925,000
B. Kreis I	6,603,700	6,171,700
B. Simplontunnel	6,086,000	250,000
C. Kreis II	7,343,150	6,585,200
D. „ III	5,272,700	4,786,000
E. „ IV	4,950,985	4,676,550
Zusammen	32,681,535	25,394,450
<i>II. Rollmaterial</i>	<i>13,854,000</i>	<i>12,879,500</i>
<i>III. Mobilien und Gerätschaften</i>	<i>991,000</i>	<i>1,017,500</i>
<i>IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte</i>	<i>820,000</i>	<i>433,334</i>
Total	48,346,535	39,724,784

Die Ausgaben des Jahres 1906 bleiben also um Fr. 8,621,751 unter denjenigen, die für das Jahr 1905 budgetiert waren.

Das grösste Mindererfordernis ergibt sich beim Kapitel „Bahnanlage und feste Einrichtungen“ mit „ 7,287,085 und hievon entfallen „ 5,836,000 auf den seiner Vollendung entgegengehenden Simplon-Tunnel und „ 1,451,085 auf andere Bauten.

In den Kapiteln I und III haben wir die Ausgaben der Generaldirektion und der Kreise getrennt aufgeführt.

An einzelnen Beträgen der uns von den Kreisen vorgelegten Budgets haben wir Änderungen vorgenommen; diejenigen An-

sätze, welche wir weggelassen oder neu aufgenommen haben, haben wir in der folgenden Besprechung besonders angeführt.

Die im Kapitel I enthaltenen Ausgaben der Kreise haben wir in nachstehende Gruppen zusammengezogen:

1. Ausgaben für Bauten in Ausführung;
2. Ausgaben für noch nicht begonnene Arbeiten.

Die weitergehende Spezialisierung, die wir in den früheren Budgets vorgenommen hatten, hat sich als nicht zweckmässig erwiesen.

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.

A. Generaldirektion.

Nr. 1. Planaufnahmen und Projektierungsarbeiten für Neu- und Ergänzungsbauten, Expertisen etc. . .	Fr. 25,000
--	---------------

Nr. 2. Bau der Rickenbahn.

Kostenvoranschlag nach Vertrag vom 7. Oktober 1901 zwischen dem eidgenössischen Eisenbahndeparte-

ment und dem Kanton St. Gallen	Fr. 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

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1905	3,200,000
---	-----------

Bleiben	9,000,000
---------	-----------

Für 1906 werden vorgesehen:

Bauleitung	Fr. 60,000
Verzinsung des Baukapitals	60,000
Expropriationen	70,000
Erdarbeiten und Mauern	50,000
Tunnel	2,600,000
Brücken und Durchlässe	60,000
	2,900,000

2,900,000

A. Ausgaben der Generaldirektion für Bahnanlage und feste Einrichtungen	2,925,000
---	-----------

B. Kreis I.*1. Ausgaben für Bauten in Ausführung.*

Nr. 3. Station Gland. Vergrößerung des Verladeplatzes (Baubudget 1905, Position 24).

	Fr.	Fr.
Voranschlag	40,000	
Mutmaßliche Ausgaben im Jahre 1905	30,000	
Bleiben für 1906	—	10,000

Der Voranschlag ist um Fr. 5000 niedriger als der Ansatz im Budget 1905.

Nr. 4. Bahnhof Renens. Erweiterung des Personen-, Güter- und Rangierbahnhofes und der Depotanlagen (Baubudget 1905, Position 3).

	Fr.
Kostenvoranschlag nach dem revidierten Projekt vom 27. März 1905	3,930,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1905	1,848,000
Bleiben	<u>2,082,000</u>

Für das Jahr 1906 werden vorgesehen 400,000

Das von der Jura-Simplon-Bahn im Jahre 1902 aufgestellte Projekt ist einer Umarbeitung unterzogen worden. Das neue Projekt enthält aus betriebstechnischen Gründen und um einer Forderung des Eisenbahndepartements zu entsprechen einen Perron mit zwei Perrongeisen mehr als das frühere, und ermöglicht die gleichzeitige Einführung der Züge von Genf und Dailens in den Bahnhof. Durch diese Anlagen, durch die Schaffung schienenfreier Zugänge zu den Perrons, durch die Vergrößerung der Lokalgüteranlagen, sowie infolge ungenügender Ansätze des ursprünglichen Voranschlags erhöhen sich die Ausgaben, die von der Jura-Simplon-Bahn mit Fr. 2,031,000 angenommen waren um Fr. 1,899,000.

Nr. 5. Bahnhof Lausanne. Umbau und Erweiterung des Bahnhofes (Baubudget 1905, Position 4).

	Fr.
Voranschlag	6,800,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1905	3,170,000
Bleiben	<u>3,630,000</u>

Für das Jahr 1906 werden vorgesehen 500,000

Übertrag 910,000

Das von der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn im Januar 1899 vorgelegte Umbau- und Erweiterungsprojekt ist (am 13. März 1900) vom Eisenbahndepartement unter einer so großen Zahl von Vorbehalten genehmigt worden, daß der Bau nur an einigen Punkten in Angriff genommen werden konnte, während das Projekt selbst einer Umarbeitung unterzogen werden mußte. Als der daraufhin von der Jura-Simplon-Bahn verfaßte neue Entwurf abermals zu Aussetzungen Anlaß gab, hat uns das Eisenbahndepartement im Mai 1903 eingeladen, ein definitives Projekt auszuarbeiten.

Dies ist geschehen, und der neue Entwurf weist in der Hauptsache gegenüber den früheren folgende Ergänzungen auf:

1. ein neues Aufnahmsgebäude, ein neues Dienstgebäude östlich davon und ein neues Postgebäude, westlich vom Hotel Terminus, das von der Postverwaltung zu verzinsen und zu amortisieren sein wird,

2. einen Personendurchgang an der Westseite des Aufnahmsgebäudes mit direktem Aufstieg auf den Bahnhofplatz und zu den Restaurationsräumen, ferner einen Gepäck- und einen (von der Postverwaltung zu bezahlenden) Posttunnel,

3. die Erstellung eines weiteren (7.) Personenzug-Aufstellgeleises und die Überdachung der Perrons und Geleise mit Hallen statt mit Dächern,

4. die Vergrößerung des Lokomotivdepots durch eine Remise für 30 Stände samt den erforderlichen Magazinen und Werkstätten und endlich

5. die Überführung des „chemin de Villard“ in der Voraussetzung, daß ein Übereinkommen mit der Stadt hinsichtlich der Kostenverteilung zu stande kommt.

Die Kosten dieses neuen Projektes werden, wie wir schon in unserem Bericht zum Budget 1905 bemerkt haben, die bisherigen Voranschläge bedeutend übersteigen.

Nr. 6. Bahnhof Vevey. Erweiterung des Personen- und Güterbahnhofes, Einmündung der Linie

	Übertrag	Fr. 910,000
Vevey-Chexbres und der elektrischen Bahnen von Vevey gemäß den genehmigten Projekten vom 15. September 1899, 5. September 1902 und 1. Februar 1903 (Baubudget 1905, Position 5).		
Betrag des Kostenvoranschlages vom 10. März 1903 nach Abzug der Beiträge:		
	Fr.	
Güterbahnhof	859,000	
Personenbahnhof	768,000	
	<u>1,627,000</u>	
Erhöhung des Kostenbetrages gemäß dem revidierten Voranschlag von 1905	686,000	
	Total	2,313,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1905	<u>1,733,000</u>	
	Bleiben	<u>580,000</u>
Für das Jahr 1906 werden vorgesehen		300,000
Das von der Jura-Simplon-Bahn im Jahre 1902 dem Eisenbahndepartement vorgelegte Projekt für die Erweiterung des Personenbahnhofs wurde einer Revision unterzogen. Dabei ergab sich die Notwendigkeit, die Anlagen zu erweitern durch Erstellung direkter Einfahrten in die Überholungsgeleise, durch Umladegleise für den Übergang der Güter von der Normal- auf die Schmalspur, durch Vertiefung des Kanals „la Monneresse“, durch Erstellung eines Dienstgebäudes und durch Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes. In Bezug auf die Gestaltung des letzteren sind die Studien noch nicht abgeschlossen.		
Die Mehrkosten sind durch diese Erweiterungsbauten, zum Teil aber auch durch zu geringe Ansätze des ersten Kostenvoranschlags, entstanden.		
Nr. 7. Station St. Maurice. Umbauten mit Rücksicht auf die zweite Spur und die Eröffnung des Simplontunnels gemäß dem am 1. Oktober 1904 vom Verwaltungsrate genehmigten Projekte		
	Fr.	
(Baubudget 1905, Position 27)	2,222,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1905	526,000	
	<u>1,696,000</u>	
Für das Jahr 1906 werden vorgesehen		400,000
	Übertrag	<u>1,610,000</u>

	Fr.	
	Übertrag	1,610,000
Nr. 8. Station Sitten. Erweiterung der Station gemäß Projekt vom Jahre 1905 für die erste Bau- periode (Baubudget 1905, Position 28).		
	Fr.	
Voranschlag vom 8. März 1905	800,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1905	230,000	
	<u>Bleiben</u>	<u>570,000</u>

Für das Jahr 1906 werden vorgesehen 300,000

Das von der Jura-Simplon-Bahn im Jahre 1901 dem Eisenbahndepartement vorgelegte Erweiterungsprojekt, welches infolge der Einsprachen der kantonalen Regierung und der Gemeinde nicht zur Ausführung gekommen ist, wurde umgearbeitet und im Hinblick auf die Eröffnung des Simplontunnels wesentlich erweitert. Die Kosten dieses neuen Projektes, das nebst der Vergrößerung der Stationsanlagen auch die Aufhebung von drei im Stationsgebiet liegenden Niveauübergängen enthält, betragen Fr. 1,300,000. Hiervon sollen aber in einer ersten Bauperiode nur zur Ausführung gelangen: die Verlängerung der Ausweich- und Überholungsgeleise, einige Abstellgeleise, die Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes, eine Lokomotivremise, eine Drehscheibe und eine Straßenunterführung. In der Summe von Fr. 800,000 sind die Expropriationskosten für das Gesamtprojekt inbegriffen.

Nr. 9. Station Gampel. Stationserweiterung ge- mäß Projekt vom 7. September 1904 (Baubudget 1905, Position 11).		
	Fr.	
Kostenvoranschlag	180,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1905	107,000	
Bleiben für die Vollendung im Jahre 1906	—	73,000

Nr. 10. Station Visp. Erstellung eines Über- holungsgeleises und Verlängerung des Ausweichgeleises gemäß Projekt vom 9. September 1904 (Baubudget 1905, Position 12).		
	Fr.	
Voranschlag	142,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1905	82,000	
Bleiben für die Vollendung im Jahre 1906	—	<u>60,000</u>
	Übertrag	2,043,000

Fr.
Übertrag 2,043,000

Nr. 11. Bahnhof Vallorbe. Erweiterung gemäß dem vom Verwaltungsrat genehmigten Projekt (Baubudget 1905, Position 32).

Kredit des Verwaltungsrates vom 28. April	Fr.
1905	1,400,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1905	<u>500,000</u>
Bleiben	<u>900,000</u>

Für das Jahr 1906 werden vorgesehen 600,000

Eine Entscheidung der französischen Regierung über den Bau der Linie Frasne-Vallorbe ist noch nicht erfolgt. Die in Ausführung befindlichen Erweiterungsarbeiten werden bis zur Eröffnung des Simplontunnels nicht vollendet werden können.

Nr. 12. Lokomotivwerkstätte Yverdon. Erstellung einer neuen Montierungshalle mit 23 Ständen und Einrichtung des jetzigen Montageraumes als Kesselschmiede (Baubudget 1905, Position 13).

Kredit des Verwaltungsrates vom 1. Oktober 1904	Fr.
	486,500
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1905	<u>248,500</u>
Bleiben für 1906	—————

238,000

Nr. 13. Station Serrières. Erweiterung der Stationsanlagen und Erstellung eines neuen Güterschuppens mit Rampe für den Lokalverkehr (Baubudget 1905, Position 30).

Voranschlag vom 17. Mai 1904	Fr.
	211,400
Beitrag der Gemeinde	<u>10,600</u>
Bleiben	200,800

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1905	<u>120,800</u>
Für das Jahr 1906 werden vorgesehen	—————

80,000

Nr. 14. Bahnhof Neuenburg. Erweiterung gemäß dem vom Eisenbahndepartement am 4. Juni 1902 genehmigten Projekte (Baubudget 1905, Position 14).

Kostenvoranschlag	Fr.
	1,265,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1905	<u>954,000</u>
Bleiben	<u>311,000</u>

Übertrag 2,961,000

Fr.
Übertrag 2,961,000

Für das Jahr 1906 werden vorgesehen 50,000

Die im Bericht zum Budget 1905 erwähnten Studien, welche sich hauptsächlich auf die Anlage der Perrons und ihrer unterirdischen Zugänge beziehen, sind noch nicht abgeschlossen. Die Erfüllung der Begehren der Lokalbehörden würde eine Überschreitung des Kostenvoranschlages zur Folge haben.

Nr. 15. Station Chexbres. Erweiterungsbauten für die Einführung der Linie Vevey-Chexbres und Erstellung von Überholungsgeleisen gemäß den vom Eisenbahndepartement am 19. Juni 1902, 31. Januar und 12. Juni 1903 genehmigten Projekten (Baubudget 1905, Position 15).

	Fr.	
Kostenvoranschlag	540,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1905	520,000	
Bleiben für 1906	20,000	

Die Bauten sind so vorgeschritten, daß im Jahre 1906 nur noch einige Vollendungsarbeiten auszuführen sein werden.

Nr. 16. Bahnhof Freiburg. Ersatz des Niveauüberganges im Tivoli durch eine Unterführung (Baubudget 1905, Position 33).

	Fr.	
Kostenvoranschlag vom 26. Mai 1904	90,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1905	5,000	
Bleiben	85,000	

Für das Jahr 1906 werden vorgesehen 50,000

Schon im Bericht zum Budget 1905 ist erwähnt worden, daß über die Herstellung dieser Unterführung ein Vertrag mit der Stadtbehörde abgeschlossen wurde. Um Sicherheit darüber zu gewinnen, daß der projektierte Bau eine rationelle Erweiterung des Bahnhofes nicht erschwere oder verhindere, sind die Studien für diese Erweiterung an Hand genommen worden. Dieselben sind noch nicht beendet. Mit Rücksicht auf die Eröffnung des neuen Schulhauses im Gambach muß vorläufig auf Rechnung dieser Position eine provisorische Passerelle erstellt werden.

