

Bericht und Antrag

des

Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen an
den Schweizerischen Bundesrat betreffend das Nach-
tragsbudget der Schweizerischen Bundesbahnen für
1902 zu Händen der Bundesversammlung.

(Vom 22. März 1902.)

Hochgeachteter Herr Bundespräsident!

Hochgeachtete Herren Bundesräte!

Die Vorlage des Budgetentwurfes, der unsern Bericht vom 8. November 1901 begleitete und der die Genehmigung der beiden Räte erhalten hat, geschah mit Rücksicht auf die Übernahme des Betriebes der ehemaligen schweizerischen Centralbahn durch die Bundesbahnverwaltung. Erst nach derselben ratifizierte die Bundesversammlung den Vertrag vom 1. Juni 1901 betreffend den freihändigen Rückkauf der schweizerischen Nordostbahn, womit dieses Netz Eigentum des Bundes geworden ist. Es wird seit 1. Januar 1902 durch die Bundesbahnverwaltung nach Maßgabe der am 27. Dezember 1901 angenommenen provisorischen Organisation betrieben.

Sobald die Direktion des III. Kreises in Funktion getreten war, hat sie ihre Budgetvorlagen für das Jahr 1902 ausgearbeitet und der Generaldirektion zugestellt. Letztere hat darauf Bedacht nehmen müssen, ihr Personal zu verstärken, um den an einen erweiterten Betrieb gestellten Anforderungen genügen zu können. Das Total der von der Betriebsübernahme der ehemaligen Nordostbahn für das Jahr 1902 herrührenden mutmaßlichen Ausgaben und Einnahmen findet seinen Ausdruck in einem zweiten, das erste an Wichtigkeit übertreffenden Budget der schweizerischen Bundesbahnen, das wir Ihnen mit gegenwärtigem Bericht vorzulegen die Ehre haben.

Dieses Budget besteht aus folgenden Teilen:

1. Nachtrags-Betriebsbudget für 1902 mit 5 Anhängen, nämlich
 - a. Budget der Hauptmagazin-Verwaltung;
 - b. Budget der Baumaterialverwaltung und Bauwerkstätte;
 - c. Budget der Hauptwerkstätte in Zürich;
 - d. Budget über den Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee;
 - e. Budget über den Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee.
2. Nachtragsbudget der Gewinn- und Verlustrechnung für 1902.
3. Nachtrags-Baubudget für 1902.
4. Nachtrags-Budget über die Kapitalrechnung für 1902.

Nachtrags-Betriebsbudget für 1902.

Dieses Budget enthält die Einnahmeziffern betreffend den Betrieb der ehemaligen Nordostbahn; die Ausgaben setzen sich zusammen aus denen der Centralverwaltung in Bern, die von der Verstärkung des Personals, sowie von der Centralisation des kommerziellen Dienstes herrühren, und aus den den III. Kreis direkt betreffenden Ausgaben, dessen provisorische Organisation durch unsern Beschluß vom 27. Dezember 1901 festgestellt wurde.

Die mutmaßlichen Betriebseinnahmen betragen Fr. 28,555,130

Die vorgesehenen Betriebsausgaben betragen „ 19,597,180

Überschuß Fr. 8,957,950

Dieser Überschuß ist geringer um Fr. 2,960,035 als der des Jahres 1900 (Fr. 11,917,985) und um Fr. 269,342 als der approximative des Jahres 1901 (Fr. 9,227,292).

Die Abnahme des Güterverkehrs, die übrigens bei allen mitteleuropäischen Bahnen zur Erscheinung trat, war in der Ostschweiz besonders fühlbar, und die Einnahmen der Nordostbahn sind infolgedessen von einem Jahr zum andern um mehr als Fr. 1,600,000 zurückgegangen; man kann aber annehmen, daß die Krisis ihren Höhepunkt erreicht hat und eine Besserung schon im laufenden Jahr eintreten wird.

Dagegen ist die Ausgabenvermehrung bedeutend. Sie beträgt mehr als Fr. 1,400,000 gegenüber dem approximativen Resultat von 1901 und mehr als Fr. 2,500,000 gegenüber dem definitiven Resultat von 1900; die Hauptursachen dieser Vermehrung, nämlich die Personalzunahme und die Gehalts- und

Lohnerhöhungen, beeinflussen namentlich das Budget des Expeditions- und Zugdienstes und das des Fahrdienstes.

Betriebseinnahmen.

Es sind hierfür veranschlagt:

I. Ertrag des Personentransportes	Fr. 11,860,000
II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes	<u>„ 14,985,000</u>
	Fr. 26,845,000

III. Verschiedene Einnahmen:

1. Pacht- und Mietzinse .	Fr. 1,372,200
2. Ertrag v. Halbsgeschäften „	293,500
3. Sonstige Einnahmen .	<u>„ 44,430</u>
	<u>„ 1,710,130</u>
	Fr. 28,555,130

Ad I. Die Direktion des III. Kreises schlug vor, die Einnahmen aus dem Personenverkehr auf nur Fr. 11,465,000 zu veranschlagen und motivierte diesen Vorschlag in ihrem Budgetbericht wie folgt: „Der Ertrag des Personentransportes bezifferte sich im Jahre 1900 auf Fr. 11,870,311. 40; für 1901 war er veranschlagt auf Fr. 12,332,000, die approximative Rechnung ergibt aber nur den Betrag von Fr. 11,502,000. Es erscheint daher ratsam, den Budgetansatz für 1902 eher etwas unter diesem Betrage zu halten.“

Seit der Vorlage dieses Berichtes lassen uns verschiedene Anzeichen die Situation weniger pessimistisch erscheinen, was uns veranlaßt hat, in der Schätzung der Einnahmen etwas höher zu gehen; die Krisis scheint sich abzuschwächen; die Zolleinnahmen erzielen höhere Beträge und der Transport im allgemeinen weist im Vergleich zum Vorjahr günstigere Ergebnisse auf.

Im Monat Januar 1902 hat der Personentransport auf der ehemaligen Nordostbahnlinie approximativ eingetragen Fr. 788,000 Das approximative Resultat für den Monat Januar

1901 betrug	<u>„ 699,000</u>
woraus sich eine Vermehrung zu gunsten Januar	
1902 von	Fr. 89,000

ergiebt.
Dieser wahrscheinlichen Verbesserung glaubten wir bei Aufstellung des Budgets Rechnung tragen zu sollen, und wir haben daher zur Feststellung der mutmaßlichen Einnahmen von 1902

dem approximativen Ergebnis von 1901 einen Zuschlag von ungefähr 3 % beigelegt.

Ad II. Die Direktion des III. Kreises schätzte die Einnahmen aus dem Güterverkehr in ihrem Budgetbericht auf Fr. 14,311,000, indem sie folgende Gründe hierfür aufführte: „Der Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes belief sich im Jahr 1900 auf Fr. 15,625,378. 25, während er für 1901 budgetiert war auf Fr. 16,086,700. Die approximative Rechnung pro 1901 erzeugt aber nur einen Ertrag von Fr. 14,462,000 aus 10 Monaten definitiv und 2 Monaten approximativ. Abgesehen davon, daß der Budgetansatz für 1901 nach den Umständen vielleicht etwas zu günstig berechnet war, ist der bedeutende Minderertrag hauptsächlich auf die bekannte Verkehrskrise zurückzuführen, die sich besonders auf dem Platze Zürich durch bedeutenden Ausfall im Baugewerbe bemerklich machte. Da sich die Verhältnisse leider noch nicht wesentlich gebessert haben, erachteten wir es für angezeigt, für 1902 die betreffenden Einnahmen noch etwas unter dem approximativen Ertrag von 1901 anzusetzen.“

Obschon die Lage noch keine normale ist, so läßt doch das Urteil in industriellen Kreisen eine bessere Entwicklung des Warenverkehrs voraussehen, und die Transporteinnahmen fangen an befriedigender zu werden. So beträgt z. B. das approximative Ergebnis des Gepäck-, Tier- und Güterverkehrs des ehemaligen Nordostbahnnetzes im Monat Januar 1902 . . . Fr. 1,222,000 während das approximative Ergebnis des Monats Januar 1901 „ 1,198,000 betrug, so daß zu gunsten des Monats Januar 1902 eine Vermehrung von Fr. 24,000 oder von 2 % resultiert.

Diese Einnahmenverbesserung zeigt sich übrigens nicht speciell nur beim III. Kreis, sondern sie ist bei den meisten übrigen schweizerischen Eisenbahnen zu konstatieren, und da die allgemeine Depression hauptsächlich diesen Zweig der Eisenbahnthätigkeit mitgenommen hat und die mutmaßlichen Einnahmen für 1902 mit denen eines besonders ungünstigen Betriebsjahres zur Vergleichung gelangen, so glaubten wir keinen Anstand nehmen zu sollen, in unserer Schätzung des Ertrags aus dem Güterverkehr einen etwas größeren Zuschlag als bei den Einnahmen aus dem Personenverkehr zu berechnen.

Ad III. Die Direktion des III. Kreises schreibt: „An Pacht- und Mietzinsen wurden im Jahr 1900 vereinnahmt Fr. 1,356,970. 73

gegen Budget 1901 mit Fr. 1,306,135 und approximativ 1901 mit Fr. 1,298,245. 95. Für 1902 sind sie veranschlagt auf Fr. 1,372,200. Die Differenz gegenüber den Vorjahren findet ihren Grund darin, daß bei der Nordostbahn die Betriebsrechnung für diejenigen Angestellten, welche Dienstwohnungen inne hatten, nur mit den Bargehalten belastet worden ist, während nunmehr die Bruttogehalte (also inkl. Wohnungsansätze) zur Aufrechnung gelangen und hinwieder die betreffenden Wohnungsmieten von circa Fr. 58,800 den verschiedenen Einnahmen III, 1. c gutgeschrieben werden sollen.

Die Hülfseschäfte erzeugten im Jahr 1900 einen Einnahmeüberschuß von Fr. 107,490. 43; budgetiert war derselbe für 1901 auf Fr. 31,250 und beziffert sich approximativ 1901 auf Fr. 71,581. 29. Die für 1902 in Aussicht genommene erhöhte Einnahme von Fr. 183,100 beruht wie bei dem Kreise II nur auf einer Änderung im Rechnungswesen. Bisher wurden nämlich die Hülfseschäfte bei der N. O. B. mit einer Verzinsung der verwendeten Bau- und Betriebskapitalien nicht belastet, und auf den Arbeiten und Materialabgaben zu Zwecken der eigenen Verwaltung wurden nur Zuschläge gemacht, die zur Deckung der Verwaltungskosten und des Unterhaltes der Einrichtungen genügten. Sieh dann noch ergebende größere Überschüsse wurden direkt an den Betriebsausgaben (Bahnunterhalt und Rollmaterial) in Abzug gebracht. Nunmehr sollen die effektiven Gewinne hier zum Ausdruck kommen. Die zu 4 % berechneten Zinsen werden dagegen in der Gewinn- und Verlustrechnung in Einnahme gestellt.“

Betriebsausgaben.

Centralverwaltung in Bern.

