

Bericht und Antrag

des

Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen an den schweizerischen Bundesrat betreffend das Budget der schweizerischen Bundesbahnen für 1910, zu Handen der Bundesversammlung.

(Vom 30. September 1909.)

Hochgeehrter Herr Bundespräsident!

Hochgeehrte Herren Bundesräte!

Wir beehren uns, Ihnen mit diesem Berichte gemäss Art. 17 des Bundesgesetzes betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen, vom 15. Oktober 1897, und Art. 62 der Vollziehungsverordnung vom 7. November 1899 das Budget der schweizerischen Bundesbahnen pro 1910 einzureichen, und ersuchen Sie, dasselbe 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.
-

Betriebsbudget.

Im Jahre 1910 werden wir betreiben:

a. für eigene Rechnung:

I. Kreis (inbegriffen die gepachtete Linie Vevey-Chexbres)		665 km
II. „		621 „
III. „		758 „
IV. „ (419 + 15 km für den Ricken)		434 „
V. „		275 „
		2753 km

b. für Rechnung Dritter:

von den S. B. B. betriebene Nebenbahnen oder Linien auswärtiger Bahnen in einer Länge von	201 „
Zusammen	2954 km

Im Jahre 1908 hatten wir 2673 km und ab 1. Mai 1909 infolge des Übergangs der Gotthardbahn an den Bund betrieben. Hiervon gehen ab auf 1. Januar 1910	2963 km 24 „
infolge Übernahme des Betriebes der Strecken Martigny-Châtelard-Vallorcine durch die Gesellschaft Martigny-Châtelard selbst, welche den Betriebsvertrag mit den Bundesbahnen auf 31. Dezember 1909 gekündigt hat. Es verbleiben	2939 km
welche von der Betriebseröffnung der Rickenbahn hinweg, die auf den Sommer 1910 in Aussicht steht, zu vermehren sind um	15 „
Total wie oben	2954 km

In den Vergleichskolonnen „Rechnung 1908“ und „Budget 1909“ des Budgets 1910 haben wir die Einnahmen und Ausgaben der Gotthardbahn, bzw. des Kreises V, überall für ein volles Jahr eingestellt.

Das vorliegende Budget enthält keine Kreditbegehren für die infolge der bevorstehenden Revision des Besoldungsgesetzes und der Gehaltsordnung notwendigen fernern Personalausgaben. Ebenso sind die Änderungen infolge der in Aussicht genommenen Revision der Vollziehungsverordnung zum Rückkaufsgesetz, welche im Budget 1909 berücksichtigt worden waren, im Budget für das Jahr 1910 ausser Betracht gelassen.

Der vorgesehene Überschuss der Betriebseinnahmen beträgt Fr. 52,272,360

Rechnung 1908	Budget 1909	Budget 1910	Gegenüber 1908	Gegenüber 1909
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
48,817,701	50,724,715	52,272,360	+ 3,454,659	+ 1,547,645

Diese Vermehrungen sind durch folgendes begründet:

	Verglichen mit:	
	Rechnung 1908	Budget 1909
	Fr.	Fr.
Die veranschlagten Betriebseinnahmen sind höher, bzw. niedriger um	+3,248,054	-1,071,240
Die veranschlagten Betriebsausgaben sind geringer um	- 206,605	-2,618,885
Der veranschlagte Einnahmenüberschuss ist somit höher um	+3,454,659	+1,547,645

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

Die rückläufige Bewegung im gesamten Verkehr, die sich hauptsächlich seit dem Beginn des II. Halbjahres 1908 fühlbar machte, ist namentlich auf die Betriebseinnahmen des Jahres 1909 von Einfluss gewesen. Anlässlich der Budgetierung der Transporteinnahmen des Jahres 1909 war noch auf die gegenüber dem Vorjahr eingetretene Zunahme der Einnahmen des I. Halbjahres 1908 abgestellt worden, so dass die pro 1909 budgetierten Erträge etwas zu hoch sind. Da jedoch Anzeichen vorhanden sind, dass die wirtschaftliche Depression den tiefsten Stand überschritten hat, ist in der im nachfolgenden Kapitel dargestellten Berechnung der Einnahmen des Jahres 1910 gegenüber 1908 eine Vermehrung angenommen.

In dieser Berechnung haben wir einzig die mit 1. Oktober 1909 eintretende Erhöhung der Taxen der Generalabonnemente berücksichtigt. Eine Erhöhung der Retourtaxen der Personentarife ist dagegen ausser Betracht gelassen worden, da der Zeitpunkt der Durchführung derselben noch unbestimmt ist.

Bezüglich der Betriebsausgaben ist zu bemerken, dass das Budget 1909 mit den Gehaltserhöhungen auf 1. April 1909, bzw.

für Kreis V auf 1. Mai 1909, und den daherigen Zuwendungen an die Pensions- und Hilfskassen belastet ist, welche gegenüber 1908 bedeutende Mehrausgaben voraussehen liessen. Die Gehaltserhöhungen sind pro 1909 für 9, bzw. 8 Monate budgetiert, während sie im Budget 1910 für 12 Monate eingestellt werden müssen. Zuzufolge von Mutationen und einer Personalreduktion, namentlich wegen der Verminderung der Fahrleistungen, und zuzufolge sonstiger Sparmassnahmen, können aber die Betriebsausgaben für 1910 vermindert werden, so dass das Budget derselben um rund 200,000 Franken hinter demjenigen des Jahres 1908 und um zirka Fr. 2,600,000 hinter dem Budget 1909 zurückbleibt. Es ist überdies zu erwarten, dass die angeführten Umstände auch noch eine Reduktion der Ausgaben des Jahres 1909 gegenüber dem Budget ermöglichen werden.

Das Budget 1910 berücksichtigt weder Teuerungszulagen an das Personal, noch die Mehrausgaben zuzufolge der bevorstehenden Besoldungsrevision. Für weitere Erläuterungen verweisen wir auf den Abschnitt der Betriebsausgaben dieses Berichtes.

Betriebseinnahmen.

Wir veranschlagen unsere gesamten Betriebseinnahmen auf Fr. 174,001,035, welcher Betrag sich wie folgt auf die Hauptkapitel der Einnahmen verteilt:

	Rechnung 1908	Budget 1909	Budget 1910	Gegenüber 1908	Gegenüber 1909
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
I. Ertrag des Personen-transportes	68,918,547	71,500,000	71,000,000	+ 2,081,453	— 500,000
II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes .	94,891,398	96,500,000	95,500,000	+ 608,602	— 1,000,000
III. Verschiedene Einnahmen	6,943,036	7,072,275	7,501,035	+ 557,999	+ 428,760
	170,752,981	175,072,275	174,001,035	+ 3,248,054	— 1,071,240

Zu diesen Differenzen ist folgendes zu bemerken:

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

I. Ertrag des Personentransportes. Die Einnahmen pro Januar bis Juli 1909, einschliesslich derjenigen der Gotthardbahn vom Januar bis April, betragen Fr. 38,875,000, oder nach Rektifikation der Monate Mai bis Juli voraussichtlich Fr. 39,200,000

Im Jahre 1908 betragen die definitiven Einnahmen S. B. B. und G. B. pro Januar bis Juli 57,55 % der Jahreseinnahme, so dass sich für das ganze Jahr 1909 eine wahrscheinliche Einnahme von Fr. 68,115,000 aus dem Personentransport ergibt.

Das Mittel der Zunahme im Personenverkehr der drei letzten Jahre 1906—1908 beträgt 5,77 %; wir budgetieren für 1910 eine solche von nur 3 %

„ 2,043,000
Fr. 70,158,000

Die Erhöhung der Taxen der Generalabonnemente wird den Anteil der Bundesbahnen um ungefähr vermehren. Den Totalbetrag der voraussichtlichen Einnahmen von erhöhen wir auf den runden Betrag von

„ 700,000
Fr. 70,858,000
„ 71,000,000

weil die in die Berechnung einbezogenen Monate Juni und Juli 1909 der schlechten Witterung wegen erhebliche Mindereinnahmen aufweisen, während der Monat August eine Besserung gebracht hat.

II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes. Die Einnahmen pro Januar bis Juli 1909, einschliesslich derjenigen der Gotthardbahn vom Januar bis April, betragen Fr. 52,458,000, oder nach Rektifikation der Monate Mai bis Juli voraussichtlich Fr. 52,658,000

Im Jahre 1908 betragen die definitiven Einnahmen S. B. B. und G. B. pro Januar bis Juli 56,37 % der Jahreseinnahme, so dass sich für das ganze Jahr 1909 eine wahrscheinliche Einnahme von Fr. 93,415,000 aus dem Gütertransport ergibt.

Das Mittel der Zunahme, bezw. Abnahme im Güterverkehr der drei letzten Jahre 1906 bis 1908 ist eine Nettozunahme von 5,65 %; wir budgetieren für 1910 eine solche von 3 %

„ 2,802,000
Fr. 96,217,000

Die Eröffnung der Rickenbahn und der Bodensee-Toggenburgbahn, sowie die Ermässigung der Bergzuschläge auf dem Kreis V werden den Bundesbahnen einen Einnahmeausfall bringen; wir ziehen hierfür ab und veranschlagen den Ertrag des Gütertransportes pro 1910 auf rund

„ 700,000
Fr. 95,500,000

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

	Rechnung 1908 Fr.	Budget 1909 Fr.	Budget 1910 Fr.	Gegenüber 1908 Fr.	Gegenüber 1909 Fr.
1. Pacht- und Mietzinse:					
<i>a.</i> Für Gemeinschaftsbahnhöfe	972,487	990,265	998,310	+ 25,823	+ 8,045
<i>b.</i> „ Rollmaterial	1,375,480	1,465,000	1,400,000	+ 24,520	— 65,000
<i>c.</i> „ sonstige Objekte	1,754,124	1,726,000	1,904,740	+ 150,616	+ 178,740
2. Ertrag von Hilfsgeschäften:					
<i>a.</i> Drucksachenverwaltung	85,997	111,615	76,100	— 9,897	— 35,515
<i>b.</i> Oberbaumaterialverwaltung :	944,244	703,380	806,000	— 138,244	+ 102,620
<i>c.</i> Materialverwaltungen	598,358	615,120	641,345	+ 42,987	+ 26,225
<i>d.</i> Werkstätten, einschliesslich Gas- anstanlen	1,051,052	1,297,880	1,441,340	+ 390,288	+ 143,460
<i>e.</i> Privattelegramme	9,626	10,515	10,200	+ 574	— 315
3. Sonstige Einnahmen:					
<i>a.</i> Erlöse	38,387	31,500	43,000	+ 4,613	+ 11,500
<i>b.</i> Verschiedenes	113,281	121,000	180,000	+ 66,719	+ 61,000
	6,943,036	7,072,275	7,501,035	+ 557,999	+ 428,760

1 a. *Pachtzinse für Gemeinschaftsbahnhöfe und Bahnstrecken.* Die Mehreinnahmen sind dem Anwachsen der Baukapitalien der grössern Gemeinschaftsbahnhöfe zuzuschreiben.

1 b. *Mietzinse für das Rollmaterial.* Die Mehreinnahmen gegenüber der Rechnung 1908 und die Mindereinnahmen gegenüber dem Budget 1909 sind im Verhältnis zu den Differenzen in den Transporteinnahmen; sie beruhen auf dem für das Budget 1910 geschätzten Verkehr. Im Abschnitt „Verschiedene Ausgaben“, Rubrik V A 2, geben wir eine Darstellung der verbleibenden Nettoausgaben für Wagenmieten aus dem gegenseitigen Verkehr der Bundesbahnen mit anderen Verwaltungen (siehe Seite 158 dieses Berichtes).

2 a—c. *Ertrag von Hilfsgeschäften.* In den budgetierten Erträgen sind auch die Zinse auf den Bau- und Betriebskapitalien inbegriffen. Der Voranschlag der Oberbaumaterialverwaltung sieht gegenüber dem Budget 1909 eine Vermehrung der Materialabgaben und des Verkaufes von Altmaterialien vor, während die nämlichen Faktoren des Jahres 1908 das Budget 1910 übersteigen. Die vermehrten Erträge der Werkstätten entsprechen den im Kapitel des Fahrdienstes budgetierten vermehrten Unterhaltungskosten des Rollmaterials und den grössern Kapitalzinsen für neue Anlagen in den Werkstätten.

3 a und b. *Sonstige Einnahmen.* Mehreinnahmen für Erlöse aus der Bewirtschaftung von Schutzwaldungen im Kreis V, welche die Gotthardbahn als Rückerstattungen von Betriebsausgaben verrechnete; ferner wird die Neuordnung der Vertragsverhältnisse für die Aufstellung von Automaten vermehrte Einnahmen ergeben.

Betriebsausgaben.

Wir veranschlagen die Betriebsausgaben für das Jahr 1910 auf Fr. 121,728,675

Rechnung 1908	Budget 1909	Budget 1910	Gegenüber 1908	Gegenüber 1909
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
121,935,280	124,347,560	121,728,675	— 206,605	— 2,618,885

Es ergibt sich somit gegenüber der Rechnung 1908 eine Verminderung von 0,17 % und gegenüber dem Budget 1909 eine solche von 2,11 %.

Diese Verminderungen setzen sich aus folgenden Veränderungen der Ausgaben der verschiedenen Kapitel zusammen:

	Gegenüber Rechnung 1908		Gegenüber Budget 1909	
	Fr.	%	Fr.	%
I. Allgemeine Verwaltung	+ 169,047	+ 4,31	-- 211,465	-- 4,91
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	-- 2,580,738	-- 12,41	-- 701,765	-- 3,71
III. Expeditions- und Zugsdienst	+ 2,448,893	+ 6,40	+ 182,995	+ 0,46
IV. Fahrdienst	-- 24,231	-- 0,05	-- 360,010	-- 0,73
V. Verschiedene Ausgaben	-- 18,583	-- 0,16	-- 1,495,500	-- 11,65
VI. Noch nicht rubrizierte Einnahmen und Ausgaben:				
1. Bauausgaben zu lasten der Betriebsrechnung	-- 15,688	-- 1,01	-- 72,900	-- 4,54
2.-4. Bauverwaltungskosten, Ge- meinschaftsbahnhöfe, Betrieb anderer Bahnen etc.; Einnahmen	+ 185,305	+ 7,30	-- 39,760	-- 1,48
	-- 206,605	-- 0,17	-- 2,618,885	-- 2,11

Gegenüber den beiden Vorjahren hat einzig der Expeditions- und Zugsdienst eine Ausgabenvermehrung aufzuweisen, weil bei diesem Dienstzweig mit dem zahlreichsten Personal die gesetzlichen Besoldungserhöhungen und die Erhöhung der Tagelöhne besonders zur Geltung kommen; die infolge der Verkehrsverminderung vorgenommene Reduktion des Personals und die daherigen Minderausgaben vermögen die Mehrausgaben für die genannten Gehalts- und Lohnerhöhungen nicht vollständig zu kompensieren.

Dagegen erzeigen die übrigen Kapitel Minderausgaben, weil einerseits die erwähnten Mehraufwendungen für das Personal durch Minderausgaben infolge der vorausgesehenen Personalreduktion und von Mutationen kompensiert oder übertroffen werden und weil ferner die budgetierte Verminderung der Fahrleistungen auf verschiedenen weitem Rubriken, namentlich auf dem Materialkonsum, eine Abnahme der Betriebsausgaben zur Folge hat. Beim Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst bringen die Reduktion der Bahnbegehungen unter entsprechender Verlängerung der Wärterstrecken und die Einschränkung der Unterhaltungsarbeiten weitere Minderausgaben, und im Kapitel der „Verschiedenen Ausgaben“ reduzieren sich die Verwaltungsbeiträge an die Pensions- und Hilfskasse um die 5 Monatsbeträge der Gehaltserhöhungen auf 1. April 1909, welche die Verwaltung auf Grund der Statuten dieser Kasse im Jahre 1909 zuzuwenden hatte.

Im folgenden geben wir den Nachweis, was für Veränderungen die beiden Abschnitte „Personal-
ausgaben“ und „Ausgaben für Unterhalt und Erneuerung“ aufweisen.

Personal.	Rechnung 1908	Budget 1909	Budget 1910	Gegenüber 1908	Gegenüber 1909
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Allgemeine Verwaltung	3,369,722	3,719,090	3,587,965	+ 218,243	— 131,125
Unterhalt u. Aufsicht der Bahn	6,337,193	6,717,700	6,120,235	— 216,958	— 597,465
Expeditions- und Zugsdienst	34,509,200	37,051,220	37,206,085	+ 2,696,885	+ 154,865
Fahrdienst	15,187,769	16,253,960	16,062,470	+ 874,701	— 191,490
	59,403,884	63,741,970	62,976,755	+ 3,572,871	— 765,215
Unterhalt und Erneuerung.					
Bahnanlagen	13,819,793	11,647,700	11,513,600	— 2,306,193	— 134,100
Lokomotiven und Tender	8,331,440	8,338,200	8,785,700	+ 454,260	+ 447,500
Personenwagen	3,280,530	2,835,300	2,937,500	— 343,030	+ 102,200
Lastwagen	2,745,622	2,463,800	2,762,300	+ 16,678	+ 298,500
Motorwagen	1,554	3,000	3,000	+ 1,446	—
	28,178,939	25,288,000	26,002,100	— 2,176,839	+ 714,100

In den Minder-, bzw. Mehrausgaben für das Personal ist dasjenige der Hilfs- und Nebengeschäfte und das sogenannte „Nicht rubrizierte Personal“ des Bahndienstes (Bahn- und Hilfsarbeiter) nicht enthalten, weil vorstehend nur die Ausgabenveränderungen für das Personal der allgemeinen Verwaltung und des Bahnbetriebes nachgewiesen werden. Die Gehalts- und Lohnerhöhungen der Bahnarbeiter und des Personals der Werkstätten zeigen sich in den entsprechend erhöhten Unterhaltungs- und Ersatzkosten für die Bahnanlagen und das Rollmaterial, sowie in den Mehrkosten für die Leistungen an den Baukonto. Wo sich diese Kosten vermindert haben, ist die Verminderung eine Folge der in Aussicht genommenen geringeren Unterhaltungsarbeiten.

Gesetzliche Besoldungserhöhungen.

Die auf den 1. April 1909 in Wirksamkeit getretenen dreijährigen Besoldungserhöhungen werden das Rechnungsjahr 1910 für ein volles Jahr belasten; die Mehrbeträge dieser Erhöhungen gegenüber dem Budget 1909, das die Erhöhungen nur für 9 Monate enthielt, sind folgende:

	Zentral- verwaltung	Kreis I	Kreis II	Kreis III	Kreis IV	Total
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Allgemeine Verwaltung	32,490	5,100	5,025	4,625	2,950	50,190
Unterhalt und Aufsicht der Bahn	915	12,700	11,390	12,510	9,290	46,805
Expeditions- und Zugsdienst	4,390	133,225	175,235	153,625	89,255	555,730
Fahrdienst	1,425	47,455	72,095	60,600	25,755	207,330
Total Betriebsbudget	39,220	198,480	263,745	231,360	127,250	860,055
Drucksachenverwaltung	1,285	—	—	—	—	1,285
Oberbaumaterialverwaltung	1,250	—	—	—	—	1,250
Materialverwaltungen	—	1,390	1,325	1,400	755	4,870
Werkstätten	—	4,795	8,610	4,600	4,070	22,075
Dampfschiffbetrieb Bodensee	—	—	—	—	2,005	2,005
Nicht rubriziertes Personal des Bahndienstes	—	6,300	5,600	3,425	4,515	19,840
	41,755	210,965	279,280	240,785	138,595	911,380

Diesem Betrag ist das Mehrbeträge pro 1910 der Besoldungserhöhungen auf 1. Mai 1909 des Personals des Kreises V beizufügen, welches anlässlich des Überganges an die Bundesbahnen Zuschläge pro rata temporis auf Grund der Gehaltsregulative der Gotthardbahn, sowie Zuschläge für die bis zu diesem Zeitpunkt bezogenen jährlichen Gratifikationen

Übertrag 911,380

Übertrag Fr. 911,380

erhalten hat. Diese Erhöhungen belasten das Budget 1909 für 8 Monate; sie werden dasjenige für 1910 für 12 Monate belasten, was für 4 Monate folgende Mehrbeträge ausmacht:

Allgemeine Verwaltung	Fr.	7,515
Unterhalt und Aufsicht der Bahn	„	20,035
Expeditions- und Zugsdienst	„	84,015
Fahrdienst	„	31,430

Total Betriebsbudget	Fr.	142,995
----------------------	-----	---------

Materialverwaltung	„	2,385
Werkstätte	„	6,970
Wohlfahrtseinrichtungen	„	1,450

Total Kreis V	„	153,800
---------------	---	---------

Gesamttotal der Mehrbetroffnisse pro 1910 für		
---	--	--

Gehaltserhöhungen	Fr.	1,065,180
-----------------------------	-----	-----------

Eine Gegenüberstellung dieser Mehrbetroffnisse und der für 1909 budgetierten Personalausgaben des eigentlichen Betriebsbudgets (Kapitel I—V) ergibt folgende Ziffern:

Für 1909 sind als Personalausgaben budgetiert worden (vide Seite 136)	Fr.	63,741,970
---	-----	------------

Mehrbetroffnisse pro 1910 für Gehaltserhöhungen (ohne Hülfseschäfte etc.):

Zentralverwaltung u. Kreise I—IV	Fr.	860,055
Kreis V	„	142,995

„	1,003,050
---	-----------

Fr.	64,745,020
-----	------------

Das vorliegende Budget 1910 enthält für Personalausgaben jedoch nur den Betrag von (Seite 136)

„	62,976,755
---	------------

Die Minderausgaben von

Fr.	1,768,265
-----	-----------

gegenüber dem Budget 1909 sind der Reduktion des Personals und den Ersparnissen infolge von Mutationen, sowie den verminderten Nebenbezügen für geringere Fahrleistungen zuzuschreiben.

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

	Kreis I	Kreis II	Kreis III	Kreis IV	Kreis V	Total
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
I. Allgemeine Verwaltung	— 9,505	— 500	— 500	—	— 29,540	— 40,045
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	—102,000	— 2,665	— 9,195	—19,955	— 6,610	—140,425
III. Expeditions- und Zugs- dienst	— 77,400	— 99,325	—	—	— 78,480	—255,205
IV. Fahrdienst	— 1,000	—138,000	— 28,000	—18,610	—147,060	—332,670
V. Verschiedene Ausgaben	— 10,310	— 54,000	— 73,300	—22,000	+ 35	—159,575
Total der Änderungen am eigentlichen Betriebsbudget (ohne Kapitel VI)	—200,215	—294,490	—110,995	—60,565	—261,655	—927,920

* * *

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

I. Allgemeine Verwaltung.

	Rechnung 1908	Budget 1909	Budget 1910	Gegenüber 1908	Gegenüber 1909
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A. 1. Verwaltungsbehörden	360,672	290,340	257,680	— 102,992	— 32,660
2. Sekretariate, Kanzleien, Archive und Registraturen	562,569	615,915	605,970	+ 43,401	— 9,945
3. Ausgabenkontrolle, Hauptbuchhal- tung, Hauptkasse und Rechnungs- bureaux	545,948	581,740	583,145	+ 37,197	+ 1,405
4. Rechtsbureaux und Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen	275,464	337,430	338,740	+ 63,276	+ 1,310
5. Tarifbureaux, kommerzielle Agen- turen und Frachtreklamationsbureau	387,134	391,820	386,600	— 534	— 5,220
6. Einnahmenkontrolle	841,464	884,000	895,430	+ 53,966	+ 11,430
	<hr/>				
Übertrag	2,973,251	3,101,245	3,067,565	+ 94,314	— 33,680

	Rechnung 1908	Budget 1909	Budget 1910	Gegenüber 1908	Gegenüber 1909
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Übertrag	2,973,251	3,101,245	3,067,565	+ 94,314	— 33,680
7. Statistisches Bureau	62,694	182,410	79,990	+ 17,296	— 102,420
8. Bureaux für den Telegraphendienst und die elektrischen Anlagen . .	238,854	319,485	324,135	+ 85,281	+ 4,650
9. Abwartpersonal	94,923	115,950	116,275	+ 21,352	+ 325
B. 1. Bureaukosten, Drucksachen etc. .	378,702	379,590	311,600	— 67,102	— 67,990
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale	89,350	90,700	101,400	+ 12,050	+ 10,700
3. Ergänzung und Unterhalt des In- ventars	17,882	31,250	23,200	+ 5,318	— 8,050
4. Verschiedenes	70,562	86,100	71,100	+ 538	— 15,000
	3,926,218	4,306,730	4,095,265	+ 169,047	— 211,465

A 1. Verwaltungsbehörden. Minderausgaben gegenüber 1908, weil dieses Jahr die Honorare der Direktion der Gotthardbahn enthält. Sodann war im Budget 1909 die Vermehrung der Generaldirektion um zwei Mitglieder vorgesehen.

A 2. Sekretariate, Kanzleien, Archive und Registraturen. Die Vermehrung gegenüber 1908 betrifft die gesetzlichen Gehaltserhöhungen; das Mehrbetreffnis pro 1910 dieser letztern wird durch Minderausgaben infolge von Personalreduktion, beziehungsweise Nichtbesetzung von pro 1909 budgetierten Stellen übertroffen, deshalb Minderausgaben gegenüber dem Budget des Vorjahres.

A 3. Ausgabenkontrolle, Hauptbuchhaltung, Hauptkasse und Rechnungsbureaux. Die Gehaltserhöhungen auf 1. April, beziehungsweise 1. Mai 1909 erfordern vermehrte Ausgaben. Die Mehrausgaben gegenüber 1909 werden durch eine kleine Personalverminderung teilweise kompensiert.

A 4. Rechtsbureaux und Verwaltung der ¹²¹Pensions-¹²²Hilfs- und Krankenkassen. Gleiche Bemerkungen wie zu A 3.

A 5. Tarifbureaux, kommerzielle Agenturen und Fracht-reklamationsbureau. Die Minderausgaben infolge des Wegfalls je eines pro 1909 budgetierten weitem Stellvertreters der beiden Tarifbureaux und der Verminderung um einen Gehülfen übertreffen die Mehrausgaben für die Besoldungserhöhungen.

A 6. Einnahmenkontrolle. Auch bei dieser Abteilung fällt der pro 1909 vorgesehene weitere Stellvertreter weg, und es ist ferner eine Verminderung um sechs Gehülfen zu verzeichnen; im gesamteten verursachen die Gehaltserhöhungen noch einige Mehrausgaben.

A 7. Statistisches Bureau. Wie eingangs dieses Berichtes erwähnt, ist eine Revision der Vollziehungsverordnung zum Rückkaufsgesetz im Budget 1910 nicht berücksichtigt, während in demjenigen des Jahres 1909 die Veränderungen auf Grund des Entwurfes der Generaldirektion zu einer neuen Vollziehungsverordnung vorgesehen waren. Das Personal des Publizitätsdienstes, einschliesslich der Agenturen, welches in diesem Entwurf dem statistischen Bureau zugeteilt war, ist nunmehr wieder auf der Rubrik V C 8 (vgl. S. 159) budgetiert, weshalb hier eine scheinbare grosse Minderausgabe gegenüber 1909 entsteht.

A 8. Bureaux für den Telegraphendienst und die elektrischen Anlagen. Gesetzliche Gehaltserhöhungen; ein Teil des Personals wurde bei der Gotthardbahn auf den Arbeitsrubriken verrechnet, deshalb die scheinbare Mehrausgabe gegenüber 1908.

A 9. Abwartpersonal. Mehrausgaben für Gehaltserhöhungen und Vermehrung des Personals infolge der Vergrößerung des Dienstgebäudes auf dem Brückfeld in Bern.

B 1—4. Sonstige Ausgaben. Die Vergrößerung des Dienstgebäudes in Bern und das neue Verwaltungsgebäude in Lausanne erfordern vermehrte Ausgaben für Beleuchtung, Heizung und Reinigung, wogegen der Wegfall verschiedener Druckarbeiten anlässlich der Übernahme der Gotthardbahn und die Aufhebung des schweizerischen Eisenbahnverbandes verminderte Ausgaben auf den Rubriken B 1 und 4 zur Folge haben.

II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.

	Rechnung 1908	Budget 1909	Budget 1910	Gegenüber 1908	Gegenüber 1909
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A. 1. Bureaux der OBERINGENIEURE	720,223	774,960	737,690	+ 17,467	— 37,270
2. Bahningenieure und deren HILFSPERSONAL	443,812	466,000	463,450	+ 19,638	— 2,550
3. Bahnmeister und deren GEHÜLFEN	1,085,936	1,228,430	1,236,125	+ 150,189	+ 7,695
4. Bahnwärter, Barrierenwärter und deren Stellvertreter	4,087,222	4,248,310	3,682,970	— 404,252	— 565,340
B. 1. Unterbau	2,577,896	2,301,700	2,345,200	— 232,696	+ 43,500
2. Oberbau	8,623,156	6,929,900	6,789,400	— 1,833,756	— 140,500
3. Hochbau und mechanische Stationsein- richtungen, Wasserbeschaffung	1,511,572	1,483,800	1,444,500	— 67,072	— 39,300
4. Telegraph, Signale und Verschiedenes .	893,115	738,600	732,500	— 160,615	— 6,100
5. Räumung der Bahn von Schnee und Eis	214,054	193,700	202,000	— 12,054	+ 8,300
C. 1. Bureaukosten, Drucksachen etc.	104,008	98,100	101,550	— 2,458	+ 3,450
2. Beleuchtung, Reinigung und Heizung der Dienstlokale	64,327	64,400	65,750	+ 1,423	+ 1,350
3. Beleuchtung der Bahn	86,202	81,500	88,500	+ 2,298	+ 7,000
Übertrag	20,411,523	18,609,400	17,889,635	— 2,521,888	— 719,765

	Rechnung 1908	Budget 1909	Budget 1910	Gegenüber 1908	Gegenüber 1909
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Übertrag	20,411,523	18,609,400	17,889,635	-2,521,888	- 719,765
4. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	347,098	273,100	296,600	- 50,498	+ 23,500
5. Entschädigung für vorübergehende Benutzung von Landstücken und für Kulturschaden	7,667	5,350	7,100	- 567	+ 1,750
6. Verschiedenes	32,885	32,350	25,100	- 7,785	- 7,250
	<u>20,799,173</u>	<u>18,920,200</u>	<u>18,218,435</u>	<u>-2,580,738</u>	<u>- 701,765</u>

Hievon ab:

Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds für die Geleiseerneuerung *)	5,844,930	4,685,270	4,401,600	-1,443,330	- 283,670
Nettoausgaben für Bahnaufsicht und Unterhalt zu lasten der Betriebsrechnung . . .	<u>14,954,243</u>	<u>14,234,930</u>	<u>13,816,835</u>	<u>-1,137,408</u>	<u>- 418,095</u>

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

Die grossen Minderausgaben für Bahnaufsicht und Unterhalt sind der neuen Einteilung der Bahnwärterstrecken, einer Verminderung der Geleiserneuerung und Beschotterung, sowie der Einschränkung aller übrigen Bahnerhaltungsarbeiten zuzuschreiben.