Übertrag 3,081,000

	Fr.	
		Übertrag 3,081,000
Nr. 17. Station Bümpliz. Ersatz des Niveauüberganges bei km. 93,746 durch eine Unterführung bei km. 93,690 (Baubudget 1905, Position 34).		
	Fr.	
Voranschlag vom 24. Mai 1904	107,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1905	5,000	
	<u>Bleiben 102,000</u>	
Für das Jahr 1906 werden vorgesehen		40,000

Nr. 18. Station Payerne. Erweiterung der Station (Baubudget 1905, Position 16).		
Voranschlag vom 28. Januar 1904, einschließlich Neubau und Umbau von Gebäuden		
	Fr.	
	748,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1905	45,000	
	<u>Bleiben 703,000</u>	
Für das Jahr 1906 werden vorgesehen		60,000

Nr. 19. Stationen Fräschels und Kallnach. Stationserweiterungen.		
	Fr.	
Voranschlag vom 24. Februar 1905	42,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1905	25,000	
	<u>Bleiben für 1906</u>	17,000

Da die Erweiterung dieser Stationen wegen der Zuckerrübentransporte dringend notwendig war, sind die Arbeiten schon im Jahre 1905 in Angriff genommen worden. Es wurden hierfür zu Lasten der Position 56 des Baubudgets 1905 (Unvorhergesehenes) Fr. 25,000 bewilligt.

Nr. 20. II. Geleise Villeneuve-Aigle mit Umbau der Stationen Villeneuve, Roche, Yvorne und Aigle; Länge 9970 m. (Baubudget 1905, Position 17).		
	Fr.	
Kostenvoranschlag	970,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1905	727,000	
	<u>Bleiben für 1906</u>	243,000

Dieser Betrag ist für den Umbau der Station Aigle und eine Straßenüberführung daselbst bestimmt. Das II. Geleise ist im Betrieb.

Übertrag	<u>3,441,000</u>
----------	------------------

Fr.
Übertrag 3,441,000

Nr. 21. II. Geleise Aigle-St. Maurice mit Umbau der Stationen St. Triphon und Bex, der Erstellung einer Signalstation bei der Abzweigung des Paluds und einer zweiten Brücke über die Rhone; Länge 12,222 m. (Baubudget 1905, Position 18).

Kredit des Verwaltungsrates vom 1. Oktober 1904	Fr. 1,850,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1905	664,000
Bleiben	<u>1,186,000</u>

Für das Jahr 1906 werden vorgesehen 500,000

Bis auf den Umbau der Stationen sollen die Arbeiten im Jahr 1906 vollendet werden.

Nr. 22. II. Geleise St. Maurice-Martigny mit Umbau der Stationen Evionnaz, Vernayaz und Martigny; Länge 14,939 m. (Baubudget 1905, Position 45).

Revidierter Voranschlag vom 24. Dezember 1904	Fr. 2,207,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1905	100,000
Bleiben	<u>2,107,000</u>

Für das Jahr 1906 werden vorgesehen 100,000

Nr. 23. Salgesch-Leuk. Erstellung von Sicherungsarbeiten gegen Steinschlag auf der Ostseite des Tunnels von Varen (Baubudget 1905, Position 46).

Für das Jahr 1906 werden vorgesehen 25,000

Die früher (vgl. Budget 1905, Position 46) in Aussicht genommene Erstellung einer Galerie kann verschoben werden und voraussichtlich ganz unterbleiben, denn die im Sommer 1905 vorgenommenen Abräumungsarbeiten lassen annehmen, daß mit Palisadenwänden ein ausreichender Schutz der Bahnanlage erzielt werden wird.

Nr. 24. II. Geleise Daillens-Bofflens mit Umbau der Abzweigungsstation in Daillens und der Stationen La Sarraz und Arnex; Länge 10,548 m. (Baubudget 1905, Position 19).

Übertrag 4,066,000

	Fr.	
	Übertrag	4,066,000
Kredit des Verwaltungsrates vom 29. Juli 1904	Fr.	
	1,470,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1905	542,000	
	<u>928,000</u>	
Für das Jahr 1906 werden vorgesehen		500,000

Nr. 25. II. Geleise Bofflens-Croy; Länge 3905 m. gemäß dem am 7. April 1903 genehmigten Projekt (Baubudget 1905, Position 20).

	Fr.	
Voranschlag	405,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1905	400,000	
Bleiben für 1906	<u>5,000</u>	5,000

Nr. 26. II. Geleise Croy-Vallorbe mit Umbau der Station Croy und der Signalstation Le Day, aber ohne den Bahnhof Vallorbe; Länge 12,246 m. gemäß dem am 15. April 1902 genehmigten Projekt (Baubudget 1905, Position 21).

	Fr.	
Voranschlag	2,180,000	
Erhöhung gemäß revidiertem Voranschlag	700,000	
	<u>Total</u>	2,880,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1905	2,500,000	
Bleiben für 1906	<u>380,000</u>	380,000

Die Überschreitung des Kostenvoranschlages ist hauptsächlich eine Folge von Entwässerungsarbeiten und anderer nicht vorgesehener Bauten.

Nr. 27. II. Geleise Palézieux-Vauderens mit Umbau der Stationen Palézieux, Oron und Vauderens; Länge 9943 m. gemäß dem am 2. März 1903 genehmigten Projekt (Baubudget 1905, Position 23).

	Fr.	
Voranschlag	1,232,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1905	1,013,000	
Bleiben	<u>219,000</u>	
Für das Jahr 1906 werden vorgesehen		150,000
	Übertrag	5,101,000

Übertrag Fr.
5,101,000

Das zweite Geleise der Strecke Palézieux-Oron ist seit 1. Oktober 1904 im Betrieb, und es kann angenommen werden, daß der zweigeleisige Verkehr auf der Strecke von Oron bis Vauderens noch im Jahr 1905 eröffnet werden wird. In den Jahren 1906 und 1907 ist dann noch der Umbau der Stationen auszuführen.

Nr. 28. Zentralanlagen für Weichen und Signale. Verriegelungsanlagen auf den Stationen Nyon, Gland, Gilly, Rolle, Perroy, Allaman, St. Prex, Morges und Bümpliz (Baubudget 1905, Position 42). Fr.

Voranschlag	178,500
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1905	58,500
Bleiben	120,000

Für das Jahr 1906 werden vorgesehen 60,000

Nr. 29. Streckenblockeinrichtung. Erstellung des Streckenblocks zwischen Nyon und Morges (Baubudget 1905, Position 52). Fr.

Voranschlag	100,000
-----------------------	---------

Für das Jahr 1906 werden vorgesehen 50,000

Summe der Ausgaben für bereits begonnene Bauten 5,211,000

2. Ausgaben für noch nicht begonnene Arbeiten.

Nr. 30. Station Nyon. Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes. Fr.

Voranschlag vom 1. April 1905	42,000
---	--------

Nr. 31. Lausanne. Erstellung eines Dienstgebäudes für die Kreisdirektion I. Fr.

Voranschlag	500,000
-----------------------	---------

Für das Jahr 1906 werden vorgesehen 100,000

Das bestehende Verwaltungsgebäude der Kreisdirektion ist zu klein und ein Teil der Bureaux ist in andern Häusern untergebracht, wofür hohe Mietzinse bezahlt werden müssen. Es empfiehlt sich deshalb die Errichtung eines neuen Gebäudes neben dem bestehenden.

Übertrag 142,000

	Übertrag	Fr. 142,000
Nr. 32. Haltstelle Territet. Ersatz des Niveauüberganges der Kantonsstraße durch eine Unterführung (Baubudget 1905, Position 26).	Fr.	
Voranschlag vom 28. März 1904	375,000	
Für das Jahr 1906 werden vorgesehen		80,000

Die Verhandlungen mit den Interessenten sind noch nicht beendet; es ist jedoch vorauszusehen, daß an Stelle des vorliegenden Projektes, welches einen kleinen Teil des Friedhofareals in Anspruch nimmt, ein anderes wesentlich teureres zur Ausführung kommen muß. Der Beitrag der Interessenten ist nicht in Abzug gebracht.

Nr. 33. Station St. Triphon. Ersatz des Niveauüberganges der Kantonsstraße bei km. 43, ⁶³¹ durch eine Überführung, gemeinschaftlich mit der elektrischen Schmalspurbahn Aigle-Ollon-Monthey.	Fr.	
Voranschlag	76,100	
Anteil der S. B. B.		30,800

Nr. 34. Collombey (Monthey-Vouvry). Ersatz des Niveauüberganges der Kantonsstraße von Collombey nach der Station St. Triphon bei km. 7, ⁸⁹⁴ der Linie St. Maurice-St. Gingolph durch eine Überführung, gemeinschaftlich mit der elektrischen Schmalspurbahn Aigle-Ollon-Monthey.	Fr.	
Voranschlag	64,200	
Anteil der S. B. B.		28,200

Nr. 35. Station Chexbres. Neues Aufnahmegebäude, Abort und Vordach.	Fr.	
Voranschlag vom 7. April 1905	95,000	
Für das Jahr 1906 werden vorgesehen		25,000

Das bestehende primitive Gebäude genügt nicht mehr, besonders seit der Einmündung der Linie von Vevey.

Nr. 36. Station Eclépens. Erweiterung der Stationsanlagen.		
Voranschlag vom 7. Februar 1905		55,000
Diese Erweiterung ist notwendig infolge der durch die Osmon-Gesellschaft (Torfausbeutung) in Aussicht gestellten Verkehrsvermehrung.		

Übertrag	361,000
----------	---------

	Übertrag	Fr. 361,000
Nr. 37. Station Chavornay. Erweiterung der Station.	Fr.	
Voranschlag vom 16. Januar 1905	107,400	
Für das Jahr 1906 werden vorgesehen		50,000
<p>Um den Klagen der Bevölkerung über das Stationieren von Zügen auf dem Niveauübergang der Kantonsstraße abzuhelpfen und um die durch die Erstellung einer Ziegelei eintretende Verkehrsvermehrung bewältigen zu können, ist diese Erweiterung nötig geworden.</p>		
Nr. 38. Neuenburg. Aufhebung des Niveauüberganges bei La Boine, km. 73, ⁴³⁷ .	Fr.	
Voranschlag vom 25. Mai 1905	60,000	
Vertraglicher Beitrag der Gemeinde (ein Drittel)	20,000	
Für das Jahr 1906 werden vorgesehen		40,000
Nr. 39. Station Travers. Erweiterung der Geleiseanlagen.		
Voranschlag vom 12. Dezember 1904		65,000
Nr. 40. Dompierre. Erweiterung der Haltestelle zu einer Güterstation.		
Voranschlag laut Baubudget 1905,	Fr.	
Position 36	53,000	
Neuer reduzierter Voranschlag	47,000	
Hiervon: Beitrag der Gemeinde	15,400	
	Bleiben	31,600
Nr. 41. Station Faoug. Erstellung eines Ausweichgleises		26,000
Nr. 42. Lastkrane		5,000
Nr. 43. Brückenwagen		6,000
Nr. 44. Wasserversorgungen für Stationen und Wärterhäuser		10,000
Nr. 45. Verbesserung der Beleuchtungseinrichtungen auf Bahnhöfen, Stationen und Bahnübergängen		15,000
	Übertrag	609,600

	Fr.
Übertrag	609,600
Nr. 46. Zentralanlagen für Weichen und Signale. Verbesserung der Verriegelungsanlagen der Stationen:	
Fr.	
La Conversion	22,000
Grandvaux	18,000
	<hr/> 40,000
Nr. 47. Neue Signale (Vor- und Durchfahrtsignale und Ersatz von Scheibensignalen durch Semaphore)	30,000
Nr. 48. Bahneinschnitt in Croy. Erstellung von Schneehürden rechts der Bahn von km. 31, ⁹ bis 32, ⁹	12,000
Nr. 49. Sicherungsarbeiten an der Felspartie von Riondel, km. 33, ⁵ , zwischen den Stationen Boveresse und Les Verrières.	
Eventueller Beitrag der S. B. B.	5,000
Nr. 50. Erstellung und Vergrößerung von Wär- terhäusern	20,000
Nr. 51. Unterkunftslokale für das Bahndienst- personal (gemäß Arbeitszeitgesetz)	15,000
Nr. 52. Telegraphen- und Telephonleitungen. Er- stellung einer neuen und Verstärkung der bestehenden Telegraphenleitung von St. Maurice nach Brig . . .	14,100
Nr. 53. Streckenblockeinrichtung zwischen Vau- seyon und Neuenburg	10,000
Nr. 54. Bahnabschlüsse und Barrieren	15,000
Nr. 55. Vertragliche Beiträge an Flußkorrek- tionen. Jahresbeiträge an die Korrekturen der Rhone, Gryonne, Venoge, Plaine de l'Orbe, Broye, Lozence, Gamsa, etc. :	40,000
Nr. 56. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen	100,000
Nr. 57. Unvorhergesehenes	50,000
<i>Summe der Ausgaben für noch nicht begonnene Arbeiten</i>	<hr/> 960,700
<i>B. Ausgaben des Kreises I für Bahnanlage und feste Einrichtungen</i>	<hr/> 6,171,700

wovon entfallen zu Lasten der Betriebs-	Fr.
rechnung	458,600
und zu Lasten der Baurechnung	5,713,100

Aus dem von der Kreisdirektion vorgelegten Budget haben wir weggelassen:

Anbringung von Stationsaufschriften	Fr. 5,000
weil diese Ausgabe in die Betriebsrechnung gehört.	

B¹. Simplontunnel.

Nr. 58. Bau des Simplontunnels und der Zufahrtlinien (Baubudget 1905, Position 57).

Ausgaben bis Ende 1904	Fr. 66,839,300. 45
Hiervon ab die Subventionen à fonds perdu	8,195,986. —
Verbleiben	58,643,314. 45
Voraussichtliche Ausgaben im Jahre 1905	7,750,000. —
Total	<u>66,393,314. 45</u>

Für das Jahr 1906 werden vorgesehen: Fr.

A. Organisations- und Verwaltungskosten 114,770

D. Bahnbau:

	Fr.
1. Unterbau	37,200
2. Oberbau	10,000
4. Telegraph, Signale etc.	59,000

106,200

Verschiedene Ausgaben 29,030

250,000

B¹. Bauausgaben für Bahnanlage und feste Einrichtungen des Simplontunnels und der Zufahrtlinien . 250,000

Nebst verschiedenen Vollendungsarbeiten und der Fertigstellung der Abrechnung und der Ausführungspläne sind in diesem Betrag auch die Kosten für die während der ersten 6 Monate des Betriebes erforderlichen Geleiseregulierungen enthalten, welche nach Art. 4 des Rechnungsgesetzes der Baurechnung belastet werden dürfen.

C. Kreis II.

1. Ausgaben für Bauten in Ausführung.

Nr. 59. Bahnhof Basel.

a. Umbau des Personenbahnhofes (Baubudget 1905, Position 58 a).

