

## Bericht und Antrag

des

Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen an den schweizerischen Bundesrat betreffend das Budget der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1912, zuhanden der Bundesversammlung.

(Vom 22. September 1911.)

---

*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 1912 einzureichen, und ersuchen Sie, dasselbe der Bundesversammlung zur Genehmigung vorlegen 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 1912 werden wir im Betrieb haben:

a. für eigene Rechnung:

I. Kreis	(inbegriffen die gepachtete Linie Vevey-Chexbres) . . . . .	665 km
II. „	„ . . . . .	621 „
III. „	(ausschliesslich der Linie Wohlen-Bremgarten, deren Betrieb von der Strassenbahn Bremgarten-Dietikon übernommen wird) . . . . .	751 „
IV. „	„ . . . . .	433 „
V. „	„ . . . . .	275 „
		2745 km

b. für Rechnung Dritter:

von den S. B. B. betriebene Bahnen oder Linien auswärtiger Bahnen in einer Länge von . . . . .	244 „
<b>Zusammen</b>	<b>2989 km</b>

Im Jahre 1911 haben wir betrieben . . . . . 2996 km

Hiervon gehen ab infolge Übergabe des Betriebes der Linie Wohlen-Bremgarten an die Strassenbahn Bremgarten-Dietikon, welche voraussichtlich gegen Ende des Jahres 1911 stattfinden wird. . . . . - 7 „

Es verbleiben wie oben 2989 km

Im vorliegenden Budget ist die Wirkung des neuen, auf 1. April 1912 vollständig in Kraft tretenden Besoldungsgesetzes vom 23. Juni 1910 berücksichtigt worden.

Nur die durch dieses Gesetz und die Gehaltsordnung vom 27. Juni 1911 vorgesehenen Stellenänderungen wurden nicht budgetiert, weil die Einreihung des Personals auf Grund dieser Gehaltsordnung erst auf 1. April 1912 stattfinden wird.

Für die Tagelohnarbeiter haben wir die ausserordentliche Zulage von Fr. 150, bezw. für die ehemaligen G. B.-Arbeiter die Differenz zwischen Fr. 150 und der G. B.-Zulage, ab 1. April 1912 den Ansätzen der gegenwärtigen Lohnreglemente beigelegt, weil die Revision der letzteren noch nicht beendet ist.

Das Betriebsbudget 1912 enthält somit die gesetzlichen Besoldungserhöhungen, die ausserordentlichen Zulagen an das Personal der ehemaligen G. B. und die Zulagen an die Tagelohnarbeiter nur für 9 Monate, während die auf Grund von Art. 14 des Besoldungsgesetzes zu entrichtenden Zulagen von Fr. 200, bezw. Fr. 50 für die Barrierenwärterinnen, für das ganze Jahr 1912 in den zutreffenden Rubriken des Betriebsbudgets figurieren. Das Betreffnis der Monate Januar bis März der nur für 9 Monate im Betriebsbudget aufgenommenen Zulagen ist im Budget der Gewinn- und Verlustrechnung enthalten.

Der vorgesehene Überschuss der Betriebseinnahmen beträgt . . . . . Fr. 64,593,755

Rechnung 1910	Budget 1911	Budget 1912	Gegenüber 1910	Gegenüber 1911
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
70,473,383	64,462,870	<b>64,593,755</b>	- 5,879,628	+ 130,885

Diese Differenzen sind durch folgendes begründet:

Verglichen mit:

Rechnung 1910	Budget 1911
Fr.	Fr.

Die veranschlagten Betriebseinnahmen sind höher um . . . . .	+12,211,255	+14,366,815
Die veranschlagten Betriebsausgaben sind höher um . . . . .	+18,090,883	+14,235,930
Der veranschlagte Einnahmenüberschuss ist somit niedriger, bezw. höher um . . . . .	- 5,879,628	+ 130,885

Diese Veränderungen werden wir im nachstehenden Berichte bei den einzelnen Kapiteln und Rubriken näher erläutern; im allgemeinen sind sie folgenden Umständen zuzuschreiben:

Zufolge der im Jahre 1911 eingetretenen weitem Entwicklung des Verkehrs haben die für 1912 budgetierten Transporteinnahmen, deren Schätzung sich auf das mutmassliche Ergebnis des Jahres 1911 stützt, bedeutend erhöht werden können, wodurch sich gegenüber den beiden Vorjahren ansehnliche Mehrbeträge ergeben. Denselben stehen jedoch infolge der Durchführung des neuen Besoldungsgesetzes und der Erhöhung der Arbeiterlöhne auf 1. April 1912, sowie der vermehrten Fahrleistungen und der neuerdings notwendig gewordenen Personal-

vermehrung auch bedeutende Mehrausgaben gegenüber, wodurch der Einnahmenüberschuss in Vergleichung mit der Rechnung 1910 um nahezu 6 Millionen Franken kleiner ist, während er in Vergleichung mit dem Budget 1911 einen kleinen Mehrbetrag aufweist. Dabei ist aber zu erwähnen, dass die ausserordentlichen Zulagen im Betriebsbudget 1912 mit über 4 Millionen, d. h. zum grössten Teil enthalten sind, während sie in den beiden Vorjahren zu lasten der Gewinn- und Verlustrechnung verrechnet, bezw. budgetiert wurden.

### Betriebseinnahmen.

Wir veranschlagen unsere gesamten Betriebseinnahmen auf Fr. 199,815,310, welcher Betrag sich wie folgt auf die Hauptkapitel der Einnahmen verteilt:

	Rechnung 1910	Budget 1911	Budget 1912	Gegenüber 1910	Gegenüber 1911
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
I. Ertrag des Personen-transportes . . . . .	75,598,155	75,500,000	<b>79,700,000</b>	+ 4,101,845	+ 4,200,000
II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes .	104,263,597	102,500,000	<b>112,500,000</b>	+ 8,236,403	+10,000,000
III. Verschiedene Einnahmen	7,742,303	7,448,495	<b>7,615,310</b>	— 126,993	+ 166,815
	187,604,055	185,448,495	<b>199,815,310</b>	+12,211,255	+14,366,815

Bei der Aufstellung 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 1911 betragen Fr. 44,178,900 oder nach Rektifikation der Monate Mai bis Juli voraussichtlich . . . . . Fr. 44,478,900

Im Durchschnitt der Jahre 1908—1910 betragen die definitiven Einnahmen pro Januar bis Juli 56,92 % der Jahreseinnahme, so dass sich auf dieser Grundlage für das ganze Jahr 1911 eine wahrscheinliche Einnahme von . . . Fr. 78,142,800 aus dem Personentransport ergibt.

Die durchschnittliche Zunahme im Personenverkehr der drei letzten Jahre 1908—1910 beträgt 4,18 %; wir budgetieren eine solche von nur 2 % . . . . . „ 1,562,800

Voranschlag für 1912 Fr. 79,705,600  
oder rund „ 79,700,000

---

*II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes.* Die Einnahmen pro Januar bis Juli 1911 betragen . . . . . Fr. 60,208,600  
oder nach Rektifikation der Monate Mai bis Juli voraussichtlich . . . . . „ 60,658,600

---

Im Durchschnitt der Jahre 1908—1910 betragen die definitiven Einnahmen pro Januar bis Juli 55,02 % der Jahreseinnahme, so dass sich auf dieser Grundlage für das ganze Jahr 1911 eine wahrscheinliche Einnahme von . . . Fr. 110,248,400 aus dem Gütertransport ergibt.

Das Mittel aus der Zunahme und Abnahme im Güterverkehr der drei letzten Jahre 1908 bis 1910 ist eine Zunahme von 1,81 %; wir budgetieren eine solche von 2 % . . . . . „ 2,204,900

Voranschlag für 1912 Fr. 112,453,300  
oder rund „ 112,500,000

---

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

	Rechnung 1910 Fr.	Budget 1911 Fr.	Budget 1912 Fr.	Gegenüber 1910 Fr.	Gegenüber 1911 Fr.
1. Pacht- und Mietzinse:					
a. Für Gemeinschaftsbahnhöfe . . . . .	996,754	1,037,160	<b>1,108,860</b>	+ 112,106	+ 71,700
b. „ Rollmaterial . . . . .	1,562,577	1,250,000	<b>1,350,000</b>	— 212,577	+ 100,000
c. „ sonstige Objekte . . . . .	1,977,253	2,045,700	<b>2,110,000</b>	+ 132,747	+ 64,300
2. Ertrag von Hilfsgeschäften:					
a. Drucksachenverwaltung . . . . .	113,177	63,245	<b>64,710</b>	— 48,467	+ 1,465
b. Oberbaumaterialverwaltung . . . . .	705,360	683,470	<b>694,000</b>	— 11,360	+ 10,530
c. Materialverwaltungen . . . . .	703,625	630,510	<b>534,730</b>	— 168,895	— 95,780
d. Werkstätten, einschliesslich Gas- anstalten . . . . .	1,445,271	1,519,110	<b>1,511,810</b>	+ 66,539	— 7,300
e. Privattelegramme . . . . .	12,213	10,800	<b>12,200</b>	— 13	+ 1,400
3. Sonstige Einnahmen:					
a. Erlöse . . . . .	34,637	39,500	<b>40,000</b>	+ 5,363	+ 500
b. Verschiedenes . . . . .	191,436	169,000	<b>189,000</b>	— 2,436	+ 20,000
	<b>7,742,303</b>	<b>7,448,495</b>	<b>7,615,310</b>	— 126,993	+ 166,815

1 a. *Pachtzinse für Gemeinschaftsbahnhöfe und Bahnstrecken.* Die Mehreinnahmen ergeben sich aus dem Anwachsen der Baukapitalien der grössern Gemeinschaftsbahnhöfe und aus der Budgetierung der Anteile der Bodensee-Toggenburgbahn am Kapitalzins für die von ihr mitbenützten Gemeinschaftsobjekte für ein ganzes Jahr.

1 b. *Mietzinse für das Rollmaterial.* Minderertrag gegenüber der Rechnung 1910 zufolge Kündigung der Wagenbeistellungsverträge durch die preussischen Staatsbahnen und daheriger geringerer Verwendung der eigenen Wagen für Kohlentransporte. Gegenüber 1911 ist eine Mehreinnahme vorgesehen, die wir wegen einer günstigeren Verwendung der Personen- und Gepäckwagen S. B. B. im internationalen Verkehr und einer besseren internen Ausnützung der eigenen Güterwagen erwarten können.

1 c. *Mietzinse für sonstige Objekte.* Infolge der vorsorglichen Erwerbung von Liegenschaften und der Vergrößerung von Bahnhöfen und Stationen hat sich die Anzahl und der Wert der Mietobjekte vergrössert.

2 a—c. *Ertrag von Hülfseschäften.* In den budgetierten Erträgnissen sind die Zinse der in diesen Hülfseschäften investierten Bau- und Betriebskapitalien inbegriffen. Vermehrte Regiekosten infolge der erhöhten Ausgaben für das Personal verursachen teilweise einen Minderertrag; der Ertrag der Materialverwaltungen wird ferner durch eine Reduktion des Zuschlages auf dem abgegebenen Brennmaterial vermindert.

3 a und b. *Sonstige Einnahmen.* Keine Bemerkungen.

### Betriebsausgaben.

Wir veranschlagen die Betriebsausgaben für das Jahr 1912 auf . . . . . Fr. 135,221,555

Rechnung 1910	Budget 1911	Budget 1912	Gegenüber 1910	Gegenüber 1911
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
117,130,672	120,985,625	135,221,555	+18,090,883	+14,235,930

Es ergibt sich somit gegenüber der Rechnung 1910 eine Vermehrung von 15,45 % und gegenüber dem Budget 1911 eine solche von 11,77 %.

Diese Veränderungen bestehen aus folgenden Abweichungen der Totalausgaben der verschiedenen Kapitel:

	Gegenüber Rechnung 1910		Gegenüber Budget 1911	
	Fr.	%	Fr.	%
I. Allgemeine Verwaltung .	+ 416,550	+ 10,60	+ 303,335	+ 7,56
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn . . . . .	+ 2,244,654	+ 12,90	+ 1,622,045	+ 9,00
III. Expeditions- und Zugs- dienst . . . . .	+ 6,827,367	+ 17,43	+ 5,999,450	+ 15,00
IV. Fahrdienst . . . . .	+ 4,851,212	+ 10,88	+ 2,949,455	+ 6,05
V. Verschiedene Ausgaben .	+ 3,602,878	+ 32,61	+ 3,424,545	+ 30,50
VI. Noch nicht rubrizierte Einnahmen und Ausgaben:				
1. Bauausgaben zu lasten der Betriebsrechnung .	+ 577,819	+ 38,00	+ 196,650	+ 10,58
2.-4. Bauverwaltungskosten, Ge- meinschaftsbahnhöfe, Betrieb anderer Bahnen etc.; Einnahmen . . . .	+ 429,597	+ 15,02	+ 259,550	+ 9,05
	<u>+ 18,090,883</u>	<u>+ 15,45</u>	<u>+ 14,235,930</u>	<u>+ 11,77</u>

Die Mehrausgaben gegenüber den beiden Vorjahren sind, wie schon eingangs dieses Berichtes beim Überschuss der Betriebs-einnahmen erwähnt, in erster Linie eine Folge der auf 1. April 1912 auszurichtenden dreijährigen Gehaltserhöhungen, welche erstmals auf Grund der höhern Maxima und der erhöhten Aufbesserungsquoten des neuen Besoldungsgesetzes berechnet worden sind. Ferner haben wir mit Rücksicht auf die bevorstehende Revision der Lohnreglemente der Arbeiter die ausserordentliche Zulage an letztere ab 1. April 1912 in die budgetierten Tagelöhne einbezogen. Diese Gehalts- und Lohnerhöhungen bringen auch erhöhte Einlagen der Verwaltung in die Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen mit sich, welche namentlich für das Jahr 1912 infolge der Einzahlung von fünf, bezw. für die Hilfskasse der G. B. von sechs monatlichen Betreffnissen der Gehaltserhöhungen sehr bedeutend sind. Ein Teil der Mehrausgaben ist ferner einer gewissen Vermehrung des Personals zuzuschreiben, welche infolge der starken Zunahme des Verkehrs in gewissen Kategorien des Betriebspersonals unumgänglich notwendig geworden ist.

Eine weitere Ausgabenvermehrung wird durch die vorge-sehenen erhöhten Fahrleistungen auf den Rubriken des Material-konsums, namentlich beim Brennmaterial, verursacht und die beabsichtigte vermehrte Ausrangierung von Rollmaterial und die grössere Oberbauerneuerung haben das Budget der Betriebsrech-nung ebenfalls erhöht; diesen vermehrten Abschreibungen, bezw.

Erneuerungskosten stehen indessen entsprechend erhöhte Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds gegenüber.

Die vermehrten Bauausgaben zu lasten der Betriebsrechnung betreffen die im Baubudget 1912 vorgesehenen Mehrausgaben zu lasten dieses Kontos und die Mehreinnahmen für Gemeinschaftsbahnhöfe etc. sind die Folge der erhöhten Kosten dieser Bahnhöfe und der Vermehrung der Gemeinschaften.

Im folgenden geben wir den Nachweis, welche Veränderungen die beiden Abschnitte „Personalausgaben“ und „Ausgaben für Unterhalt und Erneuerung“ aufweisen.

Personal.	Rechnung 1910	Budget 1911	Budget 1912	Gegenüber 1910	Gegenüber 1911
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Allgemeine Verwaltung . . . . .	3,422,891	3,546,685	<b>3,856,620</b>	+ 433,729	+ 309,935
Unterhalt u. Aufsicht der Bahn	5,730,170	5,967,320	<b>6,608,585</b>	+ 878,415	+ 641,265
Expeditions- und Zugdienst . . . . .	36,029,586	36,768,185	<b>42,869,635</b>	+ 6,840,049	+ 6,101,450
Fahrdienst . . . . .	15,442,492	15,802,965	<b>17,596,170</b>	+ 2,153,678	+ 1,793,205
	<b>60,625,139</b>	<b>62,085,155</b>	<b>70,931,010</b>	<b>+ 10,305,871</b>	<b>+ 8,845,855</b>
<b>Unterhalt und Erneuerung.</b>					
Bahnanlagen . . . . .	11,118,423	11,520,140	<b>12,470,400</b>	+ 1,351,977	+ 950,260
Lokomotiven und Tender . . . . .	8,011,037	8,986,900	<b>8,951,000</b>	+ 939,963	— 35,900
Personenwagen . . . . .	2,957,048	3,151,400	<b>3,418,200</b>	+ 461,152	+ 266,800
Lastwagen . . . . .	2,625,318	2,988,900	<b>3,398,800</b>	+ 773,482	+ 409,900
Motorwagen . . . . .	663	3,000	—	— 663	— 3,000
	<b>24,712,489</b>	<b>26,650,340</b>	<b>28,238,400</b>	<b>+ 3,525,911</b>	<b>+ 1,588,060</b>

In den Mehrausgaben für das Personal sind diejenigen für das Personal der Hilfs- und Nebengeschäfte und für 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. Für die Hilfs- und Nebengeschäfte entsteht überdies durch die erhöhten Gehalte und Löhne ein geringerer Nettoertrag.

### Mehrausgaben für das Personal.

Dieselben werden durch folgende drei Faktoren verursacht:

1. gesetzliche Gehaltserhöhungen auf 1. April 1912 auf Grund des neuen Besoldungsgesetzes vom 23. Juni 1910;
2. ausserordentliche Zulagen an das fest angestellte Personal, welche ab 1. April 1912 in die Jahresgehälte einbezogen werden;
3. ausserordentliche Zulagen an die Tagelohnarbeiter, welche auf die bevorstehende Revision der Lohnreglemente in die neuen Tagelohnansätze einzubeziehen sind.

Diese Mehrausgaben sind mit folgenden Summen im Budget des Jahres 1912 enthalten:

	Zentral- verwaltung	Kreis I	Kreis II	Kreis III	Kreis IV	Kreis V	Total
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Allgemeine Verwaltung . . . . .	271,000	43,675	38,520	40,675	25,890	21,935	441,695
Unterhalt und Aufsicht der Bahn . . .	10,080	136,275	174,950	163,135	104,575	87,100	676,115
Expeditions- und Zugsdienst . . . . .	34,590	1,221,970	1,748,495	1,603,380	984,885	456,900	6,050,220
Fahrdienst . . . . .	12,770	419,470	648,220	488,820	260,770	217,770	2,047,820
<b>Total Betriebsbudget</b>	<b>328,440</b>	<b>1,821,390</b>	<b>2,610,185</b>	<b>2,296,010</b>	<b>1,376,120</b>	<b>783,705</b>	<b>9,215,850</b>
Hilfsgeschäfte . . . . .	23,940	116,820	231,050	159,445	115,800	66,570	713,625
Dampfschiffbetrieb Bodensee . . . . .	—	—	—	—	34,225	—	34,225
Nicht rubriziertes Personal des Bahndienstes . . . . .	—	144,000	178,700	160,190	96,610	51,235	630,735
<b>Gesamttotal</b>	<b>352,380</b>	<b>2,082,210</b>	<b>3,019,935</b>	<b>2,615,645</b>	<b>1,622,755</b>	<b>901,510</b>	<b>10,594,435</b>

Eine Verteilung dieser Mehrausgaben auf die drei Faktoren, welche für die Festsetzung der Besoldungen und Löhne des Jahres 1912 in Betracht kommen, ergibt folgende Beträge:

	1. Gesetzliche Gehalts- erhöhungen	2. Zulagen an das fest angestellte Personal	3. Zulagen an die Taglohn- arbeiter	Total
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Allgemeine Verwaltung . . . . .	270,850	170,615	230	441,695
Unterhalt und Aufsicht der Bahn . . . . .	366,970	303,700	5,445	676,115
Expeditions- und Zugdienst . . . . .	3,293,785	2,611,530	144,905	6,050,220
Fahrdienst . . . . .	1,115,195	846,170	86,455	2,047,820
Total Betriebsbudget	5,046,800	3,932,015	237,035	9,215,850
Hilfsgeschäfte . . . . .	185,725	142,790	385,110	713,625
Dampfschiffbetrieb Bodensee . . . . .	17,435	16,000	790	34,225
Nicht rubriziertes Personal des Bahndienstes .	201,050	195,495	234,190	630,735
Gesamttotal	5,451,010	4,286,300	857,125	10,594,435

Zu diesen Ziffern bemerken wir folgendes:

1. Gesetzliche Gehaltserhöhungen. Dieselben enthalten die gemäss dem neuen Besoldungsgesetz auf 1. April 1912 zu entrichtenden Gehaltserhöhungen für 9 Monate (April bis Dezember) und ausserdem die Betreffnisse für die gemäss Art. 3, 4. Absatz, des nämlichen Gesetzes auf die Maxima zu erhöhenden Gehalte vom Datum der Wirksamkeit, d. h. von der Absolvierung der 25 Dienstjahre im Jahre 1912 hinweg.

2. Zulagen an das fest angestellte Personal. Hier sind inbegriffen:

a. Die ausserordentlichen Zulagen von Fr. 200, beziehungsweise Fr. 50, welche auf Grund von Art. 14 des Besoldungsgesetzes auf den 1. April 1912 zu den Gehalten zu rechnen sind. Diese Zulagen figurieren im Budget jedoch für 12 Monate, weil diejenige von Fr. 200 seit dem 1. Januar 1911 wegen ihrer Anrechnung gegenüber der Pensions- und Hilfskasse monatlich in den Personalrubriken und diejenige von Fr. 50 als gesetzmässige Zulage ebenfalls in der Betriebsrechnung zur Anweisung gelangt.

b. Die dem Personal der ehemaligen Gotthardbahn zu entrichtende Zulage (Differenz zwischen Fr. 200 und der auf 1. Januar 1907 zum Gehalte geschlagenen Teuerungszulage der Gotthardbahn); sie ist nur für 9 Monate im Betriebsbudget enthalten und wird für die Monate Januar bis März 1912 zu lasten der Gewinn- und Verlustrechnung bezahlt.

3. Zulagen an die Tagelohnarbeiter. Da die Revision der Lohnreglemente für die Arbeiter noch nicht beendet ist, haben wir den budgetierten Tagelöhnen die durch einen besondern Bundesbeschluss bewilligte Zulage von Fr. 150, beziehungsweise für die Arbeiter der ehemaligen Gotthardbahn die Differenz zwischen diesem Betrage und der Teuerungszulage der Gotthardbahn, beigefügt; diese Zulagen belasten das Betriebsbudget für 9 Monate, weil das Betreffnis der Monate Januar bis März 1912 zu lasten der Gewinn- und Verlustrechnung bezahlt werden wird.