A 1. Bureaux der Oberingenieure. Eine Verminderung des technischen Personals bei der Zentralverwaltung und in den Kreisen II, IV und V verursacht verminderte Ausgaben gegenüber dem Budget 1909.

A 2. Bahningenieure und deren Hilfspersonal. Mehr gegenüber 1908 für Gehaltserhöhungen, kleine Minderausgabe gegenüber 1909 infolge von Mutationen.

A 3. Bahnmeister und deren Gehülfen. Vermehrte Ausgaben für Gehaltserhöhungen, die aber in Vergleichung zum Budget 1909 durch Personalverminderung teilweise kompensiert werden.

A 4. Bahnwärter, Barrierenwärter und deren Stellvertreter. Wie bereits gesagt, bringt die Neuordnung des Bahnaufsichtsdienstes Minderausgaben sowohl gegenüber der Rechnung 1908 als dem Budget 1909; die Anzahl der Bahnwärterposten ist vermindert, dagegen die Anzahl der Barrierenwärter vermehrt worden.

B 1. Unterbau. Gegenüber 1908 budgetieren wir eine Ausgabenverminderung auf den Erdarbeiten, der Beschotterung und dem Unterhalt der Brücken, wogegen die Erdarbeiten und die Erneuerung in verschiedenen Tunneln grössern Aufwand erfordern, als im Budget 1909 vorgesehen ist.

B 2. Oberbau. Im Budget 1909 war die Erneuerung von 120 km Geleise und von 195 Weichen vorgesehen, während pro 1910 nur 104 km Geleise und 145 Weichen ersetzt werden sollen; die Minderentnahme aus dem Erneuerungsfonds beträgt rund Fr. 250,000, wobei zu bemerken ist, dass die Geleiserneuerung auf den französischen Linien Vallorbe-Pontarlier-Verrières nicht dem Erneuerungsfonds S B B belastet werden kann.

B 3. Hochbau und mechanische Stationseinrichtungen. Die Ausgaben können durch Einschränkung der Arbeiten für Unterhalt und Erneuerung an Gebäuden etc. reduziert werden.

B 4. Telegraph, Signale und Verschiedenes. Geringere Arbeiten für Umbau von Telegraphenleitungen; anderseits erfordern die vermehrten Zentralanlagen grössere Ausgaben gegenüber dem Budget 1909.

C 1—6. Sonstige Ausgaben. Die Mehr- oder Minderausgaben dieser Rubriken sind nicht bedeutend, mit Ausnahme derjenigen für Inventarunterhalt, auf welcher für vermehrten Unterhalt von Schotterwagen und Schneepflügen gegenüber 1909 erhöhte Ausgaben zu budgetieren sind.

III. Expeditions- und Zugsdienst.

	Rechnung 1908 Fr.	Budget 1909 Fr.	Budget 1910 Fr.	Gegenüber 1908 Fr.	Gegenüber 1909 Fr.
A. 1. Betriebs- und Kursinspektionen	1,004,786	1,056,640	1,061,220	+ 56,434	+ 4,580
2. Bahnhof- und Stationsvorstände und deren Personal	24,441,984	26,398,580	26,570,575	+ 2,128,591	+ 171,995
3. Zugsdienstpersonal	9,062,430	9,596,000	9,574,290	+ 511,860	- 21,710
B. 1. Bureaunkosten, Drucksachen etc.	1,319,500	1,234,800	1,313,770	- 5,730	+ 78,970
2. Beleuchtung, Heizung und Reini- gung der Dienstlokale; Beleuch- tung der Bahnhöfe und Stationen	1,875,139	1,757,400	1,751,240	- 123,899	- 6,160
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	324,214	309,630	278,600	- 45,614	- 31,030
4. Konsummaterialien für mecha- nische Stationseinrichtungen, Tele- graphenapparate etc.	42,400	39,050	40,200	- 2,200	+ 1,150
5. Camionnage und Plombage . . .	109,802	54,700	51,900	- 57,902	- 2,800
6. Verschiedenes	108,747	108,100	96,100	- 12,647	- 12,000
	38,289,002	40,554,900	40,737,895	+ 2,448,893	+ 182,995

A 1—3. Personal. Auf den Rubriken für das Personal des Stations- und des Zugsdienstes machen sich wegen der grossen Zahl des Personals die Mehrausgaben pro 1910 für die Gehalts- und Lohnerhöhungen namentlich geltend. Die Minderausgaben infolge von Mutationen und der Reduktion des Personals vermögen die Mehrausgaben für das Stationspersonal nur teilweise zu kompensieren, während für das Personal des Zugsdienstes gegenüber dem Budget 1909 eine Minderausgabe zu verzeichnen ist, weil die budgetierten geringern Fahrleistungen auch eine Verminderung der Ausgaben für Nebenbezüge zur Folge haben. Die Veränderungen in der Anzahl des Personals sind im Budget für die einzelnen Unterrubriken angegeben.

B 1—6. Sonstige Ausgaben. Der Neudruck der zu revidierenden Personentarife wird vermehrte Druckkosten erfordern; andererseits ist für Beleuchtung und für Inventarunterhalt und Ersatz eine Ausgabenverminderung vorgesehen durch die Verwendung von elektrischen Lampen verbesserten Systems, durch geringern Gaskonsum und durch Beschränkung der Inventaranschaffungen. Auch die Ausgaben der Rubrik Verschiedenes können etwas reduziert werden.

IV. Fahrdienst.

	Rechnung 1908 Fr.	Budget 1909 Fr.	Budget 1910 Fr.	Gegenüber 1908 Fr.	Gegenüber 1909 Fr.
A. 1. Zentralbureaux des Fahrdienstes .	485,311	629,950	625,150	+ 139,839	— 4,800
2: Maschinenpersonal und Wagenvisiteure	11,817,513	12,458,910	12,196,160	+ 378,647	— 262,750
3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials	2,884,945	3,165,100	3,241,160	+ 356,215	+ 76,060
B. 1. Brennmaterial	16,927,306	16,968,850	16,072,000	— 855,306	— 896,850
2. Schmiermaterial	509,859	513,090	465,000	— 44,859	— 48,090
3. Beleuchtungsmaterial	226,969	249,650	235,980	+ 9,011	— 13,670
4. Reinigungs- und Desinfektionsmaterial, Wasser, Streusand und Verschiedenes	577,648	587,200	556,650	— 20,998	— 30,550
C. 1. a. Unterhalt der Lokomotiven und Tender	7,209,029	7,045,000	7,064,000	— 145,029	+ 19,000
b. Abschreibung ausrangierter Objekte	1,122,411	1,293,200	1,721,700	+ 599,289	+ 428,500
Übertrag	41,760,991	42,910,950	42,177,800	+ 416,809	— 733,150

	Rechnung 1908	Budget 1909	Budget 1910	Gegenüber 1908	Gegenüber 1909
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Übertrag	41,760,991	42,910,950	42,177,800	+ 416,809	- 733,150
C. 2. a. Unterhalt der Personenwagen	2,582,442	2,395,600	2,542,000	- 40,442	+ 146,400
b. Abschreibung ausrangierter Ob- jekte	698,088	439,700	395,500	- 302,588	- 44,200
3. a. Unterhalt der Lastwagen	2,435,198	2,195,000	2,411,000	- 24,198	+ 216,000
b. Abschreibung ausrangierter Ob- jekte	310,424	268,800	351,300	+ 40,876	+ 82,500
4. Unterhalt der Motorwagen	1,554	3,000	3,000	+ 1,446	—
D. 1. Bureaukosten, Drucksachen etc.	53,392	59,900	56,820	+ 3,428	- 3,080
2. Beleuchtung, Heizung und Reini- 2. gung der Dienstlokale	214,300	210,100	206,700	- 7,600	- 3,400
3. Ergänzung und Unterhalt des In- 3. ventars	444,465	350,500	330,400	- 114,065	- 20,100
4. Verschiedenes	19,717	22,800	21,820	+ 2,103	- 980
	48,520,571	48,856,350	48,496,340	- 24,231	- 360,010

Das Budget des Fahrdienstes beruht auf der Annahme folgender Fahrleistungen (Rangierdienst inbegriffen), welchen wir zur Vergleichung die Leistungen des Jahres 1908 und den Voranschlag pro 1909 gegenüberstellen.

	Rechnung 1908	Budget 1909	Budget 1910	Gegenüber 1908	Gegenüber 1909
Lokomotivkilometer					
Kreis I*)	9,583,226	9,620,000	9,160,000	— 423,226	— 460,000
„ II .	11,490,527	11,580,000	10,740,000	— 750,527	— 840,000
„ III .	12,048,405	12,500,000	11,430,000	— 618,405	— 1,070,000
„ IV .	5,623,146	5,700,000	5,900,000	+ 276,854	+ 200,000
„ V .	6,948,743	7,000,000	6,770,000	— 178,743	— 230,000
Total	45,694,047	46,400,000	44,000,000	— 1,694,047	— 2,400,000

*) Ohne elektrische Lokomotiven.

Die Verminderung gegenüber den effektiven Leistungen des Jahres 1908 beträgt 3,71 % und gegenüber dem Budget 1909 5,17 %.

Die Verminderung infolge Reduktion des Fahrplanes bezieht sich auf alle 5 Kreise; der Kreis IV hat im gesamten eine Vermehrung seiner Leistungen aufzuweisen, weil pro 1910 auch diejenigen der Rickenbahn und gewisse Leistungen für den Kreis III hinzugekommen sind.

A 1—3. Personal. Gegenüber 1908 erfordern die Gehalts- und Lohnerhöhungen vermehrte Ausgaben. Der Mehrbetrag pro 1910 gegenüber 1909 dieser Erhöhungen wird auf den Rubriken A 1 und 2 durch die Minderausgaben zufolge von Mutationen und der Personalreduktion, sowie der verminderten Ausgaben für Nebenbezüge übertroffen. Auf der Rubrik A 3 verzeichnen wir dagegen, trotz der Personalverminderung, eine Vermehrung der Ausgaben gegenüber dem Budget 1909, weil in letzterem den erhöhten Tagelöhnen und der verteuerten Akkordarbeit für Kohlenmanipulation zu wenig Rechnung getragen wurde. Die Veränderungen in der Anzahl des Personals sind im Budget bei den einzelnen Unterrubriken angegeben.

B 1. Brennmaterial. Trotz der Erhöhung des durchschnittlichen Kohlenpreises von Fr. 26. 60 auf Fr. 27 per Tonne haben die für 1910 budgetierten geringeren Fahrleistungen eine Minderausgabe zur Folge. Die Kosten für das Brennmaterial der Lokomotiven sind für die einzelnen Kreise wie folgt ermittelt worden:

Kreis I.

Liniendienst	8,400,000	Lokomotivkm. à 12, ⁶ kg.	= t.	105,840
Rangierdienst	760,000	" " 10, ⁶ "	= t.	7,980
				<u>t. 113,820</u>
à Fr. 27				Fr. 3,073,140
Heizung der Wagen etc.			"	9,860
				<u>Fr. 3,083,000</u>
abzüglich: Erlös von Schlacken etc.			"	18,000
				<u>Fr. 3,065,000</u>

Kreis II.

Liniendienst	8,550,000	Lokomotivkm. à 14, ⁰ kg.	= t.	119,700
(exkl. Brünig)				
Brünig (Talstrecke)	270,000	" " 7, ⁰ "	= t.	1,890
Brünig (Bergstrecke)	120,000	" " 20, ⁰ "	= t.	2,400
Rangierdienst	1,800,000	" " 11, ⁰ "	= t.	19,800
				<u>t. 143,790</u>
à Fr. 27				Fr. 3,882,330
Heizung der Wagen etc.			"	85,670
				<u>Fr. 3,968,000</u>
abzüglich: Erlös von Schlacken etc.			"	55,000
				<u>Fr. 3,913,000</u>

Kreis III.

Liniendienst	10,530,000	Lokomotivkm. à 13, ⁵ kg.	= t.	142,155
Rangierdienst	900,000	" " 10, ⁵ "	= t.	9,450
				<u>t. 151,605</u>
à Fr. 27				Fr. 4,093,335
Für Motorwagen			"	2,500
Heizung der Wagen etc.			"	18,165
				<u>Fr. 4,114,000</u>
abzüglich: Erlös von Schlacken etc.			"	30,000
				<u>Fr. 4,084,000</u>

Kreis IV.

Liniendienst	4,900,000	Lokomotivkm.	à 13,0 kg.	= t.	63,700
Rangierdienst	1,000,000	"	" 10,5 "	= t.	10,500
					<u>t. 74,200</u>
à Fr. 27				Fr.	2,003,400
Heizung der Wagen etc.				"	10,600
					<u>Fr. 2,014,000</u>
abzüglich: Erlös von Schlacken etc.				"	12,000
					<u>Fr. 2,002,000</u>

Kreis V.

Liniendienst	6,080,000	Lokomotivkm.	à 17,75 kg.	= t.	107,920
Rangierdienst	690,000	"	" 10,5 kg.	= t.	7,250
					<u>t. 115,170</u>
à Fr. 27				Fr.	3,109,590
Heizung der Wagen etc.				"	5,410
					<u>Fr. 3,115,000</u>
abzüglich: Erlös von Schlacken etc.				"	25,000
					<u>Fr. 3,090,000</u>
Total Kreise I—V				Fr.	16,154,000
hiervon ab: Rückvergütung durch die Zentral-					
verwaltung für Heizung der Postwagen etc.				"	82,000
					<u>Fr. 16,072,000</u>

Die Differenzen im Verbrauch per Lokomotivkilometer in den Kreisen sind in der Hauptsache auf die Verschiedenheit der massgebenden Betriebsverhältnisse, namentlich der Steigungen, bei Kreis I ausserdem auf das vorwiegende Verfeuern von Brikets zurückzuführen.

B 2—4. Weitere Konsummaterialien der Lokomotiven und Wagen. Die für das Jahr 1910 vorgesehene Reduktion der Fahrleistungen wird auch eine Verminderung der Ausgaben dieser Rubriken zur Folge haben.

C 1 a, 2 a und 3 a. Unterhalt des Rollmaterials. Diese Rubriken erzeugen gegenüber der Rechnung 1908 Minderausgaben, weil sich die geringern Fahrleistungen schon pro 1910 auf diesen Rubriken fühlbar machen werden und weil die in erheblichem Umfang durchgeführte Erneuerung des Rollmaterials die Unterhaltungskosten desselben herabsetzt; dagegen budgetieren wir eine Vermehrung gegenüber 1909, weil das Budget dieses Jahres etwas zu knapp bemessen war.

C 1 b. Abschreibung ausrangierter Lokomotiven und Tender.

Es ist die Ausrangierung von 29 Lokomotiven und 8 Lokomotivkesseln in Aussicht genommen. Nachstehend eine Vergleichung mit frühern Jahren:

Budget 1910		Inventar- wert Fr.	Wert des Alt- materials Fr.	Netto- abschreibung Fr.
I. Kreis	6 Lokomotiven	291,000	20,400	270,600
II. "	5 "	247,000	17,300	229,700
III. "	8 "	599,000	41,900	557,100
IV. "	7 "	391,000	27,400	363,600
V. "	3 "	186,000	13,000	173,000
	29 Lokomotiven	1,714,000	120,000	1,594,000
	8 Lokomotivkessel	152,000	24,300	127,700
		1,866,000	144,300	1,721,700

Im Jahre 1908 wurden ausrangiert 20 Lokomotiven und 7 Kessel 1,215,606 93,195 1,122,411

Das Budget 1909 enthält die Ausrangierung von 22 Lokomotiven u. 11 Kesseln 1,406,000 112,800 1,293,200

C 2 b. Abschreibung ausrangierter Personenwagen. Wir beabsichtigen, im Jahre 1910 im ganzen 36 Personenwagen auszurangieren, die sich wie folgt auf die Kreise verteilen:

Budget 1910		Inventar- wert Fr.	Wert des Alt- materials Fr.	Netto- abschreibung Fr.
I. Kreis	8 Wagen	95,000	3,800	91,200
II. "	4 "	32,000	1,300	30,700
III. "	19 "	207,000	8,300	198,700
IV. "	— "	—	—	—
V. "	5 "	78,000	3,100	74,900
	36 Wagen	412,000	16,500	395,500

Im Jahre 1908 wurden 74 Personenwagen ausrangiert 727,175 29,087 698,088

Pro 1909 wurde die Ausrangierung von 45 Wagen budgetiert 458,000 18,300 439,700

C 3 b. Abschreibung ausrangierter Lastwagen. Für 1910 ist vorgesehen:

	Inventar- wert Fr.	Wert des Alt- materials Fr.	Netto- abschreibung Fr.
Die Ausrangierung von 91 Lastwagen	366,000	14,700	351,300
Im Jahre 1908 wurden 98 Wagen ausrangiert . . .	347,534	37,110	310,424
Pro 1909 waren bud- getiert 70 Wagen	280,000	11,200	268,800

D 1—4. Sonstige Ausgaben. Diese Rubriken erzeugen Minder-
ausgaben, namentlich für den Unterhalt und Ersatz des Inventars,
wo die reduzierten Fahrleistungen eine Verminderung der Unter-
haltungskosten der Zugsbeleuchtungsbatterien und sonstiger In-
ventarstücke erwarten lassen.

V. Verschiedene Ausgaben.

	Rechnung 1908 Fr.	Budget 1909 Fr.	Budget 1910 Fr.	Gegenüber 1908 Fr.	Gegenüber 1909 Fr.
A. 1. Pacht- und Mietzinse für Gemein- schaftsbahnhöfe und Bahnstrecken	669,633	715,500	726,850	+ 57,217	+ 11,350
2. Rollmaterialmiete	3,794,040	3,850,000	3,750,000	- 44,040	- 100,000
3. Miete für sonstige Objekte	51,706	53,700	54,350	+ 2,644	+ 650
B. Verlust an Hilfsgeschäften	243	—	—	- 243	—
C. 1. Gerichts- und Prozesskosten	71,392	39,000	38,600	- 32,792	- 400
2. Feuerversicherungen	210,585	212,600	198,200	- 12,385	- 14,400
3. Unfallversicherungen und -Entschädi- gungen	1,262,259	1,030,000	1,100,000	-162,259	+ 70,000
4. Transportversicherungen und -Ent- schädigungen	369,250	296,000	296,000	- 73,250	—
5. Kosten des Transportes infolge von Bahnunterbrechungen	14	1,200	1,200	+ 1,186	—
6. Steuern und Abgaben	234,253	100,700	140,000	- 94,253	+ 39,300
7. Beiträge an die Hilfskassen, Pen- sionen, Unterstützungen und Gratifi- kationen	4,212,240	6,131,300	4,511,300	+299,060	-1,620,000
8. Verschiedenes (inkl. Publizität)	483,468	406,000	524,000	+ 40,532	+ 118,000
	11,359,083	12,836,000	11,340,500	- 18,583	-1,495,500

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

A 2. Miete für Rollmaterial. Die Vermehrung des Wagenparkes S. B. B. und günstigere Bedingungen des neuen deutschen Staatsbahnwagenverbandes verursachen auf dieser Rubrik eine Ausgabenverminderung. Wir vergleichen nachstehend nebst den Ausgaben auch die auf Seite 134 dieses Berichtes dargestellten Einnahmen für Wagenmieten.

	Rechnung 1908	Budget 1909	Budget 1910	Gegenüber 1908	Gegenüber 1909
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Ausgabenmieten	3,794,040	3,850,000	3,750,000	— 44,040	— 100,000
Einnahmenmieten	1,375,480	1,465,000	1,400,000	+ 24,520	— 65,000
Nettoausgaben	2,418,560	2,385,000	2,350,000	— 68,560	— 35,000

Die für 1910 budgetierten Nettoausgaben sind somit geringer als diejenigen der Rechnung 1908 und des Budgets 1909.

C 2. Feuerversicherungen. Durch die Berechnung der Versicherungswerte des Rollmaterials und des Mobiliars unter Abzug der durch den Erneuerungsfonds gedeckten Abnutzung können trotz der eingetretenen Vermehrung der versicherten Objekte die Ausgaben für die Versicherungsprämien herabgesetzt werden.

C 3. Unfallentschädigungen. Der für 1909 budgetierte Betrag ist mit Rücksicht auf die Ausgaben des Jahres 1908 zu knapp bemessen worden; das Budget 1910 muss etwas erhöht werden.

C 4. Transportentschädigungen. Wir budgetieren den nämlichen Betrag wie pro 1909, welcher gegenüber der Rechnung 1908 erheblich geringer ist.

C 6. Steuern und Abgaben. Im Jahre 1908 hat eine Nachzahlung der italienischen Verkehrssteuer für die Simplonlinie stattgefunden; da im Budget 1909 diese Steuer nicht enthalten war, weist das Budget 1910 eine Mehrausgabe auf.

C 7. Beiträge an die Hilfskassen, Pensionen, Unterstützungen und Gratifikationen. Die Vermehrung der Ausgaben gegenüber der Rechnung 1908 ist die Folge der auf 1. April, bzw. für Kreis V auf 1. Mai 1909, stattgefundenen Gehaltserhöhungen, wodurch der ordentliche Verwaltungsbeitrag an die Hilfskassen

eine Zunahme erfahren hat; ebenso erfordert die auf 1. Januar 1910 vorgesehene Einführung der Statuten der neuen Hilfs- und Krankenkasse für die ständigen Arbeiter höhere Beiträge, als sie an die bisherigen Arbeiter-Krankenkassen der ehemaligen Privatbahnen geleistet wurden, wogegen die Unterstützungen an invalide Arbeiter zu lasten dieser neuen Hilfskasse fallen werden.

Die bedeutende Ausgabenverminderung gegenüber dem Budget 1909 resultiert daraus, dass bei Gehaltserhöhungen das Betreffnis der fünf ersten Monate (G. B.-Hilfskasse sechs Monate) durch die Bahnverwaltung in die Pensions- und Hilfskasse einbezahlt werden muss, welche Beiträge das Budget 1909 ausserordentlich belastet haben.

C 8. *Verschiedenes.* Mehrausgaben gegenüber den Vorjahren, weil im Budget 1910 der Anteil S. B. B. an den Kosten des internationalen Eisenbahnkongresses von 1910 mit Fr. 50,000 aufgenommen ist. Eine weitere scheinbare Mehrausgabe gegenüber dem Budget 1909 verursacht die Budgetierung des Personals des Publizitätsdienstes und der Agenturen auf dieser Rubrik (vergl. Seite 16); im Budget 1909 ist dieses Personal, auf Grund des Entwurfes einer neuen Vollziehungsverordnung zum Rückkaufsgesetz, dem statistischen Bureau zugeteilt worden.

VI. Nicht rubrizierte Ausgaben und Einnahmen.

	Rechnung 1908 Fr.	Budget 1909 Fr.	Budget 1910 Fr.	Gegenüber 1908 Fr.	Gegenüber 1909 Fr.
1. Bauausgaben zu lasten der Betriebsrechnung	+ 1,548,088	+ 1,605,300	+ 1,532,400	— 15,688	— 72,900
2. Vergütung des Baukontos für Verwaltungs- und Bauleitungskosten	— 159,429	— 300,000	— 250,000	+ 90,571	— 50,000
3. Betriebs- und Unterhaltungskosten von Gemeinschaftsbahnhöfen und Bahnstrecken, Mehreinnahmen .	— 1,260,811	— 1,311,720	— 1,274,730	+ 13,919	— 36,990
4. Entschädigungen für Betriebsbesorgung anderer Bahnen und für Zugs- und Fahrdienstleistungen	— 1,086,615	— 1,120,200	— 1,167,430	+ 80,815	+ 47,230
	— 958,767	— 1,126,620	— 1,159,760	+ 200,993 Mehreinnahmen	+ 33,140 Mehreinnahmen

1. *Bauausgaben zu lasten der Betriebsrechnung.* Hier werden die im Baubudget für 1910 vorgesehenen, nicht eine Vermehrung des Bankontos bildenden Ausgaben budgetiert, abzüglich der zu lasten des Werkstättekontos fallenden Beträge und unter Ausschluss der Abschreibungen für untergehende Anlagen, welche dem Konto „Zu amortisierende Verwendungen“ zu belasten sind. Die Minderausgaben entsprechen dem reduzierten Baubudget 1910.

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

3. *Betriebs- und Unterhaltungskosten von Gemeinschaftsbahnhöfen und Bahnstrecken.* Das Detail findet sich auf Seiten 28—30 des Betriebsbudgets. Wir budgetieren nur den Einnahmenüberschuss, welcher je nach den Betriebsausgaben für die betreffenden Bahnhöfe und Bahnstrecken veränderlich ist.

4. *Entschädigungen für Betriebsbesorgung anderer Bahnen und für Zugs- und Fahrdienstleistungen.* Wir geben das Detail auf Seiten 31 und 32 des Betriebsbudgets. Es sind gegenüber dem Budget 1909 erhöhte Einnahmen für die Strecken Vallorbe-Pontarlier und Verrières-Pontarlier zu verzeichnen; ferner kommen die Ausgaben für den elektrischen Betrieb der Strecken Brig-Iselle und Seebach-Wettingen durch Dritte in Wegfall.

Rechnungsabschluss.

Die Budgetansätze geben folgenden Abschluss der Betriebsrechnung:

	Rechnung 1908 Fr.	Budget 1909 Fr.	Budget 1910 Fr.	Gegenüber 1908 Fr.	Gegenüber 1909 Fr.
Gesamteinnahmen	170,752,981	175,072,275	174,001,035	+ 3,248,054	— 1,071,240
Gesamtausgaben	121,935,280	124,347,560	121,728,675	— 206,605	— 2,618,885
<hr/>					
Überschuss der Betriebsein- nahmen . .	48,817,701	50,724,715	52,272,360	+ 3,454,659	+ 1,547,645
Hierzu: Ent- nahmen aus dem Erneue- rungsfonds .	8,530,694	6,952,215	7,192,000	— 1,338,694	+ 239,785
<hr/>					
Reiner Über- schuss der Betriebsrech- nung . . .	57,348,395	57,676,930	59,464,360	+ 2,115,965	+ 1,787,480
<hr/>					

Voranschläge der Hilfsgeschäfte.

Diese Voranschläge umfassen die Einnahmen und Ausgaben der Drucksachenverwaltung, der Oberbaumaterialverwaltung, der Materialverwaltungen und der Werkstätten, einschliesslich der Gasanstalten. Das Nähere darüber ist aus dem gegenwärtigen Bericht, Seiten 133 und 134 betreffend die Budgetierung der Betriebseinnahmen, sowie aus den Beilagen A bis Q zum Betriebsbudget ersichtlich.

Voranschläge der Nebengeschäfte.

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

	Rechnung 1908 Fr.	Budget 1909 Fr.	Budget 1910 Fr.	Gegenüber 1908 Fr.	Gegenüber 1909 Fr.
Einnahmen . .	793,409	770,000	770,000	— 23,409	—
Ausgaben . .	666,322	666,000	670,270	+ 3,948	+ 4,270
Einnahmenüber- schuss . . .	127,087	104,000	99,730	— 27,357	— 4,270

Wir schätzen die Einnahmen gleich wie für das Budget 1909; die Ausgaben haben etwas zugenommen, deshalb der verminderte Betriebsüberschuss.

Gewinn- und Verlustrechnung.

Einnahmen.

Überschuss der Betriebseinnahmen. Im Falle der Genehmigung des Ihnen vorliegenden Betriebsbudgets wird der voraussichtliche Einnahmenüberschuss betragen Fr. 52,272,360

Rechnung 1908	Budget 1909	Budget 1910	Gegenüber 1908	Gegenüber 1909
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
48,817,701	50,724,715	52,272,360	+ 3,454,659	+ 1,547,645

Die Vermehrung gegenüber der Rechnung 1908 beträgt 7,08 % und gegenüber dem Budget 1909 3,05 %. Diesem vermehrten Betriebsüberschuss stehen gegenüber die grösseren Anleihsenzinse, die Erhöhung der gesetzlichen Amortisation und die grösseren Einlagen in den Erneuerungsfonds.

Der Betriebskoeffizient betrug ohne, bezw. mit Berücksichtigung des Betrages der für 1908 ausbezahlten Teuerungszulagen:

	ohne	mit
für die Rechnung 1908 (einschliesslich Gotthardbahn)	71,41	73,20
für das Budget 1909. (einschliesslich Gotthardbahn, bezw. Kreis V)	71,03	72,82
das Budget 1910 ergibt (einschliesslich Kreis V) .	69,96	71,75

Unter Ausschluss der Gotthardbahn, bezw. des Kreises V, haben die Betriebskoeffizienten betragen:

für die Rechnung 1908	71,03	72,82
für das Budget 1909	70,56	72,85

d. h. sie waren um zirka 0,5 kleiner als unter Einbezug der Einnahmen und Ausgaben der ehemaligen Gotthardbahn.

Ertrag verfügbarer Kapitalien. Wir schätzen die Zinsen auf unseren verfügbaren Kapitalien auf Fr. 2,685,000

Rechnung 1908	Budget 1909	Budget 1910	Gegenüber 1908	Gegenüber 1909
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
3,757,696	2,690,000	2,685,000	- 1,072,696	- 5,000

Unsere vorgesehenen Erträgnisse setzen sich zusammen wie folgt:

Ertrag des Portefeuilles der eigenen Wertschriften Fr. 260,000

Ertrag des Portefeuilles des Erneuerungsfonds „ 2,175,000

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

Kontokorrentzinsen und Verschiedenes . . „ 250,000

Wir schätzen den mittleren Bestand der von den Verkehrseinnahmen herrührenden, momentan verfügbaren Mittel auf Fr. 6,000,000 und fügen dem Ertrag dieser Summe die verschiedenen Zinsen, verjährte Coupons etc. hinzu.

Fr. 2,685,000

Zins auf den Kapitalien für neue Linien. Wir veranschlagen denselben auf Fr. 300,000

Rechnung 1908	Budget 1909	Budget 1910	Gegenüber 1908	Gegenüber 1909
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
588,326	480,000	300,000	— 288,326	— 180,000

Diese Bauzinse berechnen wir nur auf den grössern Bauobjekten; der Minderertrag pro 1910 rührt daher, dass Bauzins auf der Rickenbahn nur für 4 Monate berechnet ist.

Ertrag der Nebengeschäfte. Die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee ist das einzige von den Bundesbahnen betriebene Nebengeschäft. Wir budgetieren den Ertrag desselben auf Fr. 99,730

Bezüglich der Veränderungen gegenüber den Vorjahren verweisen wir auf das auf Seite 163 hiervor zum Budget dieses Nebengeschäftes Gesagte.

Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds. Wir budgetieren dieselben auf Fr. 7,192,000

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

	Rechnung 1908 Fr.	Budget 1909 Fr.	Budget 1910 Fr.	Gegenüber 1908 Fr.	Gegenüber 1909 Fr.
Erneuerung des Oberbaues.					
Kreis I	947,057	947,000	873,000	— 74,057	— 74,000
„ II	1,300,170	1,056,000	891,000	— 409,170	— 165,000
„ III	1,715,571	1,349,000	1,389,000	— 326,571	+ 40,000
„ IV	912,353	553,000	506,600	— 405,753	— 46,400
„ V	1,286,518	860,270	842,000	— 444,518	— 18,270
	6,161,669	4,765,270	4,501,600	— 1,660,069	— 263,670
Erneuerung des Rollmaterials.					
Lokomotiven	1,046,792	1,158,800	1,594,000	+ 547,208	+ 435,200
Kessel	75,619	134,400	127,700	+ 52,081	— 6,700
Personenwagen	698,088	439,700	395,500	— 302,588	— 44,200
Lastwagen	310,424	268,800	351,300	+ 40,876	+ 82,500
	2,130,923	2,001,700	2,468,500	+ 337,577	+ 466,800
Ersatz des Mobiliars.					
Zentralverwaltung und Kreise I—V	238,102	185,245	221,900	— 16,202	+ 36,655
Total	8,530,694	6,952,215	7,192,000	— 1,338,694	+ 239,785

Entnahmen aus dem Spezialfonds zur Deckung von Pensionen der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn Fr. 70,000

Rechnung 1908 Fr.	Budget 1909 Fr.	Budget 1910 Fr.	Gegenüber 1908 Fr.	Gegenüber 1909 Fr.
81,269	80,000	70,000	— 11,269	— 10,000

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

Betriebssubventionen. Wie in den frühern Jahren sehen wir vor Fr. 66,000

als vertragliche Subvention des Staates Italien an den Betrieb des Simplon.

Einnahmen aus sonstigen Quellen. Wir veranschlagen den nämlichen Betrag wie im Vorjahre Fr. 20,000

Die Rechnung 1908 hat Fr. 85,647 ergeben, inbegriffen Mehrerlös aus verkauften, entbehrlichen Liegenschaften.

Ausgaben.

Entschädigung an die Eigentümer gepachteter Linien. In das Budget 1910 ist wiederum der Betrag von . . . Fr. 30,000 aufzunehmen als Pachtzins für die von den Bundesbahnen gepachtete Linie Vevey-Chevbres.

Kontokorrentzinsen, Provisionen etc. Wir veranschlagen Fr. 3,760,000

Rechnung 1908 Fr.	Budget 1909 Fr.	Budget 1910 Fr.	Gegenüber 1908 Fr.	Gegenüber 1909 Fr.
1,340,658	2,320,000	3,760,000	+ 2,419,342	+ 1,440,000

Die für das Jahr 1910 vorgesehene Ausgabe setzt sich wie folgt zusammen:

Zinsen für Barkautionen und diverse Zinsen	Fr. 60,000
An die Banken zu bezahlende Kommissionen für Einlösung von Coupons und rückzahlbaren Obligationen	" 75,000
Verzinsung vorübergehender Anleihen	" 3,625,000
	<u>Fr. 3,760,000</u>

Für die Zinsen der Kautionen, die verschiedenen Zinsen und die den Banken zu zahlenden Kommissionen sehen wir die gleichen Beträge vor, wie für 1909 unter Berücksichtigung der Uebernahme der Gotthardbahn und deren 3 1/2 % Anleihen von 1895.

Die Verzinsung vorübergehender Anleihen berechnen wir auf den gegenwärtig in Zirkulation befindlichen Kassenscheinen (Fr. 34,000,000 à 4%) und auf den unserer Pensions- und Hilfskasse und derjenigen der ehemaligen Gotthardbahn zugeteilten oder noch bis Ende des Jahres zuzuteilenden Kassascheinen, auf den ausgegebenen oder noch dieses Jahr auszugebenden Kassascheinen für unsere diversen Bedürfnisse, Bauausgaben etc., sowie auf einem für Bauausgaben von 1910 aufzuwendenden, neuen Durchschnittskapital von Fr. 17,000,000 unter Berücksichtigung des Umstandes, dass diese Ausgaben gewöhnlich erst im II. Semester des Jahres gemacht werden.

Verzinsung der konsolidierten Anleihen. Wir budgetieren Fr. 46,349,000

Rechnung 1908 Fr.	Budget 1909 Fr.	Budget 1910 Fr.	Gegenüber 1908 Fr.	Gegenüber 1909 Fr.
44,590,738	46,366,000	46,349,000	+ 1,758,262	- 17,000

Diese Differenzen werden in nachstehenden Tabellen begründet.

a. Im Jahre 1910 haben wir zu verzinsen:

Bezeichnung der Anleihen	Kapital Fr.	Zinsfuß	Auszurichtende
			Zinsen pro 1910 Fr.
3 % Eisenbahnrente von 1890 . Schweiz. Bundesbahnen von 1899 bis 1902	69,333,000	3 %	2,079,990
Rente der Schweiz. Bundesbahnen von 1900	500,000,000	3 1/2 %	17,500,000
Schweiz. Bundesbahnen von 1903, 3 % différé	75,000,000	4 %	3,000,000
Schweiz. Centralbahn vom 1. Fe- bruar 1876	150,000,000	3 1/2 %	5,250,000
Schweiz. Centralbahn vom 25. Juni 1880	21,792,000	4 %	854,755
Schweiz. Centralbahn vom 1. Juni 1894	17,905,000	4 %	712,733
Schweiz. Centralbahn vom 26. Ok- tober 1894	30,000,000	3 1/2 %	1,050,000
Schweiz. Nordostbahn vom 30. April 1880	30,000,000	3 1/2 %	1,050,000
Schweiz. Nordostbahn vom 31. August 1894	3,000,000	4 %	120,000
Schweiz. Nordostbahn vom 15. Juni 1895	10,000,000	3 1/2 %	350,000
Schweiz. Nordostbahn vom 28. Februar 1897	7,000,000	3 1/2 %	245,000
Schweiz. Nordostbahn vom 20. September 1897	35,000,000	3 1/2 %	1,225,000
Schweiz. Nordostbahn. Subven- tionsanleihen der rechtsufrigen Zürichseebahn	10,512,500	3 1/2 %	367,937
Vereinigte Schweizerbahnen, I. Hypothek	80,000	3 %	300
Vereinigte Schweizerbahnen, II. Hypothek	18,035,100	4 %	697,404
Jougne-Eclépens	9,044,700	4 %	349,788
Franco-Suisse von 1863	7,145,000	3 %	213,373
Jura-Simplon von 1894	15,611,200	2 9/11 %	422,340
Gotthardbahn von 1895	138,172,500	3 1/2 %	4,836,038
	116,590,000	3 1/2 %	4,076,100
		Zu bezahlen	44,400,758

zuzüglich

b. Verzinsung der Rückkaufsumme der Gott- hardbahn	1,948,680
Zusammen	46,349,438

oder rund Fr. 46,349,000.

Da der Rückkaufspreis der Gotthardbahn noch nicht festgesetzt ist, haben wir den vorgenannten Zins wie im Budget per 1909 berechnet, d. h. zu $3,719\%$ auf dem provisorisch angenommenen Betrage des Anlagekapitals von Fr. 162,000,000 . Fr. 6,024,780

weniger

den für die Verzinsung des $3\frac{1}{2}\%$ Anleihens der Gotthardbahn von 1895, das wir auf 1. Mai 1909 übernommen haben, pro 1910 aufzuwendenden Betrag von

„ 4,076,100

Wie vorstehend angegeben Fr. 1,948,680

Vergleichung mit dem Jahr 1908* und mit dem Budget 1909.

Bezeichnung der Anleihen	Rechnung 1908 Fr.	Budget 1909 Fr.	Budget 1910 Fr.	Bemerkungen
3 % Eisenbahnrente von 1890	2,079,990	2,079,990	2,079,990	
3 1/2 % Bundesbahnanleihen 1899/02	17,500,000	17,500,000	17,500,000	
4 % Bundesbahnrente von 1900	3,000,000	3,000,000	3,000,000	
3 % différencé Bundesbahnleihen von 1903	5,250,000	5,250,000	5,250,000	
4 % Centralbahn von 1876	890,954	873,213	854,755	Verminderung von Fr. 17,741 im Jahre 1909 gegen 1908 und von Fr. 18,458 pro 1910 gegen 1909 Rührt von der Rückzahlung ausgeloster Titel her.
4 % Centralbahn von 1880	722,800	717,867	712,733	Verminderung von Fr. 4933 im Jahre 1909 gegen 1908 und von Fr. 5134 pro 1910 gegen 1909. — Gleiche Bemerkung.
3 1/2 % Centralbahn von 1894 (1. Juni)	1,050,000	1,050,000	1,050,000	
3 1/2 % Centralbahn von 1894 (26. Okt.)	1,050,000	1,050,000	1,050,000	
4 % Nordostbahn von 1880	120,000	120,000	120,000	
3 1/2 % Nordostbahn von 1894	350,000	350,000	350,000	
3 1/2 % Nordostbahn von 1895	245,000	245,000	245,000	
3 1/2 % Nordostbahn von 1896	1,225,000	1,225,000	1,225,000	
3 1/2 % Nordostbahn von 1897	367,937	367,937	367,937	
Nordostbahn, Subventionsanleihen rechtsufrige Zürichseebahn	17,437	4,125	300	Verminderung von Fr. 13,312 im Jahre 1909 gegen 1908 und von Fr. 3325 pro 1910 gegen 1909, infolge Rückzahlung fälliger Obligationen.
Übertrag	33,869,118	33,833,132	33,805,715	

Bezeichnung der Anleihen	Rechnung	Budget	Budget	Bemerkungen
	1908	1909	1910	
	Fr.	Fr.	Fr.	
Übertrag	33,869,118	33,833,132	33,805,715	
4 % Vereinigte Schweizerbahnen				
I. Hypothek	750,724	702,724	697,404	Verminderung von Fr. 48,000 im Jahre 1909 gegen 1908 und von Fr. 5320 pro 1910 gegen 1909, infolge Rückzahlung von ausgelosten Obligationen.
4 % Vereinigte Schweizerbahnen				
II. Hypothek	376,468	352,468	349,788	Verminderung von Fr. 24,000 im Jahre 1909 gegen 1908 und von Fr. 2680 pro 1910 gegen 1909. — Gleiche Bemerkung.
3 und 5 % Vereinigte Schweizerbahnen von 1859	922	—	—	Saldo des Anleihe am 1. Juli 1908 zurückbezahlt.
2 ³ / ₁₁ % Franco-Suisse von 1868	430,667	426,562	422,340	Verminderung von Fr. 4105 im Jahre 1909 gegen 1908 und von Fr. 4222 pro 1910 gegen 1909, infolge Rückzahlung von ausgelosten Obligationen.
3 % Jougne-Eclépens	216,051	214,735	213,373	Verminderung von Fr. 1816 im Jahre 1909 gegen 1908 und von Fr. 1362 pro 1910 gegen 1909. — Gleiche Bemerkung.
3 ¹ / ₂ % Jura-Simplon von 1894	4,836,038	4,836,037	4,836,038	
3 ¹ / ₂ % Gotthard-Bahn von 1895	—	—	4,076,100	Übernahme des Anleihe am 1. Mai 1909.
	<u>40,479,988</u>	<u>40,365,658</u>	<u>44,400,758</u>	

Vergleichung unserer Zinslasten.

	Rechnung 1908	Budget 1909	Budget 1910
	Fr.	Fr.	Fr.
Kontokorrentzinse, Provisionen etc. . .	1,340,658	2,320,000	3,760,000
Verzinsung der konsolidierten Anleihen	44,590,738	46,366,000	46,349,000
Brutto Zinslast	45,931,396	48,686,000	50,109,000
Ertrag verfügbarer Kapitalien und Bau- zinse	4,346,022	3,170,000	2,985,000
Netto Zinslast	41,585,374	45,516,000	47,124,000

Differenz gegenüber 1908 + Fr. 5,538,626 und gegenüber 1909 + Fr. 1,608,000.

Diese Differenzen rühren von den für neue Bauausgaben verwendeten Kapitalien her, sowie von der Verzinsung des Rückkaufspreises der Gotthardbahn. Gegenüber 1908 fällt noch in Betracht, dass wir für die im Jahre 1908 emittierten Kassascheine einen Zins von 4 % bezahlen müssen.

Verwendungen zu Amortisationen und Abschreibungen.

Wir budgetieren Fr. 7,521,470

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

a. Gesetzliche Amortisationen.

Rechnung 1908	Budget 1909	Budget 1910	Gegenüber 1908	Gegenüber 1909
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
4,549,756	6,725,500	6,798,800	+ 2,249,044	+ 73,300

Der verhältnismässig kleine Betrag der Rechnung 1908 ist der Rückrechnung des Amortisationsbetrages für die italienische Strecke der Simplonlinie pro 1903—1907 zuzuschreiben, welche pro 1908 stattgefunden hat. Im Budget 1909 ist die fragliche Quote für diese Strecke noch enthalten, während im Budget 1910 nunmehr hierfür nichts vorgesehen ist.

Das budgetierte Total setzt sich wie folgt zusammen:

8. Amortisationsquote des Anlagekapitals auf 31. Dezember 1902	Fr. 5,354,647
7. Amortisationsquote der Bauausgaben pro Jahr 1903	„ 40,920
6. Amortisationsquote der Bauausgaben pro Jahr 1904	„ 119,532
5. Amortisationsquote der Bauausgaben pro Jahr 1905	„ 124,368
4. Amortisationsquote der Bauausgaben pro Jahr 1906	„ 129,527
3. Amortisationsquote der Bauausgaben pro Jahr 1907	„ 126,579
2. Amortisationsquote der Bauausgaben pro Jahr 1908	„ 129,405
1. Amortisationsquote der Bauausgaben pro Jahr 1909, soweit sie der Amortisation unterliegen; wir schätzen diese Ausgaben auf rund Fr. 20,000,000 und berechnen die Quote auf Grund eines Zinses von $3\frac{1}{2}\%$ und einer Amortisation in 60 Jahren = $0,508840\%$	„ 101,770
	<hr/> Fr. 6,126,748
2. Amortisationsquote an das Bankapital der Gotthardbahn (wie für 1909)	„ 672,000
	<hr/> Fr. 6,798,748
oder rund	„ <u>6,798,800</u>

b. Verschiedene Abschreibungen.

Rechnung 1908 Fr.	Budget 1909 Fr.	Budget 1910 Fr.	Gegenüber 1908 Fr.	Gegenüber 1909 Fr.
1,139,385	628,800	722,670	- 416,715	+ 93,870

Im Jahre 1908 sind die Abschreibungen der Gotthardbahn mit Fr. 507,556, laut deren Jahresrechnung, enthalten. Für das Jahr 1910 haben wir folgende Abschreibungen vorgesehen:

Quote für die Abschreibung auf dem Konto „Zu amortisierende Verwendungen“ der dort belasteten Summen für untergegangene Bahnanlagen	Fr. 300,000
7. Amortisationsquote für Kursverluste und Emissionskosten des Anleihe 3 %o différé	„ 116,495
5. Amortisationsquote des Defizites des Eisenbahnfonds	„ 162,500
4. Amortisationsquote der Kursverluste der Obligationen von 1899/1902	„ 58,675
3. Amortisationsquote der Kursverluste auf den pro 1908 emittierten Kassascheinen	„ 85,000
	<u>Fr. 722,670</u>

Einlagen in den Erneuerungsfonds. Dieselben budgetieren wir auf Fr. 9,014,120

	Rechnung 1908 Fr.	Budget 1909 Fr.	Budget 1910 Fr.	Gegenüber 1908 Fr.	Gegenüber 1909 Fr.
Für den Oberbau	4,057,300	4,193,560	4,022,650	— 34,650	— 170,910
„ das Rollmaterial	4,419,748	4,559,650	4,461,560	+ 41,812	— 98,090
„ „ Mobiliar	476,873	505,300	529,910	+ 53,037	+ 24,610
	<u>8,953,921</u>	<u>9,258,510</u>	<u>9,014,120</u>	+ 60,199	— 244,390

Die Mindereinlagen für den Oberbau und das Rollmaterial ergeben sich aus den reduzierten Leistungen der Lokomotiven und Wagen; die Mehreinlagen für das Mobiliar sind im erhöhten Bilanzwert desselben begründet. Die Ansätze für die Berechnung der Einlagen sind in allen drei Jahren die gleichen, nämlich für die Kreise I—IV nach dem Reglement für den Erneuerungsfonds der schweiz. Bundesbahnen und für den Kreis V nach dem Regulativ der Gotthardbahn. Nachstehend folgt diese Berechnung für das Budget 1910:

1. Oberbau:

Einlagen nach der voraussichtlichen Geleiselänge, Kreise I—IV 4,235,000 m à 30 Cts.	Fr. 1,270,500
Kreis V 545,000 m à 35,20 Cts.	„ 191,840
	<u>Fr. 1,462,340</u>
Übertrag	Fr. 1,462,340

Übertrag Fr. 1,462,340

Einlagen nach Lokomotivkilometern auf eigener Bahn, ausschliesslich des Rangierdienstes, Kreise I—IV 32,016,000 km. à 7 Cts. Fr. 2,241,120		
Kreis V 5,955,000 km. à 5,36 Cts.	„	319,190
		<u>319,190</u>
	„	2,560,310
		<u>Fr. 4,022,650</u>

2. Rollmaterial:

Leistungen des eigenen Rollmaterials auf eigener und fremder Bahn:

Lokomotiven (inkl. elektr.), Kreise I—IV 37,376,000 Lokomotivkilom. à 4,7 Cts.	Fr.	1,756,670	Fr.	
Kreis V 6,770,000 Lokomotivkilometer à 5,05 Cts.		<u>341,890</u>		2,098,560
Personenwagen, Kreise I—IV 350,000,000 Achsenkilometer à 0,3 Cts.		1,050,000		
Kreis V 32,000,000 Achsenkilometer à 0,495 Cts.		<u>158,400</u>		1,208,400
Lastwagen, Kreise I—IV 365,000,000 Achsenkilom. à 0,28 Cts.		1,022,000		
Kreis V 68,000,000 Achsenkilometer à 0,195 Cts.		<u>132,600</u>		1,154,600
			„	4,461,560

3. Mobilien und Gerätschaften:

Bilanzwert im Jahresdurchschnitt,

Kreise I—IV Fr. 17,165,184 à 2 1/2 %/o, rund	Fr.	429,130
Kreis V Fr. 4,031,250 à 2 1/2 %/o, rund	„	100,780
		<u>529,910</u>
		<u>Fr. 9,014,120</u>

Einlagen in den Fonds zur Deckung von Pensionen der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn. Als Einlagen berechnen wir die Zinse dieses Fonds mit Fr. 16,500

Der anlässlich des Rückkaufs der Jura-Simplon-Bahn auf Fr. 1,000,000 festgestellte Kapitalbetrag dieses Fonds wird auf Ende 1909 noch zirka Fr. 470,000 betragen und sich bis zum Erlöschen des Restes dieser Pensionen weiter reduzieren.

Einlagen in einen Versicherungsfonds gegen Brandschaden.
Wir budgetieren die dritte Einlage mit (einschliesslich Kreis V) Fr. 120,000

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

Ausgaben zu verschiedenen Zwecken. Hierfür haben wir im ganzen budgetiert Fr. 995,000

Dieser Betrag enthält folgende Posten:

a. Betriebsdefizit der Wald-Rüti-Bahn	Fr. 10,000
b. Subvention an die Dampfschiffgesellschaft des Zürichsees. Gemäss Vereinbarung leisten die Bundesbahnen bis zum Jahre 1912 einen fixen jährlichen Beitrag von	„ 15,000
c. Subventionen an die Eisenbahnschulen. In der Frage der beruflichen Ausbildung unseres Personals, welche das Rückkaufsgesetz vorsieht, ist noch kein grundsätzlicher Entscheid getroffen worden, weshalb wir den Beitrag an diese Schulen wie bisher aufnehmen; die Höhe dieser Subventionen entnehmen wir den von den Schulen eingereichten Jahresvoranschlägen	„ 35,000
d. Vierte Rate zur Verzinsung und Amortisation des Defizits der Pensions- und Hilfskasse	„ 915,000
e. Unvorhergesehenes	„ 20,000
	<u>Fr. 995,000</u>

Rechnungsabschluss.

Der Abschluss des Budgets 1910 der Gewinn- und Verlustrechnung erzielt einen Ausgabenüberschuss von Fr. 5,101,000.

Schon das Rechnungsjahr 1908 hat mit Inbegriff der Teuerungszulage an das Personal einen Ausfall von Fr. 5,395,000 ergeben; ebenso sieht das Budget pro 1909 (ohne die auf 1. Mai auf die Bundesbahnen übergegangene Gotthardbahn) einen Ausgabenüberschuss von Fr. 5,780,000 oder, unter Hinzurechnung einer gleich grossen Teuerungszulage wie in den Vorjahren mit Fr. 2,700,000, ein Defizit von Fr. 8,480,000 vor. Wenn nun auch die Rechnung voraussichtlich günstiger abschliessen wird, als die Voraussetzungen des Budgets, so dürfte doch für das laufende Betriebsjahr ein ansehnliches Anwachsen des Passivsaldo zu erwarten sein.

Wie den vorstehenden Abschlussziffern zu entnehmen ist, erzielt das Budget der Gewinn- und Verlustrechnung pro 1910 für alle fünf Kreise wiederum einen Ausgabenüberschuss von Fr. 5,100,000, wobei bemerkt werden muss, dass auf die Ausrichtung einer Teuerungszulage keine Rücksicht genommen ist. Sollte an Stelle derselben, wie es der Verwaltungsrat in den Übergangsbestimmungen zum neuen Besoldungsgesetz vorschlägt, den Beamten und Angestellten pro 1910 und 1911 eine ausserordentliche Zulage von Fr. 200 pro Mann und Jahr und den im Taglohn beschäftigten Arbeitern die bisherige Teuerungszulage bewilligt werden, so resultiert hieraus eine Ausgabe von 3 $\frac{1}{2}$ bis 4 Millionen Franken und es erhöht sich das mutmassliche Defizit auf Fr. 8,600,000 bis Fr. 9,100,000.

Trotz dieser wenig rosigen Aussichten glauben wir, dass es verfrüht wäre, schon jetzt mit Anträgen betreffend Deckung der bereits vorliegenden oder noch zu erwartenden Defizite hervorzutreten. Die künftige Finanzlage der Bundesbahnen wird wesentlich durch das in Beratung liegende neue Besoldungsgesetz und die angeregte Revision der Lohnreglemente für die im Taglohn beschäftigten Arbeiter bedingt. Nach den Anträgen des Verwaltungsrats sollen sich die Wirkungen des neuen Besoldungsgesetzes in der Hauptsache erst ab 1. April 1912 fühlbar machen und während der Jahre 1910 und 1911, wenn man von der vorgenannten, die Bundesbahnen immerhin noch stark belastenden ausserordentlichen Zulage absieht, ein relativer Stillstand in der Vermehrung der Personalausgaben eintreten. Erst das Jahr 1912

bringt dann neue grosse Lasten, welche zu übersehen erst nach definitiver Neuordnung der Besoldungs- und Lohnverhältnisse möglich sein wird. In der Zwischenzeit sollen die Bemühungen zur Verminderung der Ausgaben im Sinne unserer Ausführungen zum Bericht betreffend das Budget pro 1909 und betreffend die Rechnung pro 1908 weiter verfolgt und durch eine mässige, möglichst rasch durchzuführende Erhöhung der Personentarife eine Vermehrung der Einnahmen angestrebt werden. Kommt dann an Stelle der derzeitigen wirtschaftlichen Depression wieder eine normale Verkehrsentwicklung hinzu, so ist anzunehmen, dass innert den nächsten zwei Jahren eine ansehnliche Besserung der Finanzlage der Bundesbahnen sich einstellen dürfte. Ob dieselbe ergiebig genug sein wird, um neben allen andern in sicherer Aussicht stehenden neuen Lasten auch noch die Wirkungen des revidierten Besoldungsgesetzes und der Lohnreglemente zu ertragen, wagen wir nicht vorauszusagen. Auf alle Fälle scheint uns, dass vor Abklärung dieser Verhältnisse grundsätzliche Anregungen betreffend Deckung eventueller Defizite nicht gemacht werden sollten.

Baubudget.

Ebenso wie im vorigen Jahre ist auch bei der Aufstellung des Budgets für 1910 der durch die Verhältnisse gebotenen Zurückhaltung so viel als möglich Rechnung getragen worden. Wie aus der folgenden Tabelle, in welcher dem Baubudget der Kreise I—IV für das Jahr 1909 das Nachtragsbaubudget des Kreises V für die Zeit vom 1. Mai bis 31. Dezember beigelegt wurde, hervorgeht, ist der für das Jahr 1910 budgetierte Ausgabenbetrag um Fr. 3,082,700 niedriger als der des Jahres 1909. Dabei ist zu berücksichtigen, dass in dem vorliegenden Budget die Bauaufwendungen des Kreises V zum ersten Male für ein volles Jahr mit dem Betrage von Fr. 1,640,500 enthalten sind, und dass auch zum ersten Male eine grössere Ausgabe (Fr. 502,000) für die Erwerbung von Wasserkraften und für Vorarbeiten zur Einführung des elektrischen Betriebes erscheint. Von den Minderausgaben entfallen 0,3 Millionen auf den Bau neuer Linien, 1,2 Million auf Neu- und Ergänzungsbauten auf dem im Betrieb befindlichen Netz, 1,2 Millionen auf Rollmaterial und 0,3 Millionen auf Mobiliar und Gerätschaften.

Kapitel	Budget	Nachtrags-	Zusammen	Budget
	1909	budget	1909	1910
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.				
A. Bau neuer Linien:				
Simplon	1,000,000	—	1,000,000	1,000,000
Rickenbahn	1,200,000	—	1,200,000	400,000
Brienzerseebahn	500,000	—	500,000	1,000,000
B. Neu- und Ergänzungsbauten an den im Betrieb befindlichen Linien:				
Generaldirektion	490,000	—	490,000	502,000
Kreis I	5,246,400	—	5,246,400	5,249,300
" II	6,923,200	—	6,923,200	6,981,000
" III	5,315,200	—	5,315,200	3,233,000
" IV	5,467,000	—	5,467,000	5,435,100
" V	—	808,900	808,900	1,597,500
Zusammen	26,141,800	808,900	26,950,700	25,397,900
II. Rollmaterial	10,865,000	—	10,865,000	9,676,500
III. Mobiliar und Gerätschaften	724,800	24,600	749,400	408,800
IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte	2,000	—	2,000	1,200
Total	<u>37,733,600</u>	<u>833,500</u>	<u>38,567,100</u>	<u>35,484,400</u>

Von der Summe von Fr. 22,495,900, welche für Neu- und Ergänzungsbauten in den Kreisen vorgesehen wurde, ist der grösste Teil, nämlich Fr. 16,991,500, gleich 75,5 %, für die Fortführung begonnener oder die Inangriffnahme solcher Arbeiten bestimmt, die schon in früheren Budgets enthalten waren und so dringlich sind, dass die Ausführung nicht noch länger verzögert werden kann. Bei allen solchen Bauten, bei welchen diese Dringlichkeit nicht vorlag, wurde die Ausführung verschoben. Auch für die schon in früheren Budgets enthaltenen Bauten, für welche wegen der noch nicht vollzogenen Einigung mit den Behörden und Interessenten oder aus einem andern Grunde die rechtzeitige Genehmigung der Projekte nicht zu erwarten ist, sind keine, oder nur geringe Beträge in das Budget aufgenommen worden. Für Arbeiten, die zum ersten Male im Budget erscheinen, sind Fr. 5,504,400, gleich 24,5 %, der oben genannten Summe bestimmt. Einen Vergleich mit den entsprechenden Zahlen des Budgets für 1909 gibt die folgende Tabelle:

	Budget 1909 ohne Kreis V		Budget 1910 mit Kreis V	
	Im ganzen Fr.	In %	Im ganzen Fr.	In %
Ausgaben für:				
in Ausführung befindliche, oder schon in früheren Budgets enthaltene Bauten	18,820,100	80,3	16,991,500	75,5
Arbeiten, die neu ins Budget aufgenommen worden sind	4,621,700	19,7	5,504,400	24,5
Zusammen	23,441,800	100	22,495,900	100

Der Anteil der neuen Bauten ist im Jahre 1910 grösser, weil von der Gotthardbahn keine in Ausführung befindlichen Bauten übernommen wurden, so dass der Budgetbetrag des Kreises V beinahe ausschliesslich auf die neuen Bauten entfällt.

Von den in die erste Gruppe gehörigen Bauten seien folgende erwähnt: Die Erweiterung der Bahnhöfe Renens, Lausanne, Bern, St. Gallen und Romanshorn, der Stationen Siders, Sitten, Martigny, Cossonay, Travers, Wattwil, Gossau, St. Fiden und Rheineck; die zweiten Geleise St. Maurice-Martigny, Basel-Delsberg, Aarburg-Luzern, Wilerfeld-Gümligen, Winterthur-Wil und

St. Gallen-St. Fiden, dann die Einführung der Juralinie in den Personenbahnhof Basel und die Unterführung der Zürcherstrasse in Winterthur. Ferner sollen erhebliche Beträge aufgewendet werden für die neue Werkstätte und ein Zollniederlagshaus in Zürich.

Von den zum ersten Male im Budget erscheinenden Bauten sind die wichtigeren: Die Erweiterung der Stationen Ziegelbrücke, Wil, Weinfelden, Emmishofen-Kreuzlingen und Lavorgo, die zweiten Geleise St. Blaise-Neuenstadt und Giubiasco-Chiasso und die Verbesserung der Hauensteinlinie durch einen Basis-tunnel. Ein grösserer Betrag ist auch für vorsorgliche Land-erwerbungen in Montreux, Clarens und Renens vorgesehen. Im übrigen verweisen wir auf die folgenden Bemerkungen.

A. Bau neuer Linien.

Nr. 1. Simplon. Bau des Simplontunnels.

Ausbau des Tunnels II.

Kredit des Verwaltungsrates vom 20. Juli 1907	Fr. 34,600,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	„ 110,000
	<hr/>
Bleiben	Fr. 34,490,000

Für das Jahr 1910 werden vorgesehen für
Tunnelarbeiten und Kraftanlagen Fr. 1,000,000

Am 7. Juli 1908 hat die Generaldirektion der Baugesellschaft Brandt, Brandau & Cie. mitgeteilt, dass daran festgehalten werden müsse, sie sei verpflichtet, den Tunnel II unter Verantwortlichkeit für den Bestand und Betrieb des Tunnels I zu den Bedingungen des Vertrages vom 15. April 1898 und des Nachtrags vom 9. Oktober 1903 auszuführen. Gleichzeitig wurde die Unternehmung eingeladen, ein Bauprogramm vorzulegen, welchem der Zeitpunkt für die Inangriffnahme der Arbeiten entnommen werden könne.

Hierauf hat sich die Baugesellschaft am 16. September 1908 mit einer Eingabe an den Bundesrat gewandt. In derselben wurde, wie in den vorangegangenen Besprechungen mit der Generaldirektion, darauf hingewiesen, dass die Unternehmung aus persönlichen Gründen nicht in der Lage sei, eine so grosse und lange dauernde Arbeit durchzuführen. Sie erklärte sich jedoch bereit, auf Grund eines neuen, wenigstens einige Gewinnchancen

bietenden Vertrages, welcher für die kritischen Stellen besondere, die Bezahlung aller ausserordentlichen Aufwendungen sicherstellende Abmachungen enthalten müsste, eine neue Baugesellschaft zu gründen. Dabei könnte zur Sicherung von Tunnel I nur die Anwendung äusserster Sorgfalt versprochen, aber keine Garantie übernommen werden.