Vom Verwaltungsrate der S. C. B. erteilter Kredit (14. Juli 1899)	Fr.	Fr.
	<u>15,275,000</u>	
Voranschlag laut Baubudget 1904, Position 38	17,400,000	
Voraussichtliche Erhöhung	<u>615,000</u>	
Voranschlag laut Baubudget 1905, Position 58 a.	18,015,000	
Hierzu Transitpostgebäude (durch die Postverwaltung zu verzinsen und zu amortisieren)	<u>228,000</u>	
Zusammen	18,243,000	

Ausgaben bis Ende 1904 nach Abzug der Einnahmen	Fr.	
	10,562,400	
Mutmaßliche Ausgaben im Jahre 1905	<u>1,500,000</u>	
	12,062,400	
Bleiben	<u>6,180,600</u>	

Hiervon werden für 1906 vorgesehen 2,500,000

	Fr.	
Abgrabung und Mauern	90,000	
Post- und Eilguttunnel	20,000	
Kanalisation u. Wasserleitungen	50,000	
Münchensteinerstraßenbrücke, östlicher Teil	150,000	
Frobenstraßenpasserelle	20,000	
Personendurchgang	25,000	
Beschotterung	55,000	
Geleise, Weichen etc.	90,000	
Straßen und Vorplätze	10,000	
Neues Aufnahmegebäude, Eilgutgebäude, Transitpostgebäude und verschiedene Dienstgebäude	<u>1,847,000</u>	
Übertrag	2,357,000	2,500,000

	Fr.	Fr.
Übertrag	2,357,000	2,500,000
Signaleinrichtungen	60,000	
Abschlüsse und Einfriedungen	3,000	
Mobiliar und Gerätschaften	35,000	
Bauleitungs- und Verwaltungskosten	45,000	
	<u>2,500,000</u>	
b. Neue Einführung der Juralinie in den Personenbahnhof von der Münchensteinerstraßenbrücke bis zum Ruchfeld (Baubudget 1905, Position 58 b).		
Kredit des Verwaltungsrates vom 26. Februar 1904	Fr. 1,750,000	
Mutmaßliche Ausgaben bis Ende 1905	<u>800,000</u>	
Bleiben	950,000	
Davon werden für 1906 vorgesehen		20,000
Das hier gewonnene Erdmaterial soll zu Dammanschüttungen für das II. Geleise Basel-Aesch (Pos. 69) verwendet werden, so daß beide Bauten gleichzeitig ausgeführt werden müssen. Da die Vorlage für das II. Geleise noch nicht fertiggestellt ist, konnte bisher mit den Arbeiten für die Einführung der Juralinie noch nicht begonnen werden.		
c. Überführung der St. Jakobsstraße mit Tieferlegung der Linie Basel-Pratteln vom Singerweg bis zur Münchensteinerstraßenbrücke (Baubudget 1905, Position 58 c).		
Kredit des Verwaltungsrates vom 26. Februar 1904	Fr. 829,000	
	Fr.	
wovon auf Betrieb	97,200	
und auf Bau	731,800	
Mutmaßliche Ausgaben bis Ende 1905	729,000	
Bleiben für 1906	-----	100,000
Nr. 60. Station Lausen. Stationserweiterung, Erstellung eines Überholungsgeleises, Vergrößerung der Güterdienstanlagen (Baubudget 1905, Position 67).		
	Übertrag	<u>2,620,000</u>

	Fr.	
	Übertrag	2,620,000
	Fr.	
Voranschlag vom August 1903	235,000	
	Fr.	
wovon auf Betrieb	31,800	
und auf Bau	203,200	
Ausgaben im Jahre 1905	50,000	
	Bleiben	<u>185,000</u>
Hiervon werden für 1906 vorgesehen		50,000
Nr. 61. Bahnhof Luzern (Baubudget 1905, Position 70). Anbringung von Figurengruppen über dem Hauptportal des Aufnahmsgebäudes (nach Abzug des Beitrages der Gotthardbahn Fr. von rund Fr. 12,000)		
	48,000	
Mutmaßliche Ausgaben im Jahre 1905	20,000	
	Bleiben für 1906	<u>28,000</u>
Nr. 62. Neue Station Bettlach zwischen Selzach und Grenchen. Erstellung einer Station (Baubudget 1905, Position 77).		
	Fr.	
Voranschlag vom 26. Januar 1904	130,000	
Hiervon ab: Beitrag der Gemeinde		
(wovon Fr. 25,000 in bar)	35,000	
	<u>95,000</u>	
Mutmaßliche Ausgaben im Jahre 1905	80,000	
	Bleiben für 1906	<u>15,000</u>
Nr. 63. Station Laufen. Erstellung neuer Überholungsgeleise, Versetzung und Vergrößerung der Güterdienstanlagen, Ersetzung von drei Niveauübergängen durch zwei Unterführungen etc. (Baubudget 1905, Position 62).		
	Fr.	
Kredit des Verwaltungsrates vom		
29. September 1903	955,000	
Zuschlag für Bauleitungs- und Verwaltungskosten und Bauzinse	80,000	
	<u>1,035,000</u>	
Zusammen	1,035,000	
Mutmaßliche Ausgaben bis Ende 1905	635,000	
	Bleiben	<u>400,000</u>
Für 1906 werden vorgesehen		300,000
	Übertrag	<u>3,013,000</u>

	Übertrag	Fr. 3,013,000
Nr. 64. Station St. Ursanne. Verlängerung der Langholzrampe (Baubudget 1905, Position 80). Fr.		
Voranschlag	9,000	
	Fr.	
wovon auf Betrieb	1,800	
und auf Bau	7,200	
Mutmaßliche Ausgaben im Jahre 1905	8,000	
Bleiben für 1906 ———		1,000
Nr. 65. Station Sonvillier. Erstellung eines Ausweichgleises von 350 m. nutzbarer Länge (Bau- budget 1905, Position 86). Fr.		
Voranschlag	78,000	
	Fr.	
wovon auf Betrieb	12,900	
und auf Bau	65,100	
Mutmaßliche Ausgaben bis Ende 1905	77,000	
Bleiben für 1906 ———		1,000
Nr. 66. Station Emmenmatt. Stationserweiterung (Baubudget 1905, Position 88). Fr.		
Voranschlag vom Juni 1904	136,500	
Mutmaßliche Ausgaben bis Ende 1905	10,000	
Bleiben	<u>126,500</u>	
Für 1906 werden vorgesehen		40,000
Nr. 67. Station Langnau. Ersetzung des Säge- straßenüberganges durch eine Unterführung und eine Passerelle über die Bahn (Baubudget 1905, Posi- tion 89 a). Fr.		
Voranschlag vom November 1903	340,000	
	Fr.	
wovon auf Betrieb	12,400	
und auf Bau	327,600	
Mutmaßliche Ausgaben bis Ende 1905	240,000	
Bleiben für 1906 ———		100,000
Mit den Kanalisationsarbeiten ist begonnen wor- den. Ueber die Breite der Straße, ist ein endgültiger Entscheid noch nicht getroffen.		
	Übertrag	<u>3,155,000</u>

	Fr.	
		Übertrag 3,155,000
Nr. 68. Station Alpnachdorf. Stationserweiterung und Erstellung eines Ausweichgleises von 200 m. Nutzlänge (Baubudget 1905, Position 90). Fr.		
Voranschlag	76,000	
	Fr.	
wovon auf Betrieb	5,400	
und auf Bau	70,600	
Mutmaßliche Ausgaben bis Ende 1905	66,000	
Bleiben für 1906	—————	10,000
Nr. 69. II. Geleise Basel-Delsberg, Länge 35,840 m. Teilstück vom Ruchfeld bei Basel bis Aesch mit Erweiterung der Stationen Münchenstein, Dornach und Aesch; Länge 7750 m. (Baubudget 1905, Position 97). Fr.		
Voranschlag	1,740,000	
	Fr.	
wovon auf Betrieb	108,000	
und auf Bau	1,632,000	
Mutmaßliche Ausgaben bis Ende 1905	360,300	
Bleiben	<u>1,379,700</u>	
Für 1906 werden vorgesehen		200,000
Nr. 70. Unterführung der Worblaufenstraße bei km. 102,442 zwischen Zollikofen und Bern (Baubudget 1905, Position 65). Fr.		
Voranschlag	100,000	
Mutmaßliche Ausgaben bis Ende 1905 .	98,000	
Bleiben für 1906	—————	2,000
Nr. 71. Ilfisverbauung zwischen Trubschachen und Wiggen, km. 45,130 bis 47,739 (Baubudget 1905, Position 104). Fr.		
Gesamtkosten	34,450	
	Fr.	
wovon auf Betrieb	17,225	
und auf Bau	17,225	
Ausgaben für 1905	12,750	
Bleiben	<u>21,700</u>	
Für 1906 werden vorgesehen		10,000
	Übertrag	<u>3,377,000</u>

	Fr.
	Übertrag 3,377,000
Nr. 72. Steinlaubach bei Lungern, km. 33, ⁴⁴⁴ . Sicherungsanlagen für die Bahnlinie (Baubudget 1905, Position 66).	
Vorgesehen werden für 1906	18,300
<i>Summe der Ausgaben für bereits begonnene Bauten</i> .	<u>3,395,300</u>

2. Ausgaben für noch nicht begonnene Arbeiten.

Nr. 73. Bahnhof Basel (Güterbahnhof).	
a. Ersatz der Drehscheibe von 14 m. Durchmesser durch eine solche von 20 m. und Erstellung zweier Stumpengeleise	34,900
b. Erstellung einer Weichenverbindung zwischen den Geleisen E 3 und 4 und dem Geleise D 10 nach der Birsbrücke	28,000
c. Einrichtung eines Lokales für die schweizerische Zollrevision in der Güterhalle II	2,300
Nr. 74. Güterstation St. Johann. Erstellung des Geleises B 7 und eines Lagerplatzes nebst Zufahrts- straße zwecks weiterer Verpachtung von Lagerplätzen	
	16,000
Nr. 75. Bahnhof Olten.	
a. Vergrößerung der Magazine der Telegraphen- inspektion im Personenbahnhof.	4,600
b. Erstellung eines Geleises auf dem Kohlenlager- platz im Depot T und Verbindung desselben mit dem Geleise 16 im Rangierbahnhof	10,000
c. Vergrößerung des Umladeschuppens und Ver- breiterung der Rampe	11,400
Nr. 76. Werkstätte Olten.	
a. Erstellung eines Gebäudes für einen neuen Kraft- motor von 60 PS.	3,700
b. Erstellung eines Motorgebäudes für die Probier- vorrichtung für Wagenbeleuchtungsapparate in der provisorischen Reparaturwerkstätte für vier- achsige Wagen	4,000
	<u>Übertrag 114,900</u>

	Fr.	
Übertrag		114,900
Nr. 77. Bahnhof Luzern.		
a. Erstellung eines Vordaches am Aufnahmegebäude		20,000
b. Vergrößerung der Lokomotivremise II		48,000
c. Abortanbau an das Dienstgebäude im Lokomotivdepot und Ablaufdohle		6,200
Nr. 78. Station Herzogenbuchsee. Unterführung der Niederönzstraße (Baubudget 1905, Position 72).		
	Fr.	
Voranschlag vom 11. April 1905		167,600
	Fr.	
wovon auf Betrieb	100	
und auf Bau		167,500
Hiervon werden für 1906 vorgesehen		20,000
Mit Rücksicht auf die Begehren, welche bei der Planaufgabe erhoben worden sind, wurde das Projekt umgearbeitet. Der neue Voranschlag beträgt Fr. 167,600 und ist also um Fr. 37,600 höher als der frühere. Die Verhandlungen über eine Beitragsleistung seitens der Gemeinde sind noch nicht abgeschlossen.		
Nr. 79. Station Schönbühl. Erweiterung und Verbesserung der Stations- und Geleisanlagen und Ersetzung von drei Wegübergängen durch zwei Unterführungen (Baubudget 1905, Position 74).		
	Fr.	
Voranschlag		303,000
	Fr.	
wovon auf Betrieb	59,100	
und auf Bau		243,900
Für 1906 werden vorgesehen		40,000
Nr. 80. Bahnhof Bern. Kredit des Fr.		
Verwaltungsrates von 28. April 1905		8,565,000
a. Hiervon werden für 1906 vorgesehen an die Erstellung des Rangier- und Rohmaterialbahnhofs in Weiermannshaus (Baubudget 1905, Position 75a)		400,000
Der Verwaltungsrat hat unterm 28. April 1905 eine Vorlage betreffend Erweiterung der Bahnhofsanlagen in Bern genehmigt, welche folgende Bauten und Kredite umfaßt:		
Übertrag		649,100

	En lasten		Übertrag
	des Bankkonto	der Betriebsrechnung	Fr.
	Fr.	Fr.	Total Fr.
1. Die Erstellung eines Rangier- und Güterbahnhofes in Weiermannshaus . . .	3,246,000	114,000	3,360,000
2. Die Ausführung eines neuen vereinigten Lokomotivdepots außerhalb der Bühlstraßenbrücke im Äbigut und die Vermehrung der Geleise zwischen der Bühlstraßenbrücke und dem neuen Bahnhof bei Weiermannshaus .	2,800,000	45,000	2,845,000
3. Den Umbau des bisherigen Güter- und Rangierbahnhofes und der Depotanlagen am Stadtbach zu einem Rangierbahnhof für Personenzüge unter Belassung der Anlagen für den Stückgüterverkehr und Verbesserung der Einrichtungen für den Viehverkehr am Stadtbach . . .	1,344,000	516,000	1,860,000
4. Die Umgestaltung der Anlagen auf der Schützenmatte mit Verbesserung der Einfahrt in den Personenbahnhof vom Wilerfeld her . .	194,000	306,000	500,000
Total	<u>7,584,000</u>	<u>981,000</u>	<u>8,565,000</u>
			Übertrag 649,100

Übertrag Fr. 649,100

Die Ausführung dieser Arbeiten soll auf sechs Jahre verteilt werden.

Mit der Erweiterung der Geleiseanlagen in Wilerfeld hat sich der Verwaltungsrat grundsätzlich einverstanden erklärt, die Erteilung eines Kredites jedoch auf später verschoben.

b. Neues Dienstgebäude im Personenbahnhof (Baubudget 1905, Position 75b).	Fr.	
Voranschlag	264,000	
Hiervon werden für 1906 vorgesehen		200,000
c. Vergrößerung der Gepäckabgabe		20,000

Nr. 81. Bahnhof Thun. Bahnhofumbau und Straßenerweiterungen (Baubudget 1905, Position 76).

Kredit des Verwaltungsrates vom 29. Mai	Fr.	
1903	1,845,000	
	Fr.	
wovon auf Betrieb	260,000	
und auf Bau	1,585,000	
Hiervon werden für 1906 vorgesehen		20,000

Das Eisenbahndepartement hat in dieser Angelegenheit noch keinen Entscheid gefällt.

Nr. 82. Station Alt-Solothurn. Stationserweiterung infolge Einmündung der Weißensteinbahn.

Für 1906 werden vorgesehen	50,000
--------------------------------------	--------

Nr. 83. Bahnhof Neu-Solothurn. Erweiterung infolge der Einführung der Züge der Weißensteinbahn. Für 1906 werden vorgesehen

50,000

Nr. 84. Station Münster. Erweiterung der Stationsanlage infolge Einmündung der Weißensteinbahn.

Für 1906 werden vorgesehen	200,000
--------------------------------------	---------

Zu Nr. 82, 83 und 84. Die Projekte sind noch nicht fertiggestellt und die Gesamtkosten können daher noch nicht angegeben werden. Um jedoch im Jahre 1906 mit dem Landerwerb beginnen und dringende Arbeiten vornehmen zu können, muß die Aufnahme ins Budget erfolgen.