Die Übernahme des Betriebs des Nordostbahnnetzes durch die Bundesbahnverwaltung hat den Einbezug seines kommerziellen Dienstes in die Centralverwaltung in Bern zur Folge.

Das Tarifbureau und das Frachtreklamationsbureau werden nach Bern verlegt. Was die Betriebskontrolle, die seit 1. Januar 1902 der Generaldirektion unterstellt ist, betrifft, so bleibt sie provisorisch in Zürich, bis das Verwaltungsgebäude auf dem Brückfeld erstellt ist und die für die Installation der dem kommerziellen Departement zugehörigen Dienstabteilungen nötigen Lokalitäten vorhanden sind.

Auch die unter der Leitung der Generaldirektion stehende centrale Wagenkontrolle der ehemaligen Nordostbahn wird provisorisch in Zürich belassen; die Ausgaben für ihr Personal sind gleich wie die Ausgaben des kommerziellen Dienstes in dem Nachtragsbudget der Centralverwaltung inbegriffen.

Zu Lasten dieses Budgets fallen außerdem die infolge der Verstaatlichung der Nordostbahn notwendig gewordenen Ausgaben für die Personalverstärkung. Das Total dieser Ergänzungsausgaben, einschließlich der Ausgaben der von dem III. Kreis losgetrennten Dienstabteilungen beträgt Fr. 489,230 und besteht aus folgenden Posten:

A. Personal der Centralverwaltung.

	Ursprüng- liches Budget	Nachtrags- Budget	Im ganzen
	Fr.	Fr.	Fr.
1. Verwaltungsbehörden . .	95,500	—	95,500
2. Sekretariat, Kanzlei, Archiv und Registratur	78,950	38,250	117,200
3. Ausgabenkontrolle, Haupt- buchhaltung und Haupt- kasse	79,100	11,900	91,000
4. Rechtsbureau und Verwal- tung der Pensions, Hilfs- und Krankenkasse . . .	35,700	4,300	40,000
5. Tarifbureau, kommerzielle Agenturen und Fracht- reklamationsbureau . .	148,000	53,600	201,600
6. Einnahmen-Kontrolle . .	180,100	266,000	446,100
7. Statistisches Bureau . .	8,700	—	8,700
8. Bureau für den Expeditions- und Zugsdienst	88,400	73,400	161,800
9. Bureau für den Telegraphen- dienst und die elektrischen Anlagen	23,900	3,000	26,900
10. Bureau für den Fahr- und Werkstättendienst . . .	41,000	19,700	60,700
11. Bureau für den Bau, den Unterhalt und die Be- wahrung der Bahn . .	109,900	9,500	119,400
12. Abwartpersonal der Central- verwaltung	9,800	14,500	24,300
Übertrag	899,050	494,150	1,393,200

Übertrag	899,050	494,150	1,393,200
Hiervon kommt in Abzug der Anteil an den Kosten für die Vorbereitung der Verstaatlichung	489,570	88,620	578,190
und bleiben zu Lasten des Budgets für 1902	409,480	405,530	815,010

B. Sonstige Ausgaben der Centralverwaltung.

	Ursprüngliches Budget Fr.	Nachtrags-Budget Fr.	Im ganzen Fr.
1. Bureaunkosten	92,000	78,100	170,100
2. Miete, Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale	42,000	26,600	68,600
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	5,000	7,100	12,100
4. Verschiedenes	82,000	34,500	116,500
	221,000	146,300	367,300
wovon in Abzug zu bringen ist: der Anteil an den Kosten für die Vorbereitung der Verstaatlichung	138,200	62,600	200,800
	82,800	83,700	166,500

Es beträgt sonach der für das Jahr 1902 infolge der Verstaatlichung der Nordostbahn verlangte, die Centralverwaltung in Bern betreffende Nachtragskredit

für die Personalausgaben . . .	Fr. 405,530
„ „ sonstigen Ausgaben . . .	„ 83,700
Zusammen	Fr. 489,230

Bezüglich der für die Vorbereitung der Verstaatlichung abermals zu berechnenden Kostenanteile haben wir den gleichen Maßstab wie für das ursprüngliche Budget zur Grundlage genommen:

A. Personal.	Im Nachtragsbudget verlangter Kredit	Auf den Conto Anlage- kosten zu tragender Kostenanteil für die Vorbereitung der Verstaatlichung	
		in %	Fr.
Sekretariat, Kanzlei, Archiv und Registratur	38,250	60	22,950
Ausgabenkontrolle, Hauptbuchhal- tung und Hauptkasse	11,900	50	5,950
Rechtsbureau und Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Kranken- kassen	4,300	50	2,150
Tarifbureau, kommerzielle Agen- turen und Frachtreklamations- bureau	53,600	—	—
Einnahmenkontrolle	266,000	—	—
Centralwagenkontrolle	48,400	—	—
Expeditions- und Zugsdienst . .	25,000	90	22,500
Bureau für den Telegraphendienst und die elektrischen Anlagen .	3,000	90	2,700
Bureau für den Fahr- und Werk- stättendienst	19,700	90	17,730
Bureau für den Bau, den Unter- halt und die Bewachung der Bahn	9,500	90	8,550
Abwartpersonal der Einnahmen- kontrolle in Zürich	4,350	—	—
Abwartpersonal der Centralverwal- tung in Bern	10,150	60	6,090
Total für das Personal	<u>494,150</u>		<u>88,620</u>

B. Verschiedene Ausgaben.

Bureaustkosten der Centralverwaltung in Bern	40,000	80	32,000
Unter obigem Titel budgetierte neue Couponsbogen für das N. O. B.- Anleihen von 1887	28,000	—	—
Bureaustkosten für den kommerziellen Dienst in Zürich	10,100	—	—
Miete, Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale der Centralverwaltung in Bern . .	22,000	80	17,600
Übertrag	100,100	—	49,600

Übertrag	100,100	—	49,600
Miete, Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale des kommerziellen Dienstes in Zürich	4,600	—	—
Ergänzung und Unterhalt des In- ventars in Bern	5,000	100	5,000
Ergänzung und Unterhalt des Inven- tars des kommerziellen Dienstes in Zürich	2,100	—	—
Abrechnungskosten	2,000	—	—
Beiträge an die Hilfskassen in Bern	4,000	50	2,000
„ „ „ „ in Zürich	18,500	—	—
Unvorhergesehenes	10,000	60	6,000
Total für die sonstigen Ausgaben	<u>146,300</u>		<u>62,600</u>
Gesamttotal für das Personal und die sonstigen Ausgaben . .	<u>640,450</u>		<u>151,220</u>

Dieser Betrag von Fr. 151,220 wird auf dem Conto „Anlagekosten“ figurieren, dessen Saldo wir, vom Jahr 1903 an, innert 5 Jahren zu amortisieren beantragen.

Da der diesen Bericht begleitende Entwurf des Nachtragsbudgets in der Kolonne „Bemerkungen“ sämtliche näheren Aufschlüsse betreffend die neuen Budgetposten enthält, die wir, um den neuen Anforderungen des Dienstes Genüge zu leisten, für die Centralverwaltung glaubten aufnehmen zu sollen, so können wir davon Umgang nehmen, sie hier zu wiederholen.

Wir beschränken uns beizufügen, daß die Bureaukosten und speciell die Druck- und Lithographiekosten wegen der Drucklegung von zahlreichen Berichten und Reglementen der Generaldirektion und der Kreisdirektionen, sowie von 3 Budgets im laufenden Jahr bedeutend größer sein werden als in Zukunft.

Was die Abrechnungskosten (B 4 a) betrifft, so werden die von der früheren Nordostbahn herrührenden, fast ganz durch die Vergütungen anderer Bahnverwaltungen an den III. Kreis, dem die Besorgung der Generalabrechnung für einen Teil des Verkehrs übertragen ist, kompensiert.

III. Kreis (ehemalige Nordostbahn).

Die Direktion des III. Kreises läßt sich in ihrem am 1. Februar 1902 der Generaldirektion zugestellten Budgetbericht wie folgt vernehmen :

„Laut Geschäftsbericht der N. O. B. von 1900 haben die Leistungen der Lokomotiven im Fahrdienst sich auf 7,445,994 Kilometer belaufen, einschließlich Bötzberrgbahn und Linie Koblenz-Stein. Für 1901 waren sie veranschlagt auf 7,869,349 Kilometer. Nach approximativer Berechnung ergeben sich pro 1901 im Fahrdienst 7,471,991 Lokomotivkilometer. Für das Jahr 1902 sind veranschlagt

Lokomotivkilometer im Fahrdienst	7,480,044
„ „ Rangierdienst	1,027,000
Total	<u>8,507,044</u>

(Hierin sind inbegriffen für Tramzüge 165,697 Kilometer.)

Dagegen ist die Lokomotivkilometerzahl

pro 1900 laut Jahresbericht	8,480,508
„ 1901 laut Budget	8,904,849
„ 1901 approximativ	8,509,499

Die Leistungen der N. O. B.-Wagen auf eigener und fremder Bahn betragen in Wagenachsenkilometern

pro 1900 laut Jahresbericht	150,267,115
„ 1901 laut Budget	152,650,000
„ 1901 approximativ	146,500,000
für 1902 sind vorgesehen	147,980,000

Hinwieder betragen die Leistungen der N. O. B.- und fremden Wagen auf den N. O. B.-Linien, inklusive Bötzberrgbahn und Koblenz-Stein, in Wagenachsenkilometern

pro 1900 laut Jahresbericht	181,305,072
„ 1901 laut Budget	184,150,000
„ 1901 approximativ	175,000,000
für 1902 sind angenommen	178,500,000“

Der Gesamtbetrag der Betriebsausgaben, so wie er von der Generaldirektion auf Grund der von der Direktion des III. Kreises gelieferten Angaben festgestellt wurde, beläuft sich auf Fr. 21,482,500

Es ist jedoch zu berücksichtigen, daß das Tariffbureau, die Einnahmenkontrolle und die Wagenkontrolle und das Repartitionsbureau der Generaldirektion zugeteilt worden sind. Zur

Übertrag Fr. 21,482,500

	Übertrag	Fr. 21,482,500
Vergleichung mit den Vorjahren sind daher die Ausgaben dieser Dienstabteilungen dem Betriebsbudget des III. Kreises beizufügen	„	383,000
		Fr. 21,865,500

Dagegen ist das Benefice der Bau-Materialverwaltung, das bisher von den Ausgaben in Abzug kam und nunmehr beim Ertrag der Hilfsgeschäfte eingestellt ist	Fr. 56,600
sowie der Reinertrag der Werkstätten, der bis auf einen kleinen Betrag von den Ausgaben für Rollmaterial in Abzug gebracht wurde und für 1902 im vollen Betrag dem Ertrag der Hilfsgeschäfte zugeschrieben ist	„ 93,500
	„ 150,100
zur Vergleichung mit den Vorjahren von den Gesamtausgaben abzuziehen.	
	Fr. 21,715,400

Im Jahr 1900 betrugen die Gesamtausgaben	Fr. 19,547,638. 79
Für 1901 waren sie budgetiert mit	„ 20,410,070. —
Approximativ betrugen sie im Jahr 1901	„ 20,578,153. 24
Für 1902 sind sie vorgesehen mit	„ 21,715,400. —

Die Vermehrung gegenüber 1900 beträgt daher	Fr. 2,167,762 oder 11,1 %
Gegenüber dem Budget 1901 beträgt sie „	1,305,330 „ 6,4 %
Gegenüber Approximativ 1901 beträgt sie „	1,137,247 „ 5,5 %

Bei näherer Untersuchung unserer Budgetvorschläge wird es sich zeigen, daß dieser bedeutende Ausgabenzuwachs sich auf alle Kapitel, mit Ausnahme des Kapitels „Allgemeine Verwaltung“, verteilt und daß er zum großen Teil der regulären Personalvermehrung und -den Gehaltserhöhungen zuzuschreiben ist; beizufügen haben wir, daß auch der Unterhalt der Bahn, die Erneuerung des Oberbaues und die Ausrangierung von Rollmaterial mehr als in dem vorhergehenden Jahre betragen, daß sie aber ihre Ausgleichung in der Gewinn- und Verlustrechnung bei den Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds finden werden.