---

Die Mehrausgaben der vorstehenden Ziffern 1—3 betragen für das Betriebsbudget allein (Kapitel I—IV) Fr. 9,215,850; in der Zusammenstellung der Gesamtkosten des Personals auf Seite 474 dieses Berichtes ist gegenüber dem Budget 1911 jedoch eine Mehrausgabe von nur Fr. 8,845,855 nachgewiesen. Die Differenz dieser beiden Beträge rührt hauptsächlich davon her, dass vom 1. April 1912 hinweg die Mehrbetroffene der Besoldungen des ehemaligen Gotthardbahnpersonals über die Maxima des neuen Gesetzes, sowie die sonstigen Zugeständnisse an dieses Personal nicht mehr, beziehungsweise nur auf Grund der S. B. B.-Reglemente budgetiert worden sind. Der Minderbetrag der Besoldungen ist für 9 Monate rund Fr. 25,000, derjenige für Nebenbezüge, Nachtzulagen und für die sonstigen Zuwendungen Fr. 275,000. Ein weiterer Teil der Differenz ist begründet in der Weglassung der Entschädigungen an kommerzielle Agenturen von rund Fr. 70,000 auf der Rubrik I. A. 5 g., welche Entschädigungen seit 1910 zu lasten der Transporteinnahmen verrechnet werden.

In der Darstellung der Gesamtkosten des Personals sind überdies auch die Abweichungen der Beträge für Nebenbezüge, Dienstkleider, Reiseentschädigungen und Verschiedenes enthalten, sowie die Mehrausgaben für die für 1912 budgetierte Personalvermehrung, welche indessen durch eine Verminderung der Personenzahl im Kreis V und durch die Personalverjüngung teilweise kompensiert werden.

---

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

	Kreis I Fr.	Kreis II Fr.	Kreis III Fr.	Kreis IV Fr.	Kreis V Fr.	Total Fr.
I. Allgemeine Verwaltung	— 4,080	— 3,362	— 635	— 3,460	+ 1,745	— 9,792
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn . . . . .	— 71,200	— 34,935	— 76,030	— 5,500	— 19,455	—207,120
III. Expeditions- und Zugs- dienst . . . . .	— 10,000	— 11,300	— 10,000	—10,000	— 10,105	— 51,405
IV. Fahrdienst . . . . .	+ 34,310	+ 61,700	— 22,570	—70,970	+ 31,755	+ 34,225
V. Verschiedene Ausgaben	— 1,000	—176,000	— 3,200	—	—	—180,200
Total der Änderungen am eigentlichen Betriebsbudget (ohne Kapitel VI) . . . .	— 51,970	—163,897	—112,435	— 89,930	+ 3,940	—414,292

Eine eingehende Revision der Vorlagen der Kreise hat zu obigen Abstrichen, beziehungsweise Erhöhungen geführt; sie betreffen Änderungen an den budgetierten Gehältern und Löhnen zufolge Prüfung der Erhöhungen und der Personalzahl, Reduktionen bei den vorgesehenen Unterhaltungsarbeiten, Neuberechnung der Ausgaben für das Brenn- und das Schmiermaterial auf Grund der festgestellten kilometrischen Fahrleistungen, Revision der Beiträge der Verwaltung an die Pensions-, Hülf- und Krankenkassen, sowie Herabsetzung von verschiedenen Ausgaben, wie Bureaukosten, Beleuchtung, Heizung etc. von Dienstlokalen, zufolge Anpassung des Budgets an die Ziffern der Rechnung 1910.

\*                      \*

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

## I. Allgemeine Verwaltung.

	Rechnung 1910	Budget 1911	Budget 1912	Gegenüber 1910	Gegenüber 1911
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A. 1. Verwaltungsbehörden . . . . .	266,092	280,180	<b>281,500</b>	+ 15,408	+ 1,320
2. Sekretariate, Kanzleien, Archive und Registraturen . . . . .	564,924	571,450	<b>632,710</b>	+ 67,786	+ 61,260
3. Ausgabenkontrolle, Hauptbuchhaltung, Hauptkasse und Rechnungsbureaux	570,615	578,050	<b>630,475</b>	+ 59,860	+ 52,425
4. Rechtsbureaux und Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen	331,709	329,260	<b>371,965</b>	+ 40,256	+ 42,705
5. Tarifbureaux, kommerzielle Agen- turen und Frachtreklamationsbureau	345,039	420,150	<b>408,795</b>	+ 63,756	— 11,355
6. Einnahmenkontrolle . . . . .	865,427	877,830	<b>978,885</b>	+ 113,458	+ 101,055
7. Statistisches Bureau . . . . .	76,764	77,860	<b>87,415</b>	+ 10,651	+ 9,555
8. Bureaux für den Telegraphendienst und die elektrischen Anlagen . . .	297,741	304,490	<b>346,345</b>	+ 48,604	+ 41,855
9. Abwartpersonal . . . . .	104,580	107,415	<b>118,530</b>	+ 13,950	+ 11,115
B. 1. Bureaukosten, Drucksachen etc. .	274,913	283,700	<b>273,400</b>	— 1,513	— 10,300
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale . . . . .	89,383	92,000	<b>89,700</b>	+ 317	— 2,300
3. Ergänzung und Unterhalt des In- ventars . . . . .	21,698	18,100	<b>17,900</b>	— 3,798	— 200
4. Verschiedenes . . . . .	87,785	69,400	<b>75,600</b>	— 12,185	+ 6,200
	<b>3,896,670</b>	<b>4,009,885</b>	<b>4,313,220</b>	<b>+ 416,550</b>	<b>+ 303,335</b>

*A. Personal.* Die Mehrausgaben sind die Folge der mehrerwähnten gesetzlichen Besoldungserhöhungen auf 1. April 1912 und der Budgetierung der Zulagen für das ganze Jahr. Die Rubrik 5, Tarifbureaux etc., enthält im Budget 1911 einen Betrag von Fr. 70,000 als Entschädigungen an kommerzielle Agenturen, der im Budget 1912 nicht mehr figuriert, weil er seit 1910 zu lasten der Transporteinnahmen verrechnet wird.

*B. Sonstige Ausgaben.* Das Budget 1912 ist soweit möglich den Ausgaben des Jahres 1910 angenähert worden; durch Fortsetzung der Sparmassnahmen können die Ausgaben dieser Rubriken ungefähr auf der Höhe dieses Jahres gehalten werden.

## II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.

	Rechnung 1910	Budget 1911	Budget 1912	Gegenüber 1910	Gegenüber 1911
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A. 1. Bureaux der Oberingenieure . . . . .	660,019	727,840	<b>837,380</b>	+ 177,361	+ 109,540
2. Bahningenieure und deren Hülfspersonal . . . . .	444,599	456,160	<b>509,890</b>	+ 65,291	+ 53,730
3. Bahnmeister und deren Gehülfen . . . . .	1,176,538	1,244,730	<b>1,400,580</b>	+ 224,042	+ 155,850
4. Bahnwärter, Barrierenwärter und deren Stellvertreter . . . . .	3,449,014	3,538,590	<b>3,860,735</b>	+ 411,721	+ 322,145
B. 1. Unterbau . . . . .	2,746,218	2,598,600	<b>2,656,400</b>	— 89,818	+ 57,800
2. Oberbau . . . . .	6,055,531	6,464,310	<b>7,134,900</b>	+1,079,369	+ 670,590
3. Hochbau und mechanische Stationseinrichtungen, Wasserbeschaffung . . . . .	1,290,040	1,537,930	<b>1,675,950</b>	+ 385,910	+ 138,020
4. Telegraph, Signale und Verschiedenes . . . . .	748,194	710,700	<b>772,050</b>	+ 23,856	+ 61,350
5. Räumung der Bahn von Schnee und Eis . . . . .	278,440	208,600	<b>231,100</b>	— 47,340	+ 22,500
C. 1. Bureaukosten, Drucksachen etc. . . . .	75,133	84,240	<b>78,910</b>	+ 3,777	— 5,330
2. Beleuchtung, Reinigung und Heizung der Dienstlokale . . . . .	62,374	60,300	<b>62,000</b>	— 374	+ 1,700
3. Beleuchtung der Bahn . . . . .	59,971	72,950	<b>71,100</b>	+ 11,129	— 1,850

	Rechnung 1910 Fr.	Budget 1911 Fr.	Budget 1912 Fr.	Gegenüber 1910 Fr.	Gegenüber 1911 Fr.
4. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	313,546	286,000	<b>316,500</b>	+	2,954 + 30,500
5. Entschädigung für vorübergehende Benutzung von Landstücken und für Kulturschaden . . . . .	3,825	2,300	<b>2,500</b>	-	1,325 + 200
6. Verschiedenes . . . . .	34,399	27,200	<b>32,500</b>	-	1,899 + 5,300
	<u>17,397,841</u>	<u>18,020,450</u>	<u><b>19,642,495</b></u>	<u>+</u>	<u>2,244,654 + 1,622,045</u>

Hiervon ab:

Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds für die Geleiseerneuerung *) . . . . .	3,872,894	4,147,200	<b>4,766,000</b>	+	893,106 + 618,800
Nettoaussgaben für Unterhalt und Aufsicht der Bahn zu lasten der Betriebsrechnung . .	<u>13,524,947</u>	<u>13,873,250</u>	<u><b>14,876,495</b></u>	<u>+</u>	<u>1,351,548 + 1,003,245</u>

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

*A. Personal.* Ausser durch die gesetzlichen Besoldungserhöhungen und die ausserordentlichen Zulagen sind die Mehrausgaben teilweise auch durch eine neue Einteilung der Bauleitungsbureaux begründet.

*B 1. Unterbau.* Gegenüber dem Budget 1911 sind Mehrausgaben vorgesehen für verschiedene Konsolidierungsarbeiten und Geleisebeschotterung; dagegen ist das Budget niedriger als die Ausgaben der Rechnung 1910, weil in letzterer erhebliche Kosten für die Herstellung der Bahn infolge von Hochwasserschäden enthalten sind.

*B 2. Oberbau.* Im Budget 1911 war die Erneuerung von 111 km Geleise und 125 Weichen vorgesehen, während pro 1912 im ganzen 124 km Geleise und 158 Weichen ersetzt werden sollen. Die Mehrentnahme aus dem Erneuerungsfonds gegenüber dem Budget 1911 beträgt Fr. 618,800. Die Kosten der Geleiseregulierung haben zufolge der Gehalts- und Lohnerhöhungen ebenfalls zugenommen.

*B 3. Hochbau und mechanische Stationseinrichtungen.* Grössere Umbau- und Renovationsarbeiten an verschiedenen Gebäuden und die Ausführung verschiedener zurückgestellter Unterhaltungsarbeiten werden gegenüber den Vorjahren vermehrte Ausgaben erfordern.

*B 4. Telegraph, Signale und Verschiedenes.* Wir budgetieren auch für diesen Teil der Bahnanlagen vermehrte Ausgaben, die durch den Umbau und die Verstärkung von Telegraphenlinien, den Ersatz von Barrieren und die Verbesserung von Einfriedigungen verursacht werden. Ausserdem erfordern die Signaleinrichtungen und deren Leitungen vermehrte Unterhaltungskosten.

*C. Sonstige Ausgaben.* Die Beträge des Budgets 1912 sind soweit möglich der Rechnung 1910 nahe gebracht worden; die Kosten für die Beleuchtung der Bahn werden sich gegenüber 1910 zufolge der Vermehrung der Signale und der Beleuchtungseinrichtungen etwas erhöhen.

### III. Expeditions- und Zugsdienst.

	Rechnung 1910 Fr.	Budget 1911 Fr.	Budget 1912 Fr.	Gegenüber 1910 Fr.	Gegenüber 1911 Fr.
A. 1. Betriebs- und Kursinspektionen	1,029,416	1,058,610	<b>1,196,370</b>	+ 166,954	+ 137,760
2. Bahnhof- und Stationsvorstände und deren Personal . . . . .	25,846,980	26,310,400	<b>31,131,390</b>	+5,284,410	+4,820,990
3. Zugsdienstpersonal . . . . .	9,153,190	9,399,175	<b>10,541,875</b>	+1,388,685	+1,142,700
B. 1. Bureaukosten, Drucksachen etc.	1,130,015	1,142,100	<b>1,105,730</b>	— 24,285	— 36,370
2. Beleuchtung, Heizung und Reini- gung der Dienstlokale; Beleuch- tung der Bahnhöfe und Stationen	1,542,305	1,652,880	<b>1,530,100</b>	— 12,205	— 122,780
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars . . . . .	272,807	250,800	<b>293,150</b>	+ 20,343	+ 42,350
4. Konsummaterialien für mecha- nische Stationseinrichtungen, Tele- graphenapparate etc. . . . .	32,468	33,500	<b>34,600</b>	+ 2,132	+ 1,100
5. Camionnage und Plombage . . .	45,094	45,300	<b>45,000</b>	— 94	— 300
6. Verschiedenes . . . . .	123,173	110,600	<b>124,600</b>	+ 1,427	+ 14,000
	<b>39,175,448</b>	<b>40,003,365</b>	<b>46,002,815</b>	<b>+6,827,367</b>	<b>+5,999,450</b>

*A. Personal.* Auf diesem Kapitel, welches das zahlreichste Personal enthält, kommen die Mehrausgaben für die gesetzlichen Besoldungserhöhungen und für die ausserordentlichen Zulagen ganz besonders zur Geltung. Im weitem ist infolge der Zunahme des Verkehrs eine Vermehrung des Personals, besonders beim Bahnhof- und Stationspersonal, notwendig geworden. Die vermehrten kilometrischen Fahrleistungen verursachen ferner grössere Ausgaben für Nebenbezüge des Zugspersonals gegenüber der Rechnung 1910; der Mehrbetrag gegenüber dem Budget 1911 wird jedoch von den Minderausgaben des Kreises V zufolge der Budgetierung der Nebenbezüge ab 1. April 1912 auf Grund der S. B. B.-Reglemente übertroffen. Weitere Minderausgaben werden durch den Wegfall der Nachdienstentschädigungen und sonstiger Zulagen im Kreis V ab 1. April 1912 verursacht.

*B. Sonstige Ausgaben.* Die Ausgaben des Jahres 1910 haben auch hier für die Budgetierung als Grundlage gedient. Eine weitere Reduktion der Ausgaben ist vorgesehen für die Drucksachen durch eine Vereinfachung von Dienstfahrplänen und für die Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen infolge der Erstellung verbesserter Beleuchtungseinrichtungen; dagegen erfordert der Ersatz von Stationsinventar und von Wagendecken einen erhöhten Voranschlag.

## IV. Fahrdienst.

	Rechnung 1910	Budget 1911	Budget 1912	Gegenüber 1910	Gegenüber 1911
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A. 1. Zentralbureaux des Fahrdienstes . . . . .	570,721	593,130	<b>658,385</b>	+ 87,664	+ 65,255
2. Maschinenpersonal und Wagenvisi- teure . . . . .	11,870,485	12 076,790	<b>13,362,070</b>	+1,491,585	+1,285,280
3. Personal für Ausrüstung und Reini- gung des Fahrmaterials . . . . .	3,001,286	3,133,045	<b>3,575,715</b>	+ 574,429	+ 442,670
B. 1. Brennmaterial . . . . .	16,267,751	16,167,000	<b>16,715,000</b>	+ 447,249	+ 548,000
2. Schmiermaterial . . . . .	370,139	431,000	<b>407,000</b>	+ 36,861	— 24,000
3. Beleuchtungsmaterial . . . . .	183,841	189,980	<b>196,380</b>	+ 12,539	+ 6,400
4. Reinigungs- und Desinfektions- material, Wasser, Streusand und Verschiedenes . . . . .	495,869	519,950	<b>504,450</b>	+ 8,581	— 15,500
C. 1. a. Unterhalt der Lokomotiven und Tender . . . . .	6,481,998	6,844,000	<b>6,752,000</b>	+ 270,002	— 92,000
b. Abschreibung ausrangierter Ob- jekte . . . . .	1,529,039	2,142,900	<b>2,199,000</b>	+ 669,961	+ 56,100

	Rechnung 1910 Fr.	Budget 1911 Fr.	Budget 1912 Fr.	Gegenüber 1910 Fr.	Gegenüber 1911 Fr.
C. 2. a. Unterhalt der Personenwagen . . .	2,552,000	2,560,000	<b>2,703,000</b>	+ 151,000	+ 143,000
b. Abschreibung ausrangierter Ob- jekte . . . . .	405,048	591,400	<b>715,200</b>	+ 310,152	+ 123,800
3. a. Unterhalt der Lastwagen . . . . .	2,124,116	2,122,000	<b>2,145,000</b>	+ 20,884	+ 23,000
b. Abschreibung ausrangierter Ob- jekte . . . . .	501,202	866,900	<b>1,253,800</b>	+ 752,598	+ 386,900
4. a. Unterhalt der Motorwagen . . . . .	663	3,000	—	— 663	— 3,000
D. 1. Bureaukosten, Drucksachen etc. . . . .	44,867	47,300	<b>44,800</b>	— 67	— 2,500
2. Beleuchtung, Heizung und Reini- gung der Dienstlokale . . . . .	191,701	194,750	<b>191,700</b>	— 1	— 3,050
3. Ergänzung und Unterhalt des In- ventars . . . . .	215,644	228,600	<b>234,300</b>	+ 18,656	+ 5,700
4. Verschiedenes . . . . .	22,818	19,200	<b>22,600</b>	— 218	+ 3,400
	<b>46,829,188</b>	<b>48,730,945</b>	<b>51,680,400</b>	<b>+ 4,851,212</b>	<b>+ 2,949,455</b>

Das Budget des Fahrdienstes beruht auf der Annahme folgender Fahrleistungen (Rangierdienst inbegriffen), welchen wir zur Vergleichung die Leistungen des Jahres 1910 und den Voranschlag pro 1911 gegenüberstellen:

	Rechnung 1910	Budget 1911	Budget 1912	Gegenüber 1910	Gegenüber 1911
<b>Lokomotivkilometer</b>					
Kreis I*)	9,263,975	9,150,000	<b>9,500,000</b>	+ 236,025	+ 350,000
„ II	10,935,157	10,740,000	<b>11,200,000</b>	+ 264,843	+ 460,000
„ III	10,995,434	11,400,000	<b>11,300,000</b>	+ 304,566	— 100,000
„ IV	5,848,657	5,900,000	<b>5,900,000</b>	+ 51,343	—
„ V	6,640,264	6,820,000	<b>6,900,000</b>	+ 259,736	+ 80,000
<b>Total</b>	<b>43,683,487</b>	<b>44,010,000</b>	<b>44,800,000</b>	<b>+1,116,513</b>	<b>+ 790,000</b>

\*) Ohne elektrische Lokomotiven.

Die Vermehrung gegenüber den effektiven Leistungen des Jahres 1910 beträgt 2,55 % und gegenüber dem Budget 1911 1,80 %.

*A. Personal.* Die Budgetierung der gesetzlichen Gehaltserhöhungen auf 1. April 1912 und der Zulagen verursacht auch für diese Kategorie des Personals erhebliche Mehrausgaben. Die vermehrten Nebenbezüge infolge der Erhöhung der kilometrischen Fahrleistungen werden dagegen von den Minderausgaben des Kreises V infolge der Berechnung der Nebenbezüge für die Monate April bis Dezember auf Grund des S.B.B.-Reglementes übertroffen. Eine weitere Minderausgabe ist entstanden durch den Wegfall der Nachtdienstentschädigungen im Kreis V ab 1. April 1912.

*B. 1. Brennmaterial.* Der durchschnittliche Kohlenpreis ist wie im Budget 1911 zu Fr. 27 per Tonne angenommen; dagegen ist der mittlere kilometrische Verbrauch für das Budget 1912 etwas erhöht worden. Die Kosten des Brennmaterials wurden für die einzelnen Kreise wie folgt ermittelt:

**Kreis I.**

	Lok.-km	à kg	t
Zugförderung . . . . .	8,700,000	12,7 =	110,490
Rangierdienst . . . . .	800,000	10,6 =	8,400
	<u>9,500,000</u>		<u>118,890</u>
à Fr. 27 per Tonne . . . .	Fr. 3,210,030		
Heizung der Wagen etc. . . .	„ 17,970		
		Fr. 3,228,000	
Abzüglich: Erlös von Schlacken etc. . . .		„ 22,000	
		<u>Fr. 3,206,000</u>	

**Kreis II.**

	Lok.-km	à kg	t
Zugförderung . . . . .	9,050,000	14,4 =	130,320
Rangierdienst . . . . .	1,785,000	11,0 =	19,635
Brünig (Talstrecke) . . . . .	255,000	7,0 =	1,785
Brünig (Bergstrecke) . . . . .	110,000	17,0 =	1,870
	<u>11,200,000</u>		<u>153,610</u>
à Fr. 27 per Tonne . . . .	Fr. 4,147,470		
Heizung der Wagen etc. . . .	„ 78,530		
		Fr. 4,226,000	
Abzüglich: Erlös von Schlacken etc. . . .		„ 64,000	
		<u>Fr. 4,162,000</u>	

**Kreis III.**

	Lok.-km	à kg	t
Zugförderung . . . . .	10,380,000	13,9 =	144,280
Rangierdienst . . . . .	920,000	10,8 =	9,935
	<u>11,300,000</u>		<u>154,215</u>
à Fr. 27 per Tonne . . . .	Fr. 4,163,800		
Heizung der Wagen etc. . . .	„ 16,200		
		Fr. 4,180,000	
Abzüglich: Erlös von Schlacken etc. . . .		„ 30,000	
		<u>Fr. 4,150,000</u>	

## Kreis IV.

	Lok.-km	à kg	t
Zugförderung . . . . .	4,900,000	14,8 =	70,070
Rangierdienst . . . . .	1,000,000	10,5 =	10,500
	<u>5,900,000</u>		<u>80,570</u>
à Fr. 27 per Tonne . . . . .	Fr. 2,175,390		
Heizung der Wagen etc. . . . .	„ 7,610		
			Fr. 2,183,000
Abzüglich: Erlös von Schlacken etc. . . . .			„ 25,000
			<u>Fr. 2,158,000</u>

## Kreis V.

	Lok.-km	à kg	t
Zugförderung . . . . .	6,220,000	17,7 =	110,095
Rangierdienst . . . . .	680,000	10,7 =	7,275
	<u>6,900,000</u>		<u>117,370</u>
à Fr. 27 per Tonne . . . . .	Fr. 3,168,990		
Heizung der Wagen etc. . . . .	„ 6,010		
			Fr. 3,175,000
Abzüglich: Erlös von Schlacken etc. . . . .			„ 43,000
			<u>Fr. 3,132,000</u>

Total Kreise I—V Fr. 16,808,000

Hiervon ab: Rückvergütung durch die Postverwaltung für Heizen der Bahnpostwagen . „ 93,000

Total IV B 1, Brennmaterial Fr. 16,715,000

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

*B 2—4. Weitere Konsummaterialien der Lokomotiven und Wagen.* Die Kosten des Schmiermaterials sind ebenfalls auf Grund der budgetierten Lokomotivkilometer berechnet und die Ausgaben für die Beleuchtung sind etwas höher veranschlagt worden.