Übertrag 1,189,100

	Fr.
	Übertrag 1,189,100
Nr. 85. Bahnhof Delsberg.	
a. Verbindung des Geleises A 11 mit dem Schottergeleise B 15	6,200
b. Ersatz der Drehscheibe von 15 m. Durchmesser im Mittelpunkt des Ringschuppens durch eine solche von 18 m.	27,400
c. Erstellung eines Wagenreparaturgeleises	2,500
Nr. 86. Station Courtételle. Erstellung eines neuen Abortgebäudes	
	4,200
Nr. 87. Bahnhof Pruntrut.	
a. Erstellung von zwei Abstellgeleisen und einer Kopframpe, sowie verschiedene Verbesserungen	46,000
b. Vergrößerung und Verbesserung des nördlichen Abortes	6,000
c. Vergrößerung der Dienstlokale im Aufnahmegebäude und Anbau	5,300
Nr. 88. Bahnhof Biel.	
a. Umbau und Erweiterung der gesamten Bahnhofanlagen (Baubudget 1905, Position 87).	
Ausgaben der Jura-Simplon-Bahn Fr.	
bis Ende 1903 für Landerwerb 1,600,000	
Für 1906 werden vorgesehen	300,000
<p>Da die Beseitigung der Niveauübergänge der Nidau- und Zentralstraße am raschesten und einfachsten durch die Überführung dieser Straßen erfüllt werden kann, während die Hebung des Personenbahnhofes sehr schwierig auszuführen und sehr teuer wäre, ist dem Eisenbahndepartement am 13. Oktober 1903 ein generelles Projekt für den Umbau und die Erweiterung der Bahnhofanlagen mit Belassung des Personenbahnhofes in seinem jetzigen Niveau vorgelegt worden. Nachdem die Regierung des Kantons Bern sich gegen dieses Projekt ausgesprochen und die früher gemäß einem Bundesratsbeschlusse in Aussicht genommene Hebung des Personenbahnhofes gefordert hat, hat das Eisenbahndepartement mit Zuschrift vom 13. Januar 1905 zur Vergleichung Projekt und Voranschlag auch für den Hochbahnhof verlangt. Diesem</p>	
	Übertrag 1,586,700

	Fr.
Übertrag	1,586,700
<p>Wunsche ist am 4. April 1905 entsprochen, jedoch neuerdings darauf hingewiesen worden, daß sich die Ausführung dieses sehr teuren Projektes mit Rücksicht auf unsere finanziellen Verhältnisse nicht rechtfertigen lasse. Ein Entscheid ist noch nicht erfolgt.</p>	
b. Erstellung eines Wasserkrans auf dem Kohlenlagerplatz	2,800
<p>Nr. 89. Werkstätte Biel.</p>	
a. Ausbau der Malerei	7,000
b. Erstellung eines Akkumulatorenhauses	5,500
<p>Nr. 90. Station Lyß. Erstellung eines neuen Eilgutgebäudes und Versetzung des bestehenden . .</p>	
	13,000
<p>Nr. 91. Station Zäziwil. Verlängerung des Ausweichgeleises auf eine Nutzlänge von 350 m. .</p>	
	55,000
<p>Nr. 92. Station Trubschachen. Verlängerung des Ausweichgeleises</p>	
	7,700
<p>Nr. 93. Haltestelle Kaiserstuhl. Erstellung eines Ausweichgeleises</p>	
	30,000
<p>Für 1906 werden vorgesehen</p>	
<p>Das Projekt muß noch umgearbeitet werden, und die Kosten können daher noch nicht angegeben werden. Da jedoch ein Ausweichgeleise dringend nötig ist, muß ein Ansatz aufgenommen werden, um die Inangriffnahme der Arbeiten im Jahre 1906 zu ermöglichen.</p>	
<p>Nr. 94. Station Meiringen. Verlängerung des Zementbelages auf dem Perron ober- und unterhalb des Aufnahmegebäudes</p>	
	3,300
<p>Nr. 95. Werkstätte Meiringen. Errichtung einer Ladestation für die Zugsbeleuchtungsakkumulatoren der Brünigbahn</p>	
	8,000
<p>Nr. 96. Haltstelle Brienzwiler. Erstellung eines Ausweichgeleises und eines Nebengebäudes.</p>	
Für 1906 werden vorgesehen	40,000
Übertrag	<u>1,759,000</u>

Fr.
Übertrag 1,759,000

Das Projekt muß noch umgearbeitet werden und die Kosten können daher noch nicht angegeben werden. Die Verhältnisse sind hier gleich wie bei der Haltestelle in Kaiserstuhl.

Nr. 97. Brückenwagen. Erstellung einer Brückewage von 30 Tonnen Tragkraft in Sarnen 4,000

Nr. 98. Wasserversorgung für Stationen und Wärterhäuser 20,000

Nr. 99. Verbesserung der Beleuchtung auf Bahnhöfen und Stationen 10,000

Nr. 100. Zentralanlagen für Weichen und Signale 100,000

Nr. 101. Neue Signale (Vor- und Durchfahr-signale und Ersatz von Scheibensignalen durch Semaphore) 20,000

Nr. 102. II. Geleise Aarburg-Luzern. Teilstrecke Aarburg-Sursee mit einer Länge von 27,100 m., inkl. Erweiterung sämtlicher Stationen und Ersetzung von 25 Niveauübergängen durch Über- und Unterführungen (Baubudget 1905, Position 98).

Kredit des Verwaltungsrates vom 27. Juni Fr.
1905 5,150,000

Fr.

wovon auf Betrieb 500,000
und auf Bau 4,650,000

Für 1906 werden vorgesehen 1,000,000

Von den Gesamtkosten entfallen Fr. 2,600,000 auf die offene Linie (Fr. 115,000 per km.) und Fr. 2,550,000 auf den Umbau der Stationen, nämlich:

	Fr.
Aarburg	1,060,000
Zofingen	660,000
Reiden	120,000
Dagmersellen	160,000
	Fr.
Nebikon	140,000
Wauwil	160,000
Sursee	250,000

Die Arbeiten sollen im Laufe von drei Jahren ausgeführt werden.

Übertrag 2,913,000

	Fr.	
	Übertrag	2,913,000
Nr. 103. II. Geleise Wilerfeld-Gümlingen mit Aufhebung der Niveauübergänge (exkl. Erweiterung der Station Ostermündingen); Länge 5240 m. (Bau- budget 1905, Position 99).	Fr.	
Approximativer Voranschlag		1,230,000
	Fr.	
wovon auf Betrieb	142,000	
und auf Bau	1,088,000	
Davon werden für 1906 vorgesehen		50,000
Nr. 104. Ausmauerung des Lopperbergtunnels bei Hergiswil auf 39,6 m. Länge		8,000
Nr. 105. Wärterhäuser. Bau von drei Wärter- häusern zwischen Aarburg und Herzogenbuchsee		20,000
Nr. 106. Unterkunftslokale für das Bahndienst- personal gemäß Arbeitszeitgesetz		15,000
Nr. 107. Telegraphen- und Telephonleitungen. Erstellung einer direkten Telegraphenleitung Biel- Chaux-de-Fonds und Einschaltung der Stationen Son- ceboz und St. Immer		3,900
Nr. 108. Vertragliche Beiträge an Flußkorrek- tionen. Wildeneigraben bei Zäziwil, Dorfbach in Langnau, Ilfis bei Wiggen, Kleine und Große Emme, Kleine Schliere, Lammbach u. s. w. Teilzahlungen		30,000
Nr. 109. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen		100,000
Nr. 110. Unvorhergesehenes		50,000
<i>Summe der Ausgaben für noch nicht begonnene Arbeiten</i>		<u>3,189,900</u>
<i>C. Ausgaben des Kreises II für Bahnanlage und feste Einrichtungen</i>		6,585,200
<i>wovon entfallen zu Lasten der Betriebs- rechnung</i>	Fr.	
<i> und zu Lasten der Baurechnung</i>	141,250	
		6,443,950

Dem uns vom Kreise II vorgelegten Budget haben wir beigefügt:

Position 83. Bahnhof Neu-Solothurn. Erweiterung infolge der Einführung der Züge der Weißensteinbahn	Fr. 50,000
--	---------------

Dagegen haben wir aus diesem Budget weggelassen:

Station Liestal. Erstellung eines Überholungs- geleises von 360 m. Nutzlänge.	171,700
weil hierfür ein Projekt nicht vorliegt und das Be- dürfnis für dieses Geleise nicht dringlich ist.	

Blockeinrichtungen auf den Strecken Langnau- Emmenmatt und Renan-Chaux-de-Fonds	15,000
weil der Verkehr auf der ersteren Strecke durch den Telegraphen in genügender Weise gesichert wird und weil durch Erstellung von Abschlußsignalen für die Station Creux die erwünschte raschere Zugfolge zwi- schen Renan und Chaux-de-Fonds viel billiger als durch die Blockeinrichtung und ebensogut ermöglicht werden kann.	

Fr.

D. Kreis III.

1. Ausgaben für Bauten in Ausführung.

Nr. 111. Station Örlikon und Verbindungsbahn
Örlikon-Seebach.

a. Stationserweiterung Örlikon mit Überführung
der Affolternstraße und Unterführung der Zürcher-
straße (Baubudget 1905, Position 107 a).

Kredit des Verwaltungsrates vom 22. April	Fr.
1903	1,890,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1905	980,000
Bleiben	<u>910,000</u>

Davon werden für 1906 vorgesehen 760,000

b. Verbindungsbahn Örlikon-Seebach (Baubudget
1905, Position 107 b).

Kredit des Verwaltungsrates vom 22. April	Fr.
1903	200,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1905	100,000
Bleiben für 1906	<u>100,000</u>

Nr. 112. Station Turgi. Erstellung eines Auszieh-
geleises, Beseitigung des Niveauüberganges bei km. 27,¹⁰²
und Erweiterung der Geleiseanlagen auf der Ostseite
der Station (Baubudget 1905, Position 124). Fr.

Voranschlag	197,500
	Fr.
wovon auf Betrieb	12,100
und auf Bau	185,400
Voraussichtliche Ausgaben im Jahre 1905	140,000
Bleiben für 1906	<u>57,500</u>

Nr. 113. Bahnhof Aarau. Unterführung der Lenz-
burgerstraße (Buchserstraße) in Aarau (Baubudget 1905,
Position 110 a). Fr.

Voranschlag	360,000
Ab: Beiträge des Kantons, der Stadt und der Wynentalbahn	75,000
Bleiben	<u>285,000</u>

Übertrag 917,500

		Übertrag	Fr. 917,500
	Fr.		
wovon auf Betrieb	11,800		
und auf Bau	273,200		
Voraussichtliche Ausgaben im Jahre 1905		200,000	
Bleiben für 1906		<u> </u>	85,000
Nr. 114. Station Schönenwerd. Erweiterung der Stationsanlage (Baubudget 1905, Position 111).			
	Fr.		
Voranschlag		137,000	
	Fr.		
wovon auf Betrieb	10,300		
und auf Bau	126,700		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1905		105,000	
Bleiben für 1906		<u> </u>	32,000
Nr. 115. Station Richterswil. Erweiterung der Güterdienstanlagen (Baubudget 1905, Position 133).			
	Fr.		
Voranschlag		162,000	
Vermehrung für eine nicht vorgesehene Geleiseverbindung und für Ersatz der Drehscheibe von 12 m. Durchmesser durch eine solche von 14 m.		32,000	
Zusammen		194,000	
	Fr.		
wovon auf Betrieb	48,000		
und auf Bau	146,000		
Voraussichtliche Ausgaben im Jahre 1905		159,000	
Bleiben für 1906		<u> </u>	35,000
Nr. 116. Station Näfels-Mollis. Erstellung eines neuen Stationsgebäudes und einer Geleiseverbindung (Baubudget 1905, Position 147).			
	Fr.		
Voranschlag		59,000	
	Fr.		
wovon auf Betrieb	2,000		
und auf Bau	57,000		
Voraussichtliche Ausgaben im Jahre 1905		20,000	
Bleiben für 1906		<u> </u>	39,000
Übertrag			<u>1,108,500</u>

	Fr.	
	Übertrag	1,108,500
Nr. 117. Station Uetikon. Erweiterung der Stationsanlage (Baubudget 1905, Position 112). Fr.		
Voranschlag	286,300	
	Fr.	
wovon auf Betrieb	15,400	
und auf Bau	270,900	
Voraussichtliche Ausgaben im Jahre 1905	180,000	
Bleiben für 1906	—————	106,300
Nr. 118. Station Wallisellen. Erweiterung der Geleisanlage (Baubudget 1905, Position 138 a). Fr.		
Voranschlag	30,800	
Erhöhung wegen Mehrkosten der Zentralanlage	13,500	
	Zusammen	44,300
Voraussichtliche Ausgaben im Jahre 1905	30,800	
Bleiben für 1906	—————	13,500
Nr. 119. Bahnhof Schaffhausen. Erstellung eines neuen Zollgebäudes im Güterbahnhof und Verlängerung der badischen Güterhalle (Baubudget 1905, Position 143). Fr.		
Voranschlag für das Zollgebäude	55,000	
Mehr für Verlängerung der Güterhalle	6,000	
	Zusammen	61,000
wovon auf Betrieb	2,500	
und auf Bau	58,500	
Voraussichtliche Ausgaben im Jahre 1905	50,000	
Bleiben für 1906	11,000	
Von dieser Ausgabe fallen vertragsgemäß 48 % zu Lasten der großh. badischen Staatseisenbahnen .		5,500
Nr. 120. Bahnhof Zug. Erweiterung der Geleisanlagen und Erstellung eines Zwischenperrons und eines Personendurchganges (Baubudget 1905, Position 146). Fr.		
Voranschlag vom 27. Februar 1904	200,000	
	Fr.	
wovon auf Betrieb	15,300	
und auf Bau	184,700	
Voraussichtliche Ausgaben im Jahre 1905	50,000	
Bleiben für 1906	—————	150,000
	Übertrag	1,383,800

		Fr.	
	Übertrag		1,383,800
Nr. 121. Station Döttingen-Klingnau. Erweiterung			
der Stationsanlage (Baubudget 1905, Pos. 129). Fr.			
Voranschlag		215,000	
Erhöhung des Voranschlages infolge Er-			
stellung einer eisernen Passerelle . .		13,500	
	Zusammen		
		228,500	
	Fr.		
wovon auf Betrieb		10,200	
und auf Bau		218,300	
Voraussichtliche Ausgaben im Jahre 1905		150,000	
Bleiben für 1906			78,500
Nr. 122. Umbau der linksufrigen Zürichseebahn			
im Gebiete der Stadt Zürich (Baubudget 1905, Posi-			
tion 117).			
Ausgaben für Studien und Expropriation		Fr.	
bis Ende 1905 approximativ		950,000	
Für 1906 werden vorgesehen			100,000
Die Unterhandlungen mit der Stadt Zürich sind			
noch nicht abgeschlossen.			
Nr. 123. Beseitigung von 15 Wegübergängen in			
Schienenhöhe (Baubudget 1905, Position 156). Fr.			
a. Überführung der Römerstraße in Baden		138,000	
b. Wegüberführung km. 26, ⁰⁹⁵ Baden-			
Turgi		26,800	
(Im Budget 1905 Fr. 29,800.)			
c. Straßenüberführung km. 28, ⁴²⁰ Turgi-			
Brugg		44,300	
(Erhöhung des Ansatzes gegenüber			
dem Budget 1905 um Fr. 1300 in-			
folge Verbreiterung der Straße und			
Anlage eines Seitenweges.)			
d. Wegunterführung km. 42, ⁷⁴⁰ Wildegg-			
Rupperswil		32,200	
e. Wegüberführung km. 43, ¹⁰⁷ Wildegg-			
Rupperswil		42,000	
f. Wegunterführung km. 31, ¹¹⁸ Siggen-			
thal-Würenlingen-Döttingen-Klingnau		17,100	
	Übertrag		1,562,300