I. Allgemeine Verwaltung.

Die Gesamtausgaben dieses Kapitels betragen .	Fr. 331,900. —
Im Jahr 1900 betrug sie	„ 774,051.37
Budgetiert waren sie für 1901 mit	„ 784,000. —
Sie betrugen im Jahr 1901 approximativ	„ 755,184.82

Die Verminderung im Jahr 1902 ist zum großen Teil keine thatsächliche, denn man muß behufs richtiger Vergleichung die Kosten der Dienstabteilungen der Nordostbahn, die zur Generaldirektion übergegangen sind, den obigen beifügen.

A. Personal.

Wir budgetieren die Personalkosten der Allgemeinen Verwaltung in Zürich wie folgt:

1. Verwaltungsbehörden	Fr. 48,500
2. Sekretariat, Kanzlei, Archiv und Registratur	„ 91,900
3. Buchhaltung	„ 72,780
4. Rechts- und Reklamationsbureau	„ 27,480
5. (Der Generaldirektion zugeteilt).	
6. („ „ „ „)	
7. Existierte bei der Nordostbahn nicht.	
8. Bureaux der Telegraphen- und der elektrischen Einrichtungen	„ 27,200
9. Abwartpersonal	„ 9,490
	Fr. 277,350
Rückerstattungen	„ 10,000
	Fr. 267,350

Die Direktion des III. Kreises macht folgende Bemerkungen:

„Ad 1. Wie schon eingangs dieses Titels bemerkt, ist die Ausgabenverminderung bei Ziffer 1 auf die Ersetzung des Verwaltungsrates der N. O. B. durch den Kreiseisenbahnrat und die Reduktion der Direktion auf 3 Mitglieder zurückzuführen.

Ad 2. Hier hat die Ersparnis ihren Grund in dem Personenwechsel bei der Stelle des Direktionssekretärs und in etwelcher Verminderung des Kanzleipersonals durch Übertritte zur Generaldirektion und Versetzung zu andern Dienststellen.

Ad 3. Die Verminderung der Ausgaben bei dem Buchhaltungs- und Rechnungsbureau ist die Folge der Personalreduktion infolge des Wegfalls der sektionsweisen Ertragsberechnungen

und des Übertritts von 4 Gehülfen zur Generaldirektion. Letztere müssen aber wegen der Arbeitslast, die dem Rechnungsbureau obliegt, voraussichtlich zum Teil wieder ersetzt werden.

Ad 4. Ungeachtet des Wechsels bei den leitenden Stellen dieser Dienstabteilung ist eine Ausgabenvermehrung erforderlich, weil gemäß der Organisation der Bundesbahnen dem Rechnungsbureau nun auch die Behandlung der Fracht- und Fahrgeldreklamationen aus dem internen Verkehr der Bundesbahnen zufällt. (Tarifbeamter und 1, eventuell 2 Gehülfen.) Der Grundbuchsekretär (hier Expropriationssekretär) ist gemäß der provisorischen Organisation des Kreises III einstweilen noch dem Sekretariat zugeteilt.

Ad 8. Die Vermehrung beruht nur auf einer teilweisen Verschiebung der Ausgabenverrechnung, weil zwei Angestellte bei der Telegrapheninspektion (1 Aufseher für die elektrischen Signalanlagen und 1 Telegraphenaufseher), die früher auf Bahnunterhaltungsdienst verrechnet worden sind, nunmehr ebenfalls in die Position I A 8 aufgenommen wurden.“

B. Verschiedene Ausgaben.

Wir sehen folgende Posten vor:

1. Bureaukosten	Fr. 40,000
2. Reinigung, Heizung, Beleuchtung und Wasser . . .	„ 14,550
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	„ 2,500
4. Verschiedenes	„ 8,000
	Fr. 65,050
Hiervon ab: Rückerstattungen	„ 500
	Fr. 64,550

Der Übergang des kommerziellen Dienstes zur Generaldirektion hat eine Reduktion der Ausgaben für Bureaukosten, Besorgung der Dienstlokale und von Verschiedenem zur Folge.

II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.

Die Gesamtausgaben dieses Kapitels betragen	Fr. 3,427,000. —
Im Jahr 1900 betrug die Ausgaben	„ 2,511,450. 86
Budgetiert waren sie für 1901 mit	„ 2,854,236. —
Sie betrug im Jahr 1901 approximativ	„ 3,008,815. 01

Die Differenz zwischen effektiven Ausgaben pro 1900 und Budget 1902 beträgt demnach mehr als Fr. 900,000.

Abgesehen von einer das mutmaßliche Benefice auf Baumaterial repräsentierenden und früher von den Ausgaben für den Unterhalt der Bahn in Abzug gebrachten Summe von Fr. 138,300, sowie vom Betriebsanteil an den Ausgaben für Neubauten von Fr. 101,400, ist diese Ausgabenzunahme in ihrem vollen Betrag dem Personal, den Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten zur Last zu schreiben.

A. Personal.

Wir budgetieren folgende Ausgaben:

1. Bureau des Oberingenieurs	Fr. 180,700
2. Bahningeniure und Gehülfen	„ 39,000
3. Bahnmeister und deren Gehülfen	„ 171,800
4. Bahnwärter und Barrierenwärter und deren Stellvertreter	„ 790,300
	Fr. 1,181,800
Hiervon ab: Rückerstattungen	„ 53,800
	Fr. 1,128,000

Die Direktion des III. Kreises bemerkt folgendes:

„Ad 1. Die Mehrausgabe wird hervorgerufen durch Verstärkung des technischen Personals, namentlich für die Projektierung und Erstellung der II. Spur auf den Strecken Winterthur-Romanshorn, Neuhausen-Schaffhausen und Brugg-Stein, sowie durch Gehaltserhöhungen nach Regulativ.

Ad 3/4. Die Vermehrung hat ihre Ursache in den regulativgemäßen Gehaltserhöhungen; bei 4 ferner in der Kreierung von 2 weitem Wärterposten.

Ad Rückerstattungen. Dieselben setzen sich zusammen aus Fr. 53,800 Vergütungen des Baucontos für Bethätigung des technischen Personals und der Bahnmeister bei Erstellung der II. Spur auf den Strecken Winterthur-Romanshorn, Neuhausen-Schaffhausen und Brugg-Stein etc.; ferner aus einem kleinen Nettoposten für Gemeinschaftsbahnhöfe und -strecken.“

B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen.

Es sind folgende Ausgaben in Aussicht genommen:

	Rohausgaben	Mehrvergütungen für Gemein- schaftsbahnhöfe etc.	Total- Ausgaben
1. Unterbau . . .	Fr. 495,700	Fr. + 8,600	Fr. 487,100
2. Oberbau . . .	" 1,217,600	" 19,400	" 1,237,000
3. Hochbau u. me- chan. Stations- einrichtungen .	" 324,000	" 11,700	" 335,700
4. Telegraph, Sig- nale und Ver- schiedenes . .	" 105,400	" 800	" 106,200
5. Räumung der Bahn von Schnee und Eis . . .	" 30,000	" 1,300	" 31,300
	<u>Fr. 2,172,700</u>	<u>Fr. 24,600</u>	<u>Fr. 2,197,300</u>

Ad 1. Die Mehrausgaben werden bei der Reparatur von Tunnels, beim Brückenunterhalt, besonders aber durch umfangreiche Beschotterung infolge größerer Geleiseumbauten entstehen. Sub B 1 f figurirt ein Betrag von Fr. 20,000 als Quote für 1902 betreffend die Tieferlegung des Sihlbettes in Zürich, die von den Behörden infolge der durch die Vergrößerung des Bahnhofes notwendig gewordenen Brückenverbreiterung verlangt worden ist. Die Gesamtkosten dieser Tieferlegung werden Fr. 61,000 betragen. Der Restbetrag wird dem Budget pro 1903 belastet werden.

Ad 2. Die für 1902 umzubauenden Geleise sind um circa 9,3 Kilometer länger als im Jahr 1901. Zudem kommt für die Hauptlinien ein schwererer Oberbau in Anschlag. Die Materialkosten (Schienen, Schwellen etc.) im Gesamtbetrage von Fr. 786,800 sind vom Erneuerungsfonds zu ersetzen und werden durch einen entsprechenden Gegenposten in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgeglichen.

Ad 3. Unter den in Bezug auf den Bahnhof Zürich vorzunehmenden Reparaturen erscheint auch der Ersatz der Kessel etc. für die Dampfheizung im Westflügel des Hauptgebäudes.

Ad Rückerstattungen ist zu bemerken, daß, umgekehrt wie beim II. Kreis, die vom III. Kreis für Gemeinschaftsbahnhöfe und -strecken zu leistenden Beiträge die Einnahmen aus diesem Titel übersteigen. Aus diesem Grunde erscheinen an Stelle der Rückerstattungen Nachtragsausgaben. Sobald die neue Kreiseinteilung

vollzogen ist, werden die zwischen den Kreisen gepflogenen Abrechnungen über Gemeinschaftsbahnhöfe und -stationen aus den Rechnungen verschwinden und nur noch diejenigen mit andern schweizerischen oder fremden Bahnverwaltungen in denselben verbleiben.

C. Verschiedene Ausgaben.

Sie bestehen aus:

1. Bureaukosten	Fr. 12,000
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale	„ 16,400
3. Beleuchtung der Bahn	„ 7,700
4. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	„ 63,800
5. Entschädigung für vorübergehende Benützung von Landstücken und für Kulturverluste	„ 200
6. Verschiedenes	„ 500
	Fr. 100,600
Hierzu für Gemeinschaftsbahnhöfe und -strecken	„ 1,100
	Fr. 101,700

Ad 2 ist zu bemerken, daß unter dieser Rubrik erstmals ein Betrag von Fr. 7800 erscheint für Beheizung der Wärterbuden, während die bezüglichen Entschädigungen bei der N. O. B. unter den Gehalten verrechnet waren.