*C 1 a, 2 a und 3 a. Unterhalt des Rollmaterials.* Wir budgetieren etwas vermehrte Ausgaben, um der Anrechnung der Zulagen an die Arbeiter, bezw. den zu erhöhenden Arbeitslöhnen Rechnung zu tragen.

*C 1 b. Abschreibung ausrangierter Lokomotiven und Tender.* Es ist die Ausrangierung von 36 Lokomotiven und 2 Lokomotivkesseln in Aussicht genommen. Nachstehend der Detailausweis sowie eine Vergleichung mit frühern Jahren:

Budget 1912		Inventar- wert	Wert des Alt- materials	Netto- abschreibung
		Fr.	Fr.	Fr.
I. Kreis	6 Lokomotiven	330,000	23,100	306,900
II. "	6 "	321,000	22,500	298,500
III. "	12 "	940,000	65,800	874,200
IV. "	4 "	273,000	19,100	253,900
V. "	8 "	471,000	33,000	438,000
	36 Lokomotiven	2,335,000	163,500	2,171,500
	2 Lokomotivkessel	32,000	4,500	27,500
		2,367,000	168,000	2,199,000

Im Jahre 1910 wurden  
ausrangiert 25 Lokomotiven  
und 9 Kessel . . . . . 1,658,683 129,644 1,529,039

Das Budget 1911 ent-  
hält die Ausrangierung von  
36 Lokomotiven u. 7 Kesseln 2,315,000 172,100 2,142,900

*C 2 b. Abschreibung ausrangierter Personenwagen.* Wir beabsichtigen, im Jahre 1912 im ganzen 69 Personenwagen auszurangieren, die sich wie folgt auf die Kreise verteilen:

Budget 1912		Inventar- wert	Wert des Alt- materials	Netto- abschreibung
		Fr.	Fr.	Fr.
I. Kreis	3 Wagen	33,000	1,300	31,700
II. "	8 "	88,000	3,500	84,500
III. "	21 "	214,000	8,600	205,400
IV. "	10 "	115,000	4,600	110,400
V. "	27 "	295,000	11,800	283,200
69 Wagen		745,000	29,800	715,200

Im Jahre 1910 wurden  
43 Personenwagen ausrangiert

421,925	16,877	405,048
---------	--------	---------

Pro 1911 wurde die Aus-  
rangierung von 61 Wagen bud-  
getiert . . . . .

616,000	24,600	591,400
---------	--------	---------

*C 3 b. Abschreibung ausrangierter Lastwagen.* Für 1912 ist vorgesehen:

	Inventar- wert	Wert des Alt- materials	Netto- abschreibung
	Fr.	Fr.	Fr.
Die Ausrangierung von 289 Lastwagen . . . . .	1,306,000	52,200	1,253,800

Im Jahre 1910 wurden  
124 Wagen ausrangiert . . . . .

522,086	20,884	501,202
---------	--------	---------

Pro 1911 waren bud-  
getiert 205 Wagen . . . . .

903,000	36,100	866,900
---------	--------	---------

*D. Sonstige Ausgaben.* Der Voranschlag für 1912 ist den Ziffern der Rechnung 1910 möglichst angepasst worden; im Inventarunterhalt sind weniger Rückerstattungen enthalten als im Budget 1911.

## V. Verschiedene Ausgaben.

	Rechnung 1910 Fr.	Budget 1911 Fr.	Budget 1912 Fr.	Gegenüber 1910 Fr.	Gegenüber 1911 Fr.
A. 1. Pacht- und Mietzinse für Gemeinschaftsbahnhöfe und Bahnstrecken . . . . .	730,239	730,850	<b>741,850</b>	+	11,611 + 11,000
2. Rollmaterialmiete . . . . .	3,825,839	3,900,000	<b>3,800,000</b>	-	25,839 -100,000
3. Miete für sonstige Objekte . . . . .	34,890	37,100	<b>35,650</b>	+	760 - 1,450
C. 1. Gerichts- und Prozesskosten . . . . .	24,542	31,600	<b>31,600</b>	+	7,058 - —
2. Feuerversicherungen . . . . .	188,469	197,250	<b>200,400</b>	+	11,931 + 3,150
3. Unfallversicherungen und -Entschädigungen . . . . .	1,091,887	1,090,000	<b>1,040,000</b>	-	51,887 - 50,000
4. Transportversicherungen und -Entschädigungen . . . . .	231,467	200,000	<b>253,000</b>	+	21,533 + 53,000
5. Kosten des Transportes infolge von Bahnunterbrechungen . . . . .	4,671	1,200	<b>1,200</b>	-	3,471 - —
6. Steuern und Abgaben . . . . .	147,423	153,500	<b>146,700</b>	-	723 - 6,800
7. Beiträge an die Hilfskassen, Pensionen, Unterstützungen und Gratifikationen . . . . .	4,255,398	4,429,000	<b>7,924,445</b>	+	3,669,047 + 3,495,445
8. Verschiedenes (inkl. Publizität) . . . . .	513,842	456,500	<b>476,700</b>	-	37,142 + 20,200
	<b>11,048,667</b>	<b>11,227,000</b>	<b>14,651,545</b>	<b>+</b>	<b>3,602,878 + 3,424,545</b>

*A 2. Miete für Rollmaterial.* Durch eine noch bessere Ausnützung der eigenen Güterwagen im internen Verkehr hoffen wir die Ausgaben für Wagenmieten etwas herabsetzen zu können. Eine Vergleichung der Einnahmen- und der Ausgabenmieten gibt folgende Ziffern:

	Rechnung 1910 Fr.	Budget 1911 Fr.	Budget 1912 Fr.	Gegenüber 1910 Fr.	Gegenüber 1911 Fr.
Ausgabenmieten .	3,825,839	3,900,000	<b>3,800,000</b>	— 25,839	— 100,000
Einnahmenmieten	1,562,577	1,250,000	<b>1,350,000</b>	—212,577	+ 100,000
Nettoaussgaben	2,263,262	2,650,000	<b>2,450,000</b>	+186,738	—200,000

Gegenüber dem Budget 1911 ist eine Verminderung der Nettoaussgaben von Fr. 200,000 vorgesehen; die geringern Einnahmen gegenüber 1910 betreffen den Wegfall der Verwendung von S. B. B.-Wagen für Kohlentransporte zufolge der Kündigung der Wagenbestellungsverträge durch die preussischen Staatsbahnen.

*C 2. Feuerversicherungen.* Die Vermehrung der Versicherungswerte erfordert erhöhte Prämien.

*C 3. Unfallentschädigungen.* Wir budgetieren für die Kreise III und V etwas kleinere Summen als im Vorjahr; eine sichere Veranschlagung dieser Ausgaben ist nicht möglich.

*C 4. Transportentschädigungen.* In einer Periode der Verkehrszunahme vermehren sich die Entschädigungen für Verluste, Verspätungen, Beschädigungen etc.

*C 7. Beiträge an die Hilfskassen, Pensionen, Unterstützungen und Gratifikationen.* Die dreijährigen Gehaltserhöhungen verursachen auf dieser Rubrik jeweilen eine bedeutende Ausgabenvermehrung für die durch die Verwaltung zu leistenden ausserordentlichen Einlagen in die Pensions- und Hilfskassen (S. B. B. 5 und G. B. 6 Monatsbeträgnisse der Erhöhungen), sowie für die Vermehrung der ordentlichen Beiträge auf den erhöhten Besoldungen. Ferner sind die Beiträge an die seit 1. Juli 1910 in Wirksamkeit getretene Kranken- und Hilfskasse der Arbeiter für ein ganzes Jahr budgetiert, wogegen andererseits die Invalidenunterstützungen durch diese Hilfskasse bezahlt werden und somit das Betriebsbudget nicht mehr belasten.

*C 8. Verschiedenes.* Die Rechnung 1910 enthält als ausserordentlichen Posten den Anteil S. B. B. an den Kosten des internationalen Eisenbahnkongresses in Bern; die für 1912 gegenüber dem Vorjahr budgetierten Mehraussgaben betreffen den Publizitätsdienst.

## VI. Noch nicht rubrizierte Ausgaben und Einnahmen.

	Rechnung 1910 Fr.	Budget 1911 Fr.	Budget 1912 Fr.	Gegenüber 1910 Fr.	Gegenüber 1911 Fr.
1. Bauausgaben zu lasten der Betriebsrechnung . . . . .	+ 1,481,831	+ 1,863,000	<b>+ 2,059,650</b>	+ 577,819	+ 196,650
2. Vergütung des Baukontos für Verwaltungs- und Bauleitungskosten . . . . .	- 141,428	- 100,000	<b>- 170,000</b>	+ 28,572	+ 70,000
3. Betriebs- und Unterhaltungskosten von Gemeinschaftsbahnhöfen und Bahnstrecken, Mehreinnahmen . . . . .	- 1,355,618	- 1,550,890	<b>- 1,717,440</b>	+ 361,822	+ 166,550
4. Entschädigungen für Betriebsbesorgung anderer Bahnen und für Zugs- und Fahrdienstleistungen . . . . .	- 1,201,927	- 1,218,130	<b>- 1,241,130</b>	+ 39,203	+ 23,000
Überschuss der Einnahmen	- 1,217,142	- 1,006,020	<b>- 1,068,920</b>	- 148,222	+ 62,900

1. *Bauausgaben zu lasten der Betriebsrechnung.* Hier werden die im Baubudget 1912 vorgesehenen, nicht eine Vermehrung des Baukontos bildenden Ausgaben budgetiert, abzüglich der zu lasten des Werkstättkontos fallenden Beträge und unter Ausschluss der Abschreibungen für untergehende Anlagen, welche dem Konto „Zu amortisierende Verwendungen“ zu belasten sind. Die Mehrausgaben entsprechen den im Baubudget 1912 vorgesehenen, erhöhten Ausgaben zu lasten der Betriebsrechnung.

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. Von deren Betrag werden die Kosten der dem Baukonto belasteten technischen Bauleitungsbureaux abgezogen und der Rest bildet die Rückvergütung an die Betriebsrechnung für die Leistungen der allgemeinen Verwaltung und der zentralen technischen Bureaux.

3. *Betriebs- und Unterhaltungskosten von Gemeinschaftsbahnhöfen und Bahnstrecken.* Das Detail findet sich auf Seiten 28—30 des Betriebsbudgets. Wir budgetieren nur den Einnahmenüberschuss, welcher sich je nach den Betriebsausgaben für die betreffenden Bahnhöfe und Bahnstrecken und zufolge Vermehrung der Gemeinschaftsobjekte verändert. Für 1912 wird die grosse Vermehrung der Personalausgaben auch eine Erhöhung der Anteile anderer Bahnen an den Kosten von Gemeinschaftsbahnhöfen zur Folge haben.

4. *Entschädigungen für die Besorgung des Betriebs anderer Bahnen und für Zugs- und Fahrleistungen.* Wir geben das Detail auf Seiten 31 und 32 des Betriebsbudgets. Der erhöhte Einnahmenüberschuss entsteht aus den Mehrvergütungen für den Betrieb der Bodensee-Toggenburgbahn; die Rechnung 1910 enthält hierfür nur drei Monate und das Budget 1911 war zu niedrig. Im weitern ist in den Ausgaben die Vergütung der S. B. B. an die S. T. B. für Besorgung des Traktionsdienstes für einige Züge auf der Strecke Emmenbrücke-Luzern weggefallen.

## Rechnungsabschluss.

Die Budgetansätze geben folgenden Abschluss der Betriebsrechnung:

	Rechnung 1910 Fr.	Budget 1911 Fr.	Budget 1912 Fr.	Gegenüber 1910 Fr.	Gegenüber 1911 Fr.
Gesamteinnahmen	187,604,055	185,448,495	<b>199,815,310</b>	+ 12,211,255	+ 14,366,815
Gesamtausgaben	117,130,672	120,985,625	<b>135,221,555</b>	+ 18,090,883	+ 14,235,930
<hr/>					
Überschuss der Betriebseinnahmen . .	70,473,383	64,462,870	<b>64,593,755</b>	- 5,879,628	+ 130,885
Hierzu: Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds .	6,772,948	8,038,400	<b>9,224,000</b>	+ 2,451,052	+ 1,185,600
<hr/>					
Reiner Überschuss der Betriebsrechnung . . .	77,246,331	72,501,270	<b>73,817,755</b>	- 3,428,576	+ 1,316,485
<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, Seite 470, betreffend die Budgetierung der Betriebseinnahmen, sowie aus den Beilagen A bis Q zum Betriebsbudget ersichtlich.

---

## Voranschläge der Nebengeschäfte.

∴ *Dampfschiffbetrieb auf dem Bodensee.* Dieses Budget weist folgende Beträge auf:

	Rechnung 1910 Fr.	Budget 1911 Fr.	Budget 1912 Fr.	Gegenüber 1910 Fr.	Gegenüber 1911 Fr.
Einnahmen . .	885,675	830,000	<b>870,000</b>	- 15,675	+ 40,000
Ausgaben . .	665,849	662,040	<b>705,950</b>	+ 40,101	+ 43,910
<hr style="border-top: 1px solid black;"/>					
Einnahmenüber- schuss . . .	219,826	167,960	<b>164,050</b>	- 55,776	- 3,910

Die Mehrausgaben für die zu erhöhenden Gehalte und Löhne des Personals werden einen verminderten Einnahmenüberschuss zur Folge haben.

---

## Gewinn- und Verlustrechnung.

### Einnahmen.

*Überschuss der Betriebseinnahmen.* Im Falle der Genehmigung des Ihnen vorliegenden Betriebsbudgets wird der voraussichtliche Überschuss der Einnahmen betragen . . . . Fr. 64,593,755

Rechnung	Budget	Budget	Gegenüber	Gegenüber
1910	1911	1912	1910	1911
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
70,473,383	64,462,870	<b>64,593,755</b>	— 5,879,628	+ 130,885

Die Verminderung gegenüber der Rechnung 1910 beträgt 8,84 % und die Vermehrung gegenüber dem Budget 1911 0,20 %. Im Überschuss der Rechnung 1910 und des Budgets 1911 sind die ausserordentlichen Zulagen an das Personal nicht enthalten, während sie für das Budget 1912 in die Betriebsrubriken eingestellt worden sind mit Ausnahme der Zulagen an das ehemalige Gotthardbahnpersonal und an die Tagelohnarbeiter für die Monate Januar bis März 1912, welche in den Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung figurieren.

Der Betriebskoeffizient beträgt mit Berücksichtigung der ausserordentlichen Zulagen an das Personal:

für die Rechnung 1910 . . . . .	65,48
für das Budget 1911 . . . . .	67,85
für das Budget 1912 . . . . .	67,67

*Ertrag verfügbarer Kapitalien.* Wir schätzen die Zinsen auf unseren verfügbaren Kapitalien auf . . . . Fr. 3,675,000

Rechnung	Budget	Budget	Gegenüber	Gegenüber
1910	1911	1912	1910	1911
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
4,741,640	3,045,000	<b>3,675,000</b>	— 1,066,640	+ 630,000

Unsere vorgesehenen Erträgnisse setzen sich zusammen wie folgt:

Ertrag des Portefeuilles der eigenen Wert- schriften . . . . .	Fr. 441,000
Ertrag des Portefeuilles des Erneuerungsfonds	„ 2,329,000
Übertrag	Fr. 2,770,00

Übertrag Fr. 2,770,000

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 . . . „ 905,000

Wie für die vorbergehenden Jahre schätzen wir den mittleren Bestand der von den Verkehrseinnahmen herrührenden, momentan verfügbaren Mittel auf Fr. 10,000,000; dem Ertrag dieser Kapitalien fügen wir die verschiedenen Zinsen, verjährten Coupons etc. hinzu mit Fr. 55,000.

Im weitern werden die aus dem Anleihen von Fr. 80,000,000 placierten Gelder noch Fr. 550,000 abwerfen.

---

 Fr. 3,675,000
 

---

*Zins auf den Kapitalien für neue Linien.* Wir veranschlagen denselben auf . . . . . Fr. 350,000

Rechnung 1910	Budget 1911	Budget 1912	Gegenüber 1910	Gegenüber 1911
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
729,219	325,000	<b>350,000</b>	— 379,219	+ 25,000

Diese Bauzinse berechnen wir nur auf den Kapitalien der grössern Bauobjekte; die Rechnung 1910 enthält noch die Zinse für die Rickenbahn und die neue Werkstätte Zürich für einen Teil des Jahres.

*Ertrag der Nebengeschäfte.* Die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee ist das einzige von den Bundesbahnen betriebene Nebengeschäft. Wir budgetieren den Ertrag pro 1912 auf Fr. 164,050

Bezüglich der Veränderungen gegenüber den Vorjahren verweisen wir auf Seite 36 hiervor, wo das Budget dieses Nebengeschäftes erläutert ist.

*Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds.* Wir budgetieren dieselben auf . . . . . Fr. 9,224,000

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

	Rechnung 1910 Fr.	Budget 1911 Fr.	Budget 1912 Fr.	Gegenüber 1910 Fr.	Gegenüber 1911 Fr.
<b>Erneuerung des Oberbaues.</b>					
Kreis I . . . . .	862,404	963,000	1,043,000	+ 180,596	+ 80,000
"  II . . . . .	857,940	850,000	1,001,000	+ 143,060	+ 151,000
"  III . . . . .	1,253,051	1,333,000	1,455,000	+ 201,949	+ 122,000
"  IV . . . . .	544,262	570,300	618,000	+ 73,738	+ 47,700
"  V . . . . .	609,450	530,900	749,000	+ 139,550	+ 218,100
	<u>4,127,107</u>	<u>4,247,200</u>	<u>4,866,000</u>	<u>+ 738,893</u>	<u>+ 618,800</u>
<b>Erneuerung des Rollmaterials.</b>					
Lokomotiven . . . . .	1,402,699	2,048,800	2,171,500	+ 768,801	+ 122,700
Kessel . . . . .	126,340	94,100	27,500	— 98,840	— 66,600
Personenwagen . . . . .	405,048	591,400	715,200	+ 310,152	+ 123,800
Lastwagen . . . . .	501,202	866,900	1,253,800	+ 752,598	+ 386,900
	<u>2,435,289</u>	<u>3,601,200</u>	<u>4,168,000</u>	<u>+ 1,732,711</u>	<u>+ 566,800</u>
<b>Ersatz des Mobiliars.</b>					
Centralverwaltungs- Zetung und Kreise I—V	210,552	190,000	190,000	— 20,552	—
<b>Total</b>	<u>6,772,948</u>	<u>8,038,400</u>	<u>9,224,000</u>	<u>+ 2,451,052</u>	<u>+ 1,185,600</u>

*Entnahmen aus dem Spezialfonds zur Deckung von Pensionen der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn* . . . . . Fr. 50,000

Rechnung 1910 Fr.	Budget 1911 Fr.	Budget 1912 Fr.	Gegenüber 1910 Fr.	Gegenüber 1911 Fr.
65,093	60,000	<b>50,000</b>	— 15,093	— 10,000

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

*Betriebssubventionen.* Gleich den frühern Jahren sehen wir vor . . . . . Fr. 66,000  
als vertragliche Subvention des Staates Italien an den Betrieb des Simplon.

*Einnahmen aus sonstigen Quellen.* Wie für 1911 veranschlagen wir dieselben zu . . . . . Fr. 20,000

Die Rechnung 1910 hat mit Inbegriff des Mehrerlöses aus verkauften, entbehrlichen Liegenschaften Fr. 10,225 ergeben.

### Ausgaben.

*Entschädigungen an die Eigentümer gepachteter Linien.* In das Budget 1912 ist wiederum der Betrag von . . . Fr. 30,000 aufgenommen als Zins für die von den Bundesbahnen gepachtete Linie Vevey-Chexbres.

*Kontokorrentzinsen, Provisionen etc.* Wir veranschlagen . . . . . Fr. 2,175,000

Rechnung 1910	Budget 1911	Budget 1912	Gegenüber 1910	Gegenüber 1911
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
3,640,473	1,098,330	<b>2,175,000</b>	— 1,465,473	+ 1,076,670

Die für das Jahr 1912 vorgesehene Ausgabe setzt sich wie folgt zusammen:

Zinsen für Barkautionen und diverse Zinsen	Fr.	60,000
An die Banken zu bezahlende Kommission für Einlösung von Coupons und rückzahlbaren Obligationen . . . . .	„	75,000
Verzinsung vorübergehender Anleihen . . . . .	„	2,040,000
		<u>Fr. 2,175,000</u>

Für die Zinsen der Kautionen, die verschiedenen Zinsen und die den Banken zu zahlenden Kommissionen sehen wir die gleichen Beträge vor wie für 1911.

Die Verzinsung vorübergehender Anleihen berechnen wir auf Grundlage der gegenwärtig in Zirkulation befindlichen Kassenscheine, nämlich des erneuerten 4 % Anleihe von Fr. 34,000,000, rückzahlbar am 15. März 1914 = Fr. 1,360,000, wie auch auf der eines neuen, im Jahre 1912 für Bauausgaben aufzuwendenden Durchschnittskapitals von Fr. 17,000,000 unter Berücksichtigung des Umstandes, dass diese Ausgaben gewöhnlich erst im II. Semester des Jahres zur Auszahlung gelangen.