Die Generaldirektion, vom Eisenbahndepartement zur Äusserung über diese Eingabe aufgefordert, hat in ihrer Antwort vom 10. November 1908 die Gründe einlässlich auseinandergesetzt, welche sie verhindern, ihre Stellungnahme zu ändern. Sie berief sich auf den Beschluss des Verwaltungsrates vom 20. Juli 1907, durch welchen sie den Auftrag erhalten hatte, die Baugesellschaft auf Grund des Nachtragsvertrages vom 9. Oktober 1903 zur Ausführung des Tunnels II anzuhalten. Diesem Beschluss hat der Bundesrat in seiner Botschaft zum Budget 1908 zugestimmt. In derselben wird ausgeführt, dass die Generaldirektion, um der Unternehmung entgegenzukommen, sich bereit gezeigt habe, die im Vertrage nicht enthaltenen Leistungen, wie die Vergrösserung des Profils, die Vermehrung der Nischen, die Verwendung von Portlandzementmörtel, reichlich zu berechnen; weiter zu gehen, habe sie nicht für angezeigt gehalten, da die Unternehmung erklärt hatte, eine für die Bundesbahnen unannehmbare Summe verlangen zu müssen. Die Erledigung der Eingabe der Baugesellschaft steht noch aus.

Da in Ziffer V des Nachtragsvertrages bestimmt ist, dass die Kautions der Gesellschaft, die zurzeit 2 Millionen beträgt, zwei Jahre nach Vollendung des Tunnels I oder bei Inangriffnahme der Arbeiten für den Tunnel II auf Fr. 750,000 herabgesetzt werden solle, hat die Bauunternehmung unter Hinweis auf den ihr zugekommenen Auftrag diese Reduktion verlangt. Die Generaldirektion hat diesem Ansuchen nicht entsprochen, denn die Baugesellschaft hat bisher keine Anstalten getroffen, aus welchen entnommen werden könnte, dass sie bereit sei, den ihr erteilten Auftrag auch wirklich zu erfüllen; würde sie sich demselben aber entziehen, so wäre die reduzierte Kautionssumme nicht einmal hinreichend zur Deckung der von der Unternehmung auf ihre Kosten im Tunnel II auszuführenden Sicherungsarbeiten.

Zurzeit wird die zur elektrischen Traktion der Strecke Brig-Iselle, sowie zur Beleuchtung und Ventilation des Tunnels und verschiedener Einrichtungen des Bahnhofes Brig erforderliche Energie in den beiden Kraftwerken an der Rhone und an der Diveria gewonnen, welche die Bauunternehmung für den Tunnelbau

errichtet hat. Da diese Werke für die Anforderungen der Traktion auf die Dauer nicht genügen und sie selbst oder eine entsprechende Anlage der Unternehmung für den Ausbau des zweiten Tunnels zur Verfügung gestellt werden müssen, soll eine neue Kraftanlage an der Binna, einem Zufluss der Rhone, errichtet werden. Mit den Gemeinden Grengiols, Binn, Ausserbinn und Aernen wurden Konzessionsverträge abgeschlossen, auf Grund welcher eine einmalige Gebühr von Fr. 16,475 und jährliche Entschädigungen von Fr. 5240 zu zahlen sind. Die Dauer der Konzession ist auf 99 Jahre vom 25. Juni 1912 hinweg festgesetzt worden.

Nr. 2. Rickenbahn.

	Fr.	Fr.
Kostenvoranschlag nach Vertrag vom 7. Oktober 1901 zwischen dem eidgenössischen Eisenbahndepartement und dem Kanton St. Gallen	11,015,000	
Mehrkosten laut Kreditbewilligung des Verwaltungsrates vom 22. April 1903	785,000	
Nachtragskredit des Verwaltungsrates vom 28. November 1903	400,000	
	<u>12,200,000</u>	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	14,000,000	
Voraussichtliche Überschreitung bis Ende 1909	<u>1,800,000</u>	

Für 1910 werden ohne Berücksichtigung der Nachforderungen der Unternehmung vorgesehen . . . 400,000

Nachdem am 30. März 1908 der Stollendurchschlag im Tunnel erfolgt war, wurden die Arbeiten, die auf der Nordseite seit dem Monat März des Jahres 1907 infolge der Gasausströmungen eingestellt waren, wieder aufgenommen. Am 30. Oktober 1908 war die Mauerung vollendet, und zurzeit ist das Geleise im Tunnel gelegt und provisorisch unterkrampft.

Auf der in weichem Mergel liegenden Strecke von km 3,170 bis 3,440 der Nordseite sind im Mauerwerk erhebliche Deformationen eingetreten. Mit der Bauunternehmung, die sich anfänglich geweigert hatte, die Wiederherstellungsarbeiten auf ihre Kosten auszuführen, ist ein Übereinkommen getroffen worden, wonach

sie die Ausführung besorgt, die Bahnverwaltung das Geld dazu vorschiesst und das Bundesgericht zu entscheiden hat, wer schliesslich die Kosten tragen müsse. Mit der Materialzufuhr für diese Rekonstruktionsarbeiten ist begonnen worden. Die Fertigstellung der Arbeiten ist auf den 1. Juni 1910 zu erwarten.

Zwischen km 4,382 und 4,388 vom Nordportal dauern die Gasauströmungen immer noch fort.

Auf den offenen Strecken sind die Arbeiten vollendet.

Im Prozess, den die Tunnelunternehmung gegen die Bundesbahnverwaltung am 30. Dezember 1907 beim Bundesgericht zur Geltendmachung von Forderungen für Mehrleistungen im Betrage von 3,8 Millionen Franken angehoben hat, ist die Duplik erschienen und damit der Schriftenwechsel geschlossen. Zurzeit sind die vom Bundesgericht bestellten technischen Experten mit der Beantwortung der ihnen vorgelegten Fragen beschäftigt.

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

	Fr.	Fr.
Voranschlag laut Bericht an den Verwaltungsrat vom 8. April 1904 . . .	5,500,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	200,000	
	<u>5,300,000</u>	
Für 1910 werden vorgesehen		1,000,000

Die vom Kreise II in Interlaken errichtete Bau-sektion ist mit den Terrainaufnahmen und der Aufstellung des Detailprojektes beschäftigt. Mit den Bauarbeiten soll im Jahre 1910 begonnen werden.

Total A für den Bau neuer Linien 2,400,000

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

Generaldirektion.

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.

Nr. 4. Erwerbung der Wasserkräfte im Reussgebiet gemäss dem am 27. Dezember 1907 vom schweizerischen Bundesrate genehmigten Vertrage zwischen der Regierung des Kantons Uri und der Direktion der Gotthardbahn.

	Fr.	Fr.
a. Konzessionsgebühr	250,000	
Hiervon 60 % als letzte Rate, zahlbar spätestens 3 Jahre nach der Ratifikation des Vertrages durch den Bundesrat, das ist am 27. Dezem- ber 1910		150,000
b. Jährliche Entschädigung (Wasserzins)		72,000

Nr. 5. Erwerbung der Wasserkräfte in der oberen Leventina (Kanton Tessin).

Jährliche Entschädigung (Wasserzins) gemäss dem zwischen dem Staatsrate des Kantons Tessin und der Direktion der Gotthardbahn abgeschlossenen, am 15. März 1909 vom Bundesrat genehmigten Vertrag	95,000
---	--------

Die mit Fr. 300,000 festgesetzte Konzessionsgebühr ist bereits bezahlt.

Durch die Verträge, welche die Gotthardbahn mit den Regierungen der Kantone Uri und Tessin abgeschlossen hat, ist ihr und ihren Rechtsnachfolgern die Konzession zur Ausnützung der Wasserkräfte im Reussgebiet und in der oberen Leventina erteilt worden. Die ersteren umfassen die Reuss von Andermatt bis Amsteg, die Maienreuss, den Felli- und den Kärstelenbach mit einer Minimalwasserkraft von 17,000 PS., die letzteren den Tessin auf der Strecke zwischen Rodi-Fiesso und Lavorgo, den Ritom-See und die anderen Seen des Pioratales, sowie das dem Medelser-Rhein zufließende Wasser des Val Cadlimo, dann den Tremorgio-See und die Gewässer des Val Piumogna mit einer Minimalwasserkraft von 30,000 PS.

Durch den Übergang der Gotthardbahn an den Bund sind die Bundesbahnen in diese Verträge eingetreten. Die Dauer der Konzessionen ist mit 50 Jahren (für den Kanton Uri vom 27. Dezember 1907, für den Tessin vom 18. Juli 1906 ab) festgesetzt worden. Nach deren Ablauf sollen sie ohne erschwerende Bedingungen und Abänderungen erneuert werden. Von der im Reussgebiet gewonnenen Energie,

Übertrag 317,000

Fr.
Übertrag 317,000

deren Verwendung sonst keinerlei Beschränkung unterliegt, sollen im Maximum 750 PS. gegen Bezahlung an die Gemeinden Göschenen, Wassen, Gurtellen und Silenen abgegeben werden. Die in der oberen Leventina erzeugte Kraft soll nur im Kanton Tessin, im ganzen Gotthardtunnel, sowie auf den von den Bundesbahnen auf italienischem Gebiet betriebenen Strecken verwertet werden. Nur ausnahmsweise darf ein Teil der Energie auf den nördlich vom Gotthard gelegenen Linien zur Anwendung kommen.

Die Konzessionsgebühr und der alljährlich zu zahlende Wasserzins wurden im Kanton Uri auf Fr. 250,000 und Fr. 72,000, im Kanton Tessin auf Fr. 300,000 und Fr. 95,000 festgesetzt. Die von der Gotthardbahn vor dem 30. April 1909 bezahlten Teilbeträge der Konzessionsgebühren sind ihr besonders vergütet worden.

Nr. 6. Etzelwerk. Erwerbung des Bauprojektes und der dazugehörigen Berichte, Pläne, Studien, Berechnungen, Gutachten etc. von der Maschinenfabrik Oerlikon, sowie Entschädigung an dieselbe für den Verzicht auf die Konzession der schwyzerischen Bezirke Einsiedeln und Höfe Fr. 400,000

	Fr.	
Hiervon sind im Jahre 1910 zu bezahlen	100,000	
Übernahme der Hälfte der mit Fr. 40,000 festgesetzten Entschädigungen, welche gemäss Zusatzbestimmungen zu den Konzessionen an die Bezirke Einsiedeln und Höfe zu zahlen sind, wenn mit dem Bau des Werkes bis 1. Oktober 1910 nicht begonnen sein wird	20,000	
Zusammen	120,000	

Die mit dem Namen Etzelwerk bezeichnete Kraftanlage, bei welcher das Wasser der Sihl im

Übertrag 437,000

Fr.

Übertrag

437,000

Entale östlich von Einsiedeln in einem grossen See von 11,6 km² Fläche aufgestaut, und von da mit 440 m Nutzgefälle in den Zürichsee geleitet werden soll, ist bestimmt, eines der wichtigsten Kraftwerke für die Elektrifizierung unseres Netzes und besonders der in dem Gebiete der Kreise III und IV gelegenen Linien zu werden. Die günstige Lage, die grosse Leistungsfähigkeit mit im Minimum 23,000 PS., die gewaltige Wasserakkumulierung im Betrage von 96,000,000 m³, welche die vollständige Ausnützung des Niederschlagswassers erlaubt, bilden die Hauptvorzüge des Etzelwerkes. Dazu kommt die ausgleichende Wirkung, welche auf andere Zentralen ohne Wasseraufspeicherung ausgeübt werden kann.

Diese Umstände und der Mangel, der in der Zentral- und Ostschweiz an anderen für den Bahnbetrieb passenden verfügbaren Wasserkraften besteht, haben die Generaldirektion veranlasst, das Etzelwerk den Bundesbahnen zu sichern. Zu diesem Zwecke wurde mit der Maschinenfabrik A.-G. Oerlikon in Verbindung getreten, denn diese besitzt schon seit dem Jahre 1900 die Konzession der schwyzerischen Bezirke Einsiedeln und Höfe. Das Projekt für eine Kraftanlage am Etzel wurde in der Folge auf Anordnung des zürcherischen Regierungsrates, der das Werk für seinen Kanton ausführen lassen wollte, einer eingehenden Begutachtung durch hervorragende Firmen und Fachmänner unterzogen, nachdem sich die Maschinenfabrik Oerlikon bereit erklärt hatte, dasselbe mit allen Rechten um die Summe von Fr. 500,000 abzutreten. Da es der zürcherischen Regierung nicht gelungen war, mit den Behörden der Kantone Schwyz und Zug zu einem Einvernehmen zu gelangen, verzichtete sie im Jahre 1904 auf die Verfolgung des Projektes. Bald darauf erklärte der Bundesrat im Einvernehmen mit der Generaldirektion, dass das Etzelwerk für die Elektrifizierung der Bundesbahnen in Betracht falle. Die infolge-

Übertrag

437,000

Fr.
Übertrag 437,000

dessen von den letzteren vorgenommenen Studien ergaben die Notwendigkeit, das Projekt samt allen Plänen, Berechnungen und Gutachten von der Maschinenfabrik Oerlikon zu erwerben und von ihr zu verlangen, dass sie ihre schwyzerischen Konzessionen unbenützt ablaufen lasse, dieselben nicht erneuere und ihr Gesuch um die zürcherische Konzession zurückziehe. Auf Grund der Verhandlungen, die noch nicht abgeschlossen sind, soll die Maschinenfabrik hierfür eine Summe von Fr. 400,000 erhalten. Alle Forderungen von dritter Seite, welche für die mit der Aufstellung des Projektes verbundenen Leistungen erhoben werden können, wie die Ansprüche des sogenannten Wetzikon Komitees, das sich eine Summe von Fr. 140,000 für den Fall des Zustandekommens des Etsel- oder des Wäggital-Projektes ausbedungen hat, hätte die Maschinenfabrik Oerlikon von sich aus zu befriedigen. Würden die Bundesbahnen das Etselwerk nicht bauen, so müssten die für die Erwerbung des Projektes bezahlten Beträge in der Folge durch die Betriebsrechnung gedeckt werden.

Nr. 7. Vorarbeiten für die Einführung des elektrischen Betriebes.

a. Allgemeines	10,000
b. Terrainaufnahmen und Aufstellung der Projekte für die Wasserkräfte in den Kantonen Uri und Tessin	55,000
Total I	502,000

II. Rollmaterial.

Nachdem die bundesrätliche Verordnung betreffend Normierung des Betriebsmaterialbestandes vom 8. Februar 1898 aufgehoben worden ist, haben wir den Bedarf an Rollmaterial lediglich auf Grund der Erfahrungen im Betrieb bestimmt.

Nr. 8. Anschaffung von 62 Lokomotiven, wovon 10 Stück als Vermehrung und 52 Stück als Ersatz für die Periode 1910/11.

Im Budget pro 1909 war unter Nr. 6 für das Jahr 1910 die Lieferung von 46 und die Ausrangierung von 17 Lokomotiven vorgesehen, während nach der jetzigen Budgetvorlage nur 36 Lokomotiven zur Ablieferung und 26 Lokomotiven zur Ausrangierung gelangen werden, wovon 3 vom Kreis V. Es empfiehlt sich dieses Verfahren in der Ausrangierung mit Rücksicht auf die Verbesserungen und Verstärkungen der angeschafften neuen Lokomotiven und weil die betreffenden alten, im Betriebe unvortheilhaften Lokomotiven unverhältnismässig grosse Unterhaltungskosten erfordern.

In der dreijährigen Periode 1909/11 wird der Lokomotivbestand voraussichtlich folgende Änderungen erfahren:

	Lokomotiven
Bestand der normalspurigen Lokomotiven am 31. Dezember 1908 (einschliesslich 4 elektrische Simplonlokomotiven)	1001
Ausrangierung 1909	18
Neubeschaffung 1909	40
Vermehrung 1909	22
Zuwachs von der verstaatlichten Gotthardbahn . .	169
	<hr/>
Bestand Ende 1909	1192
Ausrangierung 1910	26
Neubeschaffung 1910	36
Vermehrung 1910	10
	<hr/>
Bestand Ende 1910	1202
Ausrangierung 1911	26
Neubeschaffung 1911	26
Vermehrung 1911	—
	<hr/>
Bestand Ende 1911	1202

Davon fallen auf:

	Lokomotiven
Kreis I (inklusive 4 elektrische Lokomotiven) . . .	240
„ II (exklusive Brünig)	308
„ III	321
„ IV	168
„ V	165

	Loko- motiven
Die Vermehrung während der dreijährigen Periode	
1909/11 beträgt	32
Der voraussichtliche Abgang in der gleichen Zeit	70
Somit Totalbedarf	102
Hiervon werden gemäss den bestehenden Verträgen	
im Jahre 1909 abgeliefert	40
und es sind, wie budgetiert, pro 1910/11 zu beschaffen	62
wovon 46 Lokomotiven bereits vergeben sind.	

Zur Neubeschaffung sind, entsprechend den Verkehrsbedürfnissen, die bereits vorhandenen und bewährten Lokomotivtypen der Serien A^{3/5}, B^{3/4}, C^{4/5}, E^{3/4}, E^{3/3} vorgesehen; ferner eine neue Type E^{b3/5}, welche eine vielseitige Verwendung auf kürzern Betriebsstrecken finden und ökonomisch arbeiten wird.

Die Gesamtkosten der 62 Lokomotiven sind veranschlagt zu	Fr. 5,034,000
wovon zu Lasten des Jahres 1910	" 2,645,000
und zwar auf Betriebsrechnung	" 1,612,000
und auf Baurechnung	" 1,033,000

Die Budgetansätze für die einzelnen Typen sind die gleichen wie im Vorjahre, mit Ausnahme der A^{3/5}-Lokomotiven, welche um Fr. 2000 per Stück billiger angesetzt sind.

Nr. 9. Anschaffung von 3 Zahnradlokomotiven für die Brünigbahn. Diese Lokomotiven der Serie HG^{3/3} sind aus dem Baubudget 1909 (Nr. 7) auf das Jahr 1910 übertragen worden. Von den im Budget 1909 zur Ausrangierung vorgesehenen sieben HG^{3/2}-Lokomotiven wurden vier Stück schon im Jahr 1908 ausrangiert, während drei Stück auf das Jahr 1910 fallen.

Nr. 10. Anschaffung von 356 Personenwagen für die Periode 1910/1911. Im Baubudget 1909 ist unter Nr. 8 die Anschaffung von 260 Personenwagen im Jahre 1910 bereits enthalten, wovon aber nur 190 pro 1910 zur Verrechnung kommen werden. Es fallen somit 166 Stück auf das Jahr 1911.

Gemäss dem nachfolgenden Bestandesausweis wird auf Ende 1911 die Sitzplatzzahl voraussichtlich 165,790 betragen, nämlich:

	Anzahl Wagen	Sitzplätze			
		I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	Total
Bestand am 31. Dezember 1908 . .	2616	7632	30,385	91,353	129,370
Vermehrung 1909 .	150	—	—	10,000	10,000
	2766	7632	30,385	101,353	139,370
Ausrangierung 1909	45	66	950	767	1,783
	2721	7566	29,435	100,586	137,587
Zuwachs von der verstaatlichten Gotthardbahn . . .	324	1561	4,193	7,309	13,063
Bestand am 31. Dezember 1909 . .	3045	9127	33,628	107,895	150,650
Vermehrung 1910 .	190	440	1,970	7,740	10,150
	3235	9567	35,598	115,635	160,800
Ausrangierung 1910	36	60	364	1,406	1,830
Bestand am 31. Dezember 1910 . .	3199	9507	35,234	114,229	158,970
Vermehrung 1911 .	166	110	680	9,336	10,126
	3365	9617	35,914	123,565	169,096
Ausrangierung 1911	61	60	248	2998	3,306
Bestand am 31. Dezember 1911 . .	3304	9557	35,666	120,567	165,790
In %	—	5,8	21,5	72,7	100

Die schon im Baubudget 1909 vorgesehenen 260 Personenwagen für 1910 sind bereits vergeben worden; die Einzelpreise sind infolgedessen etwas niedriger angesetzt als im Vorjahre budgetiert war. Die für das Jahr 1911 vorgesehene Beschaffung von 96 Wagen (ausser dem Übertrag von 70 Wagen aus dem Jahre 1910) bezieht sich auf 10 AB^{3a} und 6 C^{3b} für den Verkehr P.-L.-M.-Simplon-Italien und auf 80 C³ ohne Faltenbälge und geschlossene Plattformen, die nötig sind mit Rücksicht auf die Ausrangierung des alten Drittklassmaterials. Es ist hier, im besondern im Hinblick auf die Personenwagen im allgemeinen, hinzuweisen auf den unbefriedigenden Stand des Materials der verstaatlichten Gotthardbahn.

Für die 2 Jahre 1910 und 1911 ergibt sich eine Bausumme von Fr. 8,877,200 für 356 Wagen gegenüber Fr. 11,162,000 für 410 Wagen im Baubudget 1909.

Von der Voranschlagsumme für 1910 mit Fr. 4,693,500 fallen auf Betriebsrechnung „ 412,000

und auf Baurechnung Fr. 4,281,500

Nr. 11. Anschaffung von 40 Gepäckwagen (10 Stück mit Faltenbälgen und 30 Stück ohne Faltenbälge) für die Periode 1910/11. Davon sind 30 Stück als Bedarf des Jahres 1910 aus dem Baubudget 1909 (Nr. 9) übertragen worden und bereits vergeben.

Gemäss dem nachfolgenden Bestandesausweis wird auf Ende 1911 die Anzahl der Gepäckwagen voraussichtlich 643 betragen, nämlich:

Bestand am 31. Dezember 1908	558
Vermehrung 1909	10
	<u>568</u>
Ausrangierung 1909	5
	<u>563</u>
Zuwachs von der verstaatlichten Gotthardbahn	51
Bestand am 31. Dezember 1909	614
Vermehrung 1910	30
	<u>644</u>
Ausrangierung 1910	6
Bestand am 31. Dezember 1910	638
Vermehrung 1911	10
	<u>648</u>
Ausrangierung 1911	5
Bestand am 31. Dezember 1911	643

Die Anschaffung von 10 Stück F^{3a}-Wagen hat in der Hauptsache den in den Jahren 1910 und 1911 durch notwendige Ausrangierung von 11 Gepäckwagen entstehenden Ausfall zu decken.

Von der Voranschlagsumme für 1910 mit Fr. 330,000 fallen auf Betriebsrechnung „ 41,000

und auf Baurechnung Fr. 289,000

Nr. 12. Anschaffung von 650 Güterwagen für die Periode 1910/11. Im Baubudget 1909 ist unter Nr. 10 die Anschaffung von 500 Güterwagen im Jahre 1910 bereits enthalten, und die Vergebung derselben hat stattgefunden; davon kommen nur 400 im Jahre 1910 zur Verrechnung und 100 Stück werden auf das Jahr 1911 übertragen.

Gemäss dem nachfolgenden Bestandesausweis wird auf Ende 1911 die Anzahl der Güterwagen voraussichtlich 14,500 betragen, nämlich:

Bestand am 31. Dezember 1908	12,076
Vermehrung 1909	400
	<hr/>
	12,476
Ausrangierung 1909	65
	<hr/>
	12,411
Zuwachs von der verstaatlichten Gotthardbahn . .	1,724
	<hr/>
Bestand am 31. Dezember 1909	14,135
Vermehrung 1910	400
	<hr/>
	14,535
Ausrangierung 1910	85
	<hr/>
Bestand am 31. Dezember 1910	14,450
Vermehrung 1911	250
	<hr/>
	14,700
Ausrangierung 1911	200
	<hr/>
Bestand am 31. Dezember 1911	14,500

Für die im Jahre 1911 vorgesehene Beschaffung von 150 Güterwagen (ausser dem Übertrag von 100 Wagen aus dem Jahre 1910) ist eine neue Type K^{3d} (gedeckter Eilgutwagen mit 15 Tonnen Tragkraft) vorgesehen, ferner der bereits in grösserer Anzahl vorhandene Wagen der Serie M⁶. Die K^{3d}-Wagen werden ein Eigengewicht von zirka 11 Tonnen erhalten und auch als Schutzwagen an Stelle von Gepäckwagen gute Dienste leisten können.

Von der Voranschlagssumme für 1910 mit	Fr. 1,834,000
fallen auf Betriebsrechnung	„ 325,000
	<hr/>
und auf Baurechnung	Fr. 1,509,000

III. Mobilier und Gerätschaften.

Nr. 13. Inventaranschaffungen für die Bureaux
der Generaldirektion Fr. 6,000

Nr. 14. Vermehrung des Inventars des Fahr-
dienstes.

300 Akkumulatorenbatterien für Wagenbeleuch- tung à Fr. 250	„	75,000
300 Stück Dampfheizkupplungen mit Überschlagn- bügel à Fr. 30	„	9,000
Total III		<u>Fr. 90,000</u>

Rekapitulation.

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen . . .	Fr.	502,000
II. Rollmaterial	„	9,676,500
III. Mobilier und Gerätschaften	„	90,000
Total B.		<u>Fr. 10,268,500</u>

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

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

Nr. 15. Station Versoix. Ersetzung des Niveau-
überganges bei km 51,996 durch eine Unterführung.

Baubudget 1909, Nr. 17.

	Fr.	Fr.
Voranschlag vom 15. Juni 1907 . . .	158,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 155,600		
und auf Betrieb . . . „ 2,400		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	30,000	
Bleiben	—————	128,000

Nr. 16. Station Allaman. Ersetzung der Niveau-
übergänge bei km 21,423 und km 21,694 durch eine
Unterführung bei km 21,859.

Baubudget 1909, Nr. 18.

Voranschlag vom 3. Juni 1908 . . .	185,000	
Hiervon ab: Beiträge des Kantons, der Gemeinden und der Strassenbahn Allaman-Aubonne-Gimel	22,000	
Bleiben	163,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 148,000		
und auf Betrieb . . . „ 15,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	40,000	
Bleiben	—————	123,000

Nachdem die Verständigung über die Beitrags-
leistung der Interessenten zu Stande gekommen und
das Projekt genehmigt worden ist, ist mit den Ar-
beiten begonnen worden.

Nr. 17. Bahnhof Morges. Ersetzung von fünf
Niveauübergängen bei km 11,770, 11,790, 12,022, 12,034
und 12,176 durch zwei Strassenunterführungen.

Übertrag	251,000
----------	---------

	Fr.	
		Übertrag
		Fr.
Baubudget 1909, Nr. 19	377,000	
Reduzierter Voranschlag vom 27. Mai 1907	317,000	
<i>a.</i> Unterführung für die Strasse von Cossonay, km 11, ⁷⁹⁸	170,000	
<i>b.</i> Unterführung der alten Strasse von La Vallée, km 12, ¹⁵⁴	147,000	
Zusammen	317,000	
Beitrag der Interessenten	77,000	
Bleiben	240,000	
Ausgaben pro 1910		50,000

Nr. 18. Bahnhof Renens.

a. Erweiterung des Bahnhofes und der Depotanlage.

Baubudget 1909, Nr. 20 *a.*

	Fr.	
Kredit des Verwaltungsrates vom 30. Dezember 1905	3,930,000	
wovon auf Bau . Fr. 3,680,000		
und auf Betrieb . „ 250,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	3,170,000	
Bleiben	760,000	
Ausgaben pro 1910		300,000

Die Arbeiten sind bis auf die zentrale Weichen- und Signalstellung vollendet. Diese soll im Jahre 1910 zur Ausführung gelangen.

b. Erstellung von zwei neuen Getreidelagerhäusern.

Baubudget 1909, Nr. 20 *b.*

	Fr.	
Voranschlag vom 7. Dezember 1907	235,000	
wovon auf Bau . . Fr. 230,000		
und auf Betrieb . . „ 5,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	215,000	
Bleiben	20,000	
Übertrag		621,000

Fr.

Übertrag

621,000

Nr. 19. Renens-Lausanne. Verbreiterung des Unterbaues für ein weiteres Geleise zwischen km 3,1 und km 3,9 bei Anlass der Erstellung eines Verbindungsgeleises zur Gasfabrik von Lausanne.

Baubudget 1909, Nr. 21. Fr.

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

Anteil der Gemeinde Lausanne gemäss

Vertrag vom 12. November 1907 . . . 180,000

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

wovon auf Bau . . . Fr. 130,000

und auf Betrieb . . . „ 30,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909 . . . 80,000

Bleiben . . . 80,000

Ausgaben pro 1910 30,000

Nr. 20. Bahnhof Lausanne. Umbau und Erweiterung des Bahnhofes.

Baubudget 1909, Nr. 22.

Kredit des Verwaltungsrates vom Fr.

30. Dezember 1905 10,050,000

wovon auf Bau Fr. 8,900,000

und auf Betrieb „ 1,150,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende

1909 5,820,000

Bleiben . . . 4,230,000

Ausgaben pro 1910 600,000

Im Jahre 1910 sollen die Arbeiten im Lokomotivdepot vollendet und die beiden Flügel des neuen Aufnahmsgebäudes in Angriff genommen werden.

Nr. 21. Lausanne. Neues Dienstgebäude für die Kreisdirektion I.

Baubudget 1909, Nr. 23.

Übertrag 1,251,000

		Fr.	
	Übertrag		1,251,000
Kredit des Verwaltungsrates vom 20. Juli		Fr.	
1907			500,000
wovon auf Bau	Fr.	450,000	
und auf Betrieb	„	50,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909			480,000
Bleiben	—		20,000
Nr. 22. Lausanne-Pully. Aufhebung des Niveauüberganges „des Combes“ bei km 2,148.			
Baubudget 1909, Nr. 24		Fr.	25,000
<i>Ausführung verschoben.</i>			
Nr. 23. Station Lutry. Erweiterung der Station und Beseitigung des Niveauüberganges bei km 4,534.			
Baubudget 1909, Nr. 25.		Fr.	
Vorschlag vom 29. Februar 1908			196,000
wovon auf Bau	Fr.	177,000	
und auf Betrieb	„	19,000	
<i>Ausführung verschoben.</i>			
Nr. 24. Bahnhof Vevey. Erweiterung des Bahnhofes, Einmündung der Linie Vevey-Chexbres und der elektrischen Bahnen von Vevey.			
Baubudget 1909, Nr. 26.			
Kredit des Verwaltungsrates vom 23. September 1905		Fr.	2,313,000
wovon auf Bau	Fr.	2,153,000	
und auf Betrieb	„	160,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909			2,255,000
Bleiben	—		58,000
Im Jahre 1910 werden die Umänderungen im alten Aufnahmegebäude und damit der ganze Umbau vollendet werden.			
	Übertrag		1,329,000

	Fr.	
		Übertrag 1,329,000
Nr. 25. Territet. Ersetzung des Niveauüberganges der Kantonsstrasse durch eine Unterführung.		
Baubudget 1909, Nr. 27. Fr.		
Voranschlag vom Januar 1907	500,000	
wovon auf Bau	Fr. 475,000	
und auf Betrieb	" 25,000	
Voraussichtliche Ausgaben für Land- erwerb bis Ende 1909	150,000	
	Bleiben	<u>350,000</u>

Der Beitrag der Interessenten ist nicht in Abzug gebracht.