III. Expeditions- und Zugsdienst.

Die Ausgaben für diesen Dienst für 1902 sind veranschlagt auf Fr. 6,977,230. —
 Im Jahr 1900 betrugen sie Fr. 6,539,946. 28
 Budgetiert waren sie für 1901 mit „ 6,621,778. —
 Im Jahr 1901 betrugen sie approximativ „ 6,553,914. 21

Die sehr bedeutende Vermehrung für 1902 rührt fast ganz von den Personalgehalten her.

A. Personal.

1. Bureau des Betriebschefs	Fr. 97,600
2. Bahnhof- und Stationsvorstände und das denselben unterstellte Personal	„ 4,303,780
3. Zugspersonal	„ 1,639,495
	Fr. 6,040,875
Für Gemeinschaftsbahnhöfe und -strecken sind beizufügen	„ 201,400
	Fr. 6,242,275

Die Direktion des III. Kreises macht über dieses Kapitel folgende Bemerkungen:

„Ad 1. Die Kosten der Centralwagenkontrolle, welche bisher unter dieser Rubrik erschienen, sind auf die Generaldirektion übertragen worden, daher die Reduktion gegen 1901. Effektiv ist aber für das Bureau des Betriebschefs eine Personalvermehrung um 1 Adjunkten und 4 Gehülfen erforderlich, was inklusive Gehaltserhöhungen eine Mehrausgabe von Fr. 16,500 bedingt.

Ad 2. Zur Komplettierung des für den Stationsdienst benötigten Personals sind für verschiedene Bahnhöfe und Stationen folgende Personalvermehrungen vorgesehen:

3 Telegraphisten	Fr.	2,970
1 Güterexpeditionsgehülfe	„	1,500
6 Wagenwärter	„	8,280
13 Güterarbeiter	„	15,840
2 Tagelohnarbeiter	„	2,000
	Fr.	30,590

Dazu kommen ferner Mehrausgaben:

Infolge definitiver Anstellung von 33 Volontären, welche seit längerer Zeit den Dienst als Stationsgehülfen versehen	„	49,270
Der Wert der Dienstwohnungen, welcher nun zum erstenmal den Betriebsausgaben zugeschlagen wird, mit	„	42,000
Die bisher zu Lasten der Handgepäckgebühren verrechneten fixen Gehalte der Portiers in Zürich mit	„	15,720
	Fr.	137,580

Die übrigen Mehrausgaben von circa Fr. 63,000 rühren von Personalmutationen mit Gehaltsveränderungen, den regulativgemäßen Gehaltserhöhungen und vermehrten Stellvertretungskosten her.

Ad 3. Der Bestand des Zugpersonals war im Jahr 1901 auf die äußerste Grenze reduziert und ausgetretene Angestellte wurden zeitweise nicht ersetzt. Die Erhöhung der Mannschafszahl auf den den Bedürfnissen entsprechenden Bestand ist absolut nötig, und es sind aus diesem Grunde folgende Personalvermehrungen vorgesehen:

3 Zugführer	Fr. 6,300	
30 Kondukteure	„ 45,000	
Nebenbezüge für dieselben	„ 31,680	
		Fr. 82,980

Hierzu kommen für regulativgemäße Gehalts- erhöhungen	„ 25,080	
		<u>Fr. 108,060</u>

Ad Rückerstattungen für Gemeinschaftsbahnhöfe und -stationen ist ein Ausgabenzuschlag von circa Fr. 50,000 zu machen.“

B. Sonstige Ausgaben.

Dieselben bestehen aus:

1. Bureaukosten	Fr. 250,000	
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienst- lokale und Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen	„ 421,755	
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	„ 50,000	
4. Konsummaterialien für die mechanischen Einrich- tungen auf den Stationen	„ 15,400	
5. Camionnage und Plombage	„ 8,200	
6. Verschiedenes	„ 10,000	
		Fr. 755,355
Hiervon ab: Rückerstattungen	„ 20,400	
		<u>Fr. 734,955</u>

Ad 2. Die Mehrkosten betreffen die vermehrte Beleuchtung auf einzelnen Bahnhöfen und Stationen, die Umwandlung der Petrol- in Gas- oder elektrische Beleuchtung, die Erhöhung des Preises für die elektrische Stromlieferung in Schaffhausen etc.

Ad Rückerstattungen. Die Vergütungen anderer Bahnverwaltungen für Drucksachenlieferungen, Gasrabatt auf Bahnhöfen, Zins auf Wasser- und Gaskonsum belaufen sich auf . . Fr. 90,000
Hiervon kommen in Abzug die Nettoausgaben für Gemeinschaftsbahnhöfe und Bahnstrecken im Be-
trage von „ 69,600

Somit bleiben als Rückerstattung Fr. 20,400

IV. Fahrdienst.

Die Ausgaben pro 1902 sind auf	Fr. 8,602,100. --
veranschlagt.	
Sie betrugen im Jahr 1900	„ 7,409,379. 17
Für 1901 waren sie budgetiert mit	„ 7,840,099. --
Approximativ betrugen sie im Jahr 1901 . .	„ 8,005,290. 80

Es besteht somit zwischen effektiven Ausgaben pro 1900 und Voranschlägen pro 1902 eine Differenz von ungefähr Fr. 1,200,000, oder von 16%, die der Vermehrung der Personalkosten und dem Unterhalt und der Erneuerung des Rollmaterials zugeschrieben werden muß. Dagegen werden dem Jahr 1902 die Preisreduktionen auf den Brennmaterialien zu gute kommen.

A. Personal.

Wir sehen folgende Ausgaben vor:

1. Centralbureau des Fahrdienstes	Fr. 68,200
2. Maschinenpersonal und Wagenvisiteure	„ 1,844,600
3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials	„ 458,400
	Fr. 2,371,200
Hierzu für Gemeinschaftsbahnhöfe und -strecken netto	„ 39,700
	Fr. 2,410,900

Die Mehrausgaben über die Ausgaben pro 1901 können wie folgt begründet werden:

Ad 1. Durch reglementarische Gehaltserhöhungen.

Ad 2. Durch reglementarische Gehalts- und Lohnerhöhungen und Personalvermehrung.

Ad 3. Durch reglementarische Gehaltserhöhungen und der Vermehrung der Betriebsmittel entsprechenden Personalszuwachs; ferner durch den Umstand, daß die Ladhöhne für Brennmaterialien, die früher der Materialverwaltung belastet wurden, nun durch den Fahrdienst verrechnet werden.

B. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen.

Hierfür sind budgetiert:

1. Brennmaterial	Fr. 3,420,000
2. Schmiermaterial	" 110,000
3. Beleuchtungsmaterial	" 39,500
4. Reinigungs- und Desinfektionsmaterial . . .	" 136,400
	<u>Fr. 3,705,900</u>

Hierzu: Nettoausgaben für Gemeinschaftsbahn- höfe und -strecken	" 21,900
	<u>Fr. 3,727,800</u>

Gegenüber approximativ 1901 ergibt sich eine Minderausgabe von Fr. 220,000 zufolge Rückgang der Brennmaterialpreise.

Ad 1. Der Konsum von Brennmaterial im Jahr 1902 wird nach Maßgabe der budgetierten Fahrleistungen folgenderweise berechnet:

a. für die Lokomotiven im Liniendienst (inbegriffen Rangierdienst der Linienlokomotiven) 7,763,044 Lokomotivkilometer à 12,52 kg. = 97,193 Tonnen à Fr. 32. 85 = . . .	Fr. 3,192,800
b. für die Lokomotiven im Bahnhofdienst 744,000 Lokomotivkilometer à 11,81 kg. = 8787 Tonnen à Fr. 32. 70 = . . .	" 287,330
c. für Wagen Fr. 31,870 und abzüglich Vorschläge Fr. 92,000 =	" ÷ 60,130
	<u>Fr. 3,420,000</u>
Für 1901 beträgt dieser Posten approximativ	" 3,660,000
Demnach weniger 1902	<u>Fr. 240,000</u>

Im Jahr 1901 betrugen die Kohlenpreise durchschnittlich für die Linienlokomotiven Fr. 38. 25 per Tonne und für die Rangierlokomotiven Fr. 35. 60 per Tonne.

Ad Rückerstattungen. Der Nettozuschlag von Fr. 21,900 besteht aus Mehrvergütungen für Gemeinschaftsbahnhöfe und -strecken im Betrage von Fr. 41,500 abzüglich Fr. 19,600 für Verbringen und Abholen von Wagen nach und von Privatgeleisen, der Entschädigung der Postverwaltung für das Beheizen der Bahnpostwagen etc.

C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials.

Die Ausgaben betreffen:

1. Lokomotiven und Tender	Fr. 1,195,000
2. Personenwagen	„ 506,000
3. Lastwagen	„ 702,000
	Fr. 2,403,000

Hierzu für Gemeinschaftsbahnhöfe und -strecken	
netto ÷ Verschiedene Einnahmen	„ 4,000
	Fr. 2,407,000

Die Mehrausgaben auf diesem Kapitel betragen gegenüber 1901 Fr. 565,000 und sind wie folgt zu begründen:

Ad 1. Dem gewöhnlichen Unterhalt haben wir nunmehr auch die Kosten für den Ersatz von Siederöhren, Feuerbüchsen und Dampfzylindern, welche bisher zu Lasten des Erneuerungsfonds verrechnet wurden, hinzugeschlagen. Im weitern ist zu berücksichtigen, daß von den Erträgen der Werkstätte pro 1900 Fr. 27,000 und pro 1901 approximativ Fr. 24,000 von den Unterhaltungskosten des Rollmaterials in Abzug gebracht wurden, während im Budget pro 1902 der Gesamtertrag der Werkstätte unter den „Verschiedenen Einnahmen III. 2. d.“ figurirt. Die Abschreibung ausrangierter Objekte umfaßt den Inventarwert von 3 Lokomotiven, den Ersatz von 7 Lokomotivkesseln, sowie von Lokomotivachsen und Rädern. Im Jahr 1900 wurden nur zwei und im Jahr 1901 nur eine Lokomotive (ehemalige S. N. B.-Maschinen) mit reduziertem Inventarwert abgebrochen.

Ad 2. Es ist die Ausrangierung von 12 alten vierachsigen Personenwagen in Aussicht genommen, während im Jahr 1900 nur zwei und im Jahr 1901 nur 4 Stück vierachsige Personenwagen zur Ausrangierung gelangten. Dazu kommt ein Posten für Ersatz von Achsen und Rädern.

Ad 3. Die Mehrausgabe auf dieser Rubrik rührt vorwiegend daher, daß je 20 gedeckte und offene alte Güterwagen ausrangiert werden sollen, wogegen im Jahre 1900 nur 6 Stück und im Jahr 1901 nur 5 Stück aus dem Betriebe zurückgezogen worden sind. Zudem sind unter den ausrangierten Objekten Fr. 10,000 für den Ersatz von Achsen und Rädern enthalten.