*Verzinsung der konsolidierten Anleihen.* Wir  
budgetieren . . . . . Fr. 49,834,270

Rechnung 1910 Fr.	Budget 1911 Fr.	Budget 1912 Fr.	Gegenüber 1910 Fr.	Gegenüber 1911 Fr.
47,749,431	49,909,400	<b>49,834,270</b>	+ 2,084,839	- 75,130

Diese Differenzen werden in nachstehenden Tabellen begründet.

a. Im Jahre 1912 haben wir zu verzinsen :

Bezeichnung der Anleihen	Kapital	Zinsfuss	Auszurichtende Zinsen pro 1912
	Fr.		Fr.
3 % Eisenbahnrente von 1890 .	69,333,000	3 %	2,079,990
Schweiz. Bundesbahnen von 1899/ 1902 . . . . .	496,500,000	3 1/2 %	17,377,500
Rente der schweiz. Bundesbahnen von 1900 . . . . .	75,000,000	4 %	3,000,000
Schweiz. Bundesbahnen von 1903, 3 % différe . . . . .	150,000,000	3 1/4 %	4,875,000
Schweiz. Bundesbahnen von 1910, I. Serie . . . . .	80,000,000	3 1/2 %	2,800,000
Schweiz. Centralbahn vom 1. Fe- bruar 1876 . . . . .	20,847,500	4 %	815,604
Schweiz. Centralbahn vom 25. Juni 1880 . . . . .	17,640,000	4 %	701,867
Schweiz. Centralbahn vom 1. Juni 1894 . . . . .	30,000,000	3 1/2 %	1,050,000
Schweiz. Centralbahn vom 1. Ok- tober 1894 . . . . .	30,000,000	3 1/2 %	1,050,000
Schweiz. Nordostbahn vom 30. April 1880 . . . . .	3,000,000	4 %	120,000
Schweiz. Nordostbahn vom 31. August 1894 . . . . .	10,000,000	3 1/2 %	350,000
Schweiz. Nordostbahn vom 15. Juni 1895 . . . . .	7,000,000	3 1/2 %	245,000
Schweiz. Nordostbahn vom 28. Februar 1897 . . . . .	35,000,000	3 1/2 %	1,225,000
		Übertrag	35,689,961

Bezeichnung der Anleihen	Kapital Fr.	Zinsfuß	Auszurichtende
			Zinsen pro 1912 Fr.
			Übertrag 35,689,961
Schweiz. Nordostbahn vom 20. September 1897 . . . . .	10,512,500	3 1/2 %	367,937
Vereinigte Schweizerbahnen, I. Hypothek . . . . .	17,769,100	4 %	686,764
Vereinigte Schweizerbahnen, II. Hypothek . . . . .	8,910,700	4 %	344,428
Jura-Simplon-Bahn von 1894 . . . . .	138,172,500	3 1/2 %	4,836,038
Franco-Suisse von 1868 . . . . .	15,296,050	2 8/11 %	413,552
Jougne-Eclépens . . . . .	7,052,000	3 %	210,529
Gotthardbahn von 1895 . . . . .	115,530,000	3 1/2 %	4,038,650
			<hr/> 46,587,859
Depotscheine der schweiz. Bundes- bahnen, zu jeder Zeit rück- zahlbar, den Portefeuilles der Pensions- und Hilfskassen zu- geteilt . . . . .	31,507,000	4 %	1,260,280
			<hr/> 47,848,139
b. Verzinsung der Rückkaufsumme der Gott- hardbahn . . . . .			1,986,130
		Zusammen	<hr/> 49,834,269

oder rund Fr. 49,834,270.

Da der Rückkaufsvertrag mit der Gotthardbahn noch nicht genehmigt ist, haben wir den vorgenannten Zins wie im Budget pro 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 1/2 % Anleihens der  
Gotthardbahn von 1895, das wir auf 1. Mai 1909  
übernommen haben, pro 1912 aufzuwendenden  
Betrag von . . . . . n 4,038,650

Wie vorstehend angegeben Fr. 1,986,130

Vergleichung mit der Rechnung 1910 und mit dem Budget 1911.

Bezeichnung der Anleihen	Rechnung 1910 Fr.	Budget 1911 Fr.	Budget 1912 Fr.	Bemerkungen
3 % Eisenbahnrente von 1890 . . . . .	2,079,990	2,079,990	2,079,990	
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Bundesbahnanleihen 1899/02	17,500,000	17,500,000	17,377,500	Verminderung von Fr. 122,500 pro 1912 gegen 1911 infolge Rückzahlung ausgeloster Titel.
Bundesbahnrente von 1900 . . . . .	3,000,000	3,000,000	3,000,000	
3 % difféé Bundesbahnanleihen von 1903 . . . . .	5,250,000	5,203,125	4,875,000	Verminderung von Fr. 46,875 pro 1911 gegen 1910 und von Fr. 328,125 pro 1912 gegen 1911 infolge Herabsetzung des Zinsfusses, gemäss den Anleihebedingungen, von 3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % auf 3 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> %
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Bundesbahnanleihen von 1910, I. Serie . . . . .	2,800,000	2,800,000	2,800,000	
4 % Centralbahn von 1876 . . . . .	854,755	835,558	815,604	Verminderung von Fr. 19,197 pro 1911 gegen 1910 und von Fr. 19,954 pro 1912 gegen 1911 infolge Rückzahlung ausgeloster Titel.
4 % Centralbahn von 1880 . . . . .	712,733	707,400	701,867	Verminderung von Fr. 5333 pro 1911 gegen 1910 und von Fr. 5533 pro 1912 gegen 1911. Gleiche Bemerkung.
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Centralbahn vom 1. Juni 1894	1,050,000	1,050,000	1,050,000	
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Centralbahn vom 26. Oktober 1894 . . . . .	1,050,000	1,050,000	1,050,000	
4 % Nordostbahn von 1880 . . . . .	120,000	120,000	120,000	
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Nordostbahn von 1894 . . . . .	350,000	350,000	350,000	
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Nordostbahn von 1895 . . . . .	245,000	245,000	245,000	
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Nordostbahn von 1896 . . . . .	1,225,000	1,225,000	1,225,000	
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Nordostbahn von 1897 . . . . .	367,937	367,937	367,937	
Übertrag	36,605,415	36,534 010	36,057,898	

Bezeichnung der Anleihen	Rechnung 1910 Fr.	Budget 1911 Fr.	Budget 1912 Fr.	Bemerkungen
Übertrag	36,605,415	36,534,010	36,057,898	
Nordostbahn, Subventionsanleihen der rechtsufrigen Zürichseebahn	300	—	—	Rückzahlung des Restbetrages des Anleiheins im Jahre 1910.
4 % Vereinigte Schweizerbahnen I. Hypothek	718,744	692,084	686,764	Verminderung von Fr. 26,660 pro 1911 gegen 1910 und von Fr. 5320 pro 1912 gegen 1911 infolge Rückzahlung ausgeloster Titel.
4 % Vereinigte Schweizerbahnen II. Hypothek	360,448	347,108	344,428	Verminderung von Fr. 13,340 pro 1911 gegen 1910 und von Fr. 2680 pro 1912 gegen 1911. Gleiche Bemerkung.
3 1/2 % Jura-Simplon-Bahn v. 1894	4,836,038	4,836,038	4,836,038	
2 8/11 % Franco-Suisse von 1868	422,340	418,011	413,552	Verminderung von Fr. 4329 pro 1911 gegen 1910 und von Fr. 4459 pro 1912 gegen 1911. Gleiche Be- merkung.
3 % Jougne-Eclépens	213,373	211,971	210,529	Verminderung von Fr. 1402 pro 1911 gegen 1910 und von Fr. 1442 pro 1912 gegen 1911. Gleiche Be- merkung.
3 1/2 % Gotthardbahn von 1895	4,076,100	4,057,725	4,038,650	Verminderung von Fr. 18,375 pro 1911 gegen 1910 und von Fr. 19,075 pro 1912 gegen 1911. Gleiche Bemerkung.
	47,232,758	47,096,947	46,587,859	
4 % Depotscheine der schweize- rischen Bundesbahnen, zu jeder Zeit rückzahlbar, den Portefeuilles der Pensions- und Hilfs- kassen zugeteilt	516,673	845,400	1,260,280	Bis 1911 unter den temporären Anleihen aufgeführt.
	47,749,431	47,942,347	47,848,139	
Verzinsung der Rückkaufsumme der Gotthardbahn	—	1,967,055	1,986,130	
	47,749,431	49,909,402	49,834,269	

*Vergleichung unserer Zinslasten.*

	Rechnung 1910	Budget 1911	Budget 1912
	Fr.	Fr.	Fr.
Kontokorrentzinse, Provisionen etc. . .	3,640,473	1,098,330	2,175,000
Verzinsung der konsolidierten Anleihen	47,749,431	49,909,400	49,834,270
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Brutto Zinslast	51,389,904	51,007,730	52,009,270
Ertrag verfügbarer Kapitalien und Bau- zinse . . . . .	5,470,860	3,370,000	4,025,000
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Netto Zinslast	45,919,044	47,637,730	47,984,270

Differenz gegenüber 1910 + Fr. 2,065,226 und gegenüber 1911 + Fr. 346,540.

Diese Differenzen rühren her von den zu Bauausgaben verwendeten Kapitalien. Andererseits sind der Rechnung 1910 die Bauzinse des Rickens zu gute gekommen und das Budget 1912 wird durch die Zinsreduktion von  $3\frac{1}{2}$  auf  $3\frac{1}{4}$  % des 3 %igen Anleihens um Fr. 328,000 entlastet.

*Verwendungen zu Amortisationen und Abschreibungen.*

Wir budgetieren . . . . . Fr. 8,403,800

Diese Summe enthält die gesetzlichen Amortisationen und die verschiedenen Abschreibungen.

*a. Gesetzliche Amortisationen.*

Rechnung 1910	Budget 1911	Budget 1912	Gegenüber 1910	Gegenüber 1911
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
6,779,181	7,101,700	7,464,200	+ 685,019	+ 362,500

Der budgetierte Betrag setzt sich wie folgt zusammen:

10. Amortisationsquote des Anlagekapitals auf 31. Dezember 1902 . . . . .	Fr. 5,750,556
9. Amortisationsquote der Bauausgaben pro Jahr 1903 . . . . .	" 43,834
8. Amortisationsquote der Bauausgaben pro Jahr 1904 . . . . .	" 128,045
	<hr/>
Übertrag	Fr. 5,922,435

	Übertrag	Fr. 5,922,435
7.	Amortisationsquote der Bauausgaben pro Jahr 1905 . . . . .	„ 133,227
6.	Amortisationsquote der Bauausgaben pro Jahr 1906 . . . . .	„ 138,752
5.	Amortisationsquote der Bauausgaben pro Jahr 1907 . . . . .	„ 135,595
4.	Amortisationsquote der Bauausgaben pro Jahr 1908 . . . . .	„ 138,621
3.	Amortisationsquote der Bauausgaben pro Jahr 1909 . . . . .	„ 88,058
2.	Amortisationsquote der Bauausgaben pro Jahr 1910 . . . . .	„ 133,734
1.	Amortisationsquote der Bauausgaben pro Jahr 1911, 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 = $0,508840\%$ . . . . .	„ 101,768
		Fr. 6,792,190
4.	Amortisationsquote an das Baukapital der Gotthardbahn (wie für 1909—1911) . . . . .	„ 672,000
		Fr. 7,464,190
	oder rund	„ 7,464,200

Wenn der Vertrag über den Rückkauf der Gotthardbahn die Genehmigung erhält, wird der vorgesehene Betrag von Fr. 672,000 erheblich überschritten werden, indem der Rückkaufspreis um 30 bis 35 Millionen höher sein wird, als das bisher dem Budget zu Grunde gelegte Anlagekapital von 162 Millionen.

#### b. Verschiedene Abschreibungen.

Rechnung	Budget	Budget	Gegenüber	Gegenüber
1910	1911	1912	1910	1911
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1,229,521	939,580	<b>939,600</b>	— 289,921	+ 20

Für das Jahr 1912 sehen wir folgende Abschreibungen vor:

4.	Quote zur Abschreibung der auf Konto „Zu amortisierende Verwendungen“ belasteten und noch zu belastenden Summen für untergegangene Bahnanlagen . . . . .	Fr. 500,000
	Übertrag	Fr. 500,000

	Übertrag	Fr. 500,000
9.	Amortisationsquote für Kursverluste und Emissionskosten des Anleihe 3 %o différe . . . . .	„ 116,495
7.	Amortisationsquote des Defizites des Eisenbahnfonds . . . . .	„ 162,500
6.	Amortisationsquote der Kursverluste der Obligationen von 1899/1902 . . . . .	„ 59,760
2.	Amortisationsquote der Kursverluste der Obligationen von 1910 . . . . .	„ 100,825
		<u>Fr. 939,580</u>
	oder rund	„ <u>939,600</u>

*Einlagen in den Erneuerungsfonds.* Dieselben budgetieren wir auf . . . . . Fr. 9,203,800

	Rechnung 1910	Budget 1911	Budget 1912	Gegenüber 1910	Gegenüber 1911
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Für den Oberbau	3,958,501	4,048,890	<b>4,122,310</b>	+ 163,809	+ 73,420
„ das Rollmaterial	4,399,653	4,522,220	<b>4,549,450</b>	+ 149,797	+ 27,230
„ „ Mobilien	515,989	539,930	<b>532,040</b>	+ 16,051	— 7,890
	<u>8,874,143</u>	<u>9,111,040</u>	<u><b>9,203,800</b></u>	+ 329,657	+ 92,760

Die Mehreinlagen für den Oberbau und das Rollmaterial ergeben sich aus der erhöhten Gesamt-Geleiselänge im Jahresdurchschnitt und aus den vermehrten kilometrischen Leistungen der Lokomotiven. Die Einlagen für das Mobilien sind der Rechnung 1910 angenähert. Die Berechnung der Einlagen für die Zentralverwaltung und die Kreise I—IV erfolgt nach den Ansätzen des Reglementes für den Erneuerungsfonds der schweizerischen Bundesbahnen und für den Kreis V nach dem bezüglichen Regulativ der Gotthardbahn. Nachstehend folgt diese Berechnung für das Budget 1912:

### 1. Oberbau:

Einlagen nach der voraussichtlichen Geleiselänge,		
Kreise I—IV	4,328,000 m à 30 Cts.	Fr. 1,298,400
Kreis V	550,000 m à 35,20 Cts.	„ 193,600
		<u>Fr. 1,492,000</u>
	Übertrag	Fr. 1,492,000

	Übertrag	Fr. 1,492,000
Einlagen nach Lokomotivkilometern auf eigener Bahn, ausschliesslich des Rangierdienstes,		
Kreise I—IV 32,905,000 km à 7 Cts.	Fr. 2,303,350	
Kreis V 6,100,000 km à 5,36 Cts.	„ 326,960	
	<hr/>	„ 2,630,310
		<hr/>
		Fr. 4,122,310

## 2. Rollmaterial:

Leistungen des eigenen Rollmaterials auf eigener und fremder Bahn:

Lokomotiven (inkl. elektr.

Lok. und Rangierdienst),

Kreise I—IV 38,200,000

Lokomotivkilom. à 4,7 Cts.

Kreis V 6,900,000 Loko-

motivkilometer à 5,05 Cts.

Fr. Fr.

1,795,400

348,450

2,143,850

Personenwagen,

Kreise I—IV 360,000,000

Achsenkilometer à 0,3 Cts.

Kreis V 30,000,000 Ach-

senkilometer à 0,495 Cts.

1,080,000

148,500

1,228,500

Lastwagen,

Kreise I—IV 380,000,000

Achsenkilom. à 0,28 Cts.

Kreis V 58,000,000 Ach-

senkilometer à 0,195 Cts.

1,064,000

113,100

1,177,100

„ 4,549,450

## 3. Mobiliar und Gerätschaften:

Bilanzwert im Jahresdurchschnitt,

Zentralverwaltung und Kreise I—IV

Fr. 17,770,169 à 2½ 0/0, rund .

Kreis V Fr. 3,511,780 à 2½ 0/0,

rund . . . . .

Fr. 444,250

„ 87,790

„ 532,040

---

Fr. 9,203,800

*Einlagen in den Fonds zur Deckung von Pensionen der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn.* Als Einlagen budgetieren wir die Zinse dieses Fonds mit . . . . . Fr. 15,000

Der anlässlich des Rückkaufs der Jura-Simplon-Bahn auf Fr. 1,000,000 festgestellte Kapitalbetrag dieses Fonds wird auf Ende 1911 noch zirka Fr. 365,000 betragen und sich bis zum Erlöschen des Restes dieser Pensionen immer weiter reduzieren.

*Einlagen in einen Versicherungsfonds gegen Brandschaden.* Wir budgetieren die fünfte Einlage mit . . . . . 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. 1,012,000

Dieser Betrag enthält folgende Posten:

a. Betriebsdefizit der Wald-Rüti-Bahn . . . . .	Fr.	10,000
b. Subvention an die Dampfschiffgesellschaft des Zürichsces, letzte jährliche Rate . . . . .	"	15,000
c. Subvention an die Strassenbahn Bremgarten-Dietikon für den Betrieb der Linie Wohlen-Bremgarten; erste Jahresrate laut Vertrag . . . . .	"	22,000
d. 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 die Beiträge an diese Schulen budgetieren . . . . .	"	30,000
e. Sechste Rate zur Verzinsung und Amortisation des Defizits der Pensions- und Hilfskasse . . . . .	"	915,000
f. Unvorhergesehenes . . . . .	"	20,000
		<u>Fr. 1,012,000</u>

*Ausserordentliche Zulagen an das Personal.* Wir budgetieren die Zulagen an das Personal der ehemaligen Gotthardbahn und an die Tagelohnarbeiter der schweizerischen Bundesbahnen für die Monate Januar bis März 1912 mit . . . . . Fr. 390,500,

welche durch die Bundesbeschlüsse vom 23. Dezember 1910 bis zum 31. März 1912 bewilligt wurden. Diese Zulagen figurieren vom Monat April hinweg auch für das Personal der ehemaligen Gotthardbahn in den zutreffenden Rubriken des Betriebsbudgets; diejenigen an das fest angestellte Personal der schweizerischen Bundesbahnen (Fr. 200, beziehungsweise Fr. 50 an die Barrierenwärterinnen) sind für das ganze Jahr 1912 in die Personalrubriken aufgenommen worden.

### • **Rechnungsabschluss.**

Der Abschluss des Budgets 1912 der Gewinn- und Verlustrechnung erzeugt einen Einnahmenüberschuss von Fr. 6,958,435.

Gegenüber der Rechnung 1910 ist dieser Überschuss um rund eine Million Franken kleiner und gegenüber dem Budget 1911 um nahezu fünf Millionen Franken grösser.

Dieses Resultat ist, wie eingangs dieses Berichtes erwähnt, der Zunahme des Verkehrs und der daherigen Vermehrung der Transporteinnahmen, sowie der Fortsetzung der Sparmassnahmen auf allen Gebieten der Verwaltung und des Bahnbetriebes, soweit solche möglich sind, zu verdanken.

Es muss aber bemerkt werden, dass, weil der Vertrag betreffend den Rückkauf der Gotthardbahn noch nicht allseitig ratifiziert ist, wie in den vorhergehenden Budgets auch in demjenigen pro 1912 die Zinse auf dem Rückkaufspreis und die gesetzliche Amortisation des Anlagekapitals zu niedrig budgetiert sind. Die Rechnung pro 1912 wird hieraus voraussichtlich mit zirka Fr. 1,600,000 mehr belastet werden, als im Budget vorgesehen ist, was den Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung um ebensoviel reduzieren wird.

Die gesetzlichen Gehaltserhöhungen sind im Jahre 1912 nur für 9 Monate budgetiert, während sie die folgenden Jahre für 12 Monate belasten werden, wogegen die Einlagen der monatlichen Erhöhungsbetreffnisse in die Pensions- und Hilfskassen wegfallen werden.

Weitere bedeutende Lasten wird die Abschreibung untergehender Anlagen zufolge der verschiedenen in Ausführung begriffenen und projektierten Bahnhofumbauten bringen.

Zum Fortbestand des finanziellen Gleichgewichtes der Bundesbahnen wird deshalb eine steigende Entwicklung des Verkehrs, eine weitere Sparsamkeit in den Betriebsausgaben und ein Masshalten in bezug auf die Bewilligung neuer Bauten und Einrichtungen notwendig sein.

---

## Baubudget.

Das Baubudget für das Jahr 1912 schliesst mit einer Summe von Fr. 42,951,650 ab und weist gegenüber demjenigen für 1911 eine Vermehrung um Fr. 6,535,200 auf. Es zeigt sich somit eine Aufwärtsbewegung des Erfordernisses, das, wie aus der folgenden Zusammenstellung hervorgeht, in den Jahren 1909, 1910 und 1911 seinen Tiefstand erreicht hatte.

1905 . . . . .	48,346,535
1906 . . . . .	39,724,784
1907 . . . . .	46,274,050
1908 . . . . .	53,967,200
1909 . . . . .	37,733,600
1910 . . . . .	35,284,400
1911 . . . . .	36,416,450
<b>1912 . . . . .</b>	<b>42,951,650</b>

Die Vermehrung ist herbeigeführt worden:

1. durch höhere Raten für die neuen Linien und eine Anzahl der in Ausführung befindlichen Bauten;

2. durch die erstmalige Einstellung von Ausgabebeträgen für einige grössere, schon in früheren Budgets enthaltene Bauten, welche nun in das Stadium der Ausführung getreten sind;

3. durch infolge der Verkehrszunahme notwendig gewordene Erweiterungen von Bahnhöfen und Stationen, welche in den letzten Jahren verschoben worden sind.

	Budget 1911 Fr.	Budget 1912 Fr.
<b>I. Bahnanlage und feste Einrichtungen:</b>		
<b>A. Bau neuer Linien:</b>		
Simplon . . . . .	2,000,000	2,000,000
Rickenbahn . . . . .	300,000	—
Brienzerseebahn . . . . .	1,000,000	2,500,000

	Budget 1911 Fr.	Budget 1912 Fr.
Übertrag	3,300,000	4,500,000
B. Neu- und Ergänzungsbauten an den im Betrieb befindlichen Linien:		
Generaldirektion . . . . .	1,772,000	3,827,000
Kreis I . . . . .	5,279,300	5,728,000
Kreis II . . . . .	6,507,200	7,774,800
Kreis III . . . . .	3,618,000	4,433,000
Kreis IV . . . . .	6,282,300	6,806,000
Kreis V . . . . .	2,690,000	2,604,400
Zusammen	29,448,800	35,673,200
II. Rollmaterial . . . . .	6,657,550	6,850,750
III. Mobiliar und Gerätschaften . . . . .	308,700	423,700
IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte . . . . .	1,400	4,000
Total	36,416,450	42,951,650

Von der oben angegebenen Mehrausgabe entfallen, wie aus der vorstehenden Zusammenstellung hervorgeht,

auf den Bau neuer Linien . . . . .	Fr. 1,200,000
auf Neu- und Ergänzungsbauten an im Betrieb befindlichen Linien . . . . .	„ 5,024,400
auf Rollmaterial . . . . .	„ 193,200
auf Mobiliar . . . . .	„ 115,000
und auf Nebengeschäfte . . . . .	„ 2,600

Das Mehrerfordernis für neue Linien ist durch die um 1 $\frac{1}{2}$  Millionen Franken höhere Rate für die Brienzerseebahn verursacht, für welche die Projektgenehmigung in nächster Zeit zu erwarten ist, und der Mehranspruch von Fr. 2,055,000 für die unter der Leitung der Generaldirektion auszuführenden Bauten ist auf die um Fr. 2,000,000 höhere Rate für den Hauensteinbasistunnel zurückzuführen.