Dieses Projekt kann erst weiter verfolgt werden, wenn über die angeregte Verlegung der Linie zwischen Montreux und Veytaux eine Entscheidung getroffen sein wird.

Nr. 26. Station Villeneuve. Erweiterung der Station und Ersetzung von drei Niveauübergängen durch eine Strassenüberführung und eine Passerelle.

Baubudget 1909, Nr. 28.		
Kredit des Verwaltungsrates vom 25. März 1907	Fr. 720,000	
wovon auf Bau	Fr. 635,000	
und auf Betrieb	" 85,000	
Revidierter Voranschlag mit Belassung der Niveauübergänge	593,000	
wovon auf Bau	Fr. 510,000	
und auf Betrieb	" 83,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	50,000	
	Bleiben	<u>543,000</u>
Ausgaben pro 1910		100,000

Die anfänglich beabsichtigte Ersetzung der Niveauübergänge durch eine Überführung hat vielen Begehren gerufen, so dass wesentliche Mehrkosten entstanden wären. Da die lokalen Behörden und die Bevölkerung die Belassung der Wegübergänge gewünscht haben, soll diesem Verlangen entsprochen werden. Das Projekt, hat die Genehmigung des Eisen-

Übertrag 1,429,000

Fr.
Übertrag 1,429,000

bahndepartementes in dem Sinne erhalten, dass die Beseitigung der Niveauübergänge erst dann zu erfolgen habe, wenn durch die Entwicklung des Verkehrs diese Beseitigung dringlich geworden sein werde.

Nr. 27. Yvorne-Aigle. Ersetzung der Niveauübergänge bei km 38,445, 38,915 und 39,058 durch zwei Unterführungen.

Baubudget 1909, Nr. 29.	Fr.	
Voranschlag vom 24. Januar 1907 . . .		226,000
wovon auf Bau . . . Fr. 197,000		
und auf Betrieb . . . „ 29,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909		100,000
Bleiben		126,000

Nachdem die Verhandlungen mit der Gemeinde Aigle endlich zum Abschluss gekommen sind, kann mit der Ausführung der Arbeiten begonnen werden.

Nr. 28. Station Aigle. Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes und Erstellung eines neuen Aborts.

Baubudget 1909, Nr. 30.	Fr.	
Voranschlag vom 28. Mai 1907 . . .		47,000
wovon auf Bau . . . Fr. 41,000		
und auf Betrieb . . . „ 6,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909		40,000
Bleiben		7,000

Nr. 29. Bahnhof St. Maurice. Umbau und Erweiterung.

Baubudget 1909, Nr. 31.	Fr.	
Kredit des Verwaltungsrates vom 1. Oktober 1904		2,222,000
wovon auf Bau . Fr. 1,938,000		
und auf Betrieb . „ 284,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909		1,920,000
Bleiben		302,000
Ausgaben pro 1910		100,000
	Übertrag	1,662,000

Fr.
Übertrag 1,662,000

Die Arbeiten sind beinahe vollendet. Für das Jahr 1910 bleibt nur noch die Erstellung des Abtrittgebäudes und die des Verladeplatzes übrig.

Nr. 30. Station Martigny. Erweiterung der Station und Anschluss der normalspurigen Nebenbahn Martigny-Orsières.

Baubudget 1909, Nr. 32.	Fr.	
Kredit des Verwaltungsrates vom 10. Juli 1909		440,000
wovon auf Bau	Fr. 417,000	
und auf Betrieb	" 23,000	
Hierzu kommen für Abschreibungen untergehender Anlagen Fr. 4000.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909		235,000
	Bleiben	<u>205,000</u>
Ausgaben pro 1910		150,000

Die Gesamtkosten der Erweiterung dieser Station sind nach Abzug der von der Martigny-Châtelard-Bahn zu übernehmenden Hälfte der Kosten für die westliche Verlängerung des Perrondaches zu Fr. 1,085,000 veranschlagt, wozu noch Fr. 54,000 für Abschreibung untergehender Anlagen kommen. Vorläufig sollen aber nur die allerdringendsten Ergänzungen der Stationsanlage und die Arbeiten für einen provisorischen Anschluss der Martigny-Orsières-Bahn zur Ausführung gelangen.

Nr. 31. Station Sitten. Erweiterung der Station.		
Baubudget 1909, Nr. 33 a.		
Kredit des Verwaltungsrates vom 23. September 1905	Fr.	800,000
wovon auf Bau	Fr. 720,000	
und auf Betrieb	" 80,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909		470,000
	Bleiben	<u>330,000</u>
Ausgaben pro 1910		<u>145,000</u>
	Übertrag	1,957,000

	Fr.	
		Übertrag 1,957,000
<p>Nr. 32. Station Siders. Stationserweiterung und Erstellung einer neuen Brücke und eines neuen Aquduktes für die Strasse und den Kanal La Mandarèche.</p>		
Baubudget 1909, Nr. 65.	Fr.	
Voranschlag vom 13. Juni 1908	300,000	
Hiervon ab: Beitrag der Aluminium-A.-G.		
Neuhausen	20,000	
	Bleiben	280,000
wovon auf Bau	Fr. 250,000	
und auf Betrieb	" 30,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	160,000	
	Bleiben	120,000
<p>Die Mandarèche-Brücke ist vollendet und die Landerwerbungen für die gesamte Stationserweiterung sind ausgeführt. Im Jahre 1910 soll die Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes vorgenommen werden.</p>		
<p>Nr. 33. Station Gampel. Ersetzung des Niveauüberganges bei 125,445 durch eine Überführung.</p>		
Baubudget 1909, Nr. 66.		
Voranschlag vom 18. Juli 1907		92,000
<p>Nr. 34. Station Visp. Ergänzung der Geleiseanlage infolge der Inbetriebsetzung der elektrochemischen Fabrik A.-G. Lonza.</p>		
Baubudget 1909, Nr. 67	Fr.	
	50,000	
Voranschlag vom 26. Juni 1909	60,000	
wovon auf Bau	Fr. 56,500	
und auf Betrieb	" 3,500	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	30,000	
	Bleiben	30,000
<p>Nr. 35. Bahnhof Brig. Erstellung einer Remise für vier elektrische Lokomotiven.</p>		
Baubudget 1909, Nr. 68	Fr.	
	40,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	30,000	
	Bleiben	10,000
		Übertrag 2,209,000

Fr.
Übertrag 2,209,000

Nr. 36. Station Cossonay. Erweiterung der Geleiseanlagen.

	Fr.	
Baubudget 1909, Nr. 37.		
Voranschlag vom 29. Juni 1907	490,000	
wovon auf Bau	Fr. 355,000	
und auf Betrieb	" 135,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	240,000	
	<u>250,000</u>	
Bleiben	250,000	
Ausgaben pro 1910		200,000

Nr. 37. Cossonay-Daillens. Ersetzung des Niveauüberganges von Lussery nach Penthalaz bei km 17,090 durch eine Überführung in Gemeinschaft mit dem Kanton Waadt.

	Fr.	
Baubudget 1909, Nr. 69.		
Voranschlag vom 29. Dezember 1907	44,000	
wovon auf Bau	Fr. 43,000	
und auf Betrieb	" 1,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	24,000	
Bleiben	<u>20,000</u>	
		20,000

Die von den S. B. B. zu erstellende Strassenüberführung wird im Jahre 1909 fertig. Die für 1910 vorgesehene Summe entspricht dem an den Kanton Waadt zu zahlenden hälftigen Beitrag an die Kosten der Zufahrtsstrassen.

Nr. 38. Croy-Vallorbe. Entwässerung des obern Teiles vom „Coteau du Day“, zwischen „Praz-Matthey“ und „Les Champs-du-Bois“.

	Fr.	
Baubudget 1909, Nr. 40.		
Approximativer Voranschlag	200,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	11,000	
	<u>189,000</u>	
Bleiben	189,000	
Ausgaben pro 1910		<u>30,000</u>
	Übertrag	2,459,000

Fr.
Übertrag 2,459,000

Nr. 39. Station Vallorbe.

a. Erweiterung (erste Bauperiode).

Baubudget 1909, Nr. 41 a.

	Fr.
Kredit des Verwaltungsrates vom	
28. April 1905	1,400,000
wovon auf Bau . Fr.	1,300,000
und auf Betrieb . „	100,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	1,360,000
Bleiben	40,000

Im Jahre 1910 sind nur noch einige Vollendungsarbeiten auszuführen. Die zentrale Weichen- und Signalstellung soll vorläufig nur provisorisch eingerichtet werden.

b. Erweiterung der Anlagen für den Lokalgüterverkehr.

Baubudget 1909, Nr. 41 b.

	Fr.
Voranschlag vom 15. Juni 1907	93,000
wovon auf Bau . . . Fr.	85,000
und auf Betrieb . . . „	8,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	23,000
Bleiben	70,000

Ausgaben pro 1910 60,000

Nr. 40. Station Serrières. Erweiterung der Station und Erstellung eines neuen Güterschuppens mit Rampe für den Lokalverkehr.

Baubudget 1909, Nr. 43.

	Fr.
Voranschlag vom 1. Juni 1907	490,000
wovon auf Bau . . Fr.	426,500
und auf Betrieb . . „	63,500
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	460,000
Bleiben	30,000

Nr. 41. Bahnhof Neuenburg. Erweiterung gemäss dem vom Eisenbahndepartement am 4. Juni 1902 genehmigten Projekte.

Baubudget 1909, Nr. 44.

Übertrag 2,589,000

		Fr.	
	Übertrag	2,589,000	
		Fr.	
Voranschlag vom 16. April 1902	1,015,000		
Mehrkosten laut Baubudget 1904, Nr. 13	250,000		
	Zusammen	1,265,000	
Bisherige Ausgaben	740,000.		
	Bleiben	525,000	

Ausführung verschoben. —

Nr. 42. Station Travers. Erweiterung der Geleiseanlagen.

Baubudget 1909, Nr. 45.		Fr.	
Voranschlag vom 5. Juni 1908	175,000		
wovon auf Bau	Fr. 162,000		
und auf Betrieb	„ 13,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	30,000		
	Bleiben	—	145,000

Nr. 43. Bahnhof Freiburg. Ersetzung des Niveauüberganges im Tivoli durch eine Unterführung.

Baubudget 1909, Nr. 49.		Fr.	
Voranschlag vom 26. Mai 1904	90,000		

Da ein Einverständnis mit den freiburgischen Behörden noch nicht erzielt werden konnte, muss die Ausführung verschoben werden. —

Nr. 44. Station Yvonand. Vergrößerung der Güterdienstanlagen.

Baubudget 1909, Nr. 71.		Fr.	
Voranschlag vom 19. Mai 1908	51,500		
wovon auf Bau	Fr. 26,000		
und auf Betrieb	„ 25,500		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	40,000		
	Bleiben	—	11,500
	Übertrag	2,745,500	

Fr.
Übertrag 2,745,500

Nr. 45. Station Payerne. Erweiterung der Station
mit Neu- und Umbau von Gebäuden.

Baubudget 1909, Nr. 50.

Kredit des Verwaltungsrates vom 20. Juli	Fr.
1907	1,163,200
wovon auf Bau . Fr. 1,035,200	
und auf Betrieb . „ 128,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende	
1909	140,000
Bleiben	<u>1,023,200</u>

Ausgaben pro 1910 100,000

Die für 1910 vorgesehenen Arbeiten umfassen
die Vergrößerung des Aufnahmegebäudes und die
Erstellung eines Dienstgebäudes.

Nr. 46. II. Geleise Villeneuve-Aigle mit Umbau
der Stationen Roche, Yvorne und Aigle; Länge 9,970 km.

Baubudget 1909, Nr. 53. Fr.

Voranschlag	970,000
Mehrkosten für die zentrale Weichen- und Signalstellung in Aigle und ver- schiedene nicht vorgesehene Arbeiten	113,000
Zusammen	<u>1,083,000</u>

 wovon auf Bau . Fr. 968,000
 und auf Betrieb . „ 115,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	970,000
Bleiben	-----

113,000

Bis auf die zentrale Weichen- und Signalstellung
in Aigle, welche im Jahre 1910 zur Ausführung
kommen soll, sind die Arbeiten beendet.

Nr. 47. II. Geleise St. Maurice-Martigny mit
Umbau der Stationen Evionnaz und Vernayaz; Länge
14,930 km.

Baubudget 1909, Nr. 55.

Übertrag 2,958,500

	Fr.	
	Übertrag	2,958,500
Kredit des Verwaltungsrates vom 25. März 1907 (ohne Umbau der Station Martigny, für welchen ein besonderer Kredit eingesetzt ist)	Fr.	1,690,000
wovon auf Bau	Fr. 1,541,400	
und auf Betrieb	„ 148,600	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909		1,190,000
	Bleiben	500,000

Von St. Maurice bis Evionnaz ist das II. Geleise in Betrieb. Die Inbetriebnahme der ganzen Strecke soll im Jahre 1910 erfolgen. Der Voranschlag wird voraussichtlich um Fr. 100,000 überschritten werden.

Nr. 48. II. Geleise Martigny-Riddes mit Umbau der Stationen Charrat-Fully, Saxon und Riddes; Länge 13,116 km.

Baubudget 1909, Nr. 56.	Fr.	
Voranschlag vom 24. Juni 1907		1,400,000
wovon auf Bau	Fr. 1,272,000	
und auf Betrieb	„ 128,000	

Ausführung verschoben.

Nr. 49. II. Geleise Daillens-Bofflens mit Umbau der Abzweigstation Daillens und der Stationen La Sarraz und Arnex; Länge 10,548 km.

Baubudget 1909, Nr. 57.		
Kredit des Verwaltungsrates vom 20. Juli 1904	Fr.	1,470,000
wovon auf Bau	Fr. 1,126,000	
und auf Betrieb	„ 344,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909		1,410,000
	Bleiben	60,000
	Übertrag	3,518,500

Fr.
Übertrag 3,518,500

Nr. 50. II. Geleise Vauderens-Siviriez mit Erweiterung der Station Siviriez; Länge 4,382 km.

	Fr.	
Baubudget 1909, Nr. 59.		
Voranschlag vom 20. Juni 1907 . . .	715,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 476,000		
und auf Betrieb . . . „ 239,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	250,000	
	<u>Bleiben 465,000</u>	
Ausgaben pro 1910		100,000

Die Reparaturarbeiten im Tunnel von Vauderens werden im Jahre 1909 vollendet werden. Im Jahre 1910 soll mit den Arbeiten auf der offenen Strecke begonnen werden.

Nr. 51. Streckenblockeinrichtungen. Montreux-Villeneuve mit Zwischenstationen in Territet oder Veytaux.

	Fr.	
Baubudget 1909, Nr. 84 a.		
Voranschlag vom 13. Juni 1908 . . .	70,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	40,000	
	<u>Bleiben ———</u>	30,000

Neue Bauten.

Nr. 52. Station Gland. Anbau eines Gepäcklokals an das Aufnahmsgebäude.

Voranschlag vom 25. November 1908	3,200
---	-------

Diese Erweiterung ist durch die Einführung der elektrischen Strassenbahn Gland-Bégnins verursacht.

Nr. 53. Station Rolle. Neues Bureaugebäude für den Güterdienst und Verlängerung eines Stumpengeleises

11,000

Übertrag 3,662,700

Fr.
Übertrag 3,662,700

Nr. 54. Bahnhof Morges. Einrichtung von Postlokalen im alten Wagenschuppen 2,800

Die Post wird für diese Lokale einen Mietzins bezahlen.

Nr. 55. Viadukt über die Paudèze zwischen Pully und Lutry. Anbringen beweglicher Auflager, Auswechslung der Auflagequader und Ausbesserung des Revisionssteges.

Voranschlag vom 3. Juni 1909 42,000

Nr. 56. Vièze-Brücke bei Monthey. Ersatz der Eisenkonstruktion.

Voranschlag vom 3. Juni 1909 57,000

Nr. 57. Granges-Sierre. Ersetzung des Niveauüberganges beim Rossfeld, km 106,438, durch einen Parallelweg.

Voranschlag vom 9. November 1908 6,200

Die Barrieren dieses Niveauüberganges werden zurzeit von einem 900 m entfernten Wärterposten aus bedient. Bei zunehmendem Verkehr hätte eine Bedienung an Ort und Stelle angeordnet werden müssen. Statt dessen soll im Einverständnis mit der Gemeinde Siders die Auflassung des Überganges und die Ersetzung desselben durch einen Parallelweg erfolgen.

Nr. 58. Brig-Iselle. Verdoppelung der einfachen Kontaktleitungen in der Simplontunnel-Station.

Voranschlag vom 15. Mai 1909 3,600

Nr. 59. Le Pont-Vallorbe. Schutzdamm gegen den Steinschlag vom Dent de Vaulion, km 7,850—7,950 . . . 11,000

Übertrag 3,785,300

	Fr.
Übertrag	3,785,300
<p>Nr. 60. Neuenburg-St. Blaise. Ersetzung des Niveauüberganges „du Mail“ bei km 75,242 durch eine Überführung.</p>	
Voranschlag vom 26. April 1909	Fr. 187,000
Ausgaben pro 1910	100,000
<p>Die Beiträge der Stadt Neuenburg und eines Beteiligten sind nicht in Abzug gebracht.</p>	
<p>Nr. 61. II. Geleise St. Blaise-Neuenstadt mit Umbau der Stationen St. Blaise, Cornaux, Cressier und Landeron; Länge 10,678 km. Fr.</p>	
Voranschlag vom 12. Juni 1909	1,500,000
wovon auf Bau	Fr. 1,320,000
und auf Betrieb	„ 180,000
Ausgaben pro 1910	200,000
<p>Zwischen Neuenburg und St. Blaise kann das zweite Geleise erst nach Erweiterung des Bahnhofes Neuenburg erstellt werden.</p>	
<p>Nr. 62. Station Couvet (S. B. B.). Verlängerung des Ausweichgeleises und Erstellung eines Einsteigeperrons.</p>	
Voranschlag vom 12. März 1909	12,000
<p>Nr. 63. Bahnhof Freiburg. Vergrößerung des Güterschuppens.</p>	
Voranschlag vom 8. März 1909	10,000
<p>Diese Vergrößerung ist dringend nötig und kann nicht bis zur Erweiterung der gesamten Bahnhofanlagen verschoben werden.</p>	
<p>Nr. 64. Wagenwascheinrichtungen und Desinfektionsanlagen für den Viehtransport laut Bundesratsbeschluss vom 22. März 1907</p>	
	65,000
Nr. 65. Prellböcke	2,000
Übertrag	4,174,300

Fr.

Übertrag 4,174,300

Nr. 66. Brückenwagen	10,000
Nr. 67. Lastkräne	10,000
Nr. 68. Wasserversorgungen für Stationen und Wärterhäuser	10,000
Nr. 69. Verbesserung der Beleuchtung auf Bahn- höfen und Stationen	6,000
Nr. 70. Neue Signale. Vor- und Durchfahrtsignale, Ersatz von Scheibensignalen durch Semaphore etc. .	20,000
Nr. 71. Wärterhäuser.	
a. Erstellung eines Wärterhauses . Fr. 8,000	
b. Vergrösserung der Wärterhäuser in Frangins und Kallnach . . . „ 4,000	
Zusammen —————	12,000
Nr. 72. Unterkunftslokale für das Dienstpersonal (gemäss Bundesgesetz vom 19. Dezember 1902) . .	5,000
Nr. 73. Bahnabschlüsse und Barrieren	10,000
Nr. 74. Telephonanlagen (einschliesslich der Apparate)	10,000
Nr. 75. Vertragliche Beiträge an Flusskorrek- tionen und andere gemeinnützige Unternehmungen	32,000
<p>In dieser Summe sind, wie bisanhin, die jährlichen Beiträge an die Korrekationen der Gryonne, Venoge, Orbe, Broye etc. enthalten. Ausserdem wurde für 1910 ein Betrag von Fr. 6600 für die Eindämmung des Wildbaches von St. Barthélemy zwischen St. Maurice und Evionnaz aufgenommen.</p>	
Übertrag	4,299,300

	Fr.	
	Übertrag	4,299,300
Nr. 76. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen.		
In Montreux	Fr.	200,000
„ Clarens	„	360,000
„ Renens-Lausanne	„	570,000
„ Verschiedenes	„	70,000
	Zusammen	Fr. 1,200,000
Im Baubudget 1909, Nr. 86, waren vorgesehen	„	150,000
	Bleiben	Fr. 1,050,000
Ausgaben pro 1910		900,000

Diese Erwerbungen müssen vorgenommen werden, damit das für die Erweiterung der Bahnanlagen erforderliche Land nicht überbaut, oder Gegenstand der Spekulation wird.

Nr. 77. Unvorhergesehenes	50,000
	Total I <u>5,249,300</u>

III. Mobilien und Gerätschaften.

Nr. 78. Vermehrung des Inventars der Kreis-
direktion (einschliesslich der Telegrapheninspektion). 4,000

Nr. 79. Vermehrung des Inventars des Bahn-
dienstes.

a. Transportable Schirmhütten, Zelte und Kochapparate	Fr. 5,000
b. Mobilien und Werkzeug	20,000
	Zusammen ——— 25,000

Nr. 80. Vermehrung des Inventars des Stations-
dienstes 10,000

Übertrag 39,000

	Fr.
Übertrag	39,000
Nr. 81. Vermehrung des Inventars des Fahr- dienstes.	15,000
Nr. 82. Ergänzung des Werkzeuges und der mechanischen Einrichtungen der Werkstätte Yverdon	15,000
Nr. 83. Ergänzung des Werkzeuges und der mechanischen Einrichtungen der Werkstätte Freiburg	6,500
Nr. 84. Vermehrung der Telegraphen- und Telephonapparate.	<u>1,000</u>
Total III	<u>76,500</u>

Rekapitulation.

	Fr.
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen	5,249,300
III. Mobiliar und Gerätschaften	<u>76,500</u>
Total	<u>5,325,800</u>

An dem von der Kreisdirektion aufgestellten Budget sind die nachstehenden Änderungen vorgenommen worden. Folgende Ansätze wurden aus demselben weggelassen:

	Fr.
Station Gland, Umbau des Abtritt- und Lampisterie- gebäudes	6,000
Pully-Lutry, Aufhebung der Niveauübergänge bei km 2,753 und 2,834	45,000
Station Serrières, Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes	9,300
Station Palézieux, neues Aufnahms- und Dienstgebäude, Perrons und Perrondächer	10,000
Station Yvonand, Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes	11,000

Die folgenden Ansätze wurden herabgesetzt:

Nr. 38. Croy-Vallorbe. Entwässerung des Coteau du Day von Fr. 50,000 auf	30,000
---	--------

Nr. 64. Wagenwascheinrichtungen etc. von Fr. 123,000 auf	Fr. 65,000
Nr. 68. Wasserversorgungen für Stationen und Wärterhäuser von Fr. 30,000 auf weil die Wasserversorgung von Les Verrières-Suisse nicht zur Ausführung kommen soll.	10,000
Nr. 69. Verbesserung der Beleuchtung auf Bahnhöfen und Stationen von Fr. 10,000 auf	6,000
Nr. 74. Telephonanlagen (einschliesslich der Apparate) von Fr. 11,000 auf	10,000
Nr. 76. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen von Fr. 1,050,000 auf	900,000
Nr. 80. Vermehrung des Inventars des Stationsdienstes von Fr. 17,000 auf	10,000
Nr. 82. Vermehrung des Werkzeuges und der mechanischen Einrichtungen der Werkstätte Yverdon von Fr. 46,000 auf weil mit der Anschaffung von Werkzeugmaschinen zurückgehalten werden kann.	15,000

Endlich wurde der Betrag von Fr. 50,000 für das unter Nr. 48 aufgenommene und schon in früheren Budgets enthaltene II. Geleise Martigny-Riddes weggelassen, da die Ausführung dieses Baues verschoben werden kann.

Der Ansatz für die Erweiterung der Lokalgüteranlagen in Vallorbe (Nr. 39 *b*) ist von Fr. 20,000 auf 60,000 erhöht worden, weil die Arbeiten nicht, wie die Kreisdirektion angenommen hatte, in der Hauptsache im Jahre 1909, sondern erst im Jahre 1910 zur Ausführung gelangen werden.

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

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

Nr. 85. Bahnhof Basel.

a. Neue Einführung der Juralinie in den Personen-
bahnhof von der Münchensteinerbrücke bis zum Ruchfeld.

Baubudget 1909, Nr. 95 b.

	Fr.	Fr.
Kredit des Verwaltungsrates vom 26. Februar 1904	1,750,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	1,000,000	
	<u>750,000</u>	
Ausgaben pro 1910		350,000

b. Überführung des Singerweges über die Linie
Basel-Olten und die Verbindungsbahn.

Baubudget 1909, Nr. 131 c.

	Fr.	
Voranschlag vom 13. Juni 1908 . . .	112,000	
Hiervon ab: Beitrag des Kantons Basel- Stadt	40,000	
	<u>72,000</u>	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	32,000	
Bleiben	<u>40,000</u>	40,000

c. Einrichtung von Zollbureaux und Verlängerung
der Güterrampe im Eilgut S. B. B.

Baubudget 1909, Nr. 131 a

	Fr.	
Baubudget 1909, Nr. 131 a	38,800	
Voranschlag vom 19. Juni 1909 . . .	43,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 38,700		
und auf Betrieb . . . „ 4,300		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	35,000	
Bleiben	<u>8,000</u>	
Übertrag		<u>398,000</u>

	Übertrag	Fr. 398,000
<i>d.</i> Erweiterung der Abstellgeleise in der F-, G- und H-Gruppe des Rangierbahnhofes.		
	Baubudget 1909, Nr. 95 c.	Fr.
	Voranschlag vom Juni 1908	195,000
	Voranschlag vom 27. März 1909	170,000
	wovon auf Bau . . . Fr. 160,000	
	und auf Betrieb . . . „ 10,000	
	Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	100,000
	Bleiben	70,000
Nr. 86. Güterbahnhof St. Johann. Verlängerung des Güterschuppens und der Rampe um 25 m.		
	Baubudget 1909, Nr. 96.	Fr.
	Voranschlag vom 24. Februar 1909	34,500
	wovon auf Bau Fr. 31,300	
	und auf Betrieb „ 3,200	
	Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	
	(auf Baubudget 1909 Nr. 166: Unvorhergesehenes).	30,000
	Bleiben	4,500
Nr. 87. Station Pratteln. Erweiterung der Station und Ersetzung zweier Niveauübergänge durch eine Strassenüberführung und eine Unterführung.		
	Baubudget 1909, Nr. 96.	Fr.
	Voranschlag vom 7. Januar 1908	1,280,000
	wovon auf Bau . . . Fr. 1,140,000	
	und auf Betrieb . . . „ 140,000	
	Ausgaben pro 1910	100,000
Nr. 88. Station Liestal. Erweiterung der Station und Ersetzung der Wegübergänge für den Sicherternweg und die Oristalstrasse durch eine Unterführung.		
	Baubudget 1909, Nr. 97.	Fr.
	Voranschlag vom Juni 1908	1,375,000
	wovon auf Bau . . . Fr. 1,215,000	
	und auf Betrieb . . . „ 160,000	
	<i>Ausführung verschoben.</i>	
	Übertrag	572,500

	Fr.	
		572,500
Übertrag		
Nr. 89. Bahnhof Olten.		
a. Erweiterung der Geleise im Rangierbahnhof im Eyfeld.		
	Fr.	
Baubudget 1909, Nr. 99		100,000
<i>Ausführung verschoben.</i>		
b. Erstellung eines Ausziehgeleises und Verbesserung der Geleiseanlagen auf der Südseite.		
	Fr.	
Baubudget 1909, Nr. 133 a.		
Voranschlag vom 13. Juni 1908		470,000
wovon auf Bau . . . Fr.	400,000	
und auf Betrieb . . . „	70,000	
<i>Ausführung verschoben.</i>		
Nr. 90. Neue Station Brittnau. Erstellung einer neuen Station zwischen Zofingen und Reiden.		
Baubudget 1909, Nr. 134.		
	Fr.	
Voranschlag vom 17. Februar 1905 und 13. März 1908		180,000
Beitrag der Gemeinde in bar	Fr. 40,000	
durch Beschaffung des Landes	„ 18,000	
		<u>58,000</u>
		122,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909		92,000
Bleiben	<u> </u>	30,000
Nr. 91. Emmenbrücke-Luzern. Unterführung der Zufahrtsstrasse zur St. Karlibrücke in Luzern.		
Baubudget 1909, Nr. 135.		
Voranschlag vom 19. Mai 1908		580,000
Hiervon ab: Beitrag der Stadt Luzern		50,000
		<u>530,000</u>
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909		30,000
Bleiben		<u>500,000</u>
Ausgaben pro 1910		100,000
	Übertrag	<u>702,500</u>

	Übertrag	Fr. 702,500
Die Unterhandlungen mit der Stadt über ihren Beitrag an die Kosten haben noch zu keinem Ergebnis geführt.		
Nr. 92. Bahnhof Luzern.		
a. Erweiterung des Aufnahmsgebäudes, I. Rate.		
Baubudget 1909, Nr. 100 a	Fr. 100,000	
<i>Ausführung verschoben.</i> —		
b. Neues Vordach am Aufnahmsgebäude.		
Baubudget 1909, Nr. 100 b.		
Voranschlag vom 11. März 1905		20,000
Nr. 93. Station Murgenthal. Erstellung eines Überholungsgeleises.		
Baubudget 1909, Nr. 136	Fr. 50,000	
Voranschlag vom 9. Februar 1909	187,000	
<i>Ausführung verschoben.</i> —		
Nr. 94. Station Herzogenbuchsee.		
a. Unterführung der Niederönzstrasse.		
Baubudget 1909, Nr. 102 a.	Fr.	
Voranschlag vom 2. Dezember 1907	167,000	
Hiervon ab: Barbeitrag der Gemeinde	5,000	
	<u>162,000</u>	
wovon auf Bau	Fr. 161,500	
und auf Betrieb	500	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	32,000	
Bleiben	<u>130,000</u>	
Ausgaben pro 1910		120,000
b. Ersetzung der Niveauübergänge bei km 65, ⁴²⁵ , 66, ²⁶⁷ (Wangenstrasse) und 66, ⁴⁶⁵ durch eine Überführung bei km 65, ⁴⁶⁰ und zwei Unterführungen bei km 66, ²⁶⁷ und km 66, ⁴⁶³ .		
Baubudget 1909, Nr. 102 b.	Fr.	
Voranschlag vom 22. Januar 1907	270,000	
wovon auf Bau	Fr. 255,500	
und auf Betrieb	14,500	
<i>Ausführung verschoben.</i> —		
	Übertrag	<u>842,500</u>

Fr.
Übertrag 842,500

Nr. 95. Bahnhof Bern. Erweiterungsbauten.	
Baubudget 1909, Nr. 104.	
Kredit des Verwaltungsrates vom 28. April 1905	Fr. 8,565,000
Voraussichtliche Ausgaben für die Erstellung des Rangier- und Güterbahnhofes in Weiermannshaus bis Ende 1909	1,300,000
	<u>Bleiben 7,265,000</u>
Ausgaben pro 1910	2,000,000

Mit der Ausführung der Unterbauarbeiten im Rangier- und Güterbahnhof in Weiermannshaus ist im April 1909 begonnen worden. Die neue Murtenstrasse soll noch im Jahre 1909 dem Verkehr übergeben werden. Im Jahre 1910 sollen die Arbeiten so gefördert werden, dass sämtliche Abstellgeleise im Rangierbahnhof, sowie die Drehscheibe und einige Geleise im neuen Lokomotivdepot in Benützung genommen werden können.