D. Sonstige Ausgaben.

Es kommen an solchen in Anrechnung:

1. Bureaukosten	Fr. 8,000
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale, einschließlich der Remisen und Übernachtungslokale	„ 33,300
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	„ 13,300
4. Verschiedenes	„ 1,000
	<u>Fr. 55,600</u>

Hierzu für Gemeinschaftsbahnhöfe netto abzüglich Verschiedenes	„ 800
	<u>Fr. 56,400</u>

Ad 1. Die Vermehrung liegt in der Einführung von neuen Lokomotiv- und Reparaturbüchern und sonstigen durch die Verstaatlichung erforderlichen Druckarbeiten.

V. Verschiedene Ausgaben.

Wir veranschlagen dieselben für 1902 auf	Fr. 2,144,270. —
Anno 1900 betrugten sie	„ 2,312,811. 11
Für 1901 waren sie budgetiert mit	„ 2,309,957. —
Approximativ betrugten sie im Jahr 1901	„ 2,254,948. 40

A. Pacht- und Mietzinse.

Es ist vorzusehen:

1. Für Bahnhöfe und Bahnstrecken	Fr. 206,500
2. „ Rollmaterial	„ 1,146,000
3. „ sonstige Objekte	„ 9,000
	<u>Fr. 1,361,500</u>

Ad 2. Die für 1902 budgetierten Ausgaben für Rollmaterial des III. Kreises betragen wie oben Fr. 1,146,000
Die vom III. Kreis einzunehmenden Beträge für

Rollmaterial betragen dagegen	„ 719,900
Woraus sich eine Nettoausgabe von	<u>Fr. 426,100</u>

ergiebt.

B. Sonstige Ausgaben.

Es werden an solchen vorgesehen:

1. Gerichts- und Prozeßkosten	Fr. 3,100
2. Feuerversicherungen	„ 71,600
3. Unfallversicherungen und Entschädigungen	„ 181,970
4. Transportversicherungen und Entschädigungen	„ 57,400
5. Kosten des Transportes infolge von Bahnunterbrechungen	„ —
6. Steuern und Abgaben	„ 58,400
7. Beiträge an die Unterstützungskassen, Pensionen, Unterstützungen und Gratifikationen	„ 420,000
8. Verschiedenes	„ 12,600
	Fr. 805,070
Ab: Rückerstattungen	„ 22,300
	Fr. 782,770

Ad 3. Die von den Unfällen vom 4. Juni 1899 in Aarau und vom 12. April 1901 in Hendschikon etc. herrührenden noch pendenten Unfallentschädigungen entfallen auf das Rechnungsjahr 1902.

Ad 6. Die Minderausgabe beruht auf dem Wegfall der Konzessionsgebühr an den Bund und von Staats- und Gemeindesteuern der bisher steuerpflichtigen Linien (Art. 10 des Gesetzes vom 15. Oktober 1897).

Budget der Hülfsgeschäfte.

Hülfsgeschäfte im Sinne der bundesrätlichen Verordnung vom 25. November 1884 über die Vorlage und Form der Rechnungen und Bilanzen der Eisenbahngesellschaften bestehen bei der ehemaligen Nordostbahn folgende:

- a. Die Materialverwaltung.
- b. Die Baumaterialverwaltung inkl. Bauwerkstätte mit der Conto-bezeichnung „Materialrechnung des Bahnoberingenieurs“.
- c. Die Hauptwerkstätte in Zürich mit den Filialen in Romanshorn und Wollishofen.
- d. Privattelegraphendienst.

Die Rechnung betreffend den Privattelegraphendienst hat nur Bezug auf die erhobenen Einnahmen; es hat daher keinen

Zweck, hierüber ein besonderes Budget zu erstellen; die Einnahmen werden direkt auf die Rubrik III. 2. F. des Betriebsbudgets gebucht.

Was die übrigen Hülfseschäfte betrifft, die von großer Wichtigkeit sind, da sie einen starken Kapitalumsatz haben, öfters bedeutende Vorräte halten und mit den meisten Dienstabteilungen des Betriebes in Rechnung stehen, so haben wir bezüglich der Budgetierung das gleiche Verfahren wie beim II. Kreis eingeschlagen. Für jedes von ihnen besteht ein Specialbudget, das sämtliche vorgesehenen Ausgaben und Einnahmen umfaßt. Sie sind mit den Zinsen auf ihren Bau- und Betriebskapitalien, die anderseits wieder in den Einnahmen der Gewinn- und Verlustrechnung komparieren, belastet. Desgleichen erscheinen zu ihren Lasten als Bilanzierungsposten die mutmaßlichen Benefices, die gleichzeitig in den verschiedenen Einnahmen der Betriebsrechnung zur Einstellung gelangen.

Wir haben im übrigen auch hier einen ähnlichen Vorbehalt wie beim II. Kreis zu machen, indem das Quantum der Vorräte, die Ankäufe, die Abgabe an die Dienstabteilungen, die Tagelöhne, überhaupt alle wichtigeren Elemente dieser Budgets je nach den Verhältnissen sich ändern; die von uns eingestellten Budgetposten tragen daher nur einen auf ziemlich vagen Schätzungen beruhenden Charakter.

Beilage A. Material-(Hauptmagazin)Verwaltung. An Einnahmen sind vorgesehen Fr. 6,677,300 und an Ausgaben Fr. 6,539,000. Gleich wie für den II. Kreis sind auch hier keine Zinsen auf den Brennmaterialvorräten in Aussicht genommen, da der Fahrdienst die eingegangenen Kohlensendungen meistens bald nach Erhalt in Verwendung nimmt. Die Materialverwaltung der ehemaligen Nordostbahn bleibt der Direktion des III. Kreises unterstellt.

Beilage B. Baumaterialverwaltung und Bauwerkstätte. Dieses Budget erzeugt in den Einnahmen Fr. 3,900,000 und in den Ausgaben Fr. 3,843,400. Die Baumaterialverwaltung wird dem Departement für die Aufsicht und den Unterhalt der Bahn der Generaldirektion zugeteilt werden.

Beilage C. Hauptwerkstätte in Zürich und Filialen in Romanshorn und Wollishofen. Die Einnahmen sind auf Fr. 2,412,100 und die Ausgaben auf Fr. 2,315,100 veranschlagt. Wenn ein Teil dieser Ausgaben, wie z. B. für das Bureaupersonal, für den Unterhalt und die Erneuerung, die Kapitalzinsen, im voraus ziemlich

annähernd festgestellt werden kann, so ist dies weniger möglich bezüglich der Einnahmen und andererseits auch bezüglich der Arbeitsleistungen und der Ausgaben für Rohmaterialien, die ganz und gar von den Bedürfnissen des Betriebs abhängig sind.

Budgets der Nebengeschäfte.

Unter Nebengeschäften sind die beiden Dampfbootunternehmungen auf dem Zürich- und Bodensee verstanden.

Beilage D, Dampfbootunternehmung auf dem Zürichsee.

Einnahmen.

Es sind an solchen vorgesehen

1. Ertrag des Personentransportes	Fr. 99,600
2./3. Ertrag des Gepäck- und Tiertransportes ..	" 3,400
4. Verschiedenes	" 200
5. Betriebssubvention von Interessenten . . .	" 18,000
	<u>Fr. 121,200</u>

Pro 1900 haben dieselben sich auf Fr. 129,209. 95 belaufen. Die approximative Rechnung für 1901 erzeugt Fr. 121,300 und der Voranschlag von 1901 hatte Fr. 149,640 vorgesehen.

Ausgaben.

1. Auf den Betrieb fallende Quote der Kosten der Centralverwaltung u. des technischen Personals	Fr. 5,000
2. Besoldungen des Verwaltungspersonals . . .	" 2,650
3. Besoldungen und Löhne des Schiffspersonals	" 72,745
4. Bekleidungskosten	" 1,035
5. Bureaubedürfnisse und Unterhalt des Inventars	" 2,800
6. Miete, Heizung und Beleuchtung der Bureaux	" 3,500
7. Brennmaterial für die Schiffe	" 39,620
8. Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	" 2,850
9. Unterhalt der Schiffe und Ausrüstungsgegenstände	" 19,020
10. Assekuranzprämien und Steuern	" 3,820
11. Ersatzleistungen	" 100
12. Verschiedenes	" 12,860
	<u>Fr. 166,000</u>

Im Jahr 1900 bezifferten sich die Ausgaben auf Fr. 142,424. 10, approximativ 1901 auf Fr. 161,750. — und im Budget 1901 auf Fr. 162,000.

Es ergibt sich demzufolge für das Budget 1902 ein Rückschlag von Fr. 44,800, nicht gerechnet die bevorstehenden Reparaturkosten des Salondampfers „Helvetia“. Im Jahr 1900 hatte sich das Betriebsdeficit auf Fr. 13,214 reduziert, stieg aber 1901 approximativ auf Fr. 42,900, während es auf nur Fr. 16,000 budgetiert war.

Beilage E, Dampfbootunternehmung auf dem Bodensee.

Einnahmen.

1. Personentransport	Fr. 165,000
2. Gepäcktransport	„ 8,300
3. Tiertransport	„ 4,100
4. Gütertransport	„ 387,000
	Fr. 564,400

Im Jahr 1900 betrugen die Einnahmen . . .	Fr. 619,198. 03
Im Jahr 1901 betrugen sie approximativ . . .	„ 559,200. —
Budgetiert waren sie für 1901 mit . . .	„ 608,000. —

Ausgaben.

1. Quote der Kosten der Centralverwaltung und des technischen Personals	Fr. 10,000
2. Besoldung des Verwaltungspersonals	„ 16,060
3. Besoldungen u. Löhne etc. des Schiffspersonals	„ 161,470
4. Bekleidungskosten	„ 2,870
5. Mietzinse, Bureaubedürfnisse und Beheizung der Bureaux	„ 3,100
6. Löhne für das Ein- und Ausladen der Güter	„ 5,700
7. Quote für das Ein- und Ausladen der trajektierten Güterwagen	„ 55,600
8. Brenn-, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Beheizung der Schiffe	„ 144,530
9. Unterhalt der Schiffe und Ausrüstungsgegenstände	„ 82,740
10. Assekuranzprämie	„ 13,470
11. Verschiedenes	„ 15,160
	Fr. 510,700

Im Jahr 1900 betrugen die Ausgaben . . .	Fr. 471,142. 69
Im Jahr 1901 betrugen sie approximativ . . .	„ 504,120. —
Für 1901 waren sie budgetiert mit . . .	„ 506,700. —

Nachtragsbudget der Gewinn- und Verlustrechnung.

Überschuß der Betriebseinnahmen.

Für 1902 ist derselbe veranschlagt auf . .	Fr. 8,957,950. —
Im Jahr 1900 betrug er	„ 11,917,985. 16
Für 1901 war er budgetiert mit	„ 11,886,401. —
Im Jahr 1901 betrug er approximativ . .	„ 9,227,000. —

Es besteht daher zwischen dem Ergebnis des Jahres 1900 und dem Voranschlag für 1902 eine Differenz von nicht weniger als 3 Millionen Franken zu ungunsten des letztern. Wir wollen auf die im Verlauf unseres Berichtes auseinandergesetzten Ursachen dieser Verminderung nicht näher zurückkommen und einzig wiederholt betonen, daß zwischen den thatsächlichen Einnahmen des Jahres 1900 und den für das Jahr 1902 veranschlagten Einnahmen eine Differenz von nur ungefähr Fr. 450,000 zu verzeichnen ist, so daß das bedeutend weniger günstige Resultat fast ganz dem enormen, 14 % übersteigenden Anwachsen der Betriebs-Ausgaben (Fr. 19,597,000 gegen Fr. 17,080,000) zugeschrieben werden muß.