Die Vermehrung der Ausgaben verteilt sich in folgender Weise auf die 5 Kreise:

Kreis I . . . . .	Fr.	448,700
"  II . . . . .	"	1,267,600
"  III . . . . .	"	815,000
"  IV . . . . .	"	523,700

beim Kreis V zeigt sich ein Mindererfordernis von Fr. 85,600.

Von den Ausgaben der Kreise entfallen auf:

	Budget 1911		Budget 1912		Differenz
	Im ganzen	In %	Im ganzen	In %	
	Fr.		Fr.		Fr.
in Ausführung befindliche, oder schon in früheren Budgets enthaltene Bauten	16,644,400	68,3	18,625,600	68,2	+1,981,200
Arbeiten, die neu ins Budget aufgenommen worden sind	7,732,400	31,7	8,720,600	31,8	+ 988,200
Zusammen	<u>24,376,800</u>	<u>100</u>	<u>27,346,200</u>	<u>100</u>	<u>+2,969,400</u>

Das Verhältnis der beiden Gruppen zur Gesamtausgabe ist das gleiche geblieben wie im Jahre 1911 und beide Gruppen partizipieren auch ungefähr in demselben Verhältnis an der Vermehrung. Von den in Ausführung befindlichen Bauten sind für folgende erheblich grössere Beträge als im Budget 1911 eingestellt worden:

*Kreis I.*

	1911	1912
	Fr.	Fr.
Nr. 36. Erweiterung des Bahnhofes Val- lorbe . . . . .	300,000	1,600,000
Nr. 43. Erweiterung der Station Payerne . . . . .	100,000	300,000

*Kreis II.*

Nr. 92. Unterführung der Zufahrtsstrasse zur St. Karlbrücke in Luzern . . . . .	50,000	300,000
Nr. 106. Erweiterung des Bahnhofes Biel . . . . .	400,000	700,000
Nr. 113. II. Geleise für die Verbindungs- bahn in Basel . . . . .	150,000	300,000

*Kreis IV.*

Nr. 248. Erweiterung der Station St. Fiden . . . . .	300,000	500,000
Nr. 253. II. Geleise Winterthur St. Gallen- St. Margrethen . . . . .	1,950,000	2,145,000

Von den anderen in Ausführung befindlichen mit grösseren Ausgaben eingestellten Bauten erwähnen wir:

Die Erweiterung der Bahnhöfe Renens, Lausanne, Bern, Baden, Wil, St. Gallen, Romanshorn, der Stationen Pratteln, Ziegelbrücke, Mühlehorn, Gossau, Weinfeld, Altstätten und Melide, sowie die zweiten Geleise auf den Teilstrecken: Martigny-Riddes-St. Blaise-Neuenstadt, Siviriez-Romont, Basel-Delsberg, Aarburg, Rothenburg, Wilerfeld-Scherzigen und Maroggia-Chiasso. Hierher gehören auch die Einführung der Juralinie in den Bahnhof Basel, die Erstellung einer Depotwerkstätte im Bahnhof Brugg, der Ersatz der oberen Limmatbrücke bei Wettingen und die Unterführung der Zürcherstrasse in Winterthur.

Von den in den früheren Budgets enthaltenen Arbeiten, für welche wie oben erwähnt, nun zum ersten Male Ausgabenbeträge eingestellt werden konnten, nennen wir:

*Kreis I.*

Nr. 42. Ersetzung des Niveauüberganges im Tivoli in Freiburg durch eine Unterführung . . . . . Fr. 300,000

*Kreis II.*

Nr. 93. Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes in Luzern . . . . . „ 100,000  
 Nr. 98. Umbau des Bahnhofes Thun . . . . . „ 200,000

*Kreis III.*

Nr. 177. Erweiterung der Station Lenzburg . . . . . „ 100,000  
 Nr. 180. Erweiterung der Station Wädenswil . . . . . „ 200,000  
 Nr. 181. Erstellung der neuen Station Schübelbach . . . . . „ 100,000

*Kreis IV.*

Nr. 244. Erweiterung der Rangiergeleise in Winterthur . . . . . Fr. 100,000

Von den Bauten, die zum ersten Male im Budget erscheinen, sind die wichtigsten:

die Erweiterung der Bahnhöfe Brig, Rapperswil und Chiasso, der Stationen Versoix, Emmenbrücke, Rothrist, Choindez und Wildeg, ferner das zentrale Signal- und Weichenstellwerk und die Vergrößerung und Einrichtung der zentralen Rauchabführung in der Lokomotivremise im Personenbahnhof Basel, die mit der Erstellung einer Transitpostanlage in Basel und Romanshorn zusammenhängenden Arbeiten und Landerwerbungen, das neue Aufnahmsgebäude in Oerlikon und die Verstärkung der unteren Limmatbrücke bei Wettingen, sowie der Ersatz von 4 Linthbrücken auf der Linie Glarus-Linthal.

## A. Bau neuer Linien.

<b>Nr. 1. Simplon.</b> Bau des Simplontunnels.	
Ausbau des Tunnels II.	
Baubudget 1911, Nr. 1.	
Kredit des Verwaltungsrates vom 20. Juli 1907	Fr. 34,600,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911 . . . . .	„ 250,000
	Bleiben Fr. 34,350,000
Für das Jahr 1912 werden vorgesehen . . . . .	Fr. 2,000,000

Im Bericht zum Baubudget für das Jahr 1911 wurde auf Seite 53 erwähnt, dass die Baugesellschaft für den Simplontunnel Brandt, Brandau & Cie. mit Zuschrift vom 13. Juli 1910 in Aussicht gestellt habe, den richterlichen Entscheid über die Frage anzurufen, ob sie verpflichtet sei, den für die Ausführung des Tunnels II abgeschlossenen Vertrag so zu erfüllen, wie die Generaldirektion den Inhalt desselben auslege. Die Feststellungsklage, in welcher die Ungültigkeitserklärung des Vertrages und die Rückgabe der Kaution verlangt wird, wurde im April 1911 dem Bundesgericht überreicht.

Die Ausschreibung zum öffentlichen Wettbewerb für die Bauvergebung hat eine Verzögerung erlitten, weil die Unterlagen mit Rücksicht auf das Verhältnis gegenüber der zum Bau verpflichteten Firma in technischer und rechtlicher Beziehung eingehend geprüft werden mussten.

Die Ausschreibung wird demnächst erfolgen.

**Nr. 2. Brienerseebahn.** Verlängerung der Brünigbahn von Brienz nach Interlaken laut Bundesgesetz vom 17. Dezember 1907.

Voranschlag laut Bericht an den Verwaltungsrat vom 8. April 1904 . . . . .	Fr. 5,500,000
Neuer Voranschlag (ohne Station Interlaken Ost) laut Bericht an den Verwaltungsrat (Erhöhung infolge Rücksichtnahme auf allfälligen spätern Umbau auf Normalspur etc.) . . . . .	Fr. 6,475,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911 . . . . .	„ 475,000
	Bleiben Fr. 6,000,000
Für 1912 werden vorgesehen . . . . .	Fr. 2,500,000

Das allgemeine Bauprojekt der Brienerseebahn wurde den Behörden am 25. Oktober 1910 zur Genehmigung übermittelt und gleichzeitig wurde auch der Expropriationsplan öffentlich aufgelegt. Die Genehmigung des Projektes ist noch nicht erfolgt, weil über einige von den zahlreichen Begehren, die von den Gemeinden und der Dampfschiffgesellschaft des Thuner- und Brienersees erhoben wurden, der Entscheid des Eisenbahndepartements noch aussteht.

Von diesen Begehren, die in mehrfachem Schriftenwechsel zwischen dem Eisenbahndepartement einerseits und der Regierung des Kantons Bern, sowie der Generaldirektion andererseits behandelt wurden, seien hier nur die wichtigsten erwähnt:

Die Gemeinde Brienz verlangt die Errichtung einer Haltestelle westlich vom Kirchhof des Dorfes, indem sie auf die Vorteile hinweist, welche dadurch den zur Kirchgemeinde Brienz gehörigen westlich gelegenen Ortschaften Ebligen und Oberried erwachsen würden. Der Regierungsrat unterstützte das Begehren und erinnerte daran, dass die Gemeinde ihre Subvention an die Brienerseebahn in der Voraussetzung der Errichtung dieser Haltestelle beschlossen habe. Die Generaldirektion hat sich gegen diese Haltestelle ausgesprochen, weil die Kirche nur 1300 m von der Station entfernt ist und den geringen Vorteilen für die Bevölkerung eine Verteuerung des Baues und Betriebes gegenübersteht.

Auch das Verlangen der Bäuertgemeinde Goldswil bei Interlaken um Errichtung einer Haltestelle auf dem rechten Aareufer hat die Generaldirektion abgelehnt. Diese Ablehnung ist in gleichem Masse durch die zu Fr. 30,000 veranschlagten Kosten, sowie durch die ungünstige Lage der Haltestelle in einem Gefälle von 12 ‰ und in einer Krümmung von 200 m Halbmesser begründet.

Die Dampfschiffgesellschaft Thuner- und Brienersee hat die Durchschneidung der Zufahrtstrasse zum Hafen in Brienz durch die Geleise der neuen Bahn und die Verkürzung des Landungsquais durch die Verbreiterung der Station zum Anlass genommen, einen neuen Landungsquai auf der Südseite der letzteren mit einem seeseitigen Perron und einem Personentunnel zwischen diesem und dem Platz vor dem Aufnahmsgebäude zu verlangen.

Ferner fordert die Gesellschaft zur freien Durchfahrt ihrer Dampfboote unter der Aarebrücke bei Interlaken eine lichte Höhe von 14,30 m zwischen dem Hochwasser des Flusses und der Unterkante der Brückenkonstruktion, während diese Höhe im Projekte nur zu 10,30 m angenommen ist. Dieser Forderung

waren nicht die zurzeit auf den Oberländer Seen verkehrenden Schiffe, sondern Salonschiffe eines grösseren Typs zu Grunde gelegt, bei welchen die Höhendifferenz zwischen Wasserspiegel und Oberkante des Kamins 13,30 m beträgt. Der Regierungsrat des Kantons Bern hat in der Folge mit Berücksichtigung der vorhandenen Schiffe, bei denen diese Differenz nur 11,20 m beträgt, eine lichte Höhe von 11,70 m als genügend bezeichnet und dementsprechend eine Hebung der Nivellette auf der Brücke um 1,40 m beantragt. Diese Hebung soll im Einvernehmen mit der Regierung des Kantons Bern erreicht werden durch eine Erhöhung der durch Gesetz vom 17. Dezember 1907 normierten Maximalsteigung der Bahn von 12 ‰ auf 14 ‰ auf eine Länge von 791 m.

In dem von der Kreisdirektion II vorgelegten Budget war die Ausgabe für das Jahr 1912 zu Fr. 1,800,000 angegeben.

*Total A für den Bau neuer Linien* 4,500,000

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

### Generaldirektion.

#### I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.

Nr. 3. Sissach-Olten. Verbesserung der Hauensteinlinie durch Erstellung eines Basistunnels mit Zufahrtsrampen von 10,5 ‰ Maximalsteigung. Fr.

Baubudget 1911, Nr. 7.

Kredit des Verwaltungsrates vom 25. November 1909, genehmigt durch Bundesbeschluss vom 20. Juni 1910 . . . . .	24,000,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911 . . . . .	500,000
	Bleiben <u>23,500,000</u>

Ausgaben pro 1912 . . . . . 3,500,000

Das allgemeine Bauprojekt für die Teilstrecke von km 23,624 bis km 37,900, Gelterkinden bis Olten, ist am 19. Juni 1911 vom Bundesrate genehmigt worden.

Übertrag 3,500,000

Fr.

Übertrag 3,500,000

Auf Verlangen des Militärdepartementes wurde das Projekt durch eine Militärrampe in der Station Gelterkinden ergänzt. Den Begehren der Gemeinden Gelterkinden und Tecknau um Änderung von Strassenanlagen wurde entsprochen. Das Projekt für die Teilstrecke Sissach-Gelterkinden km 21,4 bis 23,6 ist den Behörden ebenfalls zur Genehmigung vorgelegt worden. Auf Grund einer mit dem Regierungsrate des Kantons Solothurn und dem Gemeinderate von Olten getroffenen Vereinbarung wird die Korrektur der Aare unterhalb der Rankwag-Strassenbrücke in Olten auf eine Länge von 1700 m zur Ausführung gelangen. Dadurch wird auf dem rechten Ufer des Flusses Platz zur Deponierung des Tunnelausbruchmaterials gewonnen.

Am Ende des Jahres 1910 wurde in Olten ein Ingenieurbureau etabliert. Für die Vergebung der Bauarbeiten auf der Teilstrecke km 25,380 bis 37,6 (Olten), den Hauensteintunnel und die neue Aarebrücke inbegriffen, wurde am 5. Mai ein Wettbewerb eröffnet. Bis zum Ende der Eingabefrist, am 31. Juli, waren 6 Offerten eingelaufen. Mit den Arbeiten wird voraussichtlich noch im Jahre 1911 begonnen werden. Für die Vollendung des Tunnels ist eine Bauzeit von 5 Jahren in Aussicht genommen.

Nr. 4. Erwerbung von Wasserkräften für den elektrischen Betrieb.

a. Im Reussgebiet.

Jährliche Entschädigung (Wasserzins) gemäss dem am 27. Dezember 1907 vom schweizer. Bundesrate genehmigten Verträge zwischen der Regierung des Kantons Uri und der Direktion der Gotthardbahn . . . . . 72,000  
Zahlbar am 27. Dezember 1912.

b. In der oberen Leventina (Kanton Tessin).

Jährliche Entschädigung (Wasserzins) gemäss dem zwischen dem Staatsrate des Kantons

Übertrag 3,572,000

	Übertrag	3,572,000
Tessin und der Direktion der Gotthardbahn abgeschlossen, am 15. März 1909 vom Bundesrat genehmigten Vertrag . . . . .		
		95,000
Zahlbar am 18. Juli 1912.		
c. Konzessionsgebühren für zu erwerbende Wasserkräfte . . . . .		
		50,000
Nr. 5. Einführung des elektrischen Betriebes.		
a. Allgemeine Studien . . . . .		
		10,000
c. Ausarbeitung der Projekte und erste Baurate für die Strecke Erstfeld-Airolo . . . . .		
		100,000
	Total I	<u>3,827,000</u>

## II. Rollmaterial.

Den Bedarf an Rollmaterial haben wir wie in den letzten Jahren auf Grund der Erfahrungen im Betrieb bestimmt. Die Budgetperiode 1912/1913 zusammen mit dem Jahre 1911 erzeugt in den einzelnen Rollmaterialgruppen zum Teil eine kleine Verminderung des Bestandes, indem das auszurangierende Material quantitativ nicht vollständig ersetzt wird, zum Teil eine den Betriebsverhältnissen entsprechende Vermehrung gemäss der folgenden Nachweisung.

Nr. 6. *Anschaffung von 56 Lokomotiven.* In der dreijährigen Periode 1911/1913 sind folgende Änderungen im Lokomotivbestand vorgesehen:

	Stück
Bestand an normalspurigen Lokomotiven Ende 1910	1192
Ausrangierung 1911 . . . . .	35
Neubeschaffung 1911 . . . . .	27
Verminderung 1911 . . . . .	8
	<hr/>
Bestand Ende 1911 . . . . .	1184
Ausrangierung 1912 . . . . .	33
Neubeschaffung 1912 . . . . .	24
Verminderung 1912 . . . . .	9
	<hr/>
Bestand Ende 1912 . . . . .	1175
Ausrangierung 1913 . . . . .	29
Neubeschaffung 1913 . . . . .	32
Vermehrung 1913 . . . . .	3
	<hr/>
Bestand Ende 1913 . . . . .	<u>1178</u>

Hiervon fallen auf:		Stück
Kreis	I (inklusive 4 elektrische Lokomotiven) . . .	235
„	II (ohne Brünig) . . . . .	299
„	III . . . . .	307
„	IV . . . . .	168
„	V . . . . .	169
Total		<u>1178</u>

Es werden also in den drei Jahren 1911/1913 insgesamt 97 Lokomotiven ausrangiert und 83 Lokomotiven neu beschafft.

Von diesen 83 Lokomotiven werden vertragsgemäss im Jahre 1911 zusammen 27 Stück geliefert; es sind somit pro 1912/1913 wie budgetiert 56 Lokomotiven zu beschaffen, von denen 24 Stück pro 1912 bereits bestellt sind. Die im Jahre 1913 zu liefernden restanzlichen 32 Lokomotiven verteilen sich auf die Serien A<sup>3/5</sup>, B<sup>3/4</sup>, C<sup>4/5</sup>, E<sup>b3/5</sup> und E<sup>3/3</sup>.

Die Gesamtkosten der 56 Lokomotiven sind veranschlagt zu . . . . .	Fr. 5,327,000
wovon pro 1912 . . . . .	„ 2,462,000
und zwar auf Betriebsrechnung . . . . .	„ 2,244,000
und auf Baurechnung . . . . .	„ 218,000

Die Budgetpreise der A<sup>3/5</sup>- und C<sup>4/5</sup>-Lokomotiven mussten um Fr. 2000, beziehungsweise Fr. 5000 per Stück erhöht werden; diejenigen der B<sup>3/4</sup>-Lokomotiven konnten um Fr. 2000 erniedrigt werden im Vergleich zu den Budgetpreisen 1911, beziehungsweise 1910.

Nr. 7. *Anschaffung von 6 Brünig-Talbahnlomotiven G<sup>3/4</sup>.* Im Baubudget 1911 war unter Nr. 9 die Anschaffung von 5 Brünig-Talbahnlomotiven vorgesehen, von denen 2 Stück 1911 und 3 Stück 1912 zur Ablieferung in Aussicht genommen waren. Infolge späterer Eröffnung der Brienzerseebahn ist die Ablieferung dieser Lokomotiven verändert worden, und zwar werden nun in den Jahren 1912 und 1913 je 3 Stück G<sup>3/4</sup>-Lokomotiven beschafft, von denen 4 Stück als Ersatz für auszurangierende ältere Lokomotiven und 2 als Vermehrung (Brienzerseebahn) bestimmt sind. Der Budgetpreis konnte im Vergleich zu demjenigen des Jahres 1911 um Fr. 5000 per Stück ermässigt werden.

Nr. 8. *Anschaffung von 185 Personenwagen für die Periode 1912/1913.* Im Baubudget 1911 ist unter Nr. 10 die Anschaffung von 95 Personenwagen im Jahre 1912 bereits enthalten. Es

fallen somit von der zweijährigen Periode 90 Stück auf das Jahr 1913, bei welcher Anschaffung wieder den derzeitigen Bedürfnissen des Betriebes Rechnung getragen ist. Es kommt dies namentlich in der Vermehrung der Wagen III. Klasse zum Ausdruck.

Gemäss dem nachfolgenden Bestandesausweis werden auf Ende 1913 voraussichtlich 168,280 Sitzplätze vorhanden sein, nämlich:

	Anzahl Wagen	Sitzplätze			
		I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	Total
Bestand am 31. Dezember 1910 . .	3198	8222	36,298	114,132	158,652
Vermehrung 1911 . .	121	—	440	7,236	7,676
	<u>3319</u>	<u>8222</u>	<u>36,738</u>	<u>121,368</u>	<u>166,328</u>
Ausrangierung 1911	61	18	508	2,584	3,110
Bestand am 31. Dezember 1911 . .	3258	8204	36,230	118,784	163,218
Vermehrung 1912 . .	95	110	240	5,100	5,450
	<u>3353</u>	<u>8314</u>	<u>36,470</u>	<u>123,884</u>	<u>168,668</u>
Ausrangierung 1912	69	192	366	2,520	3,078
Bestand am 31. Dezember 1912 . .	3284	8122	36,104	121,364	165,590
Vermehrung 1913 . .	90	110	820	4,520	5,450
	<u>3374</u>	<u>8232</u>	<u>36,924</u>	<u>125,884</u>	<u>171,040</u>
Ausrangierung 1913	67	—	536	2,224	2,760
Bestand am 31. Dezember 1913 . .	3307	8232	36,388	123,660	168,280
In %	—	4,9	21,6	73,5	100

Die schon im Baubudget 1911 vorgesehenen 95 Personenwagen für 1912 sind bereits vergeben worden. Die Preisansätze für die Wagen von 1913 wurden auf gleicher Grundlage berechnet.

Für die zwei Jahre 1912 und 1913 ergibt sich eine Kostensumme von Fr. 4,658,250 für 185 Wagen gegenüber Fr. 5,150,300 für 216 Wagen im Baubudget 1911.

Von der Voranschlagsumme für 1912 mit . . . . .	Fr. 2,028,250
fallen auf Betriebsrechnung . . . . .	„ 745,000
und auf Baurechnung . . . . .	<u>Fr. 1,283,250</u>

Nr. 9. *Anschaffung von 35 Gepäckwagen mit Faltenbälgen* für die Periode 1912/1913. Davon sind 10 Stück als Bedarf des Jahres 1912 aus dem Baubudget 1911 (Nr. 11) übertragen worden und bereits vergeben.