Nr. 96. Bahnhof Thun. Umbau mit Unterführung der Strassen.

Baubudget 1909, Nr. 105.	
Kredit des Verwaltungsrates vom 29. Mai 1903	Fr. 1,845,000
wovon auf Bau . Fr.	1,585,000
und auf Betrieb . „	260,000

Pro memoria.

Der Regierungsrat des Kantons Bern hat vor kurzem der Generaldirektion mitgeteilt, dass die an dem Umbau des Bahnhofes Thun beteiligten Behörden und Transportanstalten nicht im Stande seien, den Beitrag von 2 Millionen aufzubringen, welcher seinerzeit vom Vorsteher des Eisenbahndepartements

Übertrag 2,842,500

Fr.

Übertrag 2,842,500

als erforderlich bezeichnet wurde, um von den Bundesbahnen die Ausführung eines Zentralbahnhofes an der von der Stadt gewünschten Stelle verlangen zu können. Infolgedessen hat der Regierungsrat die Generaldirektion ersucht, einen neuen Entwurf für einen Zentralbahnhof aufzustellen, in welchem zur Erzielung von Ersparnissen eine Verschiebung der ganzen Anlage in der Richtung gegen den See mit Placierung des Aufnahmsgebäudes südlich der Frutigstrasse vorgenommen werden soll. Dieses Projekt wird zurzeit noch studiert.

Nr. 97. Station Alt-Solothurn. Erweiterung infolge Einmündung der Solothurn-Münster-Bahn.

Baubudget 1909, Nr. 106.

Kredit des Verwaltungsrates vom 20. Juli	Fr.
1907	710,000
wovon auf Bau	Fr. 655,000
und auf Betrieb	" 55,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	50,000
	<hr/>
Bleiben	660,000

Ausführung verschoben. —

Nr. 98. Bahnhof Neu-Solothurn. Erweiterung infolge Einführung der Solothurn-Münster-Bahn.

Baubudget 1909, Nr. 107. Fr.

Voranschlag vom 23. Juni 1909	1,480,000
wovon auf Bau	Fr. 1,300,000
und auf Betrieb	" 180,000

Ausführung verschoben. —

Nr. 99. Station Lengnau. Ausweichleise von 400 m Länge und Wegunterführung bei km 88,265.

Baubudget 1909, Nr. 108.

Übertrag

 2,842,500

		Fr.	
	Übertrag		2,842,500
		Fr.	
Voranschlag vom 26. Juli 1907			78,600
wovon auf Bau	Fr.	73,200	
und auf Betrieb	„	5,400	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909			75,600
Bleiben	—		3,000
Nr. 100. Station Pieterlen. Stationserweiterung.			
Baubudget 1909, Nr. 109.			
		Fr.	
Voranschlag vom 17. Dezember 1906			14,000
wovon auf Bau	Fr.	11,900	
und auf Betrieb	„	2,100	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909			13,000
Bleiben	—		1,000
Nr. 101. Station Derendingen. Stationserweiterung.			
Baubudget 1909, Nr. 110.			
		Fr.	
Voranschlag vom 24. Februar 1905			172,000
Voranschlag vom 5. Dezember 1908			154,000
wovon auf Bau	Fr.	141,000	
und auf Betrieb	„	13,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909			54,000
Bleiben	—		100,000
Nr. 102. Station Zwingen. Einrichtungen für den			
Güterdienst.			
Baubudget 1909, Nr. 111.			
		Fr.	
Voranschlag vom 26. Juni 1906			110,000
Hiervon ab: Beiträge der interessierten			
Gemeinden und Industriellen in			
bar	Fr.	35,000	
Landabtretung	„	5,000	
			40,000
			70,000
wovon auf Bau	Fr.	57,000	
und auf Betrieb	„	13,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909			65,000
Bleiben	—		5,000
	Übertrag		2,951,500

		Fr.	
	Übertrag		2,951,500
Nr. 103. Bahnhof Delsberg.			
a. Neues Dienst- und Postgebäude.			
	Baubudget 1909, Nr. 112.	Fr.	
	Voranschlag vom 3. Juli 1906		110,000
	wovon auf Bau	Fr. 97,000	
	und auf Betrieb	„ 13,000	
	Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	80,000	
	Bleiben	—	30,000
b. Ersetzung der Drehscheibe von 14 m Durchmesser durch eine solche von 20 m Durchmesser, Erstellung einer Putzgrube von 40 m Länge, zweier Wasserkränen und Änderung der Geleiseanlagen.			
	Baubudget 1909, Nr. 139 a.		
	Voranschlag vom Februar 1908		70,000
	wovon auf Bau	Fr. 55,000	
	und auf Betrieb	„ 15,000	
	Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	68,000	
	Bleiben	—	2,000
c. Einrichtungen im Depot zum Reinigen der Lokomotivkessel.			
	Baubudget 1909, Nr. 139 b.		
	Voranschlag vom 27. Januar 1908		10,000
	wovon auf Bau	Fr. 8,000	
	und auf Betrieb	„ 2,000	
	Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	5,000	
	Bleiben	—	5,000
Nr. 104. Station Courgenay. Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes und des Güterschuppens, Erstellung eines neuen Abortgebäudes und eines Perrondaches.			
	Baubudget 1909, Nr. 140.	Fr.	
	Voranschlag vom 29. April 1908		17,000
	wovon auf Bau	Fr. 14,200	
	und auf Betrieb	„ 2,800	
	Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	16,000	
	Bleiben	—	1,000
	Übertrag		2,989,500

Fr.

Übertrag 2,989,500

Nr. 105. Bahnhof Pruntrut.

a. Einrichtungen zur Viehuntersuchung und Wagenwascherei, Geleiseanlage etc.

Baubudget 1909, Nr. 113 b.	Fr.	
Voranschlag vom 18. Oktober 1906 . . .	8,700	
Voranschlag vom 3. Juni 1909	78,000	
wovon auf Bau Fr. 76,500		
und auf Betrieb „ 1,500		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	58,000	
Bleiben	—	20,000

b. Erweiterung des Postgebäudes und Erstellung eines neuen Perrondaches vor demselben.

Baubudget 1909, Nr. 113 c.	Fr.	
Voranschlag vom 25. November 1907 . . .	30,200	
wovon auf Bau Fr. 26,700		
und auf Betrieb „ 3,500		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	29,200	
Bleiben	—	1,000

c. Anbau an das Zollgebäude.

Baubudget 1909, Nr. 141.	Fr.	
Voranschlag vom 12. Juni 1908	52,000	
wovon auf Bau Fr. 42,000		
und auf Betrieb „ 10,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	30,000	
Bleiben	—	22,000

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

Baubudget 1909, Nr. 114.

Kredit des Verwaltungsrates vom 11. Juli 1906	Fr.	
1906	1,360,000	
wovon auf Bau Fr. 1,230,000		
und auf Betrieb „ 130,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	1,300,000	
Bleiben	—	60,000

Übertrag 3,092,500

	Fr.	
	Übertrag	3,092,500
Nr. 107. Münster-Court. Sicherungsbauten beim Tunnel de la Verrerie zwischen Münster und Court		60,000
Baubudget 1909, Nr. 142.		
Nr. 108. Station Malleray. Stationserweiterung.		
Baubudget 1909, Nr. 143.	Fr.	
Voranschlag vom 22. Februar 1908 . . .	<u>30,000</u>	
Voranschlag vom 24. April 1909 . . .	19,000	
wovon auf Bau . . .	Fr. 16,300	
und auf Betrieb . . .	" 2,700	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	17,000	
Bleiben	—————	2,000
Nr. 109. Station Reconvilier. Erweiterung der Geleisanlagen.		
Baubudget 1909, Nr. 144.	Fr.	
Voranschlag vom 1. Juni 1908 . . .	<u>52,000</u>	
Voranschlag vom 3. Februar 1909 . . .	55,900	
wovon auf Bau . . .	Fr. 50,000	
und auf Betrieb . . .	" 5,900	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	52,900	
Bleiben	—————	3,000
Nr. 110. Station Courtelary. Verbindung des Geleises 3 mit dem Geleise I, Vergrößerung des Aufnahmegebäudes und des Güterschuppens, Erstellung eines Dienstgebäudes und Versetzung einer Langholzrampe.		
Baubudget 1909, Nr. 115.	Fr.	
Voranschlag vom 12. Oktober 1906 . . .	120,000	
wovon auf Bau . . .	Fr. 97,000	
und auf Betrieb . . .	" 23,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	118,000	
Bleiben	—————	2,000
	Übertrag	<u>3,159,500</u>

Fr.

Übertrag 3,159,500

Nr. 111. Haltestelle La Heutte. Erstellung eines Ausweich- und Überholungsgeleises.

Baubudget 1909, Nr. 146.

Voranschlag vom 5. Mai 1908 50,000

Voranschlag vom 11. Januar 1909 73,000

wovon auf Bau Fr. 70,000

und auf Betrieb „ 3,000

Ausführung verschoben.

Nr. 112. Station Reuchenette. Erstellung eines Überholungsgeleises.

Baubudget 1909, Nr. 147.

Voranschlag vom 2. Mai 1908 52,500

wovon auf Bau Fr. 44,500

und auf Betrieb „ 8,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909 51,500

Bleiben ————— 1,000

Nr. 113. Blockstation Mahlenwald. Erstellung eines Ausweich- und Überholungsgeleises.

Baubudget 1909, Nr. 149.

Voranschlag vom 7. Mai 1908 82,000

wovon auf Bau Fr. 73,900

und auf Betrieb „ 8,100

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909 52,000

Bleiben ————— 30,000

Nr. 114. Bahnhof Biel. Umbau und Erweiterung der gesamten Bahnhofsanlagen.

Baubudget 1909, Nr. 116. Fr.

Bisherige Ausgaben 1,900,000

Pro memoria.

Nachdem mit den Behörden von Biel, Madretsch und Nidau eine grundsätzliche Einigung über die Ausführung des von den ersteren empfohlenen Pro-

Übertrag 3,159,500

Fr.
Übertrag 3,190,500

jekt es erzielt worden war, haben die Vertreter von Madretsch eine Verschiebung des Tracés auf ihrem Gebiete nach Süden beantragt. Demzufolge wurde ein neues Projekt (Nr. 9 vom September 1908) ausgearbeitet. Dasselbe ist den Gemeinden mit der Bekanntgabe der Beitragsleistungen, welche von ihnen verlangt werden, vorgelegt worden.

Nr. 115. Werkstätte Biel. Umbau der Kessel schmiede.

	Fr.	
Baubudget 1909, Nr. 117 b.		
Voranschlag vom 24. Dezember 1907 . . .	213,000	
Voranschlag vom 1. August 1908 . . .	270,000	
wovon auf Bau . . .	Fr. 265,000	
und auf Betrieb . . .	" 5,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	269,000	
Bleiben —————		1,000

Nr. 116. Station Schüpfen. Erstellung eines Überholungsgeleises, Vergrösserung des Güterschuppens und der Freiverladeplätze und Ersetzung von zwei Niveauübergängen durch eine Überführung.

	Fr.	
Baubudget 1909, Nr. 119.		
Voranschlag vom 20. September 1905 . . .	273,000	
Voranschlag vom 12. März 1909 . . .	181,000	
wovon auf Bau . . .	Fr. 146,000	
und auf Betrieb . . .	" 35,000	
Ausgaben pro 1910		100,000

Nr. 117. Station Konolfingen. Stationserweiterung und Ersetzung des Niveauüberganges durch eine Strassenunterführung bei km 20,442.

Baubudget 1909, Nr. 120.

Übertrag 3,291,500

	Übertrag	Fr.	3,291,500
		Fr.	
Voranschlag vom 15. März 1907 . . .	265,000		
wovon auf Bau . . . Fr.	242,000		
und auf Betrieb . . . „	23,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	15,000		
	Bleiben	<u>250,000</u>	
Ausgaben pro 1910			50,000
Nr. 118. Station Langnau. Erstellung eines Frei- verladeplatzes.			
		Fr.	
Baubudget 1909, Nr. 151	50,000		
Voranschlag vom 26. Mai 1909	62,000		
wovon auf Bau . . . Fr.	60,000		
und auf Betrieb . . . „	2,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	60,000		
	Bleiben	—	2,000
Nr. 119. Station Escholzmatt. Verlängerung des Ausweichgleises.			
Baubudget 1909, Nr. 124.		Fr.	
Voranschlag vom 15. Juni 1908	84,000		
wovon auf Bau . . . Fr.	64,300		
und auf Betrieb . . . „	19,700		
<i>Ausführung verschoben.</i>			—
Nr. 120. Station Sarnen. Vergrößerung des Auf- nahmsgebäudes, des Güterschuppens und des Neben- gebäudes.			
Baubudget 1909, Nr. 125.		Fr.	
Voranschlag vom 19. Juni 1908	41,000		
wovon auf Bau . . . Fr.	31,400		
und auf Betrieb . . . „	9,600		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	40,000		
	Bleiben	—	1,000
	Übertrag		<u>3,344,500</u>

Fr.
Übertrag 3,344,500

Nr. 121. II. Geleise Basel-Delsberg, Länge 35,⁸⁴⁰ km. Teilstrecke von Ruchfeld bei Basel bis Aesch, mit Erweiterung der Stationen Münchenstein, Dornach und Aesch; Länge 7,⁷⁵⁰ km.

Baubudget 1909, Nr. 126.

Kredit des Verwaltungsrates vom 5. März	Fr.
1906	1,740,000
wovon auf Bau	Fr. 1,632,000
und auf Betrieb	" 108,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	<u>840,000</u>
Bleiben	<u>900,000</u>

Ausgaben pro 1910 500,000

Nr. 122. II. Geleise Aarburg-Luzern. Teilstrecke Aarburg-Sursee, mit Erweiterung sämtlicher Stationen und Ersetzung von 25 Niveauübergängen durch Über- und Unterführungen; Länge 27,¹⁰⁰ km.

Baubudget 1909, Nr. 127.

Kredit des Verwaltungsrates vom 28. April 1905	Fr.
wovon auf Bau	Fr. 4,650,000
und auf Betrieb	" 500,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	<u>3,000,000</u>
Bleiben	<u>2,150,000</u>

Ausgaben pro 1910 850,000

Am 1. Mai 1909 wurde die Strecke Wauwil-Sursee dem doppelspurigen Betrieb übergeben, so dass dieser jetzt von Reiden bis Sursee reicht. Die Strecke Reiden-Zofingen soll noch im Laufe des Jahres 1909 fertiggestellt werden. Im Jahre 1910 wird mit der Erweiterung der Station Zofingen, deren Inangriffnahme bisher durch verschiedene Umstände verhindert wurde, und mit den Arbeiten auf der Strecke Aarburg-Zofingen begonnen werden.

Übertrag 4,694,500

Fr.

Übertrag 4,694,500

Für die Erweiterung der Station Aarburg ist dem Eisenbahndepartement gleichzeitig mit dem Projekt für das zweite Geleise Aarburg-Sursee ein Entwurf unterbreitet worden, der zu Fr. 1,090,000 veranschlagt war. Dieses Projekt wurde vom Eisenbahndepartement am 7. September 1907 unter einer Reihe von Vorbehalten genehmigt. Um den letztern zu entsprechen, musste ein neuer Entwurf aufgestellt werden, dessen Kosten zu Fr. 1,293,000 berechnet wurden. Zu diesem Projekt sind von der aargauischen Regierung eine grössere Zahl von Abänderungsbegehren gestellt worden. Hätte man denselben und den von den Anstössern erhobenen Forderungen für das abzutretende Terrain entsprechen wollen, so wären die Ausgaben auf 1 $\frac{1}{2}$ Millionen Franken angewachsen. Ein so ausserordentlich hoher Betrag hätte sich nicht rechtfertigen lassen. Deshalb hat der Verwaltungsrat die Generaldirektion auf ihren Antrag hin ermächtigt, das Eisenbahndepartement um Wiedererwägung seines Genehmigungsbeschlusses vom 7. September 1907, beziehungsweise um Fallenlassen der damals erhobenen, auf die Station Aarburg sich beziehenden Vorbehalte zu ersuchen, damit die Erweiterung nach dem zuerst vorgelegten, weniger kostspieligen Entwurfe ausgeführt werden könne. Da die Regierung des Kantons Aargau jedoch auf den wichtigsten ihrer Forderungen beharrte und die angestrebte Kostenverminderung somit nicht zu erzielen war, hat die Generaldirektion das Eisenbahndepartement ersucht, von der Umgestaltung der Station Aarburg bis auf weiteres abzusehen und sich für einmal mit den für die Einführung der Doppelspur und die Sicherung des Zugverkehrs erforderlichen neuen Einrichtungen zu begnügen.

Nr. 123. II. Geleise Wilerfeld-Gümligen, mit Verlegung der Linie Wilerfeld-Ostermundigen und Erstellung einer neuen Station Ostermundigen.

Übertrag 4,694,500

		Fr.
	Übertrag	4,694,500
Baubudget 1909, Nr. 128.		
Kredit des Verwaltungsrates vom 9. März 1908	Fr.	3,560,000
wovon auf Bau	Fr. 3,401,000	
und auf Betrieb	" 159,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	450,000	
	Bleiben	<u>3,110,000</u>
Ausgaben pro 1910		1,300,000

Nr. 124. Zentralanlagen für Weichen und Signale.		
Baubudget 1909, Nr. 160.		
		Fr.
a. Bahnhof Bern West (Nr. 160 b)		
Fr. 22,000, für 1910		2,000
b. Bahnhof Luzern (Nr. 160 c)		
für 1910	Fr. 11,000	1,000
c. Station Lengnau (Nr. 160 e)		
Fr. 30,000, für 1910		5,000
	Zusammen	<u>8,000</u>

Neue Bauten.

Nr. 125. Bahnhof Basel.		
		Fr.
Zentrale Weichen- und Signalstellung	480,000	
Ausgaben pro 1910		150,000
Nr. 126. Sissach-Olten. Verbesserung der Hauensteinlinie durch Erstellung eines Basistunnels mit Zufahrtsrampen von 10 ‰ Maximalsteigung.		
		Fr.
Voranschlag vom November 1908	22,750,000	
Ausgaben pro 1910		200,000
Nr. 127. Bahnhof Olten. Erstellung eines Geleises (Nr. 35) auf dem Kohlenlagerplatz im Depot T des Rangierbahnhofes.		
Voranschlag vom 4. Juni 1907		13,000
	Übertrag	<u>6,365,500</u>

	Fr.
Übertrag	6,365,500
Nr. 128. Zollikofen-Wilerfeld. Ersatz der hölzernen Überfahrtsbrücke bei km 101, ⁴²⁰ (Altikofenbrücke) durch eine eiserne.	
Voranschlag vom 5. März 1909	11,000
Nr. 129. Station Glovelier. Erstellung eines Wasserkränen zwischen den Geleisen II und III . . .	
	3,000
Nr. 130. St. Ursanne. Verstärkung der Eisenkonstruktion des Viadukt von St. Ursanne	
	14,000
Nr. 131. Station Reconvilier. Erstellung einer Passerelle beim Strassenübergang an der Westseite der Station.	
Voranschlag vom 18. Dezember 1908	9,000
Nr. 132. Station Sonvilier. Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes.	
Voranschlag vom 28. Mai 1909	8,000
Nr. 133. Werkstätte Biel. Anbau eines Schutzdaches an der nördlichen Seite des Magazingebäudes der Werkstätte	
	3,500
Nr. 134. Trubschachen-Wiggen. Ersatz der Lauelibachbrücke bei km 47, ⁷²⁷ .	
Voranschlag vom 6. April 1909	19,000
Nr. 135. Littau-Luzern. Ersetzung des Niveauübergangs bei km 89, ⁸⁰⁷ durch eine Unterführung bei km 89, ⁸¹⁵ .	
Voranschlag vom 14. Juni 1909	18,000
Nr. 136. Station Kerns-Kägiswil. Verlängerung des Güterschuppens und der Güterrampe.	
Voranschlag vom 6. Mai 1909	3,200
Nr. 137. Giswil-Kaiserstuhl. Lawinenschutzbauten	
	30,000
Übertrag	6,484,200

	Fr.
Übertrag	6,484,200
Nr. 138. Station Giswil. Erstellung einer Putzgrube mit Wasserkran.	
Voranschlag vom 3. Juni 1909	3,100
Nr. 139. Wagenwascheinrichtungen und Desinfektionsanlagen für den Viehtransport, laut Bundesratsbeschluss vom 22. März 1907	50,000
Nr. 140. Perrondächer.	Fr.
Station Villeret	1,100
Station Brünig	5,600
Zusammen	6,700
Nr. 141. Brückenwagen	10,000
Nr. 142. Lastkräne	5,000
Nr. 143. Wasserversorgung für Stationen und Wärterhäuser	10,000
Nr. 144. Verbesserung der Beleuchtung auf Bahnhöfen und Stationen	6,000
Nr. 145. Zentralanlagen für Weichen und Signale.	
	Fr.
a. St. Johann, Erweiterung	23,200
b. Ergänzung auf verschiedenen Stationen	26,800
Zusammen	50,000
Nr. 146. Neue Signale	20,000
Nr. 147. II. Geleise Aarburg-Luzern. Teilstrecke Sursee-Rothenburg, mit Erweiterung der Stationen Notwil und Sempach-Neuenkirch und Beseitigung eines Niveauüberganges; Länge 14,300 km.	
Übertrag	6,645,000

	Fr.	
		Übertrag 6,645,000
	Fr.	
Voranschlag vom 6. April 1909	1,518,000	
wovon auf Bau	Fr. 1,394,000	
und auf Betrieb	" 124,000	
Ausgaben für 1910		30,000
Nr. 148. Reistzugverbauungen zwischen Giswil und Brünig.		
Voranschlag vom 5. März 1909		32,500
Diese Bauten sind wegen der Erschwerung der Holzabfuhr durch den Winterbetrieb auf der Strecke Meiringen-Giswil notwendig geworden. Die Gemeinden haben anlässlich der Planaufgabe zahlreiche Forderungen erhoben. Die Behandlung derselben ist im Gange.		
Nr. 149. Wärterhäuser.		
a. Bau von zwei neuen Wärterhäusern		25,000
km 20,670 Basel-Olten,		
" 3,695 Luzern-Horw (Brünigbahn).		
b. Vergrösserung von vier Wärterhäusern der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn		10,000
km 16,198 Bern-Langnau,		
" 55,965 Langnau-Luzern,		
" 87,502 " "		
" 92,796 Bassecourt.		
Nr. 150. Unterkunftslokal für das Dienstpersonal		20,000
Nr. 151. Warnungstafeln. Anbringung von Warnungstafeln bei verschiedenen Niveauübergängen auf den Linien der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn		5,500
Nr. 152. Telephonanlagen.	Fr.	
Aarburg-Wynigen	13,600	
Burgdorf-Zollikofen	6,500	
Gümligen-Münsingen	2,900	
Wichtrach-Thun	4,400	
Verdoppelung bestehender Leitungen	2,000	
Zusammen		29,400
	Übertrag	6,797,400

	Fr.
Übertrag	6,797,400
Nr. 153. Aufstellung von elektrischen Rückmeldern für die Einfahrtsignale auf den Stationen Inkwil, Lüsslingen, Leuzingen, Arch-Rüti, Büren und Dotzigen	3,600
Nr. 154. Vertragliche Beiträge an Flusskorrekturen. Wildeneigraben und Dürrbach bei Zäziwil, Dorfbach in Langnau, Ilfis bei Wiggen, grosse und kleine Emme, kleine Schliere, Lambach usw.	30,000
Nr. 155. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen	100,000
Nr. 156. Unvorhergesehenes	50,000
Total I	<u>6,981,000</u>

III. Mobilien und Gerätschaften.

Nr. 157. Vermehrung des Inventars der Kreisdirektion (einschliesslich der Telegrapheninspektion)	3,000
Nr. 158. Vermehrung des Inventars des Bahndienstes.	
a. Zelte, Kochapparate und transportable Schirmhütten	Fr. 5,000
b. Mobilien und Werkzeug	5,000
Zusammen	10,000
Nr. 159. Vermehrung des Inventars des Stationsdienstes	10,000
Nr. 160. Vermehrung des Inventars des Fahrdienstes	6,000
Nr. 161. Ergänzung des Werkzeugs und der mechanischen Einrichtungen der Werkstätte Biel	15,000
Übertrag	<u>44,000</u>

	Fr.
Übertrag	44,000
Nr. 162. Ergänzung des Werkzeugs und der mechanischen Einrichtungen der Werkstätte Olten	15,000
Nr. 163. Ergänzung des Werkzeugs und der mechanischen Einrichtungen der Depotwerkstätten	1,600
Nr. 164. Vermehrung der Telegraphen- und der Telephonapparate. Telephonapparate	1,900
Total III	<u>62,500</u>

Rekapitulation.

	Fr.
I. Bahnanlagen und feste Einrichtungen	6,981,000
III. Mobiliar und Gerätschaften	62,500
Total	<u>7,043,500</u>

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

	Fr.
Bahnhof Basel. Aufbau des westlichen Flügels am Dienstgebäude im Güterbahnhof	47,000
Güterbahnhof St. Johann. Teilweise Überdachung und Umpflasterung der Viehrampe weil die Ausführung noch im Jahre 1909 erfolgen wird.	5,200
Station Wynigen. Erstellung eines Überholungsgeleises	59,000
Bahnhof Bern. Verbesserung der Einrichtungen in der Restaurationsküche weil die Ausgabe ins Betriebsbudget aufgenommen wurde.	25,000
Station Laufen. Erstellung einer Lokomotivremise aus altem Material weil hierfür zurzeit kein dringendes Bedürfnis besteht.	20,000

Station Hergiswil. Beitrag an die Kosten einer neuen Zufahrtsstrasse	Fr. 3,000
--	--------------

weil diese Ausgabe nach Art. 9, al. c, des Rechnungsgesetzes nicht auf Baukonto getragen werden darf.

Station Meiringen. Versetzen der Wagenremise weil diese Arbeit nicht gerade nötig ist.	24,000
--	--------

Folgende Ansätze sind vermindert worden:

Nr. 85 d. Bahnhof Basel. Erweiterung der Abstellgeleise in der F-, G- und H-Gruppe des Rangierbahnhofes von Fr. 100,000 auf	70,000
---	--------

weil die von der Kreisdirektion vorgesehene Erweiterung der K-Gruppe unterbleiben kann.

Nr. 141. Brückenwaagen von Fr. 11,000 auf	10,000
---	--------

Nr. 144. Verbesserung der Beleuchtung auf Bahnhöfen und Stationen von Fr. 10,000 auf . .	6,000
--	-------

Nr. 159. Vermehrung des Inventars des Stationsdienstes von Fr. 15,000 auf	10,000
---	--------

Nr. 161. Ergänzung des Werkzeugs und der mechanischen Einrichtungen der Werkstätte Biel von Fr. 25,000 auf	15,000
--	--------

Nr. 162. Ergänzung des Werkzeugs und der mechanischen Einrichtungen der Werkstätte Olten von Fr. 50,000 auf	15,000
---	--------

Nr. 163. Ergänzung des Werkzeugs und der mechanischen Einrichtungen der Depotwerkstätten von Fr. 7000 auf	1,600
---	-------

Nr. 164. Vermehrung der Telegraphen- und Telephonapparate von Fr. 2700 auf	1,900
--	-------

Für die nachstehenden, schon in früheren Budgets enthaltenen und auch im vorliegenden wieder aufgenommenen Bauten wurden Ansätze für 1910 weggelassen, in der Annahme, dass die Ausführung verschoben werden kann:

Nr. 89 b. Bahnhof Olten. Erstellung eines Ausziehgeleises und Verbesserung der Geleiseanlagen auf der Südseite	Fr. 50,000
--	---------------

Nr. 98. Bahnhof Neu-Solothurn. Erweiterung infolge Einführung der Solothurn-Münster-Bahn .	100,000
--	---------

Nr. 111. Haltestelle La Heutte. Erstellung eines Ausweich- und Überholungsgeleises . . .	Fr. 30,000
--	---------------

Nr. 114. Bahnhof Biel. Umbau und Erweiterung der gesamten Bahnhofsanlagen	100,000
---	---------

Dem Budget wurden beigelegt:

Nr. 125. Bahnhof Basel. Zentrale Weichen- und Signalstellung	150,000
--	---------

weil diese Arbeit im Jahre 1910 begonnen werden sollte.

Nr. 132. Station Sonvilier. Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes	8,000
---	-------

Der von der Kreisdirektion für die Erweiterung der Station Schüpfen (Nr. 116) eingesetzte Betrag von Fr. 30,000 musste auf	100,000
--	---------

und der für Reistzugverbauungen zwischen Giswil und Brünig (Nr. 148) mit Fr. 2500 vorgesehene Betrag musste auf	32,500
---	--------

erhöht werden, weil diese Arbeiten nicht, wie die Kreisdirektion angenommen hatte, in der Hauptsache im Jahre 1909, sondern frühestens im Jahre 1910 zur Ausführung gelangen werden. Ferner ist der von der Kreisdirektion für Telephonanlagen (Nr. 152) vorgesehene Betrag von Fr. 28,000 auf

	29,400
--	--------

erhöht worden.

Für das Vordach am Aufnahmsgebäude in Luzern (Nr. 92 b), für welches das Budget der Kreisdirektion Verschiebung vorsah, ist ein Betrag von Fr. 20,000 eingesetzt worden, weil die Erstellung nun wahrscheinlich doch im Jahre 1910 erfolgen kann.

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

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

Nr. 165. Neue Werkstätte in Zürich.

Baubudget 1909, Nr. 175.

Kredit des Verwaltungsrates vom	Fr.	Fr.
2. Juni 1905	5,400,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	4,400,000	
Bleiben	—————	1,000,000

Die Lokomotivwerkstätte, Dreherei und Schmiede sind vollendet, und die Einrichtung der mechanischen Ausrüstung dieser Gebäude ist im Gange. Die Wagenwerkstätte, das Malerei- und Revisionsgebäude werden im Jahre 1910 im Rohbau fertiggestellt und die Speiseanstalt, sowie die anderen kleinern Gebäude an der Güterstrasse in der Hauptsache noch im Jahre 1909 vollendet werden. Der Voranschlag wird übersritten werden. Die Ursache hiervon liegt neben der Steigerung, welche die Materialpreise und Löhne seit Aufstellung des Voranschlages erfahren haben, hauptsächlich darin, dass viel mehr Werkzeugmaschinen angeschafft werden mussten, als vorgesehen waren. Dies geschah, um die immer teurer werdende Handarbeit möglichst zu beschränken und weil sich viele von den alten Maschinen nicht mehr zur Wiederverwendung eigneten.

Nr. 166. Hauptbahnhof Zürich.

a. Erweiterung der Bahnhofanlagen.

Baubudget 1909, Nr. 215 a.