Anteil am Ertrag gemeinschaftlicher Linien.

A. Bötzberrbahn.

Der Anteil des III. Kreises für 1902 ist auf .	Fr. 870,000. —
geschätzt.	
Im Jahr 1900 betrug dieser Anteil	„ 887,596. 36
Für 1901 war er budgetiert mit	„ 821,400. —
Das approximative Ergebnis pro 1901 beträgt	„ 750,000. —

In unserm den II. Kreis betreffenden Budget hatten wir den Gesamtüberschuß auf Fr. 1,500,000 veranschlagt und den Anteil eines jeden Kreises auf Fr. 750,000. Seither ist eine Besserung der Einnahmen, die wir für das ganze Netz auf ungefähr Fr. 120,000 glauben veranschlagen zu sollen, eingetreten, welchen Betrag wir der ursprünglich für den III. Kreis vorgesehenen Anteilsquote beigefügt haben.

B. Aargauische Südbahn.

Der Anteil des III. Kreises ist veranschlagt auf	Fr. 350,000. —
Im Jahr 1900 betrug dieser Anteil	„ 353,033. 14
Für 1901 war er budgetiert mit	„ 320,000. —
Das approximative Ergebnis pro 1901 beträgt	„ 300,000. —

Es scheint uns, daß wir, gleich wie beim II. Kreis, auf einen ungefähr gleich großen Anteil, wie der für 1900 war, rechnen können. Der Anteil am Ertragnis der beiden Gemeinschaftslinien erscheint zum letztenmal im Budget der Gewinn- und Verlustrechnung; infolge der Centralisation des kommerziellen Dienstes wird er in Zukunft in den allgemeinen Verkehrseinnahmen enthalten sein.

Ertrag verfügbarer Kapitalien.

Für 1902 sind diese Erträge veranschlagt auf	Fr. 250,000. —
Im Jahr 1900 betrugen sie	„ 366,261. 78
Für 1901 waren sie budgetiert mit	„ 218,500. —
Approximativ war der Ertrag pro 1901	„ 205,970. —

Da der Finanzdienst auf die Generaldirektion übergegangen bzw. centralisiert worden ist, so können die jeden Kreis betreffenden Erträge nicht ausgeschieden werden, immerhin halten wir dafür, daß die eingestellte Ziffer erreicht wird.

Kapitalverzinsung der Hülfseschäfte . Fr. 203,460

Es ist dies ein neuer Posten der Gewinn- und Verlustrechnung, der seine Gegenposten in den Ausgaben der Hülfseschäfte findet.

Zins für die zum Bau neuer Linien verwendeten Kapitalien.

Für 1902 veranschlagen wir diese Einnahmen auf	Fr. 30,000
Im Jahr 1900 betrugen sie	„ 4,043
Für 1901 waren budgetiert	„ 10,000
Pro 1901 war der approximative Ertrag	„ 10,000

Die Vermehrung rührt her von den Bauzinsen auf den Ausgaben betreffend die Erweiterung der Station Örlikon, die Erstellung von Doppelgleisen etc.

Ertrag von Nebengeschäften.

Dampfbootbetrieb auf dem Bodensee . . Fr. 53,700

Wir verweisen auf das betreffende Specialbudget.

Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds.

Für 1902 sind sie veranschlagt auf	Fr. 1,372,360. —
Im Jahr 1900 betrugen sie	„ 730,191. 88
Für 1901 waren sie budgetiert mit	„ 861,490. —
Approximativ betrugen sie im Jahr 1901	„ 794,730. —

Es ist hier zu bemerken, daß im Jahr 1900 der Gesamtposten dieser Rubrik nicht allein die Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds, die Fr. 622,899. 33 betrugen, enthielt, sondern auch diejenigen aus andern Specialfonds, die infolge des Rückkaufs aufgehört haben zu existieren.

Die Entnahmen für 1902 sind folgenderweise berechnet:

1. Für Erneuerung des Oberbaues:		
a. der Nordostbahnlinien	Fr. 786,800	
b. der Bötzbahn, Hälfte	„ 28,500	
c. der Aargauischen Südbahn	„ 35,900	
	<u>Fr. 851,200</u>	
2. Für Erneuerung des Rollmaterials:		
Inventarwert von drei ausrangierten Lokomotiven	Fr. 190,000	
Ab: Altmaterialwert 7 %	„ 13,300	
	<u>Fr. 176,700</u>	
Ersatz von 7 Lokomotivkesseln	„ 70,000	
Ersatz von Achsen und Rädern	„ 5,000	
	<u>Fr. 251,700</u>	
Inventarwert von 12 Stück ausrangierter Personenwagen	Fr. 132,000	
Ab: Altmaterialwert 4 %	„ 5,280	
	<u>Fr. 126,720</u>	
Ersatz von Achsen und Rädern	„ 1,500	
	<u>„ 128,220</u>	
Inventarwert von 40 ausrangierten Güterwagen (20 offene und 20 gedeckte)	Fr. 144,000	
Ab: Altmaterialwert 4 %	„ 5,760	
	<u>Fr. 138,240</u>	
Ersatz von Achsen und Rädern	„ 3,000	
	<u>„ 141,240</u>	
	<u>Fr. 521,160</u>	
Total für Oberbau- und Rollmaterial, rund	<u>Fr. 1,372,360</u>	

Einnahmen aus sonstigen Quellen.

Für 1902 sind vorgesehen	Fr.	344,000. —
Im Jahr 1900 betrugen die Einnahmen	„	106,437. 50
Für 1901 waren sie budgetiert mit	„	47,000. —
Das approximative Ergebnis pro 1901 be- trägt	„	1,494,950. —

Die Einnahmen für 1902 bestehen aus folgenden Posten:

1. Entschädigung für das Betriebsdeficit der Westsektion der ehemaligen Nationalbahn	Fr.	32,000
2. Anteil des Kreises III am Reinertrag der Strecke Aarau-Wöschnau	„	12,000
3. Ertrag des Liegenschaften-Contos	„	20,000
4. Guthaben an der Badischen Bahn für Mit- benutzung des Bahnhofes Schaffhausen	„	280,000
	<u>Fr.</u>	<u>344,000</u>

Der außergewöhnlich hohe Betrag der Einnahmen aus sonstigen Quellen im Jahr 1901 kann nachgewiesen werden wie folgt:

1. Entschädigungen für die Westsektion der ehemaligen S. N. B. und die Strecke Aarau-Wöschnau	Fr.	44,950
2. Ertrag des Liegenschaftscontos	„	20,000
3. Übertrag folgender per Ende 1900 zu Lasten des Baucontos (Bahnhöferweiterung Zürich) in Reserve gestellter Beträge, welche durch die Verstaatlichung der N. O. B. nunmehr liquid geworden sind:		
a. Bauleitungskosten (administrative u. tech- nische), Differenz zwischen 3 % der Bau- ausgaben und der effektiv aufgerechneten technischen Bauleitung	Fr.	166,864. 89
Bauzinse	„	566,928. 60
	<u>Fr.</u>	<u>733,793. 49</u>
	rund	„ 730,000
b. Höherwertung der vom Liegenschaften- conto für die Bahnhöferweiterung Zürich abgetretenen Grundstücke gegenüber den Inventarpreisen rund	„	700,000
	<u>Fr.</u>	<u>1,494,950</u>

Ausgaben.

Verlust auf dem Betrieb der Linie Wohlen-Bremgarten. Der in Aussicht genommene Betrag von Fr. 10,900 stimmt mit dem für den II. Kreis angenommenen überein.

Kontokorrent-Zinse und Provisionen etc. Fr. 35,000. Unter anderem enthält dieser Posten Fr. 20,000 Zinsvergütung in Kontokorrent der Hilfs- und Pensionskasse etc. Die unter dieser Rubrik figurierende Mehrausgabe des Jahres 1901 rührt her von den an die Nordostbahn in Liquidation zu bezahlenden Zinsen auf dem Aktivsaldo der Betriebsrechnung pro 1900 und auf dem Semestercoupon pro 30. Juni 1901 der Bundesbahnobligationen von 80 Millionen Franken.

Verzinsung der konsolidierten Anleihen.

Budgetbetrag für 1902	Fr. 7,349,300. —
Im Jahr 1900 betrugen diese Zinsen	„ 7,342,957. 50
Für 1901 waren sie veranschlagt zu	„ 7,345,551. —
Sie betrugen im Jahr 1901	„ 7,345,550. —

Wenn wir annehmen, das Subventionsanleihen der Linie Thalwil-Zug von Fr. 1,663,000 gelange am 1. Februar 1902 zur Rückzahlung und werde durch $3\frac{1}{2}\%$ Bundesbahnobligationen ersetzt, so haben wir für 1902 den gleichen Zinsbetrag wie für 1901 in Aussicht zu nehmen.

Betrag der Anleihen in Cirkulation	Zinsfuß	Jährlicher Zins
Fr. 157,000	2 $\frac{0}{0}$	Fr. 3,140. —
„ 892,500	$2\frac{1}{2}\%$	„ 22,312. 50
„ 6,107,500	3 $\frac{0}{0}$	„ 183,225. —
„ 64,512,500	$3\frac{1}{2}\%$	„ 2,257,937. 50
„ 120,000,000	4 $\frac{0}{0}$	„ 4,800,000. —
„ 1,837,500	$4\frac{1}{2}\%$	„ 82,687. 50
<u>Fr. 193,507,000</u>		<u>Fr. 7,349,302. 50</u>

Verlust auf dem Betrieb von Nebengeschäften.

Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee. Die Direktion des III. Kreises schreibt folgendes:

„Pro 1900 betrug der Rückschlag Fr. 13,214. 15, approximativ 1901 ist er berechnet auf Fr. 42,900, budgetiert war er pro 1901 mit Fr. 16,000, und für 1902 ist er veranschlagt auf Fr. 44,800. Das Ergebnis ist, ungeachtet der Betriebssubvention der interessier-

ten Gemeinden im Betrage von Fr. 18,000, neuerdings ein ungünstiges, hervorgegangen 1901 approximativ gegen 1900 definitiv aus dem Rückgang der Transporteinnahmen um ca. Fr. 9000 und Vermehrung der Ausgaben um ca. Fr. 24,500 (Brennmaterial und Unterhalt der Schiffe). Es hat uns geraten erschienen, für 1902 ungefähr den gleichen Rückschlag vorzusehen. Die Brennmaterialkosten werden sich zwar um einige Tausend Franken niedriger stellen als pro 1901, dagegen mußte eine außerordentliche Ausgabe von Fr. 7500 für Reparatur der Werfte-Aufzugseinrichtung in Wollishofen in die Rechnung aufgenommen werden. Letztere Arbeit ist erforderlich wegen des Aufzuges des Salonbootes „Helvetia“ auf den Schlitten behufs genauer Revision der Schale. Was für Reparaturkosten für dieses Schiff erwachsen werden, kann zur Zeit noch nicht bemessen werden“.