Gemäss dem nachfolgenden Bestandesausweis wird auf Ende 1913 die Anzahl der Gepäckwagen, inklusive 131 Stück zur Verwendung in Güterzügen, welche demgemäss statt als besondere Dienstwagen als F-Wagen umgezeichnet worden sind, voraussichtlich 736 betragen, nämlich:

	Stück
Bestand am 31. Dezember 1910 . . . . .	726
Vermehrung 1911 . . . . .	10
	<u>736</u>
Ausrangierung 1911 . . . . .	8
Bestand am 31. Dezember 1911 . . . . .	728
Vermehrung 1912 . . . . .	10
	<u>738</u>
Ausrangierung 1912 . . . . .	11
Bestand am 31. Dezember 1912 . . . . .	727
Vermehrung 1913 . . . . .	25
	<u>752</u>
Ausrangierung 1913 . . . . .	16
Bestand am 31. Dezember 1913 . . . . .	<u>736</u>

Die Anschaffung von 25 Gepäckwagen der Serie F<sup>34</sup> hat den im Jahre 1913 durch notwendige Ausrangierungen entstehenden Ausfall zu decken, und es muss eine kleine Vermehrung vorgesehen werden, um dem gesteigerten Gepäckverkehr Rechnung zu tragen.

Von der Voranschlagssumme für 1912 mit . . . . .	Fr. 177,000
fallen auf Betriebsrechnung . . . . .	<u>„ 101,000</u>
und auf Baurechnung . . . . .	<u>Fr. 76,000</u>

Nr. 10. *Anschaffung von 532 Güterwagen* für die Periode 1912/1913. Im Baubudget 1911 ist unter Nr. 12 die Anschaffung von 330 Güterwagen im Jahre 1912 bereits enthalten und die Vergabung derselben hat stattgefunden.

Gemäss dem nachfolgenden Bestandesausweis wird auf Ende 1913 die Anzahl der Güterwagen voraussichtlich 14,307 betragen, nämlich:

	Stück
Bestand am 31. Dezember 1910 . . . . .	14,333
Vermehrung 1911 . . . . .	170
	<hr/> 14,503
Ausrangierung 1911 . . . . .	200
Bestand am 31. Dezember 1911 . . . . .	14,303
Vermehrung 1912 . . . . .	330
	<hr/> 14,633
Ausrangierung 1912 . . . . .	278
Bestand am 31. Dezember 1912 . . . . .	14,355
Vermehrung 1913 . . . . .	202
	<hr/> 14,557
Ausrangierung 1913 . . . . .	250
Bestand am 31. Dezember 1913 . . . . .	<u>14,307</u>

Der Bestand an Güterwagen in der dreijährigen Periode 1910/1913 wird demnach um 26 Wagen zurückgehen.

Für die im Jahre 1913 vorgesehene Beschaffung von 202 Güterwagen sind 100 Stück der Serie K<sup>5</sup>, 80 Stück der Serie M<sup>6</sup>, 20 Stück der Serie N<sup>2</sup> und 2 Stück der Serie O<sup>1</sup> in Aussicht genommen; letztere zwei Wagen erhalten 35 Tonnen Tragfähigkeit und werden für den Transport von aussergewöhnlich grossen und schweren Stücken der Maschinenindustrie besonders eingerichtet.

Von der Voranschlagssumme für 1912 mit .	Fr. 1,707,500
fallen auf Betriebsrechnung . . . . .	„ 1,205,000
und auf Baurechnung . . . . .	<u>Fr. 502,500</u>

Nr. 11—13. Die Eröffnung der Brienzerseebahn erfordert eine Vermehrung des Wagenparks der Brünigbahn, und zwar schon im Jahr 1912 um 10 Personenwagen II. Klasse Serie B<sup>5</sup>, 2 Gepäckwagen F<sup>3</sup> und 10 gedeckte Güterwagen K.

Nr. 14. *Ausrüstung von 80 Personen- und Gepäckwagen der Kreise I—III mit Dynamos für die elektrische Beleuchtung.*

Es entspricht dies einer Verbesserung der Personenwagenbeleuchtung. Die Ausgabe ist zu Fr. 80,000 veranschlagt.

**III. Mobiliar und Gerätschaften.**

Fr.

Nr. 15. Inventaranschaffungen für die Bureaux  
der Generaldirektion . . . . . 12,000

Nr. 16. Anschaffung von Apparaten für das  
Versuchslaboratorium der Obertelegrapheninspektion . 1,000

Nr. 17. Anschaffung eines Dynamometerwagens,  
mit Kraftmesser, Arbeitsmesser, Beschleunigungsmesser,  
Indikatoren für Bremsversuche, Kontaktapparate für  
Weg- und Zeitmarken etc. zum Preise von Fr. 80,000,  
wovon Fr. 40,000 pro 1912 und Fr. 40,000 pro 1913  
verausgabt werden sollen.

Der Besitz eines eigenen solchen Wagens ist für  
die Bundesbahnen von besonderem Werte zur Vornahme  
von Messversuchen auf Berg- und Talstrecken, behufs  
Abklärung mancher Fragen, deren richtige Lösung  
wesentliche Ersparnisse im Betriebe erzielen lässt.

Voraussichtliche Ausgabe im Jahre 1912 . . . 40,000

Nr. 18. Vermehrung des Inventars des Fahr-  
dienstes.

100 Akkumulatorenbatterien, Modell S. B. B., für  
die elektrische Wagenbeleuchtung à Fr. 260 . 26,000

40 Akkumulatorenbatterien, Modell S. B. B (Brünig),  
für die elektrische Wagenbeleuchtung à Fr. 220 8,800

Total III 87,800

**Rekapitulation, Generaldirektion.**

Fr.

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen . . . 3,827,000

II. Rollmaterial . . . . . 6,850,750

III. Mobiliar und Gerätschaften . . . . . 87,800

Total Generaldirektion 10,765,550

## Kreis I.

## I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.

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

Nr. 19. Station Céligny. Erstellung eines neuen  
Aufnahmsgebäudes mit Wohnung und Vordach, eines  
Abortgebäudes und Vergrößerung der Entfernung der  
beiden Hauptgeleise.

Baubudget 1911, Nr. 42.	Fr.	Fr.
Voranschlag vom 9. März 1910 . . . . .	75,000	
wovon auf Bau . . . . .	Fr. 51,000	
und auf Betrieb . . . . .	„ 24,000	
Dazu Fr. 15,000 für Abschreibungen		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	60,000	
Bleiben ———		15,000

Nr. 20. Station Nyon. Stationserweiterung und  
Erstellung einer Strassenunterführung bei km 38,600.

Baubudget 1911, Nr. 43.	Fr.
Voranschlag vom 12. Januar 1910 . . . . .	950,000
wovon auf Bau . . . . .	Fr. 883,000
und auf Betrieb . . . . .	„ 67,000

*Ausführung verschoben.*

Über die Beseitigung der Niveauübergänge konnte  
eine Einigung mit den Behörden noch nicht erzielt  
werden.

Nr. 21. Station Gland. Erweiterung der Güter-  
dienststanlagen, Erstellung eines neuen Abortes und  
zentrale Weichen- und Signalstellung.

Baubudget 1911, Nr. 44.	Fr.	
Voranschlag vom 25. Juli 1910 . . . . .	110,000	
wovon auf Bau . . . . .	Fr. 82,000	
und auf Betrieb . . . . .	„ 28,000	
Ausgaben pro 1912 . . . . .		20,000
Übertrag		35,000

	Fr.	
		Übertrag
		35,000
Nr. 22. Station Rolle. Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes.		
Baubudget 1911, Nr. 45.	Fr.	
Voranschlag vom Juni 1908 . . . . .	28,000	
wovon auf Bau . . . . .	Fr. 21,000	
und auf Betrieb . . . . .	" 7,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	20,000	
Bleiben	—	8,000
Nr. 23. Bahnhof Morges. Ersetzung von fünf Niveauübergängen bei km 11,770, 11,790, 12,022, 12,034 und 12,176 durch drei Unterführungen.		
	Fr.	
Baubudget 1911, Nr. 18 . . . . .	323,000	
Voranschlag vom 9. Mai 1911 . . . . .	336,000	
a. Unterführungen für die Promenade, km 11,776 und die Strasse von Cossonay, km 11,798 . . . . .	176,000	
b. Unterführung der alten Strasse von La Vallée, km 12,154 . . . . .	160,000	
Zusammen	336,000	
Beitrag der Interessenten . . . . .	92,200	
Bleiben	243,800	
wovon auf Bau . . . . .	Fr. 213,900	
und auf Betrieb . . . . .	" 29,900	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	120,000	
Bleiben	123,800	
Ausgaben pro 1912 . . . . .		70,000
Nr. 24. Bahnhof Renens. Erweiterung des Bahnhofes und der Depotalage.		
Baubudget 1911, Nr. 19.		
	Übertrag	113,000

	Fr.
	Übertrag 113,000
Kredit des Verwaltungsrates vom	Fr.
30. Dezember 1905 . . . . .	3,930,000
wovon auf Bau . Fr. 3,680,000	
und auf Betrieb . „ 250,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	<u>3,685,000</u>
Bleiben	<u>245,000</u>
Ausgaben pro 1912 . . . . .	100,000

Nr. 25. Bahnhof Lausanne. Umbau und Erweiterung des Bahnhofes.

Baubudget 1911, Nr. 21.

	Fr.
Kredit des Verwaltungsrates vom	Fr.
30. Dezember 1905 . . . . .	10,050,000
Kredit des Verwaltungsrates vom	
11. Mai 1911 für die Beseitigung	
des Hotels Terminus und den Bau	
einer neuen Bahnhofrestauration .	440,000
Zusammen	<u>10,490,000</u>
wovon auf Bau Fr. 9,340,000	
und auf Betrieb „ 1,150,000	
Dazu Fr. 435,000 für Abschreibungen.	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende	
1911 . . . . .	7,243,000
Bleiben	<u>3,247,000</u>
Ausgaben pro 1912 . . . . .	700,000

Die Entfernung des den Bundesbahnen gehörenden Hotels Terminus entspricht einem alten Wunsche der Stadt Lausanne. Durch dieselbe wird die Erweiterung des Bahnhofplatzes, die Verbesserung der Zufahrten zum Bahnhof und die Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes, sowie die Aufhebung der Strassenunterführung von Mont Riond und damit die bessere Placierung des westlichen Personentunnels ermöglicht.

Übertrag 913,000

Fr.  
913,000

Übertrag

Der grossen, den Bundesbahnen erwachsenden Kosten wegen hat sich die Generaldirektion anfänglich dem Begehren widersetzt. Nachdem in der Folge der Gemeinderat von Lausanne beim Bundesrate vorstellig geworden war und auch der Staatsrat des Kantons Waadt sich der Forderung angenommen hatte, kam nach lange währenden Verhandlungen im Jahre 1911 eine Vereinbarung zustande, auf Grund welcher die Bundesbahnen das Hotel abtragen und mit teilweiser Benützung des freiwerdenden Areals im Anschluss an das Aufnahmsgebäude ein neues Restaurationsgebäude erstellen.

Die Gemeinde, welche die Erweiterung und Tieferlegung des Bahnhofplatzes, sowie die Änderung der Zufahrten zu demselben besorgt, zahlt den Bundesbahnen einen Beitrag von Fr. 300,000 in drei gleichen Raten auf den 30. Januar 1914, 1915 und 1916.

Die den Bundesbahnen auffallenden Kosten betragen einschliesslich der Kapitalzinsen	Fr. 740,000
nach Abzug der Subvention von	„ 300,000
verbleiben, wie oben angegeben	Fr. 440,000

Die für 1912 ausgesetzte Rate ist zur Fortsetzung der Arbeiten am Aufnahmsgebäude und zur Vollendung der Strassenüberführung an der Westseite des Bahnhofes bestimmt.

Nr. 26. Pully-Lutry. Aufhebung der Niveauübergänge im Dorfe Pully bei km 2,753 und 2,884.

Baubudget 1911, Nr. 47.

Voranschlag vom 15. Juni 1910	70,000
wovon auf Bau	Fr. 60,000
und auf Betrieb	„ 10,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	35,000

Bleiben	_____	35,000
---------	-------	--------

Nr. 27. Station Lutry. Erweiterung der Station und Beseitigung des Niveauüberganges bei km 4,584.

Übertrag	948,000
----------	---------

	Übertrag	Fr. 948,000
Baubudget 1911, Nr. 24.	Fr.	
Voranschlag vom 29. Februar 1908 . .	196,000	
wovon auf Bau . . .	Fr. 177,000	
und auf Betrieb . . .	" 19,000	

*Ausführung verschoben.*

Das Projekt muss umgearbeitet werden.

Nr. 28. Haltestelle La Tour-de-Peilz. Ersetzung des Niveauüberganges des Weges von La Tour nach Tavel, km 19,<sup>980</sup>, durch eine Unterführung.

Baubudget 1911, Nr. 48.	Fr.
Voranschlag vom 31. Mai 1911 . . .	36,000
wovon auf Bau . . .	Fr. 33,000
und auf Betrieb . . .	" 3,000

*Ausführung verschoben.*

Ein Einverständnis mit der Gemeinde ist noch nicht erreicht worden.

Nr. 29. Territet. Ersetzung des Niveauüberganges der Kantonsstrasse durch eine Unterführung.

Baubudget 1911, Nr. 25.	Fr.
Voranschlag vom Januar 1907 . . .	500,000
wovon auf Bau . . .	Fr. 475,000
und auf Betrieb . . .	" 25,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	147,000
Bleiben	<u>353,000</u>

*Ausführung verschoben.*

Gegen die vom Gemeinderat von Les Planches und einem privaten Initiativkomitee angeregte Verlegung der Linie zwischen Montreux und Veytaux in einen Tunnel hat die Generaldirektion der hohen Kosten wegen entschieden Stellung genommen. Erst wenn dieses Projekt beseitigt ist, kann mit der Strassenunterführung begonnen werden.

Übertrag	<u>948,000</u>
----------	----------------

Fr.  
948,000

Übertrag

Nr. 30. Station Villeneuve. Erweiterung der Station und Ersetzung von drei Niveauübergängen durch eine Strassenüberführung und eine Passerelle.

Baubudget 1911, Nr. 26.

Kredit des Verwaltungsrates vom 25. März 1907 . . . . .	Fr. 720,000	
---	-------------	--

Revidierter Voranschlag mit Belassung der Niveauübergänge . . . . .	593,000	
---	---------	--

wovon auf Bau . . . . .	Fr. 510,000	
und auf Betrieb . . . . .	„ 83,000	

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	583,000	
---	---------	--

Bleiben	—————	10,000
---------	-------	--------

Im Jahre 1912 wird die zentrale Weichen- und Signalstellung zur Ausführung gelangen. Die andern Arbeiten sollen im Jahre 1911 fertiggestellt werden.

Nr. 31. Yvorne-Aigle. Ersetzung der Niveauübergänge bei km 38,445, 38,915 und 39,059 durch drei Unterführungen.

Baubudget 1911, Nr. 27. Fr.

Voranschlag vom 24. Januar 1907 . . . . .	226,000	
---	---------	--

wovon auf Bau . . . . .	Fr. 197,000	
und auf Betrieb . . . . .	„ 29,000	

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	220,000	
---	---------	--

Bleiben	—————	6,000
---------	-------	-------

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

Baubudget 1911, Nr. 28.

Kredit des Verwaltungsrates vom 10. Juli 1909 . . . . .	Fr. 440,000	
---	-------------	--

Übertrag	440,000	964,000
----------	---------	---------

	Fr.	Fr.
Übertrag	440,000	964,000
Hierzu für eine Rampe, die Verlängerung der Strassenunterführung von La Moyaz und einen Postschuppen . . . . .	50,000	
Zusammen	490,000	
wovon auf Bau . . . . .	Fr. 464,800	
und auf Betrieb . . . . .	„ 25,200	
Dazu Fr. 4000 für Abschreibungen		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	440,000	
Bleiben	—	50,000

Auf Grund eines mit der Militärverwaltung am 16. April 1910 abgeschlossenen Vertrages wurde auf der Nordostseite der Station eine Militärrampe von 130 m Länge samt 5 m breiter Zufahrtsstrasse erstellt, an deren zu Fr. 44,000 veranschlagten Kosten vom Militärdepartement Fr. 29,000 bezahlt werden. Die Erstellung dieser Rampe und des dazu dienenden Geleises, sowie des Anschlussgeleises für die elektrochemische Fabrik machte die Verlängerung der Unterführung der Strasse von La Moyaz bei km 66,<sup>928</sup> nötig, wofür Fr. 25,000 veranschlagt sind.

Auf Verlangen der Postverwaltung war ferner auf der Westseite des Abortgebäudes ein Lokal zur Unterbringung von Transitpoststücken und Karren zu erstellen, dessen Kosten von der Postverwaltung verzinst und amortisiert werden. Alle diese nachträglich vereinbarten Bauten sind in dem seinerzeit vom Verwaltungsrate bewilligten Kredit von Fr. 440,000 nicht enthalten.

Nr. 33. Station Sitten. Erweiterung der Station.  
Baubudget 1911, Nr. 29.

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 1911	751,000	
Bleiben	—	49,000
Übertrag		1,063,000

Fr.  
Übertrag 1,063,000

Nr. 34. Signalstation Daillens. Neues Bureau-  
gebäude mit Wohnung und Ergänzung der Zentral-  
weichenstellung.

Baubudget 1911, Nr. 56.	Fr.	
Voranschlag vom 8. April und 27. Mai 1910		43,000
wovon auf Bau . . . . .	Fr. 36,000	
und auf Betrieb . . . . .	" 7,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911		33,000
Bleiben		10,000

Nr. 35. Croy-Vallorbe. Entwässerung des obern  
Teiles vom „Coteau du Day“, zwischen „Praz-Matthey“  
und „Les Champs-du-Bois“.

Baubudget 1911, Nr. 32.	Fr.	
Approximativer Voranschlag . . . . .		200,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911		16,000
Bleiben		184,000
Ausgaben pro 1912 . . . . .		20,000

Nr. 36. Bahnhof Vallorbe. Erweiterung zu einem  
internationalen Bahnhof gemäss Vertrag mit der Paris-  
Lyon-Mittelmeerbahn-Gesellschaft.

Baubudget 1911, Nr. 57.	Fr.	
Kredit des Verwaltungsrates vom 28. No- vember 1910 . . . . .		6,450,000
wovon auf Bau . . . . .	Fr. 6,220,000	
und auf Betrieb . . . . .	" 230,000	
Dazu Fr. 190,000 für Abschreibungen		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911		1,200,000
Bleiben		5,250,000
Ausgaben pro 1912 . . . . .		1,600,000

Die Erweiterung, die im Sommer 1913 gleichzeitig  
mit der von der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn gebauten  
Abkürzungslinie Frasne-Vallorbe vollendet sein soll,  
ist in 3 Lose geteilt und vergeben worden. Ein er-  
heblicher Teil der Unterbauarbeiten, welche ungefähr  
500,000 m<sup>3</sup> Abgrabungen zum Teil in Felsen um-

Übertrag 2,693,000

Fr.

Übertrag 2,693,000

fassen, mehrere Stütz- und Futtermauern, die Fundationen des Aufnahmsgebäudes, mehrerer Brücken und Durchlässe, sowie der Drehscheibe, werden im Jahre 1911 fertig gestellt werden. Ferner ist in Aussicht genommen die Lokomotivremise und das Dienstgebäude im Lokomotivdepot unter Dach zu bringen. Im Jahre 1912 sollen die Unterbauarbeiten vollendet, das Aufnahmsgebäude und die Güterhallen im Rohbau fertiggestellt und ein Teil der Geleise gelegt werden.

Nr. 37. Vaumarcus-Gorgier. Ersetzung des Niveauüberganges von St. Aubin, km 56,072, durch eine Überführung bei km 56,144 und des Niveauüberganges von Senet, km 56,370, durch eine Überführung bei km 56,277.

	Fr.	
Voranschlag vom 18. November 1910	33,500	
wovon auf Bau	Fr. 30,500	
und auf Betrieb	„ 3,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911, verrechnet auf Baubudget 1911, Nr. 85 (Unvorhergesehenes)	29,700	
Bleiben	—————	3,800

Nr. 38. Station Serrières. Erweiterung der Station und Erstellung eines neuen Güterschuppens mit Rampe für den Lokalverkehr.

	Fr.	
Baubudget 1911, Nr. 33.		
Voranschlag vom 1. Juni 1907	490,000	
wovon auf Bau	Fr. 426,500	
und auf Betrieb	„ 63,500	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	465,000	
Bleiben	—————	25,000
Ausgaben pro 1912		5,000

Nr. 39. Neuenburg-St. Blaise. Ersetzung des Niveauüberganges „du Mail“ bei km 75,242 durch eine Überführung.

Übertrag 2,701,800

	Fr.	
		Übertrag 2,701,800
Baubudget 1911, Nr. 35.	Fr.	
Voranschlag vom 26. April 1909 . . .		187,000
wovon auf Bau . . .	Fr. 185,000	
und auf Betrieb . . .	„ 2,000	
<i>Ausführung verschoben.</i>		
Auch hier konnte die Einigung mit den Behörden noch nicht erzielt werden.		
Nr. 40. Grandvaux-Puidoux-Chexbres. Verstärkung der Stützmauer bei km 9,908/920.	Fr.	
Baubudget 1911, Nr. 63 . . . . .		4,000
Voranschlag vom 13. Juni 1911 . . . . .		18,000
		<u>22,000</u>
wovon auf Bau . . . . .	Fr. 18,500	
und auf Betrieb . . . . .	„ 3,500	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	4,000	
Bleiben	<u>          </u>	18,000
Nr. 41. Station Palézieux. Erweiterung der Verlade- und Umladeweise.	Fr.	
Baubudget 1911, Nr. 65.		122,000
Voranschlag vom 5. August 1910 . . . . .		115,000
Beitrag der elektrischen Greyerzer Bahnen		25,000
		<u>90,000</u>
Bleiben zu Lasten der S. B. B. . . . .		90,000
wovon auf Bau . . . . .	Fr. 86,000	
und auf Betrieb . . . . .	„ 4,000	
Für 1912 werden vorgesehen . . . . .		40,000
Nr. 42. Bahnhof Freiburg. Ersetzung des Niveauüberganges im Tivoli durch eine Unterführung.		
	Übertrag	<u>2,759,800</u>

	Fr.
	Übertrag 2,759,800
Baubudget 1911, Nr. 36.	Fr.
Voranschlag vom 15. Januar 1911 . . .	815,000
Davon ab: Beitrag der Gemeinde Frei- burg . . . . .	235,000
Kredit des Verwaltungsrates vom 6. Mai 1911 . . . . .	580,000
wovon auf Bau . . . Fr. 547,000	
und auf Betrieb . . . „ 33,000	
Ausgaben pro 1912 . . . . .	300,000

Nach lange währenden Verhandlungen ist es endlich im Februar 1911 gelungen, sich mit der Stadt Freiburg auf ein Projekt zu einigen und einen Vertrag abzuschliessen. Auf Grund desselben sollen die 10 m breite Unterführung der Strasse nach Bulle, sowie der Niveauübergang beim Tivoli aufgehoben und durch eine 18 m breite Unterführung an der Stelle des letzteren ersetzt werden, welche mit der Strasse nach Bulle, der Bahnhofstrasse und dem Boulevard de Pérolles durch neue Strassen verbunden werden soll.