Für Projektierungsarbeiten 10,000

b. Erstellung eines Zollniederlagshauses. Fr.

Baubudget 1909, Nr. 215 b 300,000

Voranschlag vom 21. Dezember 1908 310,000

wovon auf Bau . Fr. 308,000

und auf Betrieb . „ 2,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909 100,000

Bleiben ————— 210,000

Übertrag 1,220,000

	Fr.
Übertrag	1,220,000
Nr. 167. Umbau der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Stadt Zürich	—
Baubudget 1909, Nr. 176.	
Ausgaben für Studien und Landerwer- bungen bis Ende 1909	Fr. 1,100,000

Pro memoria.

Nachdem die Generaldirektion in einer am 28. April 1908 stattgehabten Konferenz den Vertretern der Stadt erklärt hatte, zur Ausführung des Tiefbahnprojektes VII (mit Station Enge an der Grütlistrasse) im Kostenbetrage von Fr. 20,210,000 nur dann Hand bieten zu können, wenn sich die Stadt zur Leistung eines der Kostendifferenz gegenüber unserm Hochbahnprojekt IV annähernd gleichkommenden Beitrages verpflichte, ist von den Vertretern der Stadt zur Erzielung von Ersparnissen die Reduktion des Projektes durch Aufhebung des Güterdienstes in der Station Enge angeregt worden. Das Eisenbahndepartement hat einem in diesem Sinne vereinfachten Projekte der Station, in welchem nur die für den Personen- und Gepäckverkehr nötigen Anlagen vorgesehen waren, am 19. Januar 1909 die grundsätzliche Zustimmung erteilt. Da aber trotz dieser Reduktion das Tiefbahnprojekt VII immer noch um mehr als 5¹/₂ Millionen höher zu stehen kommt, als das von der Generaldirektion zur Ausführung vorgeschlagene, modifizierte Hochbahnprojekt IV, ist der Stadtrat auf das Tiefbahnprojekt II mit der Station Enge an der Bederstrasse zurückgekommen. Seiner Einladung Folge leistend, hat die Generaldirektion mit Benützung dieses Projektes, das in verschiedenen Punkten, so namentlich in bezug auf die Höhenlage der verlegten Sihl und die Gestaltung des Tunnels unter derselben abgeändert worden ist, ein neues Projekt Nr. VIII ausgearbeitet. Auf Grund desselben sind die Verhandlungen mit den Vertretern der Stadt wieder aufgenommen worden.

Nr. 168. Station Schlieren. Erweiterung der Geleiseanlagen und des Verladeplatzes, Anlage eines

Übertrag 1,220,000

Fr.
Übertrag 1,220,000

Zwischenperrons mit Personendurchgang. Vergrößerung des Aufnahmegebäudes, neuer Güterschuppen mit Rampe und Ersetzung zweier Niveauübergänge durch Überführungen.

Baubudget 1909, Nr. 187.	Fr.
Voranschlag vom 29. Mai 1907 . . .	1,800,000
wovon auf Bau . Fr. 1,752,000	
und auf Betrieb . " 48,000	
Dazu Abschreibungen " 21,000	

Ausführung verschoben. —

Nr. 169. Station Dietikon. Erweiterung des Verladeplatzes.

Baubudget 1909, Nr. 216.	Fr.	
Voranschlag vom 4. Juni 1908	20,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 19,600		
und auf Betrieb . . . " 400		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	15,000	
Bleiben ———		5,000

Nr. 170. Station Wettingen. Erweiterung der Geleiseanlagen, Verlängerung des Güterschuppens und der Rampe und Erstellung einer Fussgängerunterführung an der Seminarstrasse, km 20,172.

Baubudget 1909, Nr. 188.	Fr.
Voranschlag vom 9. November 1907 .	455,000
wovon auf Bau . . Fr. 418,600	
und auf Betrieb . . " 36,400	

Ausführung verschoben. —

Nr. 171. Bahnhof Baden. Erweiterung der Geleiseanlagen und der Verladeplätze, Verlegung und Vergrößerung der Güterschuppen, Anlage eines Zwischenperrons mit Personendurchgang, Erstellung von Perrondächern und Änderungen im Aufnahmegebäude.

Übertrag 1,225,000

Fr.

Übertrag 1,225,000

Baubudget 1909, Nr. 179.

Kredit des Verwaltungsrates vom 28. Dezember 1906	Fr.	575,000
wovon auf Bau	Fr.	441,000
und auf Betrieb	„	134,000

Ausführung verschoben. —

Nr. 172. Bahnhof Brugg. Umbau und Erweiterung der Bahnhofsanlagen.

Baubudget 1909, Nr. 189.	Fr.	
Voranschlag vom 21. Mai 1908		3,540,000
wovon auf Bau	Fr.	3,360,000
und auf Betrieb	„	180,000
Ausgabe bis Ende 1909 für einen Personendurchgang und für Aufstellgeleise		70,000
	Bleiben	<u>3,470,000</u>

Im weiteren Ausführung verschoben. —

Nr. 173. Station Schinznach-Bad. Erweiterung der Geleiseanlagen.

Baubudget 1909, Nr. 217.	Fr.	
Voranschlag vom 3. Juni 1908		41,000
wovon auf Bau	Fr.	33,600
und auf Betrieb	„	7,400
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909		36,000
	Bleiben	5,000

Nr. 174. Bahnhof Aarau. Vergrößerung des Aufnahmegebäudes.

Baubudget 1909, Nr. 190.	Fr.	
Voranschlag vom 26. März 1907		265,000
wovon auf Bau	Fr.	173,500
und auf Betrieb	„	91,500
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909		255,000
	Bleiben	<u>10,000</u>
	Übertrag	1,240,000

		Fr.	
	Übertrag		1,240,000
Nr. 175. Station Möhlin. Erstellung eines Überholungsgeleises.			
	Baubudget 1909, Nr. 218.	Fr.	
	Voranschlag vom 9. März 1908	58,000	
	wovon auf Bau Fr. 50,500		
	und auf Betrieb „ 7,500		
	Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	50,000	
	Bleiben	—	8,000
Nr. 176. Station Augst. Erweiterung der Geleiseanlagen und des Verladeplatzes, Erstellung einer Schiebebühne.			
	Baubudget 1909, Nr. 192.	Fr.	
	Voranschlag vom 13. Februar 1907 . . .	69,000	
	wovon auf Bau Fr. 59,500		
	und auf Betrieb „ 9,500		
	Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	64,000	
	Bleiben	—	5,000
Nr. 177. Station Sisseln. Erstellung eines Ausweichgeleises.			
	Baubudget 1909, Nr. 220.	Fr.	
	Voranschlag vom 3. März 1908	49,000	
	wovon auf Bau Fr. 47,500		
	und auf Betrieb „ 1,500		
	Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	40,000	
	Bleiben	—	9,000
Nr. 178. Station Lenzburg. Erweiterung der Geleiseanlagen und des Verladeplatzes, Verschiebung und Vergrößerung des Güterschuppens und der Rampe.			
	Baubudget 1909, Nr. 193.	Fr.	
	Voranschlag vom 11. Oktober 1907 . . .	370,000	
	wovon auf Bau Fr. 298,000		
	und auf Betrieb „ 72,000		
	<i>Ausführung verschoben.</i>		
	Übertrag	—	1,262,000

Fr.

Übertrag 1,262,000

Nr. 179. Zürich-Wollishofen-Kilchberg bei Zürich.
Geleiseverschiebung von km 6,650 bis km 7,300 zur
Verlängerung der Zwischengeraden anlässlich der
Unterführung der Widmerstrasse.

Baubudget 1909, Nr. 222.

Voranschlag vom 6. April 1908 16,000

Mit der Arbeit konnte noch nicht begonnen
werden, weil das Projekt für die Unterführung der
Widmerstrasse (Nr. 197 c) noch nicht bereinigt ist.

Nr. 180. Station Horgen. Erweiterung der Geleise-
anlagen und Vergrösserung des Güterschuppens und
der Rampe.

Baubudget 1909, Nr. 194. Fr.

Voranschlag vom 15. Juni 1908 61,000

wovon auf Bau Fr. 53,500

und auf Betrieb „ 7,500

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909 56,000

Bleiben ——— 5,000

Nr. 181. II. Geleise Thalwil-Richterswil.

Baubudget 1909, Nr. 211.

Projektierungsarbeiten und Landerwerbungen . . . 100,000

Nr. 182. Station Wädenswil. Erweiterung der
Geleiseanlagen und des Verladeplatzes, Vergrösserung
des Aufnahmsgebäudes, Erstellung eines überdachten
Perrons und eines neuen Abortgebäudes, Verlegung
und Vergrösserung des Güterschuppens und der Rampe,
Verlegung der Werkstätte der Südostbahn.

Baubudget 1909, Nr. 181.

Kredit des Verwaltungsrates vom Fr.

11. Juli 1906 1,630,000

wovon auf Bau . Fr. 1,484,200

und auf Betrieb . „ 145,800

Ausführung verschoben.

Übertrag 1,383,000

		Fr.
	Übertrag	1,383,000
Nr. 183. Station Bäch. Erstellung eines Ausweichgleises.		
	Baubudget 1909, Nr. 186.	Fr.
	Voranschlag vom 20. März 1908	93,000
	wovon auf Bau Fr. 79,500	
	und auf Betrieb „ 13,500	
	Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	53,000
	Bleiben	<u>40,000</u>
Der Beginn der Bauarbeiten ist durch Schwierigkeiten bei der Expropriation verzögert worden. Die Vollendung kann daher nicht, wie vorausgesehen war, im Jahre 1909, sondern erst 1910 erfolgen.		
Nr. 184. Neue Station Schübelbach. Erstellung einer Station zwischen Siebnen-Wangen und Reichenburg mit Ersetzung des Niveauüberganges bei km 46, ⁷⁹⁴ durch eine Überführung und Beseitigung des Niveauüberganges bei km 46, ⁵⁰⁰ .		
	Baubudget 1909, Nr. 225.	Fr.
	Voranschlag vom 30. Juni 1908	347,000
Ab: Beitrag der Gemeinde Schübelbach:		
	in bar Fr. 10,000	
	durch Beschaffung des Landes „ 57,000	
		<u>67,000</u>
	Bleiben	<u>280,000</u>
	wovon auf Bau Fr. 275,000	
	und auf Betrieb „ 5,000	
<i>Ausführung verschoben.</i>		
Nr. 185. Station Weesen. Umbau des Aufnahmegebäudes.		
	Baubudget 1909, Nr. 182.	Fr.
	Voranschlag vom 6. Juli 1905	56,000
	Voranschlag vom 25. Mai 1909	91,000
	wovon auf Bau Fr. 60,000	
	und auf Betrieb „ 31,000	
	Übertrag	<u>1,423,000</u>

Fr.
Übertrag 1,423,000

Ausführung verschoben; im übrigen wird auf die Bemerkung bei Nr. 203 (Station Ziegelbrücke) hingewiesen.

Nr. 186. Station Dübendorf. Erweiterung der Geleiseanlagen und des Verladeplatzes, Vergrößerung des Güterschuppens und der Rampe, Erstellung eines Vordaches.

Baubudget 1909, Nr. 196.	Fr.	
Voranschlag vom 14. April 1908 . . .	118,000	
wovon auf Bau . . . Fr.	96,600	
und auf Betrieb . . . „	21,400	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	78,000	
Bleiben	40,000	40,000

Im Jahre 1910 wird die Vergrößerung des Güterschuppens und der Rampe vorgenommen werden.

Nr. 187. Station Uster. Erweiterung der Geleiseanlagen.

Baubudget 1909, Nr. 198.	Fr.
Voranschlag vom 31. März 1907 . . .	75,000
wovon auf Bau . . . Fr.	66,000
und auf Betrieb . . . „	9,000
Dazu Abschreibungen . . . „	15,700

Ausführung verschoben.

Nr. 188. Neue Kreuzungsstation und Haltestelle Bollingen zwischen Rapperswil und Schmerikon.

Baubudget 1909, Nr. 200.	Fr.	
Voranschlag vom 9. Dezember 1907 . .	112,000	
Ab: Beitrag der Gemeinde Jona . . .	10,000	
Bleiben	102,000	
wovon auf Bau . . . Fr.	97,000	
und auf Betrieb . . . „	5,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	97,000	
Bleiben	5,000	5,000
	Übertrag	1,468,000

	Fr.	
	Übertrag	1,468,000
Nr. 189. Station Uznach. Erweiterung der Geleise- und Güteranlagen, Erstellung eines Lokomotivdepots und eines neuen Aufnahmegebäudes für den Anschluss der Rickenbahn.		
Baubudget 1909, Nr. 184.		
Kredit des Verwaltungsrates vom 5. März	Fr.	
1906	800,000	
wovon auf Bau	Fr. 717,400	
und auf Betrieb	„ 82,600	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	780,000	
Bleiben	-----	20,000
Nr. 190. Station Schwanden. Erweiterung der Station.		
Baubudget 1909, Nr. 226.		
Voranschlag vom 16. März 1908	Fr.	79,000
wovon auf Bau	Fr. 67,500	
und auf Betrieb	„ 11,500	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	50,000	
Bleiben	-----	29,000
Nr. 191. Station Linthal. Erstellung eines Perrondaches an der Stirnseite des Aufnahmegebäudes und Anlage einer Zufahrtstrasse auf der Südostseite der Station.		
	Fr.	
Baubudget 1909, Nr. 227	4,500	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	2,000	
Bleiben	-----	2,500
Nr. 192. Station Affoltern a. Albis. Erweiterung der Stationsanlagen.		
Baubudget 1909, Nr. 230.		
Voranschlag vom 18. Nov. 1907/9. Juni	Fr.	
1908	146,000	
wovon auf Bau	Fr. 129,200	
und auf Betrieb	„ 16,800	
<i>Ausführung verschoben.</i>		
	Übertrag	1,519,500

Fr.

Übertrag 1,519,500

Nr. 193. Station Cham. Erweiterung der Geleiseanlagen und des Verladeplatzes und Vergrößerung des Güterschuppens.

Baubudget 1909, Nr. 178.	Fr.	
Voranschlag vom 9. Juni 1905	144,600	
wovon auf Bau Fr. 132,400		
und auf Betrieb „ 12,200		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	134,600	
Bleiben	—	10,000

Nr. 194. Station Ebikon. Erweiterung der Geleiseanlagen und des Verladeplatzes, Vergrößerung des Güterschuppens.

Baubudget 1909, Nr. 202.	Fr.	
Voranschlag vom 12. April 1906	40,000	
wovon auf Bau Fr. 36,200		
und auf Betrieb „ 3,800		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	35,000	
Bleiben	—	5,000

Nr. 195. Station Töss. Erweiterung der Geleiseanlagen und neues Aufnahmsgebäude.

Baubudget 1909, Nr. 207.	Fr.	
Voranschlag vom 23. April 1907	135,000	
wovon auf Bau Fr. 124,000		
und auf Betrieb „ 11,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	105,000	
Bleiben	—	30,000

Nr. 196. Verbesserung der Beleuchtung auf Bahnhöfen und Stationen.

Baubudget 1909, Nr. 209.	Fr.	
Ausdehnung der elektrischen Beleuchtung einschliesslich Erstellung einer elektrischen Zentrale im Hauptbahnhof Zürich	400,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	200,000	
Bleiben	—	200,000
Übertrag		1,764,500

Fr.
Übertrag 1,764,500

Die elektrische Zentrale mit Inbegriff der Installationen soll noch im Jahre 1909 vollendet werden.

Nr. 197. Beseitigung von Niveauübergängen.

Stein-Säckingen-Mumpf:

- a. Strassenunterführung km 59,041 bei Stein-Säckingen.
- | | |
|--------------------------------|------------|
| Baubudget 1909, Nr. 212 c. | Fr. |
| Voranschlag vom 9. Juni 1906 . | 70,000 |
| wovon auf Bau . | Fr. 68,000 |
| und auf Betrieb . | " 2,000 |

Ausführung verschoben.

- b. Feldwegüberführung km 60,625.
- | | |
|--------------------------------|------------|
| Baubudget 1909, Nr. 212 d. | |
| Voranschlag vom 9. Juni 1906 . | 34,000 |
| wovon auf Bau . | Fr. 33,200 |
| und auf Betrieb . | " 800 |

Ausführung verschoben.

Zürich - Wollishofen = Kälchberg bei Zürich:

- e. Fusswegunterführung km 6,625 und Unterführung der Widmerstrasse km 6,791.
- | | |
|----------------------------------|------------|
| Baubudget 1909, Nr. 212 f. | |
| Voranschlag vom 28. Oktober 1907 | 91,500 |
| wovon auf Bau . | Fr. 90,000 |
| und auf Betrieb . | " 1,500 |

Rüschlikon-Thalwil:

- d. Strassenunterführung km 11,685 bei der Station Thalwil und Fusswegunterführung km 11,723.

Übertrag 195,500 1,764,500

	Fr.	Fr.
Übertrag	195,500	1,764,500
Baubudget 1909, Nr. 212 g.		
Voranschlag vom 4. Januar 1907	219,000	
wovon auf Bau	Fr. 216,000	
und auf Betrieb	„ 3,000	
e. Fusswegüberführung km 11,360 bei der Station Thalwil.		
Baubudget 1909, Nr. 212 h.		
Voranschlag vom 24. Oktober 1906	19,800	
wovon auf Bau	Fr. 18,500	
und auf Betrieb	„ 1,300	
<i>Zug-Cham :</i>		
f. Strassenunterführung km 43,158 bei Cham.		
Baubudget 1909, Nr. 212 k.		
Voranschlag vom 10. Juni 1907	40,000	
wovon auf Bau	Fr. 39,100	
und auf Betrieb	„ 900	
<i>Frick-Eiken :</i>		
g. Wegüberführung km 52,158 bei Frick mit Fussweganlage.		
Baubudget 1909, Nr. 239.		
Voranschlag	54,000	
Zusammen	528,300	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	100,300	
Bleiben	428,000	
Ausgaben pro 1910		150,000
Nr. 198. Ersatz der obern Limmatbrücke bei Wettingen.		
Baubudget 1909, Nr. 213.	Fr.	
Voranschlag vom 11. April 1908	440,000	
wovon auf Bau	Fr. 234,000	
und auf Betrieb	„ 206,000	
Ausgaben pro 1910		200,000
Übertrag		2,114,500

	Fr.	
		Übertrag 2,114,500
Nr. 199. Erstellung von Schutzwänden zur Sicherung der Strecke Weesen-Mühlehorn gegen Stein- schlag.		
Baubudget 1909, Nr. 240.	Fr.	
Voranschlag vom 2. Mai 1908	26,000	
Ausgaben bis Ende 1909	13,000	
Bleiben ———		13,000
Nr. 200. Wärter- und Beamtenwohnhäuser.		
a. Erstellung eines Beamtenwohnhauses auf der Station Sihlbrugg.		
	Fr.	
Baubudget 1909, Nr. 214 b	38,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	33,000	
Bleiben ———		5,000
b. Erstellung von drei Wärterwohnhäusern.		
	Fr.	
Baubudget 1909, Nr. 241	30,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	17,000	
Bleiben ———		13,000
<i>Neue Bauten.</i>		
Nr. 201. Hauptbahnhof Zürich.		
a. Anschluss der neuen Lokomotivremise an die städtische Hochdruckwasserleitung		
		4,000
Zurzeit ist die Lokomotivremise an die städ- tische Niederdruckleitung angeschlossen. Der An- schluss an die Hochdruckleitung ist notwendig, damit das Auswaschen der Kessel rascher und vollkommener vorgenommen werden kann.		
b. Ersatz der Lokomotivdrehzscheibe von 16 m Durchmesser bei der neuen Lokomotivremise durch eine solche von 20 m Durchmesser		
		37,200
c. Einrichtung des elektrischen Antriebes für die Schiebebühne und die Werkstätte im neuen Depot		
		7,000
	Übertrag	2,193,700

Fr.

Übertrag 2,193,700

Nr. 202. Station Rüslikon. Erweiterung des Verladeplatzes, Vergrösserung des Güterschuppens und Erstellung eines Drehkrans.

Baubudget 1908, Nr. 243.

Voranschlag vom 10. Mai 1907 47,000

Gegen die vom Eisenbahndepartement ausgesprochene Genehmigung unseres Projektes haben die Gemeinde und der Regierungsrat des Kantons Zürich Rekurs ergriffen.

Nr. 203. Station Ziegelbrücke. Umbau und Erweiterung der Stationsanlagen.

Fr.

Voranschlag vom 19. Juni 1909 716,000

wovon auf Bau . . . Fr. 671,500

und auf Betrieb . . . „ 44,500

Dazu Abschreibungen . . . „ 29,000

Ausgaben pro 1910 50,000

Dieser Umbau war schon in den Baubudgets für 1905 und 1906 enthalten, konnte aber nicht ausgeführt werden, weil die Regierung des Kantons Glarus dieses Projekt und den ebenfalls beabsichtigten Umbau des Aufnahmsgebäudes in Weesen (Nr. 185) zum Anlass genommen hat, die Generaldirektion um die Vornahme von Studien zu einer grundsätzlichen Verbesserung der Verhältnisse im Geleisedreieck Ziegelbrücke-Weesen-Näfels zu ersuchen.

Mit Bericht vom 10. November 1908 hat die Generaldirektion das Ergebnis ihrer Untersuchungen mitgeteilt. Sie ist zum Schlusse gekommen, dass jede Veränderung eine grosse Ausgabe (3 bis 6 Millionen) erheischen und beträchtliche Nachteile für einen Teil der Bevölkerung nach sich ziehen würde. Eine Zentralstation würde nicht befriedigen, weil sie von den Ortschaften Weesen, Ziegelbrücke und Niederurnen zu weit entfernt wäre. Die Aufhebung einer der beiden Strecken Weesen-Näfels oder Ziegelbrücke-Näfels würde dem Widerstand der dadurch betroffenen

Übertrag 2,290,700

	Fr.
Übertrag	2,290,700
<p>Bevölkerung begegnen. Es ist deshalb nicht zu erwarten, dass die Bestrebungen, die von glarnerischer Seite fortgesetzt werden, zu einem anderen Ergebnis führen, und die Erweiterung der Station kann nicht mehr länger hinausgeschoben werden.</p>	
Nr. 204. Weesen-Mühlehorn. Ausmauerung im Standenhorntunnel auf 14 m Länge	10,000
<p>Nr. 205. Sihlbrugg-Baar. Erstellung eines Sohlengewölbes, von km 20,480 bis km 20,556 im Albistunnel.</p>	
Voranschlag	8,000
<p>Nr. 206. Station Urdorf. Erweiterung der Stationsanlagen und Anbringung eines Perrondaches am Aufnahmsgebäude.</p>	
	Fr.
Voranschlag vom 21. Mai 1908	76,000
wovon auf Bau	Fr. 68,800
und auf Betrieb	" 7,200
Dazu Abschreibungen	" 4,100
Ausgaben pro 1910	50,000
<p>Nr. 207. Station Regensdorf-Watt. Verlegung des Verladeplatzes auf die Westseite und Erstellung eines neuen Stumpengeleises.</p>	
Voranschlag vom 20. Mai 1908	17,000
<p>Nr. 208. Station Rümikon-Mellikon. Erweiterung der Stationsanlagen.</p>	
Voranschlag vom 4. Juli 1909	21,000
<p>Nr. 209. Wagenwascheinrichtungen und Desinfektionsanstalten für den Viehtransport laut Bundesratsbeschluss vom 22. März 1907</p>	
	50,000
Nr. 210. Brückenwaagen	10,000
Übertrag	2,456,700

	Fr.
Übertrag	2,456,700
Nr. 211. Wasserversorgungen für Stationen und Wärterhäuser	10,000
Nr. 212. Verbesserung der Beleuchtung auf Bahnhöfen und Stationen	10,000
Nr. 213. Zentralanlagen für Weichen und Signale.	
a. Station Rothkreuz	165,000
b. „ Turgi	150,000
c. „ Au (Zürich)	29,000
d. „ Ergänzungen an bestehenden Einrichtungen	15,000
Nr. 214. Neue Signale.	
a. Neue Vorsignale	20,000
b. Ausfahr- und Durchfahrtsignale und Ersatz von Scheibensignalen	25,000
Nr. 215. Oberrieden-Horgen. Ersetzung des Niveauüberganges der Horngasse, km 14, ⁴⁷⁷ , bei der Station Oberrieden durch eine Unterführung. Fr.	
Voranschlag vom 29. März 1909	106,000
Ausgaben pro 1910	60,000
Die Herstellung der Unterführung ist notwendig, weil dieselbe später erheblich grössere Kosten erfordern würde.	
Nr. 216. Effretikon-Hinwil. Ersetzung der Eisenkonstruktion der Strassenunterführung bei Illnau, km 4, ⁸⁴⁰ .	
Voranschlag vom 15. Januar 1909	21,400
Die Ersetzung der Eisenkonstruktion durch eine stärkere ist notwendig, um in der Verwendung der Lokomotiven auf der Strecke Effretikon-Wetzikon nicht beschränkt zu sein.	
Übertrag	2,962,100

	Fr.
Übertrag	2,962,100
Nr. 217. Streckenblockeinrichtungen. Umbau der Blockstationen I, II und III zwischen Zürich und Wallisellen	20,000
Nr. 218. Telephonanlagen.	
a. Oerlikon—Niederglatt	Fr. 4,300
b. Richterswil—Ziegelbrücke	" 12,700
c. Ziegelbrücke—Näfels-Mollis	" 2,000
d. Rapperswil—Wohlen-Villmergen	" 5,400
e. Verdopplung der Telephonleitung Aarau—Suhr	" 500
Zusammen	24,900
Nr. 219. Bahnabschlüsse.	
a. Geländer und Einfriedigungen	6,000
b. Barrieren	20,000
Nr. 220. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen	150,000
Nr. 221. Unvorhergesehenes	50,000
Total I	<u>3,233,000</u>

III. Mobilien und Gerätschaften.

	Fr.
Nr. 222. Vermehrung des Inventars der Kreisdirection (einschliesslich der Telegrapheninspektion)	2,500
Nr. 223. Vermehrung des Inventars des Bahndienstes	15,000
Nr. 224. Vermehrung des Inventars des Stationsdienstes	11,000
Nr. 225. Vermehrung des Inventars des Fahrdienstes.	
Übertrag	<u>28,500</u>

	Fr.
Übertrag	28,500
a. 1 ausrangierte Lokomotive zum Betrieb der Vakuum-Entstaubungsapparate für Wagenreinigung	Fr. 6000
b. Ausrüstung des neuen Werkzeugwagens	„ 9400
c. Verschiedenes	„ 3200
Zusammen	18,600
Nr. 226. Ergänzung des Werkzeuges und der mechanischen Einrichtungen der Werkstätte Zürich	15,000
Nr. 227. Ergänzung des Werkzeuges und der mechanischen Einrichtungen der Depotwerkstätten Zürich, Brugg und Rapperswil	5,600
Nr. 228. Vermehrung der Telegraphen- und Telephonapparate.	
a. Telegraphenapparate	Fr. 2,300
b. Telephonapparate	„ 600
Zusammen	2,900
Total III	<u>70,600</u>

Rekapitulation.

	Fr.
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen	3,233,000
III. Mobiliar und Gerätschaften	70,600
Total	<u>3,303,600</u>

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

	Fr.
Station Wildeggen. Umbau und Erweiterung	100,000
Station Frick. Erstellung eines neuen Aufnahmegebäudes	77,000
Station Mumpf. Erweiterung der Geleiseanlagen	15,000
Station Unterterzen. Neues Aufnahmegebäude und Vergrößerung der Rampe	58,000
Station Wetzikon. Erweiterung	150,000

Station Effretikon. Erweiterung mit Unterführung der Staatsstrasse	Fr. 50,000
--	---------------

Für die nachstehenden, schon in früheren Budgets enthaltenen und auch im vorliegenden wieder aufgenommenen Bauten wurden Ansätze für 1910 weggelassen, in der Annahme, dass die Ausführung verschoben werden kann:

Nr. 168. Station Schlieren. Erweiterung der gesamten Stationsanlagen	100,000
--	---------

Nr. 172. Bahnhof Brugg. Umbau und Erweiterung	100,000
---	---------

Nr. 185. Station Weesen. Umbau des Aufnahmegebäudes	91,000
---	--------

Nr. 187. Station Uster. Erweiterung der Geleiseanlagen	20,000
--	--------

Nr. 192. Station Affoltern a. Albis. Erweiterung	116,000
--	---------

Folgende Ansätze sind vermindert worden:

Nr. 201 b. Hauptbahnhof Zürich. Ersatz der Lokomotivdrehzscheibe von 16 m Durchmesser bei der neuen Lokomotivremise durch eine solche von 20 m, von Fr. 45,000 auf	37,200
--	--------

weil die von der Kreisdirektion vorgesehene Wiederverwendung der ersteren unterbleiben soll.

Nr. 203. Station Ziegelbrücke. Umbau und Erweiterung der Stationsanlagen von Fr. 200,000 auf	50,000
--	--------

Nr. 210. Brückenwaagen von Fr. 11,000 auf	10,000
---	--------

Nr. 211. Wasserversorgungen für Stationen und Wärterhäuser von Fr. 15,000 auf	10,000
---	--------

Nr. 212. Verbesserung der Beleuchtung auf Bahnhöfen und Stationen von Fr. 15,000 auf	10,000
--	--------

Nr. 220. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen von Fr. 250,000 auf	150,000
--	---------

Nr. 221. Unvorhergesehenes von Fr. 80,000 auf	50,000
---	--------

Nr. 224. Vermehrung des Inventars des Stationsdienstes von Fr. 16,000 auf	11,000
---	--------

weil die Kosten für die Ausrüstung der neuen Station Bolligen und für die Möblierung des neuen Aufnahmegebäudes in Töss auf die Baukredite

Nr. 188 und 195 zu verrechnen sind und weil die Ergänzung der Möblierung für die Aufnahmsgebäude in Frick und Unterterzen dahinfällt, nachdem die Erstellung dieser beiden Gebäude unterbleibt.

Fr.

Nr. 225. Vermehrung des Inventars des Fahrdienstes von Fr. 21,600 auf	18,600
Nr. 226. Ergänzung des Werkzeugs und der mechanischen Einrichtungen der Werkstätte Zürich von Fr. 39,400 auf	15,000
weil eine grosse Zahl von Werkzeugmaschinen für die neue Werkstätte beschafft wurde.	
Endlich wurden die Ansätze erhöht für die Ausmauerung im Standenhorntunnel zwischen Weesen und Mühlehorn (Nr. 204) von Fr. 9000 auf und für die Erstellung einer neuen Brückenkonstruktion auf der Strecke Effretikon-Hinwil (Nr. 216) von Fr. 20,400 auf	10,000
	21,400

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

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

Fr.

Nr. 229. Bahnhof Winterthur.

a. Erweiterung der Rangiergeleiseanlagen.

Baubudget 1909, Nr. 253 a. Fr.

Voranschlag vom 9. April 1908 . . . 3,000,000

wovon auf Bau . Fr. 2,970,500

und auf Betrieb „ 29,500

Ausgaben pro 1910 10,000

b. Unterführung der Zürcherstrasse.

Baubudget 1909, Nr. 253 b. Fr.