Verwendungen zu Amortisationen und Abschreibungen.

Dieser in der Rechnung pro 1901 in Wegfall gekommene Posten ist infolge des Rückkaufes der Nordostbahn auch im Budget für 1902 nicht mehr enthalten. Von 1903 an wird derselbe durch die in Art. 7 des Gesetzes vom 15. Oktober 1897 für 60 Jahre vorgesehene jährliche Amortisationsquote ersetzt.

Einlagen in den Erneuerungsfonds. Bis der vor Bundesgericht anhängige Prozeß uns die für die Zukunft zu befolgenden Normen liefert, hat die Generaldirektion provisorische Regeln aufgestellt, die in Bezug auf die ehemalige Nordostbahn folgende Ziffern ergeben:

a. Für das eigentliche Nordostbahnnetz	Fr. 1,935,000
b. Für die aargauische Südbahn	„ 43,800
c. Für die Bötzenbergbahn	„ 76,900
	<u>Fr. 2,055,700</u>

Die sub *b* und *c* angegebenen Beträge sind die gleichen wie die für den II. Kreis berechneten.

Verwendungen zu verschiedenen Zwecken.
Außerordentlicher Beitrag an die Pensions- und Hülfskasse.

Das von Herrn Professor Rebstein für die versicherungstechnische Bilanz per Ende 1897 berechnete Deficit

betrug Fr. 1,635,130. 73

Hiervon gehen ab: Die außerordentlichen Bei-

träge der Nordostbahn im Jahr 1900 „ 188,682. 60

und bleibt Deficit per 31. Dezember 1900 Fr. 1,446,448. 13

Laut Rückkaufsvertrag vom 1. Juni 1901 übernimmt der Bund das Deficit, das einen Nachtrag zum Rückkaufspreis bildet, zu seinen Lasten. Die Deficitsumme wird in Werttiteln mit Zinsgenuß ab 1. Januar 1901 für das Portefeuille der Hilfskassen angelegt werden. Wir haben daher für die Deckung des Deficits keine außerordentlichen Beiträge mehr zu leisten, wohl aber ist das Deckungskapital mit 4 % per Jahr zu verzinsen, wofür wir einen entsprechenden Posten in die Gewinn- und Verlustrechnung eingestellt haben.

Gratifikationen für 25- und 40jährige Dienstzeit.

Bisher sind dieselben von der Nordostbahn für jede Dienst-
abteilung unter Personalausgaben verrechnet worden. Im Budget
für 1902 bilden sie einen besonderen, Fr. 13,000 betragenden
Posten.

Beitrag an die Baukosten der Brücke bei Stilli.

Diese Leistung beruht auf alten, von der Centralbahn und
der Nordostbahn laut Vertrag vom 25. Februar 1872 übernom-
menen Verpflichtungen, die nunmehr fällig sind. Die zu bezahlende
Totalsumme beträgt Fr. 100,000 und fällt halb zu Lasten der
ehemaligen Centralbahn und halb zu Lasten der ehemaligen Nord-
ostbahn. Wir stellen die ganze Zahlsumme in das Nachtrags-
budget der Gewinn- und Verlustrechnung ein.

Verzinsung des Grundkapitals. Der an die Nord-
ostbahn geschuldete Rückkaufspreis ist wie folgt entrichtet worden:

in $3\frac{1}{2}$ % Bundesbahnobligationen	Fr. 80,000,000
in bar	„ 2,000,000
zusammen	Fr. 82,000,000

von welcher Summe der Zins mit $3\frac{1}{2}$ % p. a., was Fr. 2,870,000
ergiebt, zu berechnen ist.

Künftighin wird dieser Ausgabeposten unter „Zinsen auf den
konsolidierten Anleihen“ budgetiert werden.

Im ganzen erzielt das Budget der Gewinn- und Verlust-
rechnung pro 1902 folgendes Resultat:

Ausgaben	Fr. 12,536,550
Einnahmen	„ 12,470,845
Mutmaßliches Deficit	<u>Fr. 65,705</u>

während die Rechnung für 1900 mit einem Einnahmenüberschuß von Fr. 1,891,940. 04 schließt (nach Abzug, um richtig zu vergleichen, von Fr. 2,870,000 Zinsen auf dem Dotationskapital). Das Budget für 1901 erzeugte einen Einnahmenüberschuß von Fr. 1,787,310, der, nach approximativer Rechnung, auf Fr. 186,700 reduziert wird.

Dieses mutmaßliche Resultat ist noch ungünstiger als das in unserem ersten, die ehemalige Centralbahn betreffenden Budget ausgewiesene. Wir gelangen nahezu zur Verzinsung mit $3\frac{1}{2}\%$ des Dotationskapitals und bringen in diesem Übergangsbudget die in Art. 7 des Gesetzes vom 15. Oktober 1897 vorgesehene Amortisation nicht zur Anwendung. Und dennoch haben wir bei der Schätzung der Einnahmen der Besserung, die im Anzuge zu sein scheint, Rechnung getragen; aber die Ausgaben, und insbesondere die Personalausgaben, wachsen derart an, daß dem Budget nicht allein jede Marge genommen ist, sondern daß selbst das Gleichgewicht nur mit Mühe aufrecht erhalten werden kann. Auch können wir nur wiederholen, was wir in unserem Bericht vom 8. November 1901 bezüglich des Budgets des II. Kreises gesagt haben: Damit die Bundesbahnen das solide Instrument bilden, das man für die ökonomische Entwicklung unseres Landes haben wollte, muß vermieden werden, ihre finanzielle Gebarung durch unzeitige Forderungen bloßzustellen.

Nachtrags-Baubudget für 1902.

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.

Die für 1902 budgetierten Bauausgaben lassen sich wie folgt zusammenfassen:

A. Ehemaliges Nordostbahnnetz.

a. Ausgabenquoten für das Jahr 1902 von bereits genehmigten Krediten für Bahnhof- und Stationserweiterungen:

1 d. Zürich, Restanzen für Expropriationen bei der Bahnhof-erweiterung	Fr. 30,000
3. Örlíkón, Stations-Erweiterung (Voranschlag approximativ Fr. 1,600,000)	„ 200,000
Übertrag	Fr. 230,000

	Übertrag	Fr. 230,000	
4.	<i>Örlikon-Seebach</i> , Verbindungsbahn (approximat. Voranschlag Fr. 200,000)	„ 100,000	
6.	<i>Arbon</i> , Stationserweiterung	„ 33,000	
			Fr. 363,000
b. Posten für Bauten infolge von besondern Postulaten der Aufsichtsbehörde:			
2.	<i>Zürich</i> , Werkstättenbau, Projektierungskosten	Fr. 13,000	
5.	<i>Romanshorn</i> , Bahnhofserweiterung	„ 278,900	
7.	<i>Hettlingen</i> , Stationserweiterung	„ 35,400	
8.	<i>Henggart</i> , Stationserweiterung	„ 10,300	
13.	<i>b. Aarau</i> , Geleiseerweiterung im Rangierbahnhof	„ 57,600	
19.	<i>Rämlik</i> und <i>Niederglatt</i> , Vergrößerung der Stationsgebäude	„ 46,000	
21.	<i>Verlängerung von Ausweichgeleisen</i> auf diversen Stationen	„ 72,500	
24.	<i>Erstellung von Glockensignalen</i>	„ 5,000	
25.	<i>Zweites Geleise Winterthur-Romanshorn</i>	„ 990,000	
26.	<i>Zweites Geleise Neuhausen-Schaffhausen</i>	„ 50,000	
27.	<i>Umbau der linksufrigen Zürichseebahn</i> im Stadtgebiete Zürich	„ 200,000	
28.	<i>Ersetzen und Verstärken von eisernen Brücken:</i>		
	a. <i>Thurbrücke bei Ossingen</i>	Fr. 205,000	
	b. <i>Rheinbrücke bei Hemmishofen</i>	„ 34,000	
	c. <i>Kleinere Brücken</i>	„ 65,700	
	d. <i>Ersatz der hölzernen Thurbrücke bei Müllheim</i>	„ 80,000	
			„ 384,700
	Übertrag	Fr. 2,143,400	Fr. 363,000

		Übertrag Fr. 2,143,400	Fr. 363,000
29.	<i>Dichter Belag und Geländer auf Brücken</i>	„ 15,000	
30.	<i>Leitschienen auf Brücken</i>	„ 8,000	
			„ 2,166,400
<i>c. Übrige Bauten:</i>			
1	<i>a. Zürich, Umbauten im Bahnhofgebäude</i>	Fr. 40,000	
1	<i>b. Zürich, Vordach am Bahnhofgebäude</i>	„ 4,800	
1	<i>c. Zürich, Schweinepferch im Vorbahnhof</i>	„ 900	
9.	<i>Vellheim, Fußgängerdurchgang</i>	„ 6,000	
10.	<i>Schlieren, Stumpengeleise</i>	„ 5,800	
11.	<i>Dietikon, Vorplatzentwässerung</i>	„ 2,100	
12.	<i>Brugg, Fußweg im Süßbachdurchlaß</i>	„ 7,000	
13	<i>a. Aarau, Passerelle b. Schulhaus</i>	„ 12,000	
14	<i>a. Rüschlikon, Wärterbude bei km. 10,290</i>	„ 2,200	
14	<i>b. Rüschlikon, Fußwegdurchgang bei km. 9,860</i>	„ 5,500	
15.	<i>Thalwil, Güterschuppenvergrößerung</i>	„ 10,700	
16.	<i>Au-Wädenswil, Wärterbude</i>	„ 2,000	
17.	<i>Neuhausen, Vergrößerung des Aufnahmegebäudes etc.</i>	„ 29,500	
18.	<i>Restanzen von Expropriationsentschädigungen bei den neuen Linien</i>	„ 10,000	
20.	<i>Schaffhausen, Baden und Aarau, Verbesserung der Abortgebäude</i>	„ 33,000	
22.	<i>Wasserversorgung für verschiedene Stationen und Wärterhäuser</i>	„ 12,000	
23.	<i>Verbesserung von Stationsbeleuchtungen</i>	„ 20,000	
31.	<i>Erstellung neuer Einfriedigungen und Barrieren</i>	„ 18,000	
32.	<i>Vorsorgliche Landerwerbungen für Bahnhof- und Stationserweiterungen</i>	„ 100,000	
			„ 321,500
<i>Total Bahnanlagen A</i>			Fr. 2,850,900

B. Ehemalige Gemeinschaftsbahnen.

33. Quote für das zweite Geleise Brugg-Stein	Fr. 400,000
34. Verstärkung der Aarebrücke des ersten Geleises in Brugg	„ 80,000
35. Schutzstreifen gegen Waldbrände bei Laufenburg-Sisseln	„ 5,000
<i>Total Bahnanlagen B</i>	<u>Fr. 485,000</u>

Rekapitulation:

A. Ehemaliges Nordostbahnnetz	Fr. 2,850,900
B. Ehemalige Gemeinschaftsbahnen	„ 485,000
<i>Total I, Bahnanlage und feste Einrichtungen</i>	<u>Fr. 3,335,900</u>

Über einzelne Posten bemerken wir folgendes:

Position 1, Bahnhof Zürich: Der Umbau des Bahnhofes wurde in der Hauptsache im Jahre 1896 begonnen und es sind die damals vorgesehenen Bauten bis auf einige Ergänzungsarbeiten durchgeführt.