Der Beitrag der Stadt, welche hinsichtlich der Kantonsstrassen auch im Namen des Staates handelt, umfasst folgende Leistungen:

	Fr.
1. Zahlung in bar . . . . .	200,000
2. Naturalleistungen:	
a. Gratisabtretung des ihr gehörenden Bodens . . . . .	20,000
b. Verlegung der Gas-, Wasser und elektrischen Leitungen und die Ver- legung der Tramgeleise . . . . .	15,000
	235,000

Ausserdem tritt die Gemeinde für die künftige Bahnhöferweiterung Terrain gratis ab, im Werte von zirka . . . . .

	50,000
Übertrag	285,000 3,059,800

	Fr.	Fr.
Übertrag	285,000	3,059,800
Ferner überlassen Staat und Gemeinde der Bahnverwaltung zum gleichen Zwecke das durch die Ausführung des Projektes freiwerdende Strassenareal im Werte von zirka . . . . .	50,000	

Die Leistungen der Stadt Freiburg belaufen sich demzufolge insgesamt auf . . . 335,000

In dem den Bundesbahnen auffallenden Anteil von Fr. 580,000 ist der Ankaufspreis des ganzen Tivoligutes inbegriffen, obschon für die neuen Strassenanlagen nur ein kleiner Teil davon gebraucht wird; der grössere Teil, im Werte von zirka Fr. 125,000, soll für eine spätere Bahnhofserweiterung dienen.

Der Anteil der Bundesbahnen an die Kosten der neuen Strassenunterführung mit ihren Zufahrten stellt sich daher auf Fr. 580,000 — Fr. 125,000 = . . . . 455,000

Nr. 43. Station Payerne. Erweiterung der Station mit Neu- und Umbau von Gebäuden.

Baubudget 1911, Nr. 37.

Kredit des Verwaltungsrates vom 20. Juli 1907 . . . . .	Fr.	1,163,200
wovon auf Bau . . . . .	Fr. 1,035,200	
und auf Betrieb . . . . .	„ 128,000	
Dazu Fr. 125,300 für Abschreibungen		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911 . . . . .		200,000
	Bleiben	963,200

Ausgaben pro 1912 . . . . . 300,000

Infolge der Begehren, die bei der Planaufgabe von verschiedenen Seiten erhoben worden sind, hat die Genehmigung des Projektes eine Verzögerung erfahren. Insbesondere die Verlegung der Staatsstrasse auf der Ostseite der Station hat zu längeren Verhandlungen mit den Behörden Anlass gegeben.

Übertrag 3,359,800

Fr.  
Übertrag 3,359,800

Nr. 44. II. Geleise Martigny-Riddes mit Umbau der Stationen Charrat-Fully, Saxon und Riddes; Länge 13,<sup>116</sup> km.

Baubudget 1911, Nr. 51.	Fr.	
Voranschlag vom Mai 1909 . . . . .		1,400,000
wovon auf Bau . . . . .	Fr. 1,290,000	
und auf Betrieb . . . . .	" 110,000	
Ausgaben pro 1912 . . . . .		100,000

Nachdem das zweite Geleise auf der Strecke St. Maurice-Martigny seit dem 1. Mai 1910 im Betriebe ist, soll mit der Erstellung der Doppelspur auf der Strecke Martigny-Riddes begonnen werden. Der Bahnkörper samt den Brücken und Durchlässen ist schon beim Bau zweispurig hergestellt worden, so dass jetzt nur die Ergänzung einiger Dämme und die Instandstellung der Kunstbauten vorzunehmen ist. Von der Gesamtausgabe entfallen Fr. 590,000 auf die offene Linie zwischen den Stationen und Fr. 810,000 auf die Umgestaltung der Stationen Charrat-Fully, Saxon und Riddes. Von grösserem Umfang ist nur der Umbau von Saxon. Von den 10 Niveaübergängen, die zurzeit zwischen Martigny und Riddes vorhanden sind, sollen 9 belassen und einer durch eine Überführung ersetzt werden.

Nr. 45. II. Geleise St. Blaise-Neuenstadt mit Umbau der Stationen St. Blaise, Cornaux, Cressier und Landeron; Länge 10,<sup>678</sup> km.

Baubudget 1911, Nr. 40.	Fr.	
Kredit des Verwaltungsrates vom		
11. Februar 1911 . . . . .		2,630,000
wovon auf Bau . . . . .	Fr. 2,410,000	
und auf Betrieb . . . . .	" 220,000	
Dazu Fr. 60,000 für Abschreibungen		
Ausgaben pro 1912 . . . . .		300,000

Der Unterbau der Bahn wurde schon beim Bau der Linie zweigeleisig hergestellt. Es sind deshalb

Übertrag 3,759,800

Fr.  
Übertrag 3,759,800

jetzt nur Ergänzungsarbeiten an den Dämmen und Einschnitten vorzunehmen und die Stationen umzubauen und zu vergrössern. Von den zurzeit bestehenden 34 Niveauübergängen sollen 29 durch Unter- oder Überführungen oder Parallelwege ersetzt und fünf belassen werden. Die daraus resultierende Ersparnis an Bewachungskosten beträgt bei den jetzigen Besoldungsansätzen Fr. 8700.

Das Projekt muss infolge vielfacher Begehren, die bei der Auflage der Pläne erhoben worden sind, einer teilweisen Umarbeitung unterzogen werden.

Nr. 46. II. Geleise Siviriez-Romont, mit Erweiterung der Station Romont und Abzweigung der Linie nach Bulle; Länge 4,912 km.

Baubudget 1911, Nr. 66.

Voranschlag vom 7. Mai 1910 (Anteil	Fr.	
der Bulle-Romont-Bahn inbegriffen)	2,195,000	
wovon auf Bau . . . . .	Fr. 2,023,000	
und auf Betrieb . . . . .	" 172,000	
Ausgaben pro 1912 . . . . .		100,000

Das Geleise der Bulle-Romont-Bahn liegt im Anschluss an die Station Romont auf zirka 900 m Länge in der Axe des auf unserer Linie zu erstellenden zweiten Geleises und muss daher entfernt werden. Die zu diesem Zwecke mit der genannten Gesellschaft geführten Verhandlungen sind noch nicht beendet.

Nr. 47. Zentralanlagen für Weichen und Signale.

Erweiterung auf den Stationen Arnex und Croy.

Baubudget 1911, Nr. 76 a. Fr.

Voranschlag vom 28. Mai 1910 . . . . .	16,000	
wovon auf Bau . . . . .	Fr. 16,000	
und auf Betrieb . . . . .	" —	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	8,000	
Bleiben	8,000	
Übertrag		3,867,800

	Fr.	
	Übertrag	3,867,800
<i>Neue Bauten.</i>		
Nr. 48. Erstellung einer zweiten Wartehalle bei Haltestellen Pregny, Tuileries, Creux de Genthod, Pont-Céard und Lonay-Préverengues.		
Voranschlag vom 9. Juni 1911 . . . . .		10,500
Nr. 49. Station Versoix. Erweiterung der Station und Erstellung eines neuen Aufnahmegebäudes.		
	Fr.	
Voranschlag vom 8. Juni 1911 . . . . .	535,000	
wovon auf Bau . . . . .	Fr. 496,000	
und auf Betrieb . . . . .	" 39,000	
Ausgaben pro 1912 . . . . .		50,000
Nr. 50. Morges-St. Prex. Erstellung eines Parallelweges rechts der Bahn von km 15,800 bis km 16,125 zur Beseitigung des Niveauüberganges von Fraid'aigue bei km 15,835.		
Voranschlag vom 18. April 1911 . . . . .		6,800
Durch die Aufhebung des Niveauüberganges werden rund Fr. 800 jährlich an Bewachungskosten erspart.		
Nr. 51. Renens-Lausanne. Ersetzung des Niveauüberganges von Sébeillon bei km 1,550 durch eine Unterführung bei km 1,621.		
	Fr.	
Voranschlag vom 23. November 1910 . . . . .	62,000	
wovon auf Bau . . . . .	Fr. 59,000	
und auf Betrieb . . . . .	" 3,000	
Ausgaben pro 1912 . . . . .		20,000
Auf der Strecke finden täglich 140 regelmässige und 30 Fakultativzüge und Lokomotivfahrten statt. Bei dieser grossen Zahl von Zügen, durch welche die Freiheit des Strassenverkehrs erheblich eingeschränkt wird, ist die Aufhebung des Niveauüberganges begründet. Die dadurch sich ergebende Ersparnis an Bewachungskosten beträgt rund Fr. 3000 im Jahr. Das Land wurde bereits früher erworben.		
	Übertrag	3,955,100

Fr.

Übertrag 3,955,100

Nr. 52. Station Clarens. Ersetzung des Niveauüberganges der „Rue du Torrent“ bei km 22,806 durch eine Unterführung bei km 22,870.

Voranschlag vom 9. Mai 1911 . . . 140,000  
 wovon auf Bau . . . Fr. 130,500  
 und auf Betrieb . . . „ 9,500

Ausgaben pro 1912 . . . . . 100,000

Infolge des zunehmenden Strassenverkehrs, sowie der von der Gemeinde Châtelard beabsichtigten Erstellung neuer Strassen zu beiden Seiten der Station ist die Beseitigung des Niveauüberganges notwendig geworden. Zu unseren Lasten fallen die Kosten für die Brücke unter dem Bahnkörper; die Kosten für die Zufahrtsstrassen hat die Gemeinde zu bezahlen. Die Verhandlungen mit der letzteren sind noch nicht zum Abschlusse gelangt.

Nr. 53. Station Bouveret.

a. Verlegung der Anlagen für den Lokalgüterdienst.

Fr.

Voranschlag vom 12. Januar 1911 . . . 57,000  
 wovon auf Bau . . . Fr. 55,600  
 und auf Betrieb . . . „ 1,400

Ausgaben pro 1912 . . . . . 20,000

Durch die Verlegung soll die Zufahrt zum Güterschuppen, die heute über die Geleise führt, erleichtert werden.

b. Ersetzung der Drehscheibe von 14 m Durchmesser durch eine solche von 20 m Durchmesser.

Fr.

Voranschlag vom 14. Juni 1911 . . . 32,000  
 Hiervon ab: Beitrag der P. L. M. . . . 16,000  
 Dazu Fr. 6800 für Abschreibung

Bleiben ——— 16,000

Der Ersatz der Drehscheibe ist durch die Verwendung längerer Lokomotiven seitens der P. L. M. auf der Strecke Genf-Bouveret notwendig geworden.

Übertrag 4,091,100

	Fr. Übertrag 4,091,100
Nr. 54. Bahnhof Brig. Erweiterung für die Ein- führung der Berner-Alpenbahn (B. L. S.) und Ver- größerung des Lokalgüterschuppens	Fr. 1,450,000
Hiervon ab: Beitrag der B. L. S. . . . .	„ 965,000
	<u>Bleiben Fr. 485,000</u>
wovon auf Bau	Fr. 422,000
und auf Betrieb	„ 63,000
Ausgaben pro 1912 . . . . .	150,000

Da der Betrieb der Lötschbergbahn im Jahre 1913 eröffnet werden soll, muss mit den im Bahnhof Brig vorzunehmenden Erweiterungsbauten ehestens begonnen werden. Es sind neue Abstellgeleise im Personen- und Güterbahnhof, eine neue Militärrampe, ein neuer Zwischenperron, sowie ein Dienstgebäude zu erstellen. Diese Arbeiten machen die Verlegung der Rhone auf 750 m Länge erforderlich. Ein Teil der neuen Geleise muss mit den Einrichtungen für die von der Lötschbergbahn angenommene Traktion mit Einphasen-Wechselstrom ausgerüstet werden. Die von der Lötschbergbahn für diese Einrichtungen wie für die Erstellung ihres Lokomotivschuppens zu übernehmenden Kosten sind in den obenstehenden Beträgen nicht enthalten. Da die Strecke Brig-Iselle mit Drehstrom und die Strecke St. Maurice-Brig mit Dampf befahren wird, mit welcher letzterem auch die Manöver ausgeführt werden, werden auf dem Bahnhof drei Traktionssysteme vorhanden sein. Die Verlegung der Rhone, die nur bei Niederwasser vorgenommen werden kann, muss im Winter 1911 auf 1912 ausgeführt werden.

#### Nr. 55. Brig-Iselle.

a. Anbringung von Kupferdrahtbügeln zur Verbesserung der Stromrückleitung bei den Schienenstössen an den nassen Stellen im Simplontunnel (Fortsetzung der im Jahre 1911 begonnenen Arbeit).

Voranschlag vom 3. Juni 1911 . . . . .	6,000
	<u>Übertrag 4,247,100</u>

Fr.

Übertrag 4,247,100

b. Erstellung einer Schutzwand gegen Steinschlag und eines gemauerten Grabens über dem kleinen Tunnel bei Iselle.

Voranschlag vom 16. Mai 1911 . . . . . 3,700

Nr. 56. Haltestelle Ligerz. Erstellung eines Aufnahmegebäudes mit Nebengebäude. Fr.

Voranschlag vom 4. Juli 1911 . . . . . 50,000

wovon auf Bau . . . . . Fr. 46,000

und auf Betrieb . . . . . „ 4,000

Ausgaben pro 1912 . . . . . 20,000

Die Beiträge der Interessenten sind nicht abgezogen.

Die Erstellung des Aufnahmegebäudes ist durch den Bau der Drahtseilbahn von Ligerz nach Prêles notwendig geworden.

Nr. 57. Conversion-Grandvaux. Sicherungsarbeiten für den Damm bei km 5,172.

Voranschlag vom 13. Juni 1911 . . . . . 25,000

Nr. 58. Station Palézieux. Vergrößerung des Unterkunftslokales bei der Lokomotivremise durch einen Anbau für Abort und Waschraum.

Voranschlag vom 25. April 1911 . . . . . 2,700

Nr. 59. Station Villaz-St. Pierre. Verlängerung des Freiverladegeleises.

Voranschlag vom 24. Oktober 1910 . . . . . 10,500

Nr. 60. Station Cottens. Vergrößerung des Aufnahmegebäudes.

Voranschlag vom 9. Juni 1911 . . . . . 3,500

Die Wohnung des Stationsvorstandes ist ungenügend.

Nr. 61. Station Bümpliz. Erstellung eines Kopfgeleises auf der Westseite.

Voranschlag vom 29. April 1911 . . . . . 11,000

Übertrag 4,323,500

	Fr.	
	Übertrag	4,323,500
Nr. 62. Station Lucens. Verlängerung des Ausweichgeleises.		
Voranschlag vom 9. Mai 1910 . . . . .		20,000
Nr. 63. Station Kerzers. Erweiterung der Station.		
	Fr.	
Voranschlag vom 11. Dezember 1909 . . . . .	73,000	
wovon auf Bau . . . . .	Fr. 56,000	
und auf Betrieb . . . . .	„ 17,000	
Ausgaben pro 1912 . . . . .		30,000
Nr. 64. Wagenwascheinrichtungen und Desinfektionsanlagen für den Viehtransport laut Bundesratsbeschluss vom 22. März 1907 . . . . .		
		15,000
Nr. 65. Prellböcke . . . . .		3,000
Nr. 66. Brückenwagen . . . . .		12,000
Nr. 67. Lastkräne . . . . .		5,000
Nr. 68. Wasserversorgungen für Stationen und Wärterhäuser . . . . .		20,000
Nr. 69. Verbesserung der Beleuchtung auf Bahnhöfen und Stationen . . . . .		9,000
Nr. 70. Zentralanlagen für Weichen und Signale.		
a. Station Noiraigue.	Fr.	
Voranschlag vom 29. Mai 1911 . . . . .	55,000	
b. Station Travers (Westseite) . . . . .	40,000	
		95,000
Nr. 71. Neue Signale. Vor- und Durchfahrtsignale, Ersatz von Scheibensignalen durch Semaphore etc. . . . .		
		30,000
Nr. 72. Streckenblockeinrichtungen.		
a. Vollendungsarbeiten in den Stationen Céligny, Coppet, Versoix, Genthod und Chambésy. Fr.		
Voranschlag vom 20. Mai 1911 . . . . .	65,000	
		Übertrag 4,562,500

	Fr.	
		Übertrag 4,562,500
b. La Conversion-Puidoux-Chexbres.		
Voranschlag vom Mai 1911 . . . . .	17,000	
c. Villeneuve-Bex . . . . .	30,000	
		<u>112,000</u>
Nr. 73. Wärterhäuser.	Fr.	
a. Erstellung eines Wärterhauses . . . . .	12,000	
b. Vergrößerung von Wärterhäusern . . . . .	6,000	
c. Erstellung eines Schuppens mit Stall bei einem Wärterhaus . . . . .	2,000	
		<u>20,000</u>
Nr. 74. Unterkunftslokale für das Dienstpersonal (gemäss Bundesgesetz vom 19. Dezember 1902) . . . . .		7,000
Nr. 75. Bahnabschlüsse und Barrieren . . . . .		20,000
Nr. 76. Telephonanlagen (einschliesslich der Apparate).		
a. Renens-Nyon.	Fr.	
Voranschlag vom 11. April 1911 . . . . .	3,000	
b. Renens-Yverdon.		
Voranschlag vom 13. April 1911 . . . . .	13,500	
		<u>16,500</u>
Nr. 77. Vertragliche Beiträge an Flusskorrek- tionen und andere gemeinnützige Unternehmungen		40,000
Nr. 78. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen.		
a. Landerwerbungen im Flontal (en Sébeillon) für die Verlegung des Güterbahnhofs Lausanne. Baubudget 1911, Nr. 84.		
Kredit des Verwaltungsrates vom	Fr.	
21. Februar 1910 . . . . .	1,600,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911 . . . . .	600,000	
		<u>1,000,000</u>
Hievon für 1912 . . . . .	800,000	
b. Verschiedenes . . . . .	100,000	
Ausgaben pro 1912 . . . . .		<u>900,000</u>
		Übertrag 5,678,000

	Fr.
Übertrag	5,678,000
Nr. 79. Unvorhergesehenes . . . . .	50,000
	<u>Total I 5,728,000</u>

### III. Mobilier und Gerätschaften.

	Fr.
Nr. 80. Vermehrung des Inventars der Kreis- direktion (einschliesslich der Telegrapheninspektion) .	2,000
Nr. 81. Vermehrung des Inventars des Bahn- dienstes . . . . .	18,000
Nr. 82. Vermehrung des Inventars des Stations- dienstes . . . . .	10,000
Nr. 83. Vermehrung des Inventars des Fahr- dienstes . . . . .	6,000
Nr. 84. Ergänzung des Werkzeuges, der mecha- nischen Einrichtungen und des Mobiliars der Werk- stätte Yverdon . . . . .	27,000
Nr. 85. Ergänzung des Werkzeuges, der mecha- nischen Einrichtungen und des Mobiliars der Werk- stätte Freiburg . . . . .	6,000
Nr. 86. Vermehrung der Telegraphen- und Telephonapparate . . . . .	1,000
	<u>Total III 70,000</u>

### Rekapitulation.

	Fr.
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen . . . . .	5,728,000
III. Mobilier und Gerätschaften . . . . .	70,000
	<u>Total Kreis I 5,798,000</u>

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

Kallnach-Aarberg. Aufhebung eines Niveauüberganges durch Erstellung eines Parallelweges und Verbesserung der Barrieren in der Gemeinde Barga . . . . . 4,200

Station Couvet. Änderung des Verladegeleises. weil diese Arbeiten noch im Jahre 1911 vollendet werden.

Station Visp. Erstellung eines neuen Aufnahmegebäudes . . . . . 80,000

Vermindert wurden die Ansätze für:

Nr. 53 b. Station Bouveret. Ersetzung der Drehscheibe von Fr. 22,000 auf . . . . . 16,000  
infolge Änderung der Rechnungsweise.

Nr. 78. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen von Fr. 950,000 auf . . . . . 900,000  
weil mit den Landerwerbungen für die Erweiterung der Station Visp noch zugewartet werden kann.

Dem Budget wurden beigefügt:

Nr. 41. Station Palézieux. Erweiterung der Verladegeleise . . . . . 40,000  
nachdem die Einigung mit den Greyerzer Bahnen zustande gekommen ist.

Nr. 55 b. Brig-Iselle. Erstellung einer Schutzwand gegen Steinschlag und eines gemauerten Grabens . . . . . 3,700

Nr. 72 c. Streckenblockeinrichtung Villeneuve-Bex 30,000

Erhöht wurden die Ansätze für:

Nr. 56. Haltestelle Ligerz. Erstellung eines Aufnahme- und Nebengebäudes von Fr. 40,000 auf 50,000  
infolge nachträglicher Erhöhung des Voranschlags.

Nr. 72 b. Streckenblockeinrichtung La Conversion-Puidoux-Chexbres von Fr. 14,000 auf . . . . . 17,000

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

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

**Nr. 87. Bahnhof Basel.**

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

Baubudget 1911, Nr. 93 a.

	Fr.	Fr.
Kredit des Verwaltungsrates vom 26. Februar 1904 . . . . .	1,750,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911 . . . . .	1,600,000	
Bleiben	<hr/>	150,000

b. Erweiterung der Abstellgeleise in der F-, G-  
und H-Gruppe des Rangierbahnhofes.

Baubudget 1911, Nr. 93 c. Fr.

Voranschlag vom 27. März 1909 . . .	170,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 160,000		
und auf Betrieb . . . „ 10,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	160,000	
Bleiben	<hr/>	10,000

c. Änderung der Geleiseanlagen bei der München-  
steinerstrassenbrücke infolge Einführung der neuen  
doppelspurigen Juralinie in den Personenbahnhof.

Baubudget 1911, Nr. 128 a. Fr.

Voranschlag vom 24. Juni 1909 . . .	39,500	
wovon auf Bau . . . Fr. 29,800		
und auf Betrieb . . . „ 9,700		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	37,000	
Bleiben	<hr/>	2,500

d. Erstellung einer Bekohlungsanlage im Loko-  
motivdepot an der Nauenstrasse.