	Übertrag	1,562,300
g. Fußweganlage km. 43, ⁹⁹⁶ —44, ¹²⁵ bei Zeihen	5,600	
h. Wegunterführung km. 45, ²¹⁵ Effingen- Hornussen	20,600	
i. Wegüberführung km. 50, ⁷³⁰ Hor- nussen-Frick	28,000	
(Im Budget 1905 Fr. 30,000.)		
k. Wegüberführung km. 66, ⁶³⁰ Mumpf- Möhlin	29,500	
(Im Budget 1905 Fr. 32,600.)		
l. Straßenunterführung km. 9, ²²⁰ im Schooren und Erstellung eines Durch- ganges km. 9, ⁶⁵⁰ Bendlikon-Kilchberg- Rüschlikon	83,600	
(Im Budget 1905 Fr. 86,700.)		
m. Unterführung der Bindern-Seestraße km. 14, ⁹²⁰ Oberrieden-Horgen. Vor- anschlag vom 1. Mai 1905	61,500	
(Erhöhung des Ansatzes gegenüber dem Budget 1905 um Fr. 13,000 infolge Vergrößerung der Radien.)		
n. Straßenunterführung km. 7, ²¹⁰ bei Pfungen-Nefthenbach	16,000	
o. Wegunterführung km. 81, ⁷¹³ in Uster	8,000	
	Total	553,200
Voraussichtliche Ausgaben im Jahre 1905		150,000
	Bleiben	403,200
Für 1906 werden vorgesehen		150,000

Nr. 124. Beseitigung dreier Übergänge in Schienen-
höhe zwischen Zurzach und Rekingen anlässlich der
Erstellung der Zufahrtsstraße zur neuen Rheinbrücke
durch den Kanton Aargau.

	Fr.	
Voranschlag	85,000	
Hiervon ab: Beitrag des Kantons	10,000	
	Bleiben	75,000
Voraussichtliche Ausgaben im Jahre 1905		45,000
	Bleiben für 1906	30,000
	Übertrag	1,742,300

	Übertrag	1,742,300
Nr. 125. Wärterhäuser. Erstellung von 15 Wärterhäusern (zur Durchführung der neuen Einteilung der Wärterstrecken) (Baubudget 1905, Pos. 160). Fr.		
Voranschlag	130,000	
Voraussichtliche Ausgaben im Jahre 1905	60,000	
Bleiben für 1906	————	70,000
<i>Summe der Ausgaben für bereits begonnene Bauten</i>		<u>1,812,300</u>

2. Ausgaben für noch nicht begonnene Arbeiten.

Nr. 126. Hauptbahnhof Zürich.

a. Vergrößerung des Aufenthaltslokals der Kohlenarbeiter im Rangierbahnhof	Fr.	3,000
b. Erstellung eines Aufenthaltslokals für Wagenreiniger und eines Magazines mit Bureau für einen Fahrdienstvorarbeiter im Rangierbahnhof als Ersatz für bestehende Wärterbuden . . .		5,000

Nr. 127. Neue Werkstätte in Zürich.

Kredit des Verwaltungsrates vom 2. Juni 1905	Fr.	5,400,000
Für 1906 werden vorgesehen		1,000,000

Die Kostensumme setzt sich aus folgenden Beträgen zusammen:

I. Verwaltungs- und Bauleitungskosten zirka 5 % der Bauausgaben	200,000
II. Verzinsung des Kapitals während der Bauzeit von 3—4 Jahren	270,000
III. a. Verlegung der Güter- und Personenzugsgeleise, sowie des Ausziehgeleises und zweier Abstellgeleise	350,000
b. Unter-, Oberbau etc. auf dem Gebiete innerhalb der Einfriedung für die Werkstättenanlagen	800,000
	<u>Übertrag 1,008,000</u>

Übertrag 1,008,000

IV. Hochbauten :	Fr.	
Lokomotivreparatur	980,000	
Wagenreparatur	660,000	
Schmiede und Bandagerie	170,000	
Malereigebäude	270,000	
Verwaltungsgebäude	102,000	
Speiseanstalt	93,000	
Magazingebäude	113,000	
Holzschuppen	65,500	
Tröcknungsgebäude	22,000	
Diverse Abortgebäude	25,500	
Allgemeines zu den Hochbauten, wie Heizungsanlagen, Beleuchtungseinrichtungen, Einfriedungen etc.	389,000	
		<u>2,890,000</u>
V. Maschinelle Einrichtungen	875,000	
VI. Verschiedenes	15,000	
		<u>Total 5,400,000</u>

Von dieser Summe fallen Fr. 40,000 für Arbeiten bei den Geleiseverlegungen zu Lasten der Betriebsrechnung, so daß zu Lasten des Baukontos Fr. 5,360,000 bleiben. Überdies ist der Erstellungswert der bisherigen Werkstätte, abzüglich des Erlöses aus den Altmaterialien und des Wertes der in die neuen Anlagen zu verlegenden mechanischen Einrichtungen, abzuschreiben. Dieser Betrag erreicht ungefähr Fr. 1,500,000 und ist dem Konto „zu amortisierende Verwendungen“ zu belasten.

Nr. 128. Station Dietikon. Vergrößerung des Güterschuppens und Änderung der Geleiseanlage.

Voranschlag vom 3. Juni 1905 16,700

Nr. 129. Station Wettingen. Verlängerung der Lokomotivremise um einen Stand 16,000

Nr. 130. Station Baden. Erweiterung der Stationsanlagen.

Übertrag 1,040,700

	Übertrag	1,040,700
Voranschlag vom 28. Juni 1904	490,000	
	Fr.	
wovon auf Betrieb	111,000	
und auf Bau	379,000	
Für 1906 werden vorgesehen		300,000

Nr. 131. Station Lenzburg. Entwässerung des Stationsplatzes.

Anteil der S. B. B.		5,600
-----------------------------	--	-------

Die Gesamtkosten der Entwässerung betragen Fr. 7600. Davon übernehmen wir den auf dem Stationsgebiet auszuführenden Teil mit Fr. 4350 und leisten an den außerhalb desselben befindlichen von der Gemeinde zu erstellenden Teil der Anlage einen Beitrag von Fr. 1250.

Nr. 132. Station Wohlen-Villmergen. Erstellung eines neuen Abortgebäudes und Verlängerung des Perrons.

Voranschlag vom 7. Juni 1905		18,000
--	--	--------

Nr. 133. Haltestelle Buchs bei Aarau. Erstellung einer Wartehalle mit Abort 4,500

Nr. 134. Station Hunzenschwil. Erstellung einer Geleiseverbindung.

Voranschlag vom 15. Juni 1905		3,500
---	--	-------

Nr. 135. Station Dättwil. Vergrößerung des Stationsgebäudes durch einen Wartsaalanbau.

Voranschlag vom 29. Juni 1904		8,500
---	--	-------

Nr. 136. Station Oberrieden. Erweiterung der Stationsanlage.

Voranschlag vom 4. Mai 1905		4,500
---------------------------------------	--	-------

Nr. 137. Station Pfäffikon (Schwyz). Erweiterung der Geleiseanlage.

Voranschlag vom 10. Mai 1905		7,400
--	--	-------

Übertrag	1,392,700
----------	-----------

	Übertrag	1,392,700
<p>Nr. 138. Station Siebnen-Wangen. Erstellung eines neuen Aufnahmsgebäudes, Umbau des jetzigen Aufnahmsgebäudes in einen Güterschuppen und Erweiterung der Geleiseanlagen.</p>		
Vorschlag vom 12. Januar 1905		58,300
<p>Nr. 139. Station Bilten. Geleiseerweiterung.</p>		
Vorschlag vom 9. Juni 1905		5,800
<p>Nr. 140. Station Ziegelbrücke. Erweiterung der Stationsanlage (Baubudget 1905, Position 134).</p>		
Vorschlag vom 22. August 1904	Fr.	803,000
	Fr.	
wovon auf Betrieb	62,600	
und auf Bau	740,400	
Für 1906 werden vorgesehen		100,000
<p>Nr. 141. Station Weesen. Umbau des Stationsgebäudes (Baubudget 1905, Position 135).</p>		
Vorschlag		56,000
<p>Zu Nr. 140 und 141. Die oben angeführten Arbeiten werden nicht zur Ausführung gelangen, wenn die neuerdings aufgetauchten Bestrebungen, welche die Aufhebung einer der beiden Linien von Ziegelbrücke oder von Weesen nach Näfels und die Schaffung eines Centralbahnhofes am linken Ufer des Linthkanales zum Ziele haben, Erfolg haben werden.</p>		
<p>Nr. 142. Station Flums. Erweiterung der Stationsanlage.</p>		
Vorschlag vom 23. März 1905	Fr.	94,700
	Fr.	
wovon auf Betrieb	17,500	
und auf Bau	77,200	
Für 1906 werden vorgesehen		50,000
<p>Nr. 143. Station Mels. Erstellung eines Perrondaches.</p>		
Vorschlag vom 5. Januar 1905		3,000
	Übertrag	1,665,800

	Übertrag	1,665,800
Nr. 144. Station Herrliberg-Feldmeilen. Vergrößerung des Güterschuppens		8,000

Nr. 145. Neue Kreuzungsstation Bollingen zwischen Rapperswil und Schmerikon.

	Fr.	
Voranschlag vom 16. Juli 1904		76,000

	Fr.	
wovon auf Betrieb		3,350
und auf Bau		72,650

Für 1906 werden vorgesehen		20,000
--------------------------------------	--	--------

Infolge der ungewöhnlich großen Distanz von 9952 Meter zwischen dem Bahnhof Rapperswil und der Station Schmerikon hat die Abwicklung des Zugverkehrs schon seit langem große Schwierigkeiten geboten. Es ist daher notwendig geworden, diese Distanz zu teilen und ungefähr in der Mitte eine Kreuzungsstation zu errichten. Dieselbe wird nur bahndienstlichen Zwecken dienen.

Nr. 146. Station Uznach. Erweiterung für den Anschluß der Rickenbahn.

	Fr.	
Voranschlag		800,000

Für 1906 werden vorgesehen		100,000
--------------------------------------	--	---------

Da die Eröffnung der Rickenbahn auf Anfang des Jahres 1908 in Aussicht genommen ist, ist es notwendig, mit dieser Erweiterung im Jahr 1906 zu beginnen.

Nr. 147. Station Wetzikon. Erstellung eines neuen Aufnahmsgebäudes und eines neuen Abortgebäudes. (Baubudget 1905, Position 140).

Voranschlag		90,000
-----------------------	--	--------

Nr. 148. Station Hinwil. Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes, Verlängerung des Güterschuppens und Versetzung des Abortgebäudes.

Voranschlag vom 28. Januar 1905		27,000
---	--	--------

Nr. 149. Station Embrach-Rorbas. Erstellung eines neuen Aufnahmsgebäudes und Geleiseerweiterung		65,800
---	--	--------

	Übertrag	1,976,600
--	----------	-----------

	Übertrag	1,976,600
Nr. 150. Bahnhof Schaffhausen. Vergrößerung der Lokomotivremise	Fr. 22,000	
Von dieser Ausgabe fallen vertragsgemäß 48 % zu Lasten der Großh. Badischen Staatseisenbahnen		11,000
Nr. 151. Station Dielsdorf. Erweiterung des Stationsplatzes und Erstellung eines neuen Stationsgebäudes.		
Voranschlag vom 20. April 1905		50,000
Nr. 152. Station Niederweningen. Erweiterung des Güterschuppens.		
Voranschlag vom 19. Januar 1905		10,000
Nr. 153. Station Cham. Erweiterung der Stationsanlage.	Fr.	
Voranschlag vom 9. Juni 1905	144,600	
	Fr.	
wovon auf Betrieb	12,200	
und auf Bau	132,400	
Für 1906 werden vorgesehen		50,000
Nr. 154. Erstellung von Brückenwagen von 7 m. Länge auf den Stationen Flums, Uetikon, Herrliberg-Feldmeilen, Affoltern a. Albis, Kempththal und Stäfa		36,000
Nr. 155. Wasserversorgungen für Stationen und Wärterhäuser		35,000
Nr. 156. Verbesserung der Beleuchtung auf Bahnhöfen und Stationen		20,000
Nr. 157. Zentralanlagen für Weichen und Signale (Baubudget 1905, Position 154).		
a. Station Wallenstadt		22,000
b. Station Ebikon		20,000
Nr. 158. Neuè Signäle (Vor- und Durchfahrtsignale und Ersatz von Scheibensignalen durch Semaphore		15,000
Nr. 159. Beseitigung von Wegübergängen in Schienenhöhe.		
	Übertrag	2,245,600

	Übertrag	2,245,600
<i>a.</i> Straßenunterführung bei km. 11, ⁶³⁶ Station Thalwil.	bei der Fr.	
Voranschlag vom 6. Juni 1905		174,000
	Fr.	
wovon auf Betrieb	2,100	
und auf Bau	171,900	
<i>b.</i> Fußwegunterführung km. 11, ⁴¹⁵ bei der Station Thalwil.		
Voranschlag vom 19. Mai 1905		10,500
	Fr.	
wovon auf Betrieb	650	
und auf Bau	9,850	
<i>c.</i> Aufhebung des bestehenden Niveau- überganges km. 34, ³²⁰ Turgi-Waldshut und Anlage eines diese Verbindung ersetzenden Weges längs der Bahn vom km. 34, ³²⁰ bis zur Durchfahrt km. 35, ⁰⁶⁰ .		
Voranschlag vom 14. November 1904		10,400
<i>d.</i> Fußwegunterführung km. 6, ⁶²⁵ und Unterführung der Widmerstraße km. 6, ⁷⁹¹ zwischen Zürich-Wollishofen und Bendlikon- Kilchberg.		
Voranschlag vom 25. Mai 1905		86,500
<i>e.</i> Überführung der Hornhaldenstraße bei km. 7, ⁴⁵⁶ Bendlikon-Kilchberg und Er- stellung einer Fußwegunterführung bei km. 7, ⁶³⁰ zur Beseitigung der bestehenden Niveauübergänge.		
Voranschlag vom 29. Dezember 1904		154,000
<i>f.</i> Straßenunterführung bei km. 43, ¹⁶⁵ zwischen Zug und Cham.		
Voranschlag vom 21. Februar 1905		31,500
	Total	<u>466,900</u>
Für 1906 werden vorgesehen		100,000
Nr. 160. Erstellung von Sicherungsanlagen zum Schutze gegen Steinschlag auf der Strecke Weesen- Mühlehorn		<u>15,000</u>
	Übertrag	2,306,600