Position 2, Spezialbureau für den Werkstättenbau: Gemäß Bundesratsbeschluß, beziehungsweise auf Grund desselben im Rekursverfahren vor der Bundesversammlung getroffener Verständigung zwischen dem Bundesrate und der Nordostbahnverwaltung, sind für das Gebiet der Nordostbahn neue Reparaturwerkstätten zu erstellen, deren Anlage zwischen dem Rohmaterialbahnhof Zürich und der Station Altstetten vorgesehen ist. Ein bezügliches allgemeines Projekt im Gesamtvoranschlage von circa Fr. 5,500,000, Bauzinse und allgemeine Verwaltung inbegriffen, wurde noch von der ehemaligen Nordostbahndirektion dem Eisenbahndepartement unterbreitet. Es handelt sich nun um die weitere Ausarbeitung des Projektes und eventuelle Änderungen, insofern die bei der Bundesbahn durchzuführende Werkstätteorganisation solche für nötig erscheinen läßt.

Position 3 und 4. Für die Erweiterung der Station Örliken und das Verbindungsgeleise Örliken-Seebach liegen Projekte vor, welche indessen noch nicht allseitig bereinigt sind. Die Kostenberechnungen sind nur approximativ und werden sich je nach der Gestaltung der definitiven Projekte modifizieren. Mit den Arbeiten hoffen wir im Laufe des Jahres beginnen zu können. Bis jetzt sind hauptsächlich nur Landerwerbungen durchgeführt worden.

Position 25. Für das zweite Geleise Winterthur-Romanshorn hat bereits die Nordostbahn die Pläne zum Teil noch ausgearbeitet und dem Eisenbahndepartement zur Genehmigung unterbreitet. Mit den Bauarbeiten wird im Laufe des Jahres begonnen werden können. Nach dem s. Z. für die Durchführung aufgestellten Programme soll das zweite Geleise in den Jahren 1904 und 1905 in Betrieb kommen. Es wird jedoch danach getrachtet werden, diese Fristen wenn möglich abzukürzen. Die Kosten der zweiten Spur Winterthur-Romanshorn sind approximativ zu Fr. 4,700,000 veranschlagt.

Position 26. Auch für das zweite Geleise Neuhausen-Schaffhausen liegt bereits ein Projekt vor mit einer ungefähren Kosten-summe von Fr. 170,000. Dasselbe soll indessen noch weiter ausgearbeitet und namentlich die zweispurige Einführung der Linie in den Bahnhof Schaffhausen näher geprüft werden, wodurch sich die Kosten eventuell wesentlich erhöhen dürften.

Position 27. Für den Umbau der linksufrigen Zürichseebahn besteht ein von den Behörden genehmigtes Projekt für Hebung der Bahn von der Langstraße bis zum Sihlhölzli behufs Unter-führung der Straßenzüge mit einem Kostenaufwand von Fr. 3,640,000, von welchem Betrag bereits Fr. 943,000 für Expropriationen ausgegeben sind. Auf Betreiben des Regierungsrates des Kantons Zürich wurde die Ausführung sistiert. An Stelle der Hochbahn wird eine Tiefbahn verlangt. Die Generaldirektion hat beschlossen, ein neues Projekt für das Trace dieser Linien zu bearbeiten, wofür zunächst Studien betreffend Niveauverhältnisse und Terrain-sondierungen vorgenommen werden müssen.

Die in das Budget aufgenommenen Fr. 200,000 sollen für Bodenerwerbungen und Sondierungen dienen.

Position 28. An der Thurbrücke bei Ossingen sind noch die Pfeiler zu verstärken, für welche Arbeit eine Kostensumme von Fr. 205,000 veranschlagt ist.

Die hölzerne Thurbrücke bei Müllheim kann nicht den Anforderungen entsprechend verstärkt werden. Dieselbe muß überdies auch mit Rücksicht auf die für die zweite Spur zu erstellende neue eiserne Brücke ersetzt werden; denn bei einem größeren Brand der hölzernen Brücke würde die eiserne durch die bedeutende Hitze dermaßen deformiert, daß auch sie nicht mehr befahren werden könnte. Die an Stelle der Holzbrücke auszu-

führende eiserne Brücke soll mit derjenigen für das zweite Geleise zur Vergebung gelangen, weshalb die Kosten, soweit sie auf Bauconto fallen, in das Budget des laufenden Jahres eingestellt werden.

Position 33. Für die Ausführung des zweiten Geleises auf der Strecke Brugg-Stein ist für den Kreis III pro 1902 die gleiche Quote budgetiert wie im Budget des Kreises II. Die Hauptarbeit des Jahres 1902 wird die Erstellung der neuen Brücke über die Aare bilden.

Position 34 und 35. Da im Kreis II für die betreffenden Kosten keine Beträge aufgenommen wurden, sind hier die Gesamtausgaben eingestellt.

II. Rollmaterial.

A. Lokomotiven.

Gestützt auf den Bundesratsbeschluß vom 8. Februar 1898 hat das Eisenbahndepartement der Nordostbahn eine Vermehrung ihres Lokomotivparkes um 25 Stück auferlegt, zu beschaffen in den Jahren 1901—1903. Dazu kommt der Ersatz von 6 alten Lokomotiven (2 A²T im Betrieb seit 1862 und 4 C²T im Betrieb seit 1855—1857), welche pro 1902/1903 ausrangiert werden müssen.

Davon gehen aber ab:

- a. die von der Nordostbahn bestellten zwei Automobilwagen (je einer System Serpollet und Daimler);
- b. die zwei von der Eisenbahngesellschaft Urikon-Bauma gemieteten Lokomotiven; bleiben zu beschaffen 27 Stück.

Hiervon sind pro 1902 vorgesehen 16 Stück, während der Rest auf 1903 verschoben wird (fünf der Schnellzugslokomotiven sind noch nicht bestellt).

B. Motorwagen.

Diese sind im vergangenen Jahre im Einverständnis mit dem Eisenbahndepartement bestellt worden und sollen dazu dienen, auf passenden Strecken eine ökonomische Vermehrung der Fahrgelegenheiten zu erzielen.

C. Personenwagen.

Im laufenden Jahr kommen zur Ablieferung beziehungsweise Bezahlung die letzten der im Jahre 1897 bestellten Personenwagen, nämlich 5 BC³ und 16 C³.

Es hat sich ferner nach den Bestimmungen des vorerwähnten Bundesratsbeschlusses ein Bedarf von 34,884 Sitzplätzen ergeben, denen ein Bestand von nur 30,496 gegenübersteht (das alte, zur Ausrangierung bestimmte vierachsige Material nicht mitgezählt), so daß ein Deficit zu decken bleibt von 4388 Sitzplätzen.

Die Typen der hierfür anzuschaffenden Wagen sind noch nicht festgestellt, doch sind für das laufende Jahr vorläufig 8 Stück B³, welche unser Betrieb am dringendsten benötigt, aufgenommen.

Für die Einrichtung der elektrischen Beleuchtung der Personenwagen ist ein Posten von Fr. 10,000 aufgenommen worden.

D. Gepäckwagen.

Nach dem mehrerwähnten Bundesratsbeschluß wurde ein Deficit von 15 Stück berechnet, die bestellt sind.

E. Güterwagen.

Die Neufestsetzung des Sollbestandes dieser Wagen ist bekanntlich um ein Jahr verschoben worden, so daß zur Zeit nur Ersatz für abgehendes Material in Frage kommt.

Hier muß nun für eine Anzahl älterer Wagen, bei welchen größere Reparaturen sich nicht mehr rechtfertigen würden, Ersatz vorgesehen werden. Der voraussichtliche Abgang dürfte bestehen aus 20 gedeckten und 20 offenen Wagen, für den Ersatz müssen die Typen noch bestimmt werden; vorläufig sind die Preise gedeckter Wagen angenommen.

III. Mobiliar und Gerätschaften.

Pos. 43^b. Wegen den bevorstehenden grössern Arbeiten für zweite Geleise etc. muss der Schotterwagenpark des Bahndienstes im Kreis III um 15 Wagen vermehrt werden, was durch Übernahme und Umwandlung auszurangierender Güterwagen geschehen soll.

Nachtragsbudget der Kapitalrechnung.

A. Ausgaben.

1. Ausgaben für den Bau.

Laut dem Baubudget setzen sich dieselben zusammen wie folgt:

für Bahnanlagen und feste Einrichtungen . . .	Fr. 2,850,900
für Rollmaterial	„ 1,688,000
für Mobiliar und Gerätschaften	„ 110,800
für den Bötzing und die Linie Koblenz-Stein . .	„ 485,000
	Fr. 5,134,700

2. Kapitalrückzahlungen.

Am 1. Februar 1902 fälliges Subventionsanleihen

für Thalwil-Zug	„ 1,663,000
	Fr. 6,797,700

B. Einnahmen.

Zur Deckung dieser Ausgaben stehen die disponiblen Fonds des Portefeuilles der Schweizerischen Bundesbahnen, deren Verwaltung uns vom eidgenössischen Finanzdepartement übertragen wurde, zur Verfügung.

Am Schlusse unseres Berichtes beehren wir uns, Ihnen folgenden

Antrag

zu stellen :

Der Bundesversammlung sind zur Genehmigung zu unterbreiten :

1. Das Nachtrags-Betriebsbudget der schweizerischen Bundesbahnen für 1902, abschliessend mit Fr. 28,555,130 Einnahmen und Fr. 19,597,180 Ausgaben.
2. Das Nachtragsbudget der Gewinn- und Verlustrechnung der schweizerischen Bundesbahnen für 1902, abschliessend mit Fr. 12,470,845 Einnahmen und Fr. 12,536,550 Ausgaben.

3. Das Nachtrags-Baubudget der schweizerischen Bundesbahnen für 1902 im Betrage von Fr. 5,134,700.
4. Das Nachtragsbudget der Kapitalrechnung der schweizerischen Bundesbahnen für 1902 im Betrage von Fr. 6,797,700.

Genehmigen Sie, hochgeachteter Herr Bundespräsident, hochgeachtete Herren Bundesräte, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 22. März 1902.

Im Namen des Verwaltungsrates
der schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:

Casimir von Arx.

Der Sekretär:

Mürset.



Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen an den Schweizerischen Bundesrat betreffend das Nachtragsbudget der Schweizerischen Bundesbahnen für 1902 zu Handen der Bundesversammlung. (Vom 22. März 1902.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1902
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	15
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.04.1902
Date	
Data	
Seite	780-821
Page	
Pagina	
Ref. No	10 020 019

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.