Voranschlag vom März 1908 . . . 1,050,000

Hiervon ab: Beitrag der Stadtgemeinde

Winterthur 295,000

Kredit des Verwaltungsrates vom 10. Juli

1908 755,000

wovon auf Bau . Fr. 637,000

und auf Betrieb . „ 118,000

Hierzu für Abschreibungen Fr. 110,000.

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909 300,000Bleiben 455,000

Ausgaben pro 1910 300,000

Der Beitrag der Stadt setzt sich zusammen aus Fr. 250,000 in bar und der Hälfte der zu Fr. 90,000 veranschlagten Entschädigungen für die Ablösung der Wasserrechte an dem eingehenden Eulackkanal.

Die Expropriationen sind zum Teil durchgeführt. Mit dem Bau soll noch im Jahre 1909 begonnen werden.

Nr. 230. Station Gossau. Umbau der Station unter Berücksichtigung des Anschlusses der neuen Linie der Appenzellerbahn von Herisau.

Übertrag 310,000

	Fr.	Übertrag	310,000
Baubudget 1909, Nr. 254.	Fr.		
Kredit des Verwaltungsrates vom 10. Juli 1909		1,750,000	
wovon auf Bau . Fr. 1,584,000			
und auf Betrieb . „ 166,000			
Hierzu für Abschreibungen Fr. 126,000.			
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909		100,000	
		<u>1,650,000</u>	
Ausgaben pro 1910			500,000

Im Jahre 1909 werden die Expropriationen soweit als möglich vorgenommen werden. Die Bauausführung wird im Jahre 1910 beginnen.

Nr. 231. Bahnhof St. Gallen.

a. Bahnhof-Umbau.

Baubudget 1909, Nr. 256 a.

	Fr.		
Kredit des Verwaltungsrates vom 2. Juni 1905		8,950,000	
wovon auf Bau . Fr. 8,700,000			
und auf Betrieb . „ 250,000			
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909		5,350,000	
		<u>3,600,000</u>	
Ausgaben pro 1910			450,000

Die Studien für die Aufstellung eines definitiven Projektes für das neue Aufnahmegebäude, welche einer bei der veranstalteten Konkurrenz prämierten Architekten-Firma übertragen worden sind, sind dem Abschluss nahe.

b. Anlage von Abstellgleisen im Rangierbahnhof.

Baubudget 1909, Nr. 274.

Übertrag 1,260,000

	Fr.	
	Übertrag	1,260,000
Kredit des Verwaltungsrates vom 26. September 1908	Fr.	
	655,000	
wovon auf Bau	Fr. 597,000	
und auf Betrieb	" 58,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	400,000	
	<u>Bleiben</u>	<u>255,000</u>
Ausgaben pro 1910		200,000

Nr. 232. Station St. Fiden. Umbau und Erweiterung anlässlich der Einmündung der Bodensee-Toggenburgbahn.

	Fr.	
Baubudget 1909, Nr. 257.		
Voranschlag vom 29. August 1905	2,225,000	
wovon auf Bau	Fr. 2,152,000	
und auf Betrieb	" 73,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	950,000	
	<u>Bleiben</u>	<u>1,275,000</u>
Ausgaben pro 1910		625,000

Von den Kosten im Betrage von Fr. 2,225,000 hat die Bodensee-Toggenburgbahn eine Kapitalbeteiligung übernommen von
 Für die schweizerischen Bundesbahnen bleiben demnach
 gleich der Kreditbewilligung des Verwaltungsrates vom 25. März 1909.

Nr. 233. Bahnhof Rorschach. Erweiterung der Rangiergeleiseanlagen und Verlegung von Strassen.

	Fr.	
Baubudget 1909, Nr. 258.		
Voranschlag vom 8. November 1902	413,500	
Ausgaben pro 1910		20,000

Das Projekt ist in Umarbeitung.

Nr. 234. Station Rheineck. Umbau und Erweiterung der Geleiseanlagen, neues Aufnahmegebäude, Vergrößerung des Güterschuppens.

Übertrag 2,105,000

Fr.

Übertrag 2,105,000

Baubudget 1909, Nr. 259.

Fr.

Voranschlag vom August 1907 . . . 800,000

Hiervon ab: Beiträge der Gemeinde
Rheineck und der Drahtseilbahn
Rheineck-Walzenhausen 80,000

Kredit des Verwaltungsrates vom 2. Sep-
tember 1907 720,000

wovon auf Bau . . Fr. 617,000
und auf Betrieb . . „ 103,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909 520,000

Bleiben ——— 200,000

Nr. 235. Station Au. Vergrößerung des Aus-
ladeplatzes und des Güterschuppens.

Baubudget 1909, Nr. 260.

Fr.

Voranschlag vom 29. Mai 1907 . . 33,500

wovon auf Bau . . . Fr. 29,800
und auf Betrieb . . . „ 3,700

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909 28,500

Bleiben ——— 5,000

Nr. 236. Station Rüthi (Rheintal). Erweiterung
der Station mit neuem Aufnahmegebäude und Güter-
schuppen.

Baubudget 1909, Nr. 276.

Fr.

Voranschlag vom 29. Juni 1908 . . 120,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909 85,000

Bleiben ——— 35,000

Nr. 237. Bahnhof Romanshorn. Umbau und
Erweiterung der Bahnhofanlagen anlässlich der Ein-
mündung der Bodensee-Toggenburgbahn.

Baubudget 1909, Nr. 269.

Übertrag 2,345,000

	Fr.	
		Übertrag 2,345,000
Kredit des Verwaltungsrates vom 30.	Fr.	
April 1909	1,640,000	
wovon auf Bau	Fr. 1,446,000	
und auf Betrieb	" 194,000	
Hierzu Fr. 188,000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	300,000	
	<u>1,340,000</u>	
Bleiben		700,000
Ausgaben pro 1910		
Nr. 238. Station Arbon. Zentralanlage für Weichen und Signale.		
Baubudget 1909, Nr. 270 a.	Fr.	
Voranschlag vom 15. Mai 1908	105,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	5,000	
Bleiben	—	100,000
Nr. 239. Station Lichtensteig. Erweiterung anlässlich der Einmündung der Bodensee-Toggenburgbahn (Erstellung einer Gemeinschaftsstation).		
Baubudget 1909, Nr. 264.	Fr.	
Anteil der schweizerischen Bundesbahnen	190,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	90,000	
Bleiben	—	100,000
Nr. 240. Station Wattwil. Umbau und Erweiterung für den Anschluss der Ricken- und Bodensee-Toggenburgbahn.		
Baubudget 1909, Nr. 265.		
Kredit des Verwaltungsrates vom 5. März	Fr.	
1906	865,000	
wovon auf Bau	Fr. 792,000	
und auf Betrieb	" 73,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	715,000	
Bleiben	—	150,000
Im Jahre 1910 soll die Zentralanlage ausgeführt werden.		
		<u>Übertrag 3,395,000</u>

Fr.
Übertrag 3,395,000

Nr. 241. II. Geleise Winterthur-St. Gallen-St. Margrethen.

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

	Fr.	
Baubudget 1909, Nr. 271 a.		
Voranschlag	3,165,000	
wovon auf Bau	Fr. 2,365,000	
und auf Betrieb	" 800,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	<u>1,050,000</u>	
Bleiben	<u>2,115,000</u>	
Ausgaben pro 1910		1,000,000
An die Kosten im Betrage von	Fr. 3,165,000	
leisten die Bodensee-Toggenburgbahn		
und die Stadtgemeinde St. Gallen eine		
Subvention von	" 1,000,000	
Ferner hat die Bodensee-Toggenburg-		
bahn eine Kapitalbeteiligung über-		
nommen von	" 450,000	
Zusammen	<u>Fr. 1,450,000</u>	
Für die schweizerischen Bundesbah-		
nen bleiben demnach	<u>Fr. 1,715,000</u>	

gleich der Kreditbewilligung des Verwaltungsrates vom 25. März 1907.

b. Erstellung des II. Geleises auf der Strecke Winterthur-Wil.

	Fr.	
Baubudget 1909, Nr. 271 b.		
Kredit des Verwaltungsrates vom 10. Juli		
1908	7,100,000	
wovon auf Bau	Fr. 6,940,000	
und auf Betrieb	" 160,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	<u>550,000</u>	
Bleiben	<u>6,550,000</u>	
Ausgaben pro 1910		<u>500,000</u>
	Übertrag	4,895,000

Fr.
Übertrag 4,895,000

Für die offene Strecke sind die Expropriationen grösstenteils durchgeführt. Im Jahre 1910 soll mit dem Bau begonnen werden.

Neue Bauten.

Nr. 242. Bahnhof Winterthur. Sicherung der Ein- und Ausfahrten auf der Seite gegen Kempttal.

Voranschlag vom 14. November 1908 5,200

Nr. 243. Bahnhof Wil. Umbau und Erweiterung.

Fr.

Voranschlag vom 3. Oktober 1908 . . . 1,862,000

wovon auf Bau . Fr. 1,602,000

und auf Betrieb „ 260,000

dazu für Abschreibungen „ 86,000

Hiervon werden für die Einführung der Mittelthurgaubahn (Wil-Weinfelden-Konstanz) im Jahre 1910 vorgesehen 80,000

Nr. 244. Bahnhof Rorschach. Anbringung eines Wasserkrans zwischen den Geleisen III und IV.

Voranschlag vom 9. März 1909 2,000

Nr. 245. Rorschach Hafestation. Elektrischer Warenaufzug im Güterschuppen.

Voranschlag vom 20. April 1909 4,500

Nr. 246. Station Altstätten. Vergrösserung der Bureaux der Güterexpedition.

Voranschlag vom 8. Januar 1909 2,700

Nr. 247. Bahnhof Buchs. Erstellung eines Abortes für Auswanderer.

Voranschlag vom 10. April 1909 4,000

Übertrag 4,993,400

	Fr.	
		Übertrag 4,993,400
Nr. 248. Bahnhof Sargans. Vergrößerung der Diensträume im Aufnahmsgebäude.		
Voranschlag vom 28. Dezember 1908		10,000
Nr. 249. Werkstätte Chur. Umbau des Magazin-gebäudes.		
Voranschlag vom 16. Mai 1908		6,900
Nr. 250. Station Etwilen. Erstellung einer Drehscheibe von 15,5 m Durchmesser.		
Voranschlag vom 1. März 1909		30,000
Nr. 251. Station Weinfelden. Umbau und Erweiterung anlässlich der Einmündung der Mittelthurgaubahn (Wil-Weinfelden-Konstanz).		
	Fr.	
Voranschlag		700,000
wovon auf Bau	Fr. 668,000	
und auf Betrieb	" 32,000	
Dazu Abschreibungen	" 26,000	
Ausgaben pro 1910		50,000
Nr. 252. Station Emmishofen-Kreuzlingen. Umbau und Erweiterung anlässlich der Einmündung der Mittelthurgaubahn (Wil-Weinfelden-Konstanz).		
	Fr.	
Voranschlag		374,000
wovon auf Bau	Fr. 368,000	
und auf Betrieb	" 6,000	
Dazu Abschreibungen	" 1,300	
Ausgaben pro 1910		20,000
Nr. 253. Brückenwagen. Station Henggart.		
	Fr.	
Erstellung einer Brückenwaage		5,000
Beitrag der Interessenten		1,000
		4,000
		Übertrag 5,114,300

	Fr.
Übertrag	5,114,300
Nr. 254. Wärterhäuser. Erstellung von drei Wärterhäusern	30,000
Nr. 255. Wagenwäscheinrichtungen und Des- infektionsanlagen für den Viehtransport laut Bundes- ratsbeschluss vom 22. März 1907	20,000
Nr. 256. Wasserversorgung für Stationen und Wärterhäuser	3,000
Nr. 257. Verbesserung der Beleuchtung auf Bahn- höfen und Stationen	6,000
Nr. 258. Weichensicherungen. Anbringen von Verschlüssen bei nicht zentralisierten Weichen . . .	4,000
Nr. 259. Telephonanlagen. Rorschach Bahnhof- Romanshorn	6,800
Nr. 260. Neue Signale. Ersatz von Signalen älterer Bauart durch Semaphore. Voranschlag vom 7. Juni 1909	22,000
Nr. 261. Altstätten-Oberriet. Erstellung einer Brücke über den Dürrenbach zwischen Altstätten und Oberriet (Rheintal) anlässlich der Korrektion des Dürrenbaches	28,000
Die Bachkorrektion wird von der st. gallischen Rheinkorrektion ausgeführt. Die Erstellung der neuen Brücke fällt den Bundesbahnen zur Last.	
Nr. 262. Bahnabschlüsse und Barrieren.	
a. Geländer und Einfriedungen	6,000
b. Barrieren	15,000
Nr. 263. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen	80,000
Nr. 264. Unvorhergesehenes	100,000
Total I	<u>5,435,100</u>

III. Mobiliar und Gerätschaften.

Nr. 265. Vermehrung des Inventars der Kreis- direktion (einschliesslich Telegrapheninspektion Fr. 600)	Fr. 1,200
Nr. 266. Vermehrung des Inventars des Bahn- dienstes.	
a. Umänderung von ausrangierten Güter- wagen in Schotterwagen	Fr. 3,000
b. Erstellung von Buden für Wärter- ablöser	3,000
c. Verschiedenes	5,000
Zusammen ———	13,000
Nr. 267. Vermehrung des Inventars des Stations- dienstes	10,000
Nr. 268. Vermehrung des Inventars des Fahr- dienstes.	
Fr.	
Inventar des Werkzeugwagens	10,800
Verschiedenes	4,800
Zusammen ———	15,600
Nr. 269. Ergänzung des Werkzeugs, der mecha- nischen Einrichtungen und des Mobiliars der Werk- stätte Romanshorn	1,200
Nr. 270. Ergänzung des Werkzeugs, der mecha- nischen Einrichtungen und des Mobiliars der Werk- stätte Rorschach	15,000
Nr. 271. Ergänzung des Werkzeugs, der mecha- nischen Einrichtungen und des Mobiliars der Werk- stätte Chur	7,000
Nr. 272. Ergänzung des Werkzeugs und Mobiliars der Depotwerkstätten Romanshorn, Winterthur, St. Gallen, Rorschach und Chur	3,200
Total III	<u>66,200</u>

IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte.

Bodenseedampfschiffahrt.

Nr. 273. Ergänzung des Werkzeugs und der mechanischen Einrichtungen der Schiffswerfte in Romanshorn	Fr.	
		1,200
	Total IV	<u>1,200</u>

Rekapitulation.

	Fr.	
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen		5,435,100
III. Mobiliar und Gerätschaften		66,200
IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte		1,200
	Total	<u>5,502,500</u>

Die folgenden in dem von der Kreisdirektion vorgelegten Budget enthaltenen Ansätze sind weggelassen worden:

Station Uzwil, Erweiterung der Ausladeplätze	Fr.	160,000
Station Bischofszell, Vordach am Aufnahmegebäude	„	5,600

Folgende Ansätze sind vermindert worden:

Nr. 257. Verbesserung der Beleuchtung auf Bahnhöfen und Stationen von Fr. 10,000 auf	Fr.	6,000
Nr. 260. Ersatz von Signalen älterer Bauart durch Semaphore von Fr. 22,300 auf	„	22,000
Nr. 267. Vermehrung des Inventars des Stationsdienstes von Fr. 15,000 auf	„	10,000
Nr. 268. Vermehrung des Inventars des Fahrdienstes von Fr. 19,000 auf	„	15,600
Nr. 270 und 271. Ergänzung des Werkzeugs, der mechanischen Einrichtungen und des Mobiliars der Werkstätten Rorschach und Chur von Fr. 25,000 auf	„	15,000
und von Fr. 14,000 auf	„	7,000
Nr. 264. Unvorhergesehenes wurde erhöht von Fr. 50,000 auf	„	100,000

Kreis V.

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.

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

Nr. 274. Beiträge an Flusskorrekturen, Wildbach- und Berglehnen-Verbauungen.

Nachtrags-Baubudget 1909, Nr. 5.

Fr.

Gruontal bei Flüelen, Tieftalbach bei Erstfeld, Sasso rosso bei Airolo, Tessin zwischen Ambri und Piotta, Formigaro und Ladro bei Faido, Froda bei Chiggionna, Brenno bei Biasca, Moësa bei Castione, Darobach und Dragonato bei Bellinzona, Tessin von Bellinzona aufwärts und abwärts, Cadenazzo-bach bei Cadenazzo, Legnana und Zarigo bei Rivera, Frodo bei Magadino, Carcale bei Reazzino, Vedeggio bei Cadempino, Verzasca bei Gordola (rechtes Ufer)

90,000

Die Bahn ist auf Grund gesetzlicher Bestimmungen verpflichtet, an diese Verbauungen und Korrekturen Beiträge zu leisten.

Nr. 275. Einrichtungen zur Verbesserung der Holzabfuhrwege, Inkonvenienzentschädigungen infolge Unterstellung von Wäldern unter das Reistreglement, Ankauf von Wäldern.

Fr.

Nachtrags-Baubudget 1909, Nr. 21 . . . 400,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909 . . . 80,000

Bleiben 320,000

Ausgaben pro 1910 205,000

Es handelt sich hier um die Erledigung von Entschädigungsforderungen und baulichen Begehren, die bis Ende April 1909 von der Gotthardbahn nicht erledigt worden sind. Die hierfür vom Rückkaufspreis zu machenden Abzüge sind von der Gotthardbahn grundsätzlich anerkannt worden.

Übertrag 295,000

	Übertrag	Fr. 295,000
Nr. 276. Ersetzung des Niveauüberganges der Kantonsstrasse unterhalb Capolago, km 195,200, durch eine Überführung anlässlich des Baues der elektrischen Strassenbahn Capolago-Chiasso.		
Nachtrags-Baubudget 1909, Nr. 12.	Fr.	
Beitrag der schweizerischen Bundesbahnen	20,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1909	15,000	
Bleiben	—	5,000

Neue Bauten.

Nr. 277. Bahnhof Goldau.		
a. Erstellung eines Aufenthaltslokales für das Stationspersonal.		
Voranschlag vom 31. Mai 1909		15,000
b. Herstellung einer Anlage zum Pumpen von Lokomotiv-Speisewasser aus dem „blauen Weiher“		
		11,000
Nr. 278. Station Steinen. Erstellung einer Kanalisation nach dem Käppelibach.		
Voranschlag vom 31. Mai 1909		5,000
Nr. 279. Bahnhof Brunnen. Erstellung erhöhter Einsteigeperrons.		
Voranschlag vom 31. Mai 1909		5,000
Nr. 280. Station Sisikon. Verlängerung des Ausweichgleises.		
Voranschlag vom 31. Mai 1909		80,000
Nr. 281. Station Flütelen. Verlegung des Umladegleises am See.		
Voranschlag vom 31. Mai 1909		32,000
Nr. 282. Station Altdorf. Erstellung erhöhter Einsteigeperrons.		
Voranschlag vom 31. Mai 1909		5,000
	Übertrag	453,000

Fr.

Übertrag 453,000

Nr. 283. Bahnhof Göschenen.

a. Vergrößerung des Wasserreservoirs.

Voranschlag vom 31. Mai 1909 6,000

b. Herstellung einer Doucheneinrichtung für die Tunnelarbeiter in einem bestehenden Gebäude beim Tunneleingang.

Voranschlag vom 31. Mai 1909 17,000

c. Umbau im Innern und Renovation eines andern Gebäudes beim Tunneleingang als Aufenthaltslokal, Magazin und Wohnung für den Bahnunterhaltungsdienst.

Voranschlag vom 31. Mai 1909 8,000

Nr. 284. Station Airolo. Erstellung eines Häuschens für die Signal-Akkumulatorenbatterie und die Schalttafel

4,000

Nr. 285. Station Lavorgo.

a. Erstellung eines Überholungsgeleises.

Voranschlag vom 31. Mai 1909 140,000

b. Erstellung einer Steinverladerampe.

Voranschlag vom 31. Mai 1909 3,000

c. Erstellung eines Perrondaches vor dem Aufnahmsgebäude

3,000

Nr. 286. Station Bodio. Erstellung eines Nebengebäudes mit Lampisterie, Kohlenraum und Aufenthaltslokal für die Bahnarbeiter.

Voranschlag vom 31. Mai 1909 5,000

Nr. 287. Station Osogna. Ergänzung der Geleiseanlage.

Voranschlag vom 31. Mai 1909 10,000

Nr. 288. Werkstätte Bellinzona.

a. Beitrag an die Kosten der Eindeckung des Kanals längs der südlichen Grenze der Werkstätte

10,000

Übertrag 659,000

	Übertrag	Fr. 659,000
Die Eindeckung des Kanals ist aus sanitären Gründen notwendig.		
b. Umbau im Innern und Erweiterung des südlichen Anbaues des Verwaltungsgebäudes . . .		7,000
Nr. 289. Bahnhof Lugano. Vergrößerung und Umbau im Innern des Aufnahmegebäudes.		
Voranschlag vom 31. Mai 1909		50,000
Nr. 290. Bahnhof Chiasso. Aufnahmen und Studien für die Erweiterung des Bahnhofs		
		10,000
Nr. 291. Station Magadino. Erstellung eines Nebengebäudes als Aufenthaltslokal für Bahnarbeiter und als Bureau und Magazin für den Vorarbeiter.		
Voranschlag vom 31. Mai 1909		7,000
Nr. 292. Haltestelle Ranzo-Gerra. Erstellung eines Magazins für Brennmaterial.		
Voranschlag vom 31. Mai 1909		2,500
Nr. 293. Wagenwascheinrichtungen und Desinfektionsanlagen für den Viehtransport laut Bundesratsbeschluss vom 22. März 1907		
		15,000
Nr. 294. Brückenwaagen		6,000
Nr. 295. Lastkräne		7,000
Nr. 296. Wasserversorgungen für Stationen und Wärterhäuser		
		10,000
Nr. 297. Verbesserung der Beleuchtung auf Bahnhöfen und Stationen und in der Werkstätte Bellinzona		
		10,000
Nr. 298. Neue Signale.		
a. Durchfahrtsignale		15,000
b. Neue Signale an englischen Weichen		10,000
	Übertrag	808,500

	Fr.	
Übertrag		808,500
Nr. 299. II. Geleise Giubiasco-Chiasso.		
a. Giubiasco-Lugano, Projektierungsarbeiten . . .		30,000
b. Mendrisio-Chiasso mit Erweiterung der Station Mendrisio und Ersetzung von fünf Niveauüber- gängen durch Über- oder Unterführungen; Länge 6,700 km. Fr.		
Voranschlag vom 31. Mai 1909	1,060,000	
wovon auf Bau Fr.	960,000	
und auf Betrieb „	100,000	
Für das Jahr 1910 werden vorgesehen		400,000
Nr. 300. Eiserne Brücken.		
a. Ersatz von 4 Blechbalkenbrücken durch mit Schienen gedeckte Durchlässe		18,000
b. Verstärkung von 6 Blechbalkenbrücken der Strecke Erstfeld-Göschenen		5,000
c. Verstärkung von 3 Fachwerkbrücken der Strecke Erstfeld-Göschenen		28,000
Nr. 301. Brücke an der Landesgrenze bei Dirinella, zwischen Ranzo-Gerra und Pino. Beitrag an die Kosten des Ersatzes der eisernen Brücke durch eine steinerne		
		15,000
Nr. 302. Lawinen- und Wildbachverbauungen, Schutzvorkehrungen gegen Steinschlag		
		40,000
Nr. 303. Untermauerungen und Verkleidungen an Felsböschungen und Felswänden.		
a. Verkleidungsmauern bei km 18, ³ / ₄ r. d. B. Fr.		
zwischen Küssnacht und Immensee	2000	
b. Untermauerung loser Felspartien an der Bösegg (Rigilehne), km 3, ₀ —4, ₀ r. d. B.	8000	
c. Verkleidungsmauer bei km 11, ₄ l. d. B., zwischen Walchwil und Goldau	3000	
d. Verkleidungsmauern bei km 172, ₁ / ₂ und 174, ₆ / ₇ l. d. B., zwischen Ranzo-Gerra und Pino	7000	
	—————	20,000
Übertrag		1,364,500

	Fr.
	Übertrag 1,364,500
Nr. 304. Telephonanlagen zwischen Cadenazzo und Reazzino und Giubiasco und Ranzo-Gerra . . .	5,000
Nr. 305. Wärterhäuser. Erstellung von 2 neuen Wärterhäusern bei der Station Altdorf, km 35,033, und auf der Station Faido, km 105,730, sowie Vergrösserung von 4 Wärterhäusern durch Anbauten .	54,000
Nr. 306. Unterkunftslokale für das Dienstpersonal	6,000
Nr. 307. Bahnabschlüsse und Barrieren.	
a. Geländer und Einfriedigungen	6,000
b. Barrieren	12,000
Nr. 308. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen	100,000
Nr. 309. Unvorhergesehenes	50,000
	<u>Total I 1,597,500</u>

III. Mobiliar und Gerätschaften.

Nr. 310. Vermehrung des Inventars der Kreisdirektion (einschliesslich der Telegrapheninspektion).	4,000
Nr. 311. Vermehrung des Inventars des Bahndienstes.	
a. Anschaffung von Wärterdraisinen für die Strecken Cadenazzo-Locarno und Zug-Goldau	Fr. 2000
b. Mobiliar und Werkzeuge	8000
	Zusammen ——— 10,000
Nr. 312. Vermehrung des Inventars des Stationsdienstes	8,000
Nr. 313. Vermehrung des Inventars des Fahrdienstes	5,000
	Übertrag 27,000

	Fr.
Übertrag	27,000
Nr. 314. Ergänzung des Werkzeuges, der mechanischen Einrichtungen und des Mobiliars der Werkstätte Bellinzona	11,000
Nr. 315. Ergänzung des Werkzeuges, der mechanischen Einrichtungen und des Mobiliars der Depotwerkstätten	4,000
Nr. 316. Vermehrung der Telegraphen- und Telephonapparate	1,000
Total III	<u>43,000</u>

Rekapitulation.

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen	1,597,500
III. Mobiliar und Gerätschaften	43,000
Total	<u>1,640,500</u>

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

	Fr.
Station Altdorf. Vergrößerung des Aufnahmegebäudes	35,000
Station Airolo. Vergrößerung des Aufnahmegebäudes	82,000
Giubiasco-Rivera-Bironico. Erstellung eines Ausweichgleises bei St. Antonino	200,000
Rivera-Bironico-Taverne. Erstellung eines Ausweichgleises bei St. Ambrogio	125,000
Bahnhof Chiasso. Umänderung der elektrischen Beleuchtungsanlage	130,000
Giubiasco-Lugano. Streckenblockeinrichtung	50,000

Folgende Ansätze sind vermindert worden:

Nr. 291. Station Magadino. Erstellung eines Nebengebäudes von Fr. 8000 auf	7,000
Nr. 292. Station Ranzo-Gerra. Erstellung eines Brennmaterialmagazins von Fr. 3000 auf	2,500
Nr. 296. Wasserversorgung für Stationen und Wärterhäuser von Fr. 18,000 auf	10,000

Nr. 297. Verbesserung der Beleuchtung auf Bahnhöfen und Stationen von Fr. 12,000 auf . . .	Fr. 10,000
Nr. 313. Vermehrung des Inventars des Fahr- dienstes von Fr. 12,000 auf	5,000
Neu aufgenommen wurde:	
Nr. 299 a. Projektierungsarbeiten für das II. Ge- leise Giubiasco-Lugano	30,000
Der Ansatz Nr. 274 ist durch den ^W an die Aufforstung und Verbauung im Gruontal bei Flüelen zu zahlenden Beitrag ergänzt und erhöht worden um	2,000

Budget der Ausgaben der Kapitalrechnung.

1. Bauausgaben.

Sie betragen laut Spezialbudget Fr. 31,146,500

2. Rückzahlung von Kapitalien.

Dieselben werden betragen „ 3,194,650

Fr. 34,341,150

Die voraussichtlichen Kapitalrückzahlungen stellen sich wie folgt:

Anleihen der ehemaligen Schweiz. Centralbahn.

4 % vom 1. Februar 1876. Rückzahlung der auf 1. Februar 1910 auszulösenden 926 Obligationen à Fr. 500 Fr. 463,000

4 % vom 25. Juni 1880. Rückzahlung der auf 30. April 1910 auszulösenden 130 Obligationen à Fr. 1000 „ 130,000

Anleihen der ehemaligen Schweiz. Nordostbahn.

Subventionsanleihen der rechtsufrigen Zürichseebahn. Rückzahlung der auf 15. Februar 1910 verfallenen 8 Obligationen à Fr. 10,000 (Saldo) „ 80,000

Anleihen der ehemaligen Vereinigten Schweizerbahnen.

4 % I. Hypothek vom 31. März 1865. Rückzahlung der auf 30. Juni 1910 auszulösenden Obligationen in verschiedenen Beträgen „ 1,200,000

4 % II. Hypothek vom 31. März 1865. Rückzahlung der auf 30. Juni 1910 auszulösenden Obligationen in verschiedenen Beträgen „ 600,000

Übertrag Fr. 2,473,000

Übertrag Fr. 2,473,000

Die Rückzahlung dieser 4% Anleihen wird je nach dem Stand des Geldmarktes auf das laut Anleihebedingungen zulässige Minimum reduziert werden.

Anleihen der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn.

2 ⁸ / ₁₁ % Franco-Suisse von 1868. Rückzahlung der auf 10. März 1910 auszulösenden 283 Obligationen, à Fr. 550	„	155,650
3 ¹ / ₂ % Jougne-Eclérens. Rückzahlung der auf 15. April 1910 auszulösenden 92 Obligationen à Fr. 500	„	46,000

Anleihen der ehemaligen Gotthardbahn.

3 ¹ / ₂ % vom 1. April 1895. Rückzahlung der auf 30. September 1910 auszulösenden Obligationen in verschiedenen Beträgen	„	520,000
--	---	---------

Total		<u>Fr. 3,194,650</u>
-------	--	----------------------

* * *

Am Schluss des gegenwärtigen Berichts beehren wir uns, Ihnen folgenden

Antrag

zu stellen:

Der Bundesversammlung sind zur Genehmigung vorzulegen:

1. Das Betriebsbudget der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1910, abschliessend mit Fr. 174,001,035 Einnahmen und mit Fr. 121,728,675 Ausgaben.

2. Das Budget der Gewinn- und Verlustrechnung der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1910, abschliessend mit Fr. 62,705,090 Einnahmen und mit Fr. 67,806,090 Ausgaben.

3. Das Baubudget der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1910 im Betrage von Fr. 31,146,500.

4. Das Budget der Ausgaben der Kapitalrechnung der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1910 im Betrage von Fr. 34,341,150.

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

Bern, den 30. September 1909.

Namens des Verwaltungsrates
der schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:

Casimir von Arx.

Der Sekretär:

Mürset.



Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen an den schweizerischen Bundesrat betreffend das Budget der schweizerischen Bundesbahnen für 1910, zu Handen der Bundesversammlung. (Vom 30. September 1909.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1909
Année	
Anno	
Band	6
Volume	
Volume	
Heft	49
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.12.1909
Date	
Data	
Seite	127-279
Page	
Pagina	
Ref. No	10 023 568

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dall'Archivio federale svizzero.