	Fr.	
		Übertrag 2,360,600
Nr. 161. Ersatz und Verstärkung eiserner Brücken (Baubudget 1905, Position 158).		
a. Tößbrücke bei Töß, Linie Winterthur-Koblentz		57,000
b. Glattbrücke bei Zweidlen		85,000
c. Wildbachbrücke bei Embrach-Rorbas		65,000
d. Kleinere Brücken:		
Effretikon-Seebach-Otelfingen, km. 22, ⁸⁸¹		2,300
Effretikon-Hinwil		23,000
e. Verstärkung der Eisenkonstruktion für die Durchfahrt (Kantonsstraße) km. 23, ¹¹⁰ bei der Station Seebach		4,500
Nr. 162. Dichter Belag und Geländer auf den Brücken. Für 1906 werden vorgesehen		
		4,000
Nr. 163. Telegraphenleitungen. Erstellung einer direkten Linie auf der Strecke Thalwil-Horgen-Oberdorf		
		1,100
Nr. 164. Telephonleitungen. Erstellung von telephonischen Verbindungen zwischen den Blockstrecken und Stationen:		
	Fr.	
a. Däniken-Aarau	1150	
b. Rapperswil-Brugg	800	
c. Dietikon-Schlieren-Altstetten	450	
d. Wallisellen-Dietlikon	300	
e. Effretikon-Kemptthal	450	
f. Zürich-Enge-Thalwil	650	
g. Eglisau-Bülach	800	
	<hr/>	
	4600	4,600
Nr. 165. Glockensignale. Baden Oberstadt-Wettingen-Würenlos-Otelfingen		
		5,100
Nr. 166. Streckenblockeinrichtungen (Baubudget 1905, Position 163).		
	Fr.	
a. Pratteln-Augst	10,000	
b. Weesen-Mühlehorn	21,000	
c. Zürich-Thalwil (Verbesserung)	12,500	
	<hr/>	
	43,500	43,500
	<hr/>	
	Übertrag	2,655,700

	Fr.
Übertrag	2,655,700
Nr. 167. Bahnabschlüsse und Barrieren.	
a. Einfriedigungen	3,000
b. Barrieren	15,000
Nr. 168. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen	250,000
Nr. 169. Unvorhergesehenes	50,000
<i>Summa der Ausgaben für die noch nicht begonnenen Arbeiten</i>	2,973,700
<i>D. Ausgaben des Kreises III für Bahnanlage und feste Einrichtungen</i>	Fr. 4,786,000
<i>wovon entfallen zu Lasten der Betriebs- rechnung</i>	Fr. 312,700
<i>und zu Lasten der Baurechnung</i>	4,473,300

Dem von der Kreisdirektion vorgelegten Budget haben wir beigefügt:

Position 118. Station Wallisellen.
Erweiterung der Geleiseanlage 44,300
weil die Kosten dieser Arbeit infolge der durch die neuen Vorschriften bedingten Anbringung neuer Signale den im Budget 1905 (Position 138 a) enthaltenen Ansatz um Fr. 13,500 überschreiten,

Position 146. Station Uznach.
Erweiterung für den Anschluß der Rickenbahn . 100,000
und Position 166 c. Verbesserung der Blockeinrichtung auf der Strecke Zürich-Thalwil 12,500
weil diese Verbesserung zur Hebung der Betriebssicherheit dringend notwendig ist.

Dagegen haben wir weggelassen: die Vergrößerung des Stationsgebäudes in Hüntwangen-Wil . . 18,000
weil dieselbe nicht dringlich ist,

die Aufhebung des Fußwegüberganges bei km. 57,⁸⁶⁶ Eiken-Stein-Säckingen und Erstellung einer Unterführung bei km. 57,⁸⁵³ 10,000
weil diese Arbeit zu Lasten des II. Geleises über den Bötzbürg von Brugg nach Stein auszuführen ist, und

die Erstellung einer neuen Telegraphenlinie auf
 der Strecke Aarau-Olten Fr.
 weil diese Arbeit laut Baubudget 1905, Position 161,
 noch im Jahre 1905 zur Ausführung gelangen wird. 1,400

E. Kreis IV.

1. Ausgaben für Bauten in Ausführung.

Nr. 170. Station Winkeln. (Baubudget 1905,
 Position 194 a und b.) Fr.

a. Vergrößerung des Vorstands- und Ge- päckbureaus	Fr. 11,500	
b. Erstellung eines Abortgebäudes mit Versetzung und Umbau des be- stehenden	5,400	
	<u>16,900</u>	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1905	5,000	
Bleiben für 1906	—————	11,900

Nr. 171. Bahnhof St. Gallen. (Baubudget 1905,
 Position 169.) Fr.

Kredit des Verwaltungsrates vom 2. Juni 1905	8,950,000
Mutmaßliche Ausgaben bis Ende 1905	<u>4,000,000</u>
Bleiben	<u>4,950,000</u>

Davon werden für 1906 vorgesehen:	Fr.
Bauleitungskosten und Bauzinse . . .	50,000

Unterbau:

Personenunterführung beim ehemaligen Waisenhaus	Fr. 135,000
Verschiedenes	3,000
	<u>138,000</u>

Hochbau:

Neues Aufnahmegebäude (I. Rate)	Fr. 527,000
Erstellung eines Wasser- turmes	35,000
	<u>562,000</u>

	<u>750,000</u>	750,000
Übertrag		<u>761,900</u>

	Übertrag	Fr. 761,900
Nr. 172. Bahnhof Rorschach.		
a. Rangiergeleiseanlagen und Straßenverlegungen (Baubudget 1905, Position 171 a). Fr.		
Voranschlag	413,500	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1905	40,000	
	<u>Bleiben</u>	<u>373,500</u>
Für 1906 werden vorgesehen		10,000
b. Erweiterung der Seewasserversorgung (Bau- budget 1905, Position 171 b). Fr.		
Voranschlag	18,450	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1905	14,100	
	<u>Bleiben für 1906</u>	<u>4,350</u>
Nr. 173. Station Rheineck. Umbau und Er- weiterung der Geleiseanlagen, neues Aufnahmege- bäude, Vergrößerung des Güterschuppens (Bau- budget 1905, Position 172). Fr.		
Voranschlag	372,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1905	89,000	
	<u>Bleiben</u>	<u>283,000</u>
Für 1906 werden vorgesehen		100,000
Das Projekt muß nochmals umgearbeitet werden; es ist vor auszusehen, daß das definitive Projekt be- deutend mehr als Fr. 372,000 kosten wird.		
Nr. 174. Neue Kreuzungsstation Trimmis zwischen Zizers und Chur bei km. 22,230. Diese Kreuzung- station wird statt der früher in Aussicht genommenen Blockeinrichtung zwischen Zizers und Chur erstellt (Baubudget 1904, Position 216). Fr.		
Voranschlag	66,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1905	16,000	
	<u>Bleiben für 1906</u>	<u>50,000</u>
Die Entfernung zwischen Zizers und Chur be- trägt 9050 Meter; diese große Distanz hat die Ab- wicklung des Zugverkehrs schon lange ungünstig beeinflußt. Dieser Übelstand soll durch die Er-		
	Übertrag	926,250

Fr.
926,250

Übertrag
richtung einer Kreuzungsstation in Trimmis, welche
3540 Meter von Zizers und 5510 Meter von Chur
entfernt ist, beseitigt werden.

Diese Station wird nur bahndienstlichen Zwecken
dienen.

Nr. 175. Bahnhof Chur. Erstellung eines Dienst-
gebäudes (Baubudget 1905, Position 202). Fr.

Voranschlag	61,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1905	22,000	
Bleiben für 1906	—	39,000

Nr. 176. Station Etwilen. Anlage von Stumpen-
geleisen (Baubudget 1905, Position 167). Fr.

Voranschlag	45,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1905	27,000	
Bleiben für 1906	—	18,000

Nr. 177. Station Eschenz. Verlängerung des
Kreuzungsgeleises (Baubudget 1905, Position 185). Fr.

Voranschlag	59,000	
Erhöhung des Voranschlages infolge Er- weiterung des Projektes	23,000	
Zusammen	82,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1905	22,000	
Bleiben für 1906	—	60,000

Nr. 178. Station Arbon. Vergrößerung von Auf-
nahmsgebäude und Güterschuppen und Erweiterung
der Geleiseanlagen (Baubudget 1905, Position 188).

Voranschlag (die Stellwerksanlage nicht inbegriffen)	Fr. 260,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1905	70,000	
Bleiben	190,000	
Für 1906 werden vorgesehen		60,000
Übertrag		1,103,250

Fr. 1,103,250

Übertrag

Nr. 179. Zentralanlagen für Weichen und Signale
(Baubudget 1905, Position 208a und b).

Fr.	
a. Station Kreuzlingen	27,000
b. Station Seuzach	13,000
c. Station Eschenz	15,000
d. Station Au	19,000
e. Station Rüthi (Rheintal)	14,000
Zusammen ———	88,000

Erhöhung infolge der Erstellung von Durchfahr- und Ausfahrtsignalen, der Vorbereitung für Streckenblockeinrichtungen und der Anwendung von Rohrgestängen statt Drahtleitungen

73,100	Zusammen	161,100
40,000	Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1905	40,000
121,100	Bleiben für 1906 ———	121,100

Nr. 180. II. Geleise Oberwinterthur-Romanshorn
(Baubudget 1905, Position 174).

Fr.	
Kredit des Verwaltungsrates vom 29. September 1903	5,800,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1905	3,400,000
Bleiben	<u>2,400,000</u>

Für 1906 werden vorgesehen 2,000,000

Bis auf die kurze Strecke zwischen Wiesendangen und Islikon, auf welcher eventuell die Station Attikon errichtet würde, werden die Arbeiten von Oberwinterthur bis Müllheim im Jahre 1905 vollendet werden. Für die Strecke von Müllheim bis Romanshorn ist das Terrain erworben und die Arbeiten sind an die Unternehmer vergeben.

Nr. 181. Ersatz und Verstärkung von Brücken.

a. Ersatz der eisernen Pfeiler und Auflager der Thurbrücke bei Ossingen (Baubudget 1905, Position 175 b).

Übertrag 3,224,350

		Fr.
	Übertrag	3,224,350
Voranschlag	238,000	
Hierzu: Anbringen von Dilatationsvorrichtungen	1,500	
Erstellung eines dichten Schwellenbelages und Anbringen von Leitschienen	5,000	
	Zusammen	244,500
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1905	164,500	
Bleiben für 1906	—	80,000

Die alten schmiedeisernen Röhrenpfeiler haben den Anforderungen nicht mehr genügt und mußten durch Gitterjoche ersetzt werden. Diese schwierige Arbeit wird im Jahre 1906 vollendet werden.

b. Ersatz der eisernen Brücke über die Thur bei Andelfingen durch eine neue eiserne Brücke (Baubudget 1905, Position 212).

		Fr.
Voranschlag	165,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1905	65,000	
Bleiben für 1906	—	100,000

Die Verstärkung der alten Gitterbrücke wäre teurer gekommen als der Bau einer neuen und hätte doch nicht allen Anforderungen genügt.

Zur Abschreibung des Wertes der alten Brücke wird der Konto „Zu amortisierende Verwendungen“ belastet mit den Erstellungskosten derselben, vermindert um den Erlös aus dem Altmaterialwert nach Abzug der Abbruchkosten.

Nr. 182. Beiträge an Bauten zum Schutze der Bahn. Beitrag an die Kosten für Erstellung eines Rheinwuhres unterhalb der Haldensteiner Brücke (Baubudget 1905, Position 218 a).

		Fr.
Voranschlag	9,300	
Erhöhung des Voranschlages wegen Ausdehnung der Wehrbauten	2,100	
	Zusammen	11,400
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1905	7,600	
Bleiben für 1906	—	3,800

Summe der Ausgaben für bereits begonnene Bauten 3,408,150

2. Ausgaben für noch nicht begonnene Arbeiten.

Nr. 183. Bahnhof Winterthur. Ersatz der Drehscheibe von 14 m. Durchmesser im Depot „Ost“ durch eine solche von 18 m. und Versetzung der ersteren nach Depot „West“ an Stelle einer solchen von 12 m. Durchmesser	Fr. 37,000
Nr. 184. Station Mörschwil. Neues Abortgebäude	3,900
Nr. 185. Bahnhof Rorschach.	
a. Erweiterung der Montierungswerkstätte auf der Westseite	42,000
wovon Fr. 2,000 zu Lasten des Werkstättenkontos.	
b. Erstellung einer Drehscheibe von 18 m. Durchmesser	30,000
c. Erstellung einer Putzgrube im Geleise D ¹ bei der westlichen Lokomotivremise	2,000
Nr. 186. Bahnhof St. Margrethen.	
a. Umbau und Erweiterung der Bahnhofanlagen, Erstellung einer neuen Drehscheibe von 18 m. Durchmesser.	Fr.
Neue Drehscheibe mit Zufahrtsgleise	40,000
Auffüllungen auf dem neu erworbenen Boden	40,000
	80,000
b. Chaussierung des Vorplatzes beim Aufnahmegebäude samt Straßenschalen und Einfriedung .	5,500
Dieser Bahnhof muß in der nächsten Zeit wesentlich erweitert werden. Ein Projekt hierfür ist ausgearbeitet und ein Teil des Landes bereits erworben. Die oben erwähnten Arbeiten werden in Übereinstimmung mit diesem Projekt ausgeführt werden.	
Nr. 187. Station Trübbach.	
a. Verbesserung der Wohnung	10,000
(Baubudget 1905, Position 200.)	
b. Vergrößerung des Ausladeplatzes und der Rampe	11,000
Übertrag	221,400

	Fr.	
	Übertrag	221,400
Nr. 188. Bahnhof Sargans. Erstellung einer Lokomotivremise mit Wasserstation	Fr. 217,000	
Für 1906 werden vorgesehen		150,000
Nr. 189. Bahnhof Chur.		
<i>a.</i> Umbau und Erweiterung des Aufnahmsgebäudes.	Fr.	
Voranschlag	172,000	
	Fr.	
wovon auf Bau	120,000	
und auf Betrieb	52,000	
Für 1906 werden vorgesehen		50,000
Diese Arbeiten sind dringend nötig, weil das Aufnahmsgebäude den Anforderungen des seit der Eröffnung der rhätischen Bahnen besonders im Sommer stark gewachsenen Verkehrs nicht mehr entspricht.		
<i>b.</i> Verlängerung der Turbinenleitung zur Werkstätte Chur (Baubudget 1904, Position 141 <i>a.</i>) Fr.		
Voranschlag	35,000	
Erhöhung wegen Erweiterung des Projektes	5,000	
	<hr/>	40,000
Nr. 190. Neue Station Oberaach zwischen Erlen und Amriswil.	Fr.	
Voranschlag	145,000	
Abzüglich: Beitrag der Gemeinden, bar	Fr. 40,000	
Expropriation	10,000	
	<hr/>	50,000
		95,000
Nr. 191. Bahnhof Romanshorn.		
<i>a.</i> Erweiterung der Zolllokale für den Güterverkehr		79,000
<i>b.</i> Erstellung einer Putzgrube und eines Wasserkrans		4,500
Nr. 192. Station Dießenhofen. Verlängerung der Laderampe		2,700
Nr. 193. Station Steckborn. Vergrößerung des Güterschuppens		8,000
	Übertrag	<hr/> 650,600

	Übertrag	Fr. 650,600
Nr. 194. Station Emmishofen-Egelshofen. Verlängerung des Güterschuppens (Baubudget 1905, Position 186 a)		7,500
Nr. 195. Station Altnau. Einbindung des Rampengeleises in das Hauptgeleise, Erstellung eines Stumpengeleises		5,200
Nr. 196. Station Arlen-Rielasingen. Verlängerung des Kreuzungseleises und Erstellung eines Stumpengeleises		25,000
Nr. 197. Station Bazenhaid. Verbesserung der Wohnung (Baubudget 1905, Position 192).	Fr.	
Voranschlag	8500	
Erhöhung desselben für Erstellung eines Wartsaalanbaues	6000	
	<hr/>	14,500
Nr. 198. Station Wattwil. Erweiterung der Station für den Anschluß der Ricken- und der Bodensee-Toggenburg-Bahn.	Fr.	
Voranschlag	860,000	
Für 1906 werden vorgesehen		100,000
Wir verweisen auf das bei Nr. 146 Gesagte.		
Nr. 199. Perronerhöhungen mit Entwässerungen		5,000
Nr. 200. Brückenwagen von 8 m. Länge ohne Geleiseunterbrechung auf den Stationen Buchs (Rheintal) und Emmishofen		8,000
Nr. 201. Wasserversorgungen für Stationen und Wärterhäuser		5,000
Nr. 202. Verbesserung der Beleuchtung auf Bahnhöfen und Stationen		12,000
Nr. 203. Zentralanlagen für Weichen und Signale.		
	Übertrag	<hr/> 832,800

	Übertrag	Fr.
		832,800
	Fr.	
a. Ossingen	26,000	
b. Oberriet	27,000	
c. Salez-Sennwald	27,000	
d. Haag-Gams	27,000	
e. Zizers	29,000	
	<hr/>	136,000
Nr. 204. Neue Signale. Erstellung von Abschluß-,		
Ausfahrt-, Durchfahr- und Vorsignalen für die Rich-		
tung Rorschach-St. Gallen auf den Stationen Goldach,		
Mörschwil und St. Fiden		15,500
Nr. 205. II. Geleise Winterthur-St. Gallen-		
St. Margrethen (Baubudget 1905, Position 211).		
Für 1906 werden vorgesehen		20,000
Nr. 206. Fußwegunterführung bei der Rhein-		
brücke bei Neuhausen (Baubudget 1905, Position 178)		
		6,300
Nr. 207. Wärterhäuser. Erstellung von zwei		
Wärterhäusern		
		16,000
Nr. 208. Glockensignale. Fr.		
a. Hettlingen-Dachsen	10,600	
b. Hemmishofen-Arlen-Rielasingen	3,200	
	<hr/>	13,800
Nr. 209. Bahnabschlüsse und Barrieren. Fr.		
a. Neue Einfriedungen	8,000	
b. Neue Barrieren	20,000	
	<hr/>	28,000
Nr. 210. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen		150,000
Nr. 211. Unvorhergesehenes		50,000
<i>Summe der Ausgaben für noch nicht begonnene Arbeiten</i>		<hr/> <hr/> 1,268,400
<i>E. Ausgaben des Kreises IV für Bahnanlage und</i>		
<i>festе Einrichtungen</i>		
		4,676,550
<i>wovon entfallen zu Lasten der Betriebsrech-</i>		
<i>nung</i>		
	Fr.	
	167,050	
<i>und zu Lasten der Baurechnung</i>		
	4,509,500	

Dem vom Kreise IV aufgestellten Budget haben wir beigefügt:

Position 191 b. Bahnhof Romanshorn. Erstellung einer Putzgrube und eines Wasserkrans . . .	4,500
und Position 198. Station Wattwil. Erweiterung für den Anschluß der Ricken- und der Bodensee-Toggenburg-Bahn	100,000

Dagegen haben wir im Baubudget weggelassen weil auf Betriebsrechnung gehörend:

Anbringen von Verschlüssen an nicht verriegelten Weichen	3,000
Ergänzung von Verbottafeln an Wegübergängen	3,000
Telephoneinrichtung zwischen den Stationen Stein a/Rhein und Etwilen und Blitzschutzvorrichtungen auf andern Stationen	2,000

Rekapitulation der Ausgaben für Bahnanlage und feste Einrichtungen.

	Fr.
A. Generaldirektion	2,925,000
B. Kreis I	6,171,700
B ¹ . Simplontunnel	250,000
C. Kreis II	6,585,200
D. Kreis III	4,786,000
E. Kreis IV	4,676,550
Total	<u>25,394,450</u>

Wovon entfallen zu Lasten der Betriebsrechnung	867,000
auf Werkstättenkonto	22,600
auf Konto „zu amortisierende Verwendungen“ . . .	190,000
und zu Lasten der Baurechnung	24,314,850

II. Rollmaterial.

Nr. 212. Anschaffung von 121 Lokomotiven, wovon 81 Stück als Vermehrung und 40 Stück als Ersatz für die Periode 1906/07.

Im Budget pro 1905 war unter Nr. 223 für das Jahr 1906 die Lieferung von 80 und die Ausrangierung von 30 Lokomotiven vorgesehen. Auf motiviertes Gesuch der Lieferantin, der Lokomotivfabrik Winterthur, hat die Generaldirektion die Übertragung von 20 neuen Lokomotiven auf das Jahr 1907 zugestanden, was um so eher angängig war, als auch weniger alte Lokomotiven zur Ausrangierung gelangen werden. So kommen im Jahre 1906 nur etwa 20 Lokomotiven zur Abschreibung.

Die Ablieferung der 121 Lokomotiven verteilt sich demnach mit 60 Stück auf das Jahr 1906 und mit 61 Stück auf das Jahr 1907.

Bei Festsetzung des Lokomotivbedarfes auf Ende 1907 wurde gemäß der bundesrätlichen Verordnung vom 8. Februar 1898 von der Zahl der im Sommer 1903 eingeteilten Lokomotiven ausgegangen, wobei 25 % der Gesamtzahl disponibel oder in Reparatur sein sollen.

Im Sommer 1903 waren eingeteilt	673 Lokomotiven (75 %)
es müssen demnach disponibel sein .	224 „ (25 %)

Zusammen	897 Lokomotiven (100 %)
----------	-------------------------

Hierzu kommt der Bedarf für den Simplon, auf Grund der voraussichtlichen kilometrischen Leistungen berechnet, zu

40	„
----	---

Es müssen demnach auf Ende 1907 vorhanden sein

937 Lokomotiven.

In der dreijährigen Periode 1905/07 wird der Lokomotivbestand folgende Änderungen erfahren:

Bestand Ende 1904	823 Lokomotiven
-----------------------------	-----------------

(Die Differenz gegenüber der Statistik 1904, wo 826 Lokomotiven angegeben sind, rührt davon her, daß 3 $E\frac{3}{4}$ Lokomotiven pro 1904 verrechnet wurden, aber erst im Jahr 1905 zur Ablieferung gelangten.)

Zu übertragen	823 Lokomotiven
---------------	-----------------

	Übertrag	823 Lokomotiven
Ausrangierung 1905	22 Lokomotiven	
Neubeschaffung 1905	55 „	
Vermehrung 1905	_____	33 „
Bestand Ende 1905		856 Lokomotiven
Ausrangierung 1906	20 Lokomotiven	
Neubeschaffung 1906	60 „	
Vermehrung 1906	_____	40 „
Bestand Ende 1906		896 Lokomotiven
Ausrangierung 1907	20 Lokomotiven	
Neubeschaffung 1907	61 „	
Vermehrung 1907	_____	41 „
Bestand Ende 1907		<u>937 Lokomotiven</u>
Davon fallen auf		
Kreis I	231 Lokomotiven	
„ II (exkl. Brünig)	265 „	
„ III	288 „	
„ IV	153 „	
Die Vermehrung während der dreijährigen		
Periode beträgt		114 Lokomotiven
Dazu der voraussichtliche Abgang während		
der gleichen Zeit		62 „
	Somit Totalbedarf	<u>176 Lokomotiven</u>
Hiervon werden gemäß den bestehenden		
Verträgen im Jahre 1905 abgeliefert	55 „	
und es sind, wie budgetiert, pro 1906/07 zu		
beschaffen		121 Lokomotiven
wovon bereits vergeben sind	80 „	
von denen 20 Stück erst 1907 zur Ablieferung		
gelangen.		
Es bleiben zu bestellen, lieferbar pro 1907		<u>41 Lokomotiven</u>
Für die Neubeschaffung sind die bewährten Typen der Serien		
A ² / ₄ , A ³ / ₅ , B ³ / ₄ , C ⁴ / ₅ , E ⁰³ / ₄ und E ³ / ₃ vorgesehen.		
Die Gesamtkosten der 121 Lokomotiven		
sind veranschlagt zu	Fr. 11,065,000	
wovon zu Lasten des Jahres 1906	„ 5,765,000	
und zwar auf Betriebsrechnung	„ 1,310,400	
und auf Baurechnung	„ 4,454,600	

Nr. 213. Anschaffung von 3 Zahnradlokomotiven HG³/₃ für den Brüinig. Der stets wachsende Verkehr über den Brüinig erfordert neuerdings die Vermehrung der Berglokomotiven, wofür die Summe von Fr. 165,000 in das Baubudget pro 1906 eingestellt ist.

Nr. 214. Von den unter Nr. 235 des Budgets 1905 vorgesehenen 22 Lokomotiven werden bis Ende des Jahres 16 Stück mit Triebradbremsen versehen sein; 6 Stück sind auf das Jahr 1906 zu übertragen.

Nr. 215. Anschaffung von 377 Personenwagen für die Periode 1906/07. Im Baubudget 1905 ist unter Nr. 225 die Lieferung von 227 Personenwagen pro 1906 vorgesehen; hiervon wurden 70 Wagen auf das Jahr 1907 übertragen. Nach dem Entwurf für die Revision der bundesrätlichen Verordnung vom 8. Februar 1898 soll auf 9250 Personenkilometer ein Sitzplatz vorhanden sein, bezogen auf das Jahr 1903 mit 1,048,631,282 Personenkilometern. Unter Berücksichtigung der Bedürfnisse für den Simplonverkehr stellen wir auf das Ergebnis des Jahres 1904 mit 1,125,938,965 Personenkilometern ab, was einen Bestand von $\frac{1,125,938,965}{9250} = 121,723$ Sitzplätzen ergibt, während wir gemäß dem nachfolgenden Bestandesausweis auf Ende 1907 im ganzen 120,834 Sitzplätze vorsehen, gegenüber 113,366 Sitzplätzen, die sich auf Grund der Personenkilometer pro 1903 ergeben würden.

Der Bestand ist wie folgt vorgesehen:

	Anzahl Wagen	Sitzplätze			
		I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	Total
Bestand am 31. Dezember 1904 . . .	2050	5442	22,529	72,759	100,730
Vermehrung pro 1905	180	790	2,960	4,680	8,430
	2230	6232	25,489	77,439	109,160
Ausrangierung pro 1905	48	102	731	1,716	2,549
Bestand am 31. Dezember 1905 . . .	2182	6130	24,758	75,723	106,611
Vermehrung pro 1906	157	784	2,330	4,120	7,234
Zu übertragen	2339	6914	27,088	79,843	113,845

Übertrag	2339	6914	27,088	79,843	113,845
Ausrangierung pro 1906	52	204	701	1,213	2,118
Bestand am 31. Dezember 1906 . . .	2287	6710	26,387	78,630	111,727
Vermehrung pro 1907	220	1030	3,140	7,120	11,290
	2507	7740	29,527	85,750	123,017
Ausrangierung pro 1907	50	92	626	1,465	2,183
Bestand am 31. Dezember 1907 . . .	2457	7648	28,901	84,285	120,834
In %	—	6,3	24,0	69,7	100

Von den 377 Personenwagen sind die schon im Budget 1905 vorgesehenen 227 Stück bereits vergeben worden, um die rechtzeitige Ablieferung zu sichern. Die verbleibenden 150 Stück werden im nächsten Jahre zur Vergebung gelangen.

Von der Voranschlagssumme für 1906 von Fr. 4,505,000 fallen auf Betriebsrechnung „ 557,000
und auf Baurechnung Fr. 3,948,000

Nr. 216. Anschaffung von 80 Gepäckwagen mit Faltenbälgen, wovon 40 Stück aus dem Baubudget 1905 (Nr. 226) übertragen sind.

Nach 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 maßgebenden Jahre 1903 waren von 400 Wagen 337 im Kurse eingestellt, was einen Sollbestand von $337 \times \frac{100}{70} = 481$ Wagen ergibt.

Auf Ende 1905 werden 438 Wagen vorhanden sein und auf Ende 1906: $438 - 20 + 40 = 458$ Stück.

Daraus ergibt sich für die mit Ende 1907 ablaufende Periode ein Zuwachs von 23 Stück, und wir nehmen statt dessen mit Rücksicht auf den Simplonverkehr eine Vermehrung von 40 Stück an.

Nr. 217. Der unter Nr. 238 des Baubudgets 1905 vorgesehene Kredit von Fr. 60,000 muß auf das Jahr 1906 übertragen werden, da die Frage der einheitlichen Ausrüstung der Gepäckwagen mit Hilfsgeräten noch nicht erledigt werden konnte.

Nr. 218. Anschaffung von 710 Güterwagen. Wird auf gleicher Grundlage wie im letzten Jahre der Bedarfsbestand auf Ende 1907 unter Einsetzung des richtigen Wertes der im Jahre 1903 (exkl. Brüning) geleisteten 131,245,434 Wagenkilometer berechnet, so ergeben sich $\frac{131,245,434}{12,000} = 10,937$ Wagen.

Bestand auf Ende 1904 (exkl. Dienst- und Privatwagen)	10,370	Wagen
Zuwachs 1905/06 gemäß Budget 1905 (nach Übertragung von 100 Stück auf das Jahr 1907)	800	"
	<u>11,170</u>	Wagen
Abgang 1905/06 nach neueren Erhebungen	326	"
Bestand auf Ende 1906	10,844	Wagen
Pro 1907 sind zur Ausrangierung vorgesehen	135	"
	<u>10,709</u>	Wagen
Daraus ergibt sich ein Manko von	228	"
	<u>10,937</u>	Wagen
Wegen Eröffnung des Simplons ist eine weitere Vermehrung vorgesehen von	182	"
so daß auf Ende 1907 sich ein Bestand ergibt von	<u>11,119</u>	Wagen

Für die dreijährige Periode 1905/07 beträgt der Zuwachs $800 + 228 + 182 = 1210$ Wagen, wovon 500 im Jahre 1905 und 300 Wagen pro 1906 zur Ablieferung gelangen werden; 100 weitere Wagen sind bereits vergeben.

Wie schon in unserem letztjährigen Budgetbericht erwähnt wurde, muß die Ausrangierung alter Güterwagen einstweilen einen langsameren Verlauf nehmen, indem zuerst Ersatz beschafft werden muß. Während im Budget 1905 die Ausrangierung von 570 Wagen in den Jahren 1905 und 1906 in Aussicht genommen war, wird diese in der dreijährigen Periode 1905/07 voraussichtlich nur 461 Stück betragen.

Nr. 219. Von den im Baubudget 1905 unter Nr. 227 zur Ablieferung pro 1905 vorgesehenen 500 Güterwagen müssen 40 N² Wagen mit Fr. 160,000 auf das Budget 1906 übertragen werden, weil deren Ablieferung pro 1905 der Werkstätte Olten, an welche die Wagen vergeben worden sind, nicht möglich ist.

Nr. 220 und 221. Diese Kredite im Gesamtbetrage von Fr. 76,000 bezwecken die Fortsetzung der Beseitigung der Petrolbeleuchtung in den dem Kreis III zugeteilten Personenwagen der ehemaligen Nordostbahn durch Einführung der elektrischen Beleuchtung.

Nr. 222. Wie im letztjährigen Baubudget nehmen wir für die Verbesserung der Wagenbeleuchtung der Brünigbahn wieder einen Kredit von Fr. 6000 auf.

III. Mobiliar und Gerätschaften.

A. Generaldirektion.

Nr. 223. Inventaranschaffungen für die Bureaux der Generaldirektion	Fr. 4,500
---	--------------

In diesem Betrag ist die Anschaffung eines elektrischen Lichtpausapparates mit Fr. 1500 enthalten.

Nr. 224. Apparate und Instrumente für die Prüfungsstation elektrischer Apparate und Materialien des Obertelegrapheninspektors	2,000
---	-------

Nr. 225. Anschaffung eines Modells einer Stationsicherungs- und Streckenblockanlage mit Geleisen und Weichen, Stell- und Blockwerk, allen Signalen und einem elektrisch betriebenen Fahrzeug (Baubudget 1905, Position 241).

	Fr.	
Gesamtkosten	20,000	
Ausgaben im Jahre 1905	5,000	
Bleiben für 1906 ———		<u>15,000</u>

Dieses Modell soll zu Studien und zur Instruktion für das Personal dienen und vorher an der Simplon-Ausstellung in Mailand aufgestellt werden.

A. Ausgaben der Generaldirektion für Mobiliar und Gerätschaften	<u>21,500</u>
---	---------------

B. Kreis I.

Nr. 226. Vermehrung des Inventars der Kreis-	Fr.	
direktion		2,000
Nr. 227. Vermehrung des Inventars des Bahn-	Fr.	
dienstes.		
Mobilium und Werkzeug	15,000	
Neue Schotterwagen	20,000	
	<hr/>	35,000
Nr. 228. Vermehrung des Inventars des		
Stationsdienstes		15,000
Nr. 229. Vermehrung des Inventars des Fahr-	Fr.	
dienstes:		
200 Akkumulatorenbatterien für Wagen-		
beleuchtung à Fr. 280	56,000	
70 Paar Dampfheizkupplungen mit Ge-		
windeanschluß à Fr. 70	4,900	
Mobilium und Werkzeug für die Depots		
in St. Maurice und Vallorbe	12,000	
Vacuumreiniger	8,000	
Werkzeugwagen (Baubudget 1905, Posi-		
tion 246)	24,000	
Krediterhöhung von Fr. 6000 not-		
wendig für vollständige Ausrüstung des		
Wagens.		
Verschiedenes	3,500	
	<hr/>	108,400
Nr. 230. Ergänzung der Werkzeuge und der		
mechanischen Einrichtungen der Werkstätte Yverdon		47,000
Nr. 231. Ergänzung der Werkzeuge und der		
mechanischen Einrichtungen der Werkstätte Freiburg		6,000
Nr. 232. Telegraphenapparate für die neuen	Fr.	
Leitungen.		
Martigny	570	
Brig	360	
Auvernier	570	
	<hr/>	1,500
	Übertrag	214,900

	Übertrag	Fr. 214,900
Nr. 233. Vermehrung der Telephonapparate		1,000
<i>B. Ausgaben des Kreises I für Mobilien und Gerätschaften</i>		<u>215,900</u>
Wovon Fr. 12,500 zu Lasten des Werkstättenkonto.		

C. Kreis II.

Nr. 234. Vermehrung des Inventars der Kreis- direktion		Fr. 4,000
Nr. 235. Vermehrung des Inventars des Bahn- dienstes:		Fr.
Wärterbuden	4,000	
Beschaffung von Werkzeugen zum Legen des neuen Oberbaues	4,500	
Umänderung von 21 ausrangierten Güter- wagen in S-Wagen	10,500	
Anschaffung eines Schneepfluges für die Brünigbahn	12,000	
Verschiedenes	6,000	
	<u>37,000</u>	
Nr. 236. Vermehrung des Inventars des Stations- dienstes		17,000
Nr. 237. Vermehrung des Inventars des Fahr- dienstes:		
200 Akkumulatorenbatterien für Wagenbe- leuchtung à Fr. 280	Fr. 56,000	
80 Akkumulatorenbatterien für Wagenbe- leuchtung (Brünig) à Fr. 230	18,400	
132 Paar Dampfheizkupplungen mit Ge- windeanschluß à Fr. 70	9,240	
200 Stück Dampfheizkupplungen mit Über- schlagsbügel à Fr. 40	8,000	
Werkzeugwagen (Baubudget 1905, Posi- tion 255)	19,000	
Verschiedenes	5,360	
	<u>116,000</u>	
	Übertrag	<u>174,000</u>

	Fr.
Übertrag	174,000
Nr. 238. Ergänzung der Werkzeuge und der mechanischen Einrichtungen der Werkstätte Olten	148,400
Nr. 239. Ergänzung der Werkzeuge und der mechanischen Einrichtungen der Werkstätte Biel	64,000
Nr. 240. Anschaffung einer stationären Akkumulatorenbatterie für die Werkstätte Biel	25,000
Nr. 241. Ergänzung des Inventars des Lokomotivdepots und der Ladestation in Biel	<u>5,000</u>
<i>C. Ausgaben des Kreises II für Mobiliar und Gerätschaften</i>	<u>416,400</u>
Wovon Fr. 55,800 zu Lasten des Werkstättenkonto.	

D. Kreis III.

Nr. 242. Vermehrung des Inventars der Kreisdirektion (inklusive Telegrapheninspektion). . . .	Fr. 4,000
Nr. 243. Vermehrung des Inventars des Bahndienstes:	Fr.
Wärterbuden	3,000
Werkzeuge für Geleiseunterhalt	2,000
Werkzeuge für die Stellwerkaufseher . . .	3,000
Neue Schotterwagen	9,000
Zelt- und Kochmaterial für das Bahnunterhaltungspersonal (gemäß Arbeitsgesetz)	12,000
Schlammwagen für den Bahnhof Zürich	1,000
	<u>30,000</u>
Nr. 244. Vermehrung des Inventars des Stationsdienstes	20,300
Nr. 245. Vermehrung des Inventars des Fahrdienstes:	Fr.
250 Akkumulatorenbatterien für Wagenbeleuchtung à Fr. 280	70,000
210 Paar Dampfheizkupplungen mit Gewindeanschluß à Fr. 70	14,700
Verschiedenes	4,800
	<u>89,500</u>
Übertrag	<u>143,800</u>

	Fr.
Übertrag	143,800
Nr. 246. Ergänzung der Werkzeuge und der mechanischen Einrichtungen der Werkstätte Zürich .	11,700
Nr. 247. Ergänzung der Werkzeuge und der mechanischen Einrichtungen der Depotwerkstätten Zürich und Rapperswil	6,000
Nr. 248. Vermehrung der Telegraphen- und Telephonapparate :	
Telephonapparate	1,950
Telephonapparate	2,850
<i>D. Ausgaben des Kreises III für Mobilien und Gerätschaften</i>	<u>166,300</u>
Wovon Fr. 1000 zu Lasten des Werkstättenkonto.	

E. Kreis IV.

Nr. 249. Vermehrung des Inventars der Kreisdirektion	Fr. 2,000
Wovon für die Telegrapheninspektion Fr. 970.	
Nr. 250. Vermehrung des Inventars des Bahndienstes	9,000
Wovon Fr. 4000 für Werkzeug für die Stellwerk- aufseher und Monteure.	
Nr. 251. Vermehrung des Inventars des Stationsdienstes	20,000
Nr. 252. Vermehrung des Inventars des Fahrdienstes:	
200 Akkumulatorenbatterien für Wagen- beleuchtung à Fr. 280	Fr. 56,000
210 Paar Dampfheizkupplungen mit Ge- windeanschluß à Fr. 70	14,700
120 Stück Dampfheizkupplungen mit Über- schlagbügel à Fr. 40	4,800
Verschiedenes	3,500
	<u>79,000</u>
Übertrag	<u>110,000</u>

	Fr.
Übertrag	110,000
Nr. 253. Ergänzung der Werkzeuge und der mechanischen Einrichtungen der Werkstätte Rorschach und der Depotwerkstätten Winterthur, St. Gallen und Rorschach	50,000
Nr. 254. Ergänzung der Werkzeuge und der mechanischen Einrichtungen der Werkstätte Chur	33,000
Nr. 255. Ergänzung der Werkzeuge und der mechanischen Einrichtungen der Werkstätte Romanshorn und der Depotwerkstätte daselbst	2,900
Nr. 256. Vermehrung der Telegraphen- und Telephonapparate. Telegraphenapparate für zwei neue Telegraphenstationen als Ersatz für eidgenössische Bureaux und Telephonapparate auf verschiedenen Stationen	1,500
<i>E. Ausgaben des Kreises IV für Mobiliar und Gerätschaften</i>	<u>197,400</u>

Wovon Fr. 27,020 zu Lasten des Werkstättenkontos.

Rekapitulation der Ausgaben für Mobiliar und Gerätschaften.

	Fr.
A. Generaldirektion	21,500
B. Kreis I	215,900
C. Kreis II	416,400
D. Kreis III	166,300
E. Kreis IV	197,400
Total	<u>1,017,500</u>
<i>wovon entfallen zu Lasten der Betriebsrechnung</i>	Fr. 15,000
<i>zu Lasten des Werkstättenkonto</i>	96,320
<i>und zu Lasten der Baurechnung</i>	906,180

IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte.

Nr. 257. Anschaffung eines Halbsalondampfschiffes „Rhein“ für 750 Personen.

	Fr.	Fr.
Voranschlag laut Baubudget 1905, Position 275	370,000	
Voraussichtliche Ausgabe bis Ende 1905	236,666	
Bleiben	—————	133,334

Nr. 258. Errichtung einer Imprägnieranstalt für die Imprägnierung mit Teeröl von jährlich zirka 50,000 Schwellen aus Buchen- und Tannenholz auf einer noch zu bestimmenden Station

300,000

Total IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte 433,334

wovon entfallen zu Lasten des Erneuerungsfonds, beziehungsweise der Betriebsrechnung für die Bodenseeschiffe 20,000
und zu Lasten der Baurechnung 413,334

Budget der Ausgaben der Kapitalrechnung.

1. Bauausgaben.

Sie ergeben laut Spezialbudget Fr. 35,958,464

2. Rückzahlung von Kapitalien.

Dieselben werden betragen „ 3,245,700

Fr. 39,204,164

Die voraussichtlichen Kapitalrückzahlungen stellen sich wie folgt zusammen:

Anleihen der ehemaligen Schweiz. Centralbahn.

4 0/0 vom 1. Februar 1876. Rückzahlung der auf 1. Februar 1906 auszulösenden 791 Obligationen à Fr. 500 Fr. 395,500

4 0/0 vom 25. Juni 1880. Rückzahlung der auf 30. April 1906 auszulösenden 110 Obligationen à Fr. 1000 „ 110,000

Anleihen der ehemaligen Schweiz. Nordostbahn.

3 0/0 Subventionsanleihen der Linie Bülach-Schaffhausen. Rückzahlung der auf 1. Februar 1906 verfallenen 24 Obligationen à Fr. 5000 „ 120,000

Subventionsanleihen der rechtsufrigen Zürichseebahn. Rückzahlung der auf 15. Februar 1906 verfallenen 35 Obligationen à Fr. 10,000 „ 350,000

Anleihen der ehemaligen Vereinigten Schweizerbahnen.

5 0/0 vom 1. Juli 1857, Titel von Fr. 300,
3 0/0 vom 1. Juli 1857, Titel von Fr. 500.

Es sind im ganzen zurückzuzahlen 553 Obligationen auf 1. Juli 1906 in Titeln von Fr. 300 und Fr. 500 „ 188,000

5 0/0 vom 15. Oktober 1859, Titel von Fr. 300,
3 0/0 vom 15. Oktober 1859, Titel von Fr. 500.

Übertrag Fr. 1,163,500

	Übertrag	Fr. 1,163,500
Es sind im ganzen zurückzuzahlen 286 Obligationen auf 1. Juli 1906 in Titeln von Fr. 300 und Fr. 500	„	101,000
4 % I. Hypothek vom 31. März 1865. Rückzahlung der auf 30. Juni 1906 auszulosenden Obligationen in verschiedenen Beträgen	„	1,200,000
4 % II. Hypothek vom 31. März 1865. Rückzahlung der auf 30. Juni 1906 auszulosenden Obligationen in verschiedenen Beträgen	„	600,000
<i>Anleihen der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn.</i>		
2 ³ / ₁₁ % Franco-Suisse von 1868. Rückzahlung der auf 10. März 1906 auszulosenden 254 Obligationen, rückzahlbar mit Fr. 550	„	139,700
3 % Jougne-Eclépens. Rückzahlungen der pro 1906 auszulosenden 83 Obligationen à Fr. 500	„	41,500
	Total der Rückzahlungen	<u>Fr. 3,245,700</u>

Am Schluß des gegenwärtigen Berichts beehren wir uns, Ihnen folgenden

A n t r a g

zu stellen:

Der Bundesversammlung sind zur Genehmigung vorzulegen:

1. Das Betriebsbudget der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1906, abschließend mit Fr. 124,239,365 Einnahmen und mit Fr. 85,717,015 Ausgaben.

2. Das Budget der Gewinn- und Verlustrechnung der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1906, abschließend mit Fr. 48,978,350 Einnahmen und mit Fr. 53,638,700 Ausgaben.

3. Das Baubudget der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1906 im Betrage von Fr. 35,958,464.

4. Das Budget der Ausgaben der Kapitalrechnung der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1906 im Betrage von Fr. 39,204,164.

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

Bern, den 23. September 1905.

Namens des Verwaltungsrates
der schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:

Casimir von Arx.

Der Sekretär:

Dr. Jöhr.



Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen an den schweizerischen Bundesrat betreffend das Budget der schweizerischen Bundesbahnen für 1906, zu Handen der Bundesversammlung. (Vom 23. September 1905.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1905
Année	
Anno	
Band	5
Volume	
Volume	
Heft	43
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.10.1905
Date	
Data	
Seite	353-467
Page	
Pagina	
Ref. No	10 021 653

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.