Übertrag	<hr/>	162,500
----------	-------	---------

	Fr.	
		Übertrag 162,500
Baubudget 1911, Nr. 128 b.	Fr.	
Voranschlag vom 21. August 1909 . . .	28,500	
wovon auf Bau . . . . . Fr. 27,800		
und auf Betrieb . . . . . „ 700		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	26,000	
Bleiben ———		2,500
e. Verlängerung der Überdachung der Güterrampe H und Erstellung eines Geleises mit Drehscheibe und Drehkran im Wolfbahnhof. Fr.		
Baubudget 1911, Nr. 128 d . . . . .	<u>38,000</u>	
Voranschlag vom 15. November 1910 . . .	42,000	
wovon auf Bau . . . . . Fr. 41,800		
und auf Betrieb . . . . . „ 200		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	40,000	
Bleiben ———		2,000
f. Erstellung einer Putzgrube im Geleise B 22 des Personenbahnhofes.		
Baubudget 1911, Nr. 128 g.	Fr.	
Voranschlag vom 3. Juni 1910 . . . . .	2200	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	—	
Bleiben ———		2,200
Nr. 88. Güterbahnhof Basel-St. Johann.		
Änderung der Geleiseanlage infolge Höherlegung des Bahnhofes St. Ludwig. Erstellung von zwei Abstellgleisen.		
Baubudget 1911, Nr. 129 a.		
Voranschlag vom 13. April 1910 . . . . .	56,000	
wovon auf Bau . . . . . Fr. 55,500		
und auf Betrieb . . . . . „ 500		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	50,000	
Bleiben ———		6,000
	Übertrag	<u>175,200</u>

Fr.  
Übertrag 175,200

Nr. 89. Station Pratteln. Erweiterung der Station und Ersetzung zweier Niveauübergänge durch Unterführungen.

Baubudget 1911, Nr. 94.

Kredit des Verwaltungsrates vom	Fr.	
30. April 1910 . . . . .		1,280,000
wovon auf Bau . Fr. 1,140,000		
und auf Betrieb . „ 140,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende		
1911 . . . . .		280,000
	Bleiben	<u>1,000,000</u>

Ausgaben pro 1912 . . . . .		300,000
-----------------------------	--	---------

Verschiedene im Plangenehmigungsverfahren von Seiten des Gemeinderates und der Kantonsregierung anhängig gemachte Begehren, die sich hauptsächlich auf die neuen Strassenanlagen bezogen, haben Verhandlungen erforderlich gemacht, durch welche der Baubeginn verzögert wurde.

Nr. 90. Station Liestal. Erweiterung der Station und Ersetzung der Niveauübergänge für den Sichternweg und die Oristhalstrasse durch eine Unterführung.

Baubudget 1911, Nr. 95.

Voranschlag vom Juni 1908 . . . . .	Fr.	
		1,375,000
wovon auf Bau . Fr. 1,215,000		
und auf Betrieb . „ 160,000		

*Ausführung verschoben.*

Nr. 91. Bahnhof Olten.

a. Erweiterung der Geleise im Rangierbahnhof im Eyfeld.

Baubudget 1911, Nr. 96 a . . . . .	Fr.	
		100,000

*Ausführung verschoben.*

Übertrag 475,200

	Übertrag	Fr. 475,200
<i>b. Erstellung eines Ausziehgeleises und Verbesserung der Geleisanlagen auf der Südseite.</i>		
Baubudget 1911, Nr. 96 b. Fr.		
Voranschlag vom 13. Juni 1908 . . . . .	470,000	
wovon auf Bau . . . . .	Fr. 400,000	
und auf Betrieb . . . . .	„ 70,000	
<i>Ausführung verschoben.</i>		
Nr. 92. Emmenbrücke-Luzern. Unterführung der Zufahrtsstrasse zur St. Karlibrücke in Luzern.		
Baubudget 1911, Nr. 97. Fr.		
Voranschlag vom 1. Oktober 1910 . . . . .	584,000	
Hiervon ab: Beitrag der Stadt Luzern:		
in bar . . . . .	Fr. 50,000	
durch andere Leistungen . . . . .	„ 24,000	
	<hr/>	74,000
Kredit des Verwaltungsrates vom 6. Mai 1911 . . . . .	510,000	
Dazu Fr. 2000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	50,000	
	<hr/>	Bleiben 460,000
Ausgaben pro 1912 . . . . .		300,000

Da durch den Bau der St. Karlibrücke über die Reuss die Frequenz des Niveauüberganges der Sentimattstrasse bedeutend zugenommen hätte und die Stadt die Verbreiterung desselben von 5 m auf 12 m verlangte, hat sich die Notwendigkeit der Beseitigung desselben ergeben. Durch eine Hebung der Bahnvielfahrt auf 975 m Länge können dieser Übergang, wie auch der des nahe dabei liegenden Reussinselwegs durch Unterführungen ersetzt werden. Durch den Wegfall der Barrierenbedienung werden Fr. 10,000 jährlich erspart. Die Stadt hat ausser dem Barbeitrag von Fr. 50,000 die Erstellung sämtlicher Strassenanlagen samt Entwässerungen innerhalb und ausserhalb des Bahngebietes, sowie die Beleuchtung derselben übernommen.

Übertrag	<hr/>	775,200
----------	-------	---------

Fr.  
Übertrag 775,200

Nr. 93. Bahnhof Luzern. Erweiterung des Aufnahmgebäudes zur Vergrößerung der Gepäckabgabe und zur Schaffung von verschiedenen Lokalen für die Postverwaltung.

	Fr.
Baubudget 1911, Nr. 98, I. Rate . . . . .	100,000
Voranschlag vom 21. März 1911 . . . . .	1,200,000
Für 1912 werden vorgesehen . . . . .	100,000

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Es ist der Ausbau des östlichen Flügels und ein Anbau an der Südseite desselben vorgesehen. Dadurch wird die Fassade die von den Stadtbehörden gewünschte Symmetrie erhalten. Die Vergrößerung dient nur zum kleinsten Teile den Zwecken der Bahn. (Vergrößerung der Gepäckabgabe und Verlängerung der Stirnperron.) Der grösste Teil der neu zu schaffenden Räume ist für die Postverwaltung bestimmt. Der im Hauptpostgebäude besonders im Sommer schon lange fühlbare Platzmangel hat die Postverwaltung veranlasst, uns zu ersuchen, einen Teil ihrer Lokalitäten in den Bahnhof zu verlegen. Die Postverwaltung übernimmt die Verzinsung und Amortisation des für ihre Zwecke aufzuwendenden Kapitals und ersetzt den Bundesbahnen die Ausgaben für den Unterhalt und die Beheizung der Lokale. Zur Erwerbung des erforderlichen Bodens ist ein Landabtausch zwischen Bahn und Stadt vorgesehen.

Nr. 94. Station Murgenthal. Erstellung eines Überholungsgeleises und Ersatz eines Niveaüberganges durch eine Unterführung.

	Fr.
Baubudget 1911, Nr. 99. . . . .	
Voranschlag ohne Unterführung . . . . .	187,000
Voranschlag vom 25. März 1908 . . . . .	303,000
wovon auf Bau . . . . .	Fr. 246,200
und auf Betrieb . . . . .	" 56,800
<i>Ausführung verschoben.</i>	

Übertrag 875,200

	Übertrag	Fr. 875,200
Nr. 95. Station Roggwil. Erweiterung der Geleise- und Verladeanlagen.		
Baubudget 1911, Nr. 132. <span style="float: right;">Fr.</span>		
Voranschlag vom 27. Mai 1910 . . . . .		34,000
wovon auf Bau . . . . .	Fr. 30,200	
und auf Betrieb . . . . .	" 3,800	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	24,000	
Bleiben	<u>          </u>	10,000
Nr. 96. Station Herzogenbuchsee.		
a. Unterführung der Niederönzstrasse.		
Baubudget 1911, Nr. 100 a. <span style="float: right;">Fr.</span>		
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 1911	32,000	
Bleiben	<u>130,000</u>	
Ausgaben pro 1912 . . . . .		50,000
b. Ersetzung der Niveauebergänge bei km 65, <sup>425</sup> , <sub>267</sub> (Wangenstrasse) und 66, <sup>463</sup> durch eine Überführung bei km 65, <sup>460</sup> und zwei Unterführungen bei km 66, <sup>267</sup> und km 66, <sup>463</sup> .		
Baubudget 1911, Nr. 100 b. <span style="float: right;">Fr.</span>		
Voranschlag vom 22. Januar 1907 . . . . .		270,000
wovon auf Bau . . . . .	Fr. 255,500	
und auf Betrieb . . . . .	" 14,500	
<i>Ausführung verschoben.</i>		
Nr. 97. Bahnhof Bern. Erweiterungsbauten.		
Baubudget 1911, Nr. 101.		
Kredit des Verwaltungsrates vom 28. April 1905 . . . . .	Fr.	8,565,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911		<u>4,500,000</u>
Bleiben		<u>4,065,000</u>
Ausgaben pro 1912 . . . . .		1,400,000
	Übertrag	<u>2,335,200</u>

Übertrag 2,335,200

Im Güter- und Rangierbahnhof in Weiermannshaus fehlen nur noch einige Hochbauten und das zentrale Signal- und Weichenstellwerk, die im Jahre 1912 fertig gestellt werden sollen. Die Freiverladeplätze werden noch im Jahre 1911 in Benützung genommen werden. Im Lokomotivdepot, in welchem die Unterbauarbeiten nahezu vollendet sind, werden im Jahre 1912 die Hochbauten ausgeführt werden. Das Projekt für die Erweiterung des Personenbahnhofes ist fertig gestellt.

Nr. 98. Bahnhof Thun. Umbau mit Unterführung der Strassen.

Baubudget 1911, Nr. 102.

Kredit des Verwaltungsrates vom 29. Mai	Fr.
1903 . . . . .	1,845,000

Voranschlag für den Zentralbahnhof vom 27. November 1910, ohne Berücksichtigung des Schiffahrtskanals . .	5,280,000
---	-----------

Hiervon ab: Beitrag der Gemeinde und der beteiligten Transportanstalten .	900,000
---	---------

Bleiben	<u>4,380,000</u>
---------	------------------

Ausgaben pro 1912 . . . . .	200,000
-----------------------------	---------

An dem von der Generaldirektion auf Wunsch des Regierungsrates des Kantons Bern aufgestellten Projekt eines Zentralbahnhofes sind auf Verlangen der Gemeinden und der beteiligten Bahnverwaltungen einige Änderungen vorgenommen worden, von denen wir die Verschiebung des Aufnahmegebäudes um 27 m gegen die Frutigstrasse erwähnen. Ferner verlangte der Regierungsrat die Reduktion der durch die Interessenten aufzubringenden Subvention von Fr. 1,000,000 auf Fr. 900,000.

Übertrag	<u>2,535,200</u>
----------	------------------

Fr.

Übertrag 2,535,200

Die Regierung des Kantons Bern hat am 11. August 1911 die Erklärung abgegeben, dass die verlangte Subvention als gesichert angesehen werden könne.

Nr. 99. Station Luterbach. Erweiterung der Geleiseanlagen.

Baubudget 1911, Nr. 133.	Fr.	
Voranschlag vom 2. November 1910 . . . . .		159,000
Ausgaben pro 1912 . . . . .		50,000

Nr. 100. Station Alt-Solothurn. Erweiterung infolge Einmündung der Solothurn-Münster-Bahn.

Baubudget 1911, Nr. 103.

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

*Ausführung verschoben.*

Nr. 101. Bahnhof Neu-Solothurn. Erweiterung infolge Einführung der Solothurn-Münster-Bahn.

Baubudget 1911, Nr. 104. Fr.

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

*Ausführung verschoben.*

Nr. 102. Station Derendingen. Erweiterung.

Baubudget 1911, Nr. 105. Fr.

Voranschlag vom 5. Dezember 1908 . . . . .		154,000
wovon auf Bau . . . . .	Fr.	141,000
und auf Betrieb . . . . .	„	13,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	152,000	
Bleiben	—	2,000

Übertrag 2,587,200

	Fr.	
		Übertrag 2,587,200
Nr. 103. Station Liesberg. Beitrag an die Er-		
stellung einer neuen eisernen Strassenbrücke über		
die Birs zur Änderung der Zufahrt zur Station		
	Fr.	
Baubudget 1911, Nr. 135 . . . . .	15,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	—	
Bleiben	—————	15,000
Nr. 104. Station Boncourt. Neue Stationsanlage		
zwischen Grandgourt und Delle.		
Baubudget 1911, Nr. 137.	Fr.	
Vorausschlag vom 9. März 1910 . . . . .	344,000	
Hiervon ab: Beitrag der Gemeinde:		
in bar . . . . .	Fr. 40,000	
durch Beschaffung des		
Landes . . . . .	„ 36,000	
	—————	76,000
		268,000
wovon auf Bau . . . . .	Fr. 247,000	
und auf Betrieb . . . . .	„ 21,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	118,000	
Bleiben	—————	150,000
Ausgaben pro 1912 . . . . .		100,000
Nr. 105. Münster-Court. Sicherungsbauten beim		
Tunnel de la Verrerie zwischen Münster und Court.		
	Fr.	
Baubudget 1911, Nr. 109 . . . . .	60,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	50,000	
Bleiben	—————	10,000
Nr. 106. Bahnhof Biel.		
Umbau und Erweiterung der gesamten Bahnhof-		
anlagen.		
		Übertrag 2,712,200

Fr.

Übertrag 2,712,200  
Fr.

## Baubudget 1911, Nr. 113.

Voranschlag vom Dezember 1909 . 17,280,000

Hiervon sind abzuziehen:

1. Der von der J. S. in den Jahren  
1900—1902 für Landerwerb aus-  
gegebene Betrag . Fr. 1,622,5392. Der Erlös für das  
durch die Verlegung  
des Bahnhofs ent-  
behrlich werdende  
Terrain . . . . „ 1,838,290

3. Erlös für Altmaterial „ 119,171

Summa der Abzüge 3,580,000Kredit des Verwaltungsrates vom  
11. Februar 1911 . . . . . 13,700,000wovon Fr. 300,000 durch die Sub-  
vention der Gemeinden Biel und  
Madretsch gedeckt sind.

Dazu Fr. 3,000,000 für Abschreibungen.

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911 700,000Bleiben 13,000,000

Ausgaben pro 1912 . . . . . 700,000

Nach langen Verhandlungen ist am 16. Dezember 1910 die Einigung zwischen der Generaldirektion und den Gemeinden Biel und Madretsch über das auszuführende Projekt und ein die Beitragsleistung der Gemeinden regelnder Vertrag zustande gekommen. Danach leisten diese einen Barbeitrag von Fr. 300,000 und verpflichten sich, die den Betrag von Fr. 1,650,000 übersteigenden Kosten des Landerwerbs innerhalb bestimmter Grenzen und unter gewissen Voraussetzungen zu bezahlen. Von dieser Summe entfallen Fr. 650,000 auf das Gebiet von Biel und Fr. 1,000,000 auf dasjenige von Madretsch. Das durch die Verlegung der Bahnanlagen entbehrlich werdende Areal geht um den

Übertrag 3,412,200

Fr.  
Übertrag 3,412,200

Kaufpreis von Fr. 1,800,000 in den Besitz der Stadt Biel über, die ausserdem noch Fr. 38,290 für andere Liegenschaften zu zahlen hat und den Boden im Ausmasse von 9600 m<sup>2</sup> gratis abtritt.

In Biel ist eine Bausektion etabliert worden, die mit der Ausarbeitung des Detailprojektes beschäftigt ist. Für den grössten Teil des beanspruchten Bodens sind Kaufverträge abgeschlossen worden. Im Jahre 1912 wird mit den Bauarbeiten begonnen werden können.

Nr. 107. Station Schüpfen. Erstellung eines Überholungsgeleises, Vergrösserung des Güterschuppens und der Freiverladeplätze.

	Fr.	
Baubudget 1911, Nr. 114.		
Voranschlag vom 12. März 1909 . . .	181,000	
wovon auf Bau . . .	Fr. 146,000	
und auf Betrieb . . .	" 35,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	171,000	
Bleiben	—————	10,000

Nr. 108. Station Konolfingen. Stationserweiterung und Ersetzung des Niveauüberganges durch eine Strassenunterführung bei km 20,<sup>442</sup>.

	Fr.	
Baubudget 1911, Nr. 115.		
Voranschlag vom 15. März 1907 . . .	265,000	
wovon auf Bau . . .	Fr. 242,000	
und auf Betrieb . . .	" 23,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	225,000	
Bleiben	—————	40,000

Nr. 109. Station Escholzmatt. Verlängerung des Ausweichgeleises.

Baubudget 1911, Nr. 116.

Übertrag 3,462,200

Fr.

Übertrag 3,462,200

Voranschlag vom 16. Juni 1908 . . . . Fr. 84,000  
 wovon auf Bau . . . Fr. 64,300  
 und auf Betrieb . . . „ 19,700

*Ausführung verschoben.*

Nr. 110. Littau-Luzern. Ersetzung des Niveau-  
 überganges bei km 89,807 durch eine Unterführung  
 bei km 89,737.

Baubudget 1911, Nr. 118. Fr.

Voranschlag vom 3. März 1910 . . . . 22,000  
 wovon auf Bau . . . Fr. 16,700  
 und auf Betrieb . . . „ 5,300

Dazu Fr. 500 für Abschreibungen.

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911 20,000  
 Bleiben ————— 2,000

Nr. 111. Giswil-Kaiserstuhl. Lawinenschutzbauten.

Fr.

Baubudget 1911, Nr. 119 . . . . 30,000

*Ausführung verschoben.*

Nr. 112. Reistzugverbauungen zwischen Giswil  
 und Brünig.

Baubudget 1911, Nr. 120. Fr.

Voranschlag vom 5. März 1909 . . . . 32,500

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911 30,500

Bleiben ————— 2,000

Nr. 113. Erstellung des II. Geleises für die  
 Verbindungsbahn in Basel.

Baubudget 1911, Nr. 142. Fr.

Voranschlag ohne die Strecke zwischen  
 der Rheinbrücke und dem neuen  
 badischen Bahnhof . . . . . 690,000

Voranschlag vom 20. Dezember 1909 mit  
 Einschluss der erwähnten Strecke . 915,000

Übertrag 915,000 3,466,200

		Fr.
	Übertrag	915,000 3,466,200
	wovon auf Bau . . . Fr.	880,000
	und auf Betrieb . . . „	35,000
	Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	20,000
		<u>Bleiben 895,000</u>
	Ausgaben pro 1912 . . . . .	300,000

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Nr. 114. 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 1911, Nr. 121.

	Kredit des Verwaltungsrates vom 5. März 1906 . . . . .	Fr. 1,740,000
	wovon auf Bau . . . Fr.	1,632,000
	und auf Betrieb . . . „	108,000
	Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	1,300,000
		<u>Bleiben 440,000</u>
	Ausgaben pro 1912 . . . . .	300,000

Nr. 115. II. Geleise Aarburg-Luzern.

a. Aarburg-Sursee, mit Erweiterung sämtlicher Stationen und Ersetzung von 25 Niveauübergängen durch Über- und Unterführungen; Länge 27,100 km.

Baubudget 1911, Nr. 122.

	Kredit des Verwaltungsrates vom 28. April 1905 . . . . .	Fr. 5,150,000
	wovon auf Bau . . . Fr.	4,650,000
	und auf Betrieb . . . „	500,000
	Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	3,700,000
		<u>Bleiben 1,450,000</u>
	Ausgaben pro 1912 . . . . .	500,000

Das zweite Geleise Aarburg-Zofingen ist am 1. Mai 1911 in Betrieb genommen worden und somit

Übertrag 4,566,200

Fr.

Übertrag 4,566,200

wird die ganze Strecke Aarburg-Sursee zweispurig befahren. Im Jahre 1912 werden nur noch die Arbeiten in den Stationen Zofingen und Sursee, mit welchen im Jahre 1911 begonnen wurde, fertig zu stellen sein.

b. Sursee-Rothenburg, mit Erweiterung der Stationen Nottwil und Sempach-Neuenkirch, und Beseitigung eines Niveauüberganges; Länge 14,300 km.

Baubudget 1911, Nr. 123. Fr.

Kredit des Verwaltungsrates vom  
10. Februar 1911 . . . . . 1,410,000

wovon auf Bau . Fr. 1,270,000

und auf Betrieb . „ 140,000

Erhöhung für eine Langholzrampe und  
die Vergrößerung von zwei Durch-  
lässen zwischen Sempach und Rothen-  
burg . . . . . 32,000

1,442,000

wovon auf Bau . Fr. 1,299,000

und auf Betrieb . „ 143,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911 . . . . . 30,000

Bleiben 1,412,000

Ausgaben pro 1912 . . . . . 250,000

Nachdem das zweite Geleise auf der Strecke Aarburg-Sursee vollendet ist, soll mit der Fortsetzung des zweigeleisigen Ausbaues auf der Strecke Sursee-Rothenburg im Jahre 1912 begonnen werden.

Von den vorhandenen 38 Niveauübergängen, von welchen die meisten nur eine geringe Frequenz haben und nicht dem allgemeinen Verkehr dienen, sollen 5 durch Über- oder Unterführungen ersetzt werden. Von den Kosten entfallen Fr. 1,168,000 auf die offene Strecke und Fr. 274,000 auf die beiden Stationen Nottwil und Sempach.

Nr. 116. II. Geleise Wilerfeld-Scherzligen.

a. Wilerfeld-Gümligen mit Verlegung der Linie Wilerfeld-Ostermundigen und Erstellung einer neuen Station Ostermundigen.

Übertrag 4,816,200

	Fr.	
		Übertrag 4,816,200
Baubudget 1911, Nr. 124.		
Kredit des Verwaltungsrates vom 9. März	Fr.	
1908 . . . . .	1) 3,560,000	
wovon auf Bau . . . . .	Fr. 3,401,000	
und auf Betrieb . . . . .	" 159,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	<u>1,800,000</u>	
Bleiben	<u>1,760,000</u>	
1) Darin sind Fr. 70,000 für Abschreibungen enthalten.		
Ausgaben pro 1912 . . . . .		700,000
Die Arbeiten sollen im Jahre 1912 fertiggestellt werden.		
<i>b.</i> Gümligen-Scherzligen.		
Für Abschluss der Projektierungsarbeiten und Bau-		
beginn . . . . .		20,000
Nr. 117. Zentralanlagen für Weichen und Signale.		
Baubudget 1911, Nr. 147	Fr.	
Wangen a. A. . . . .	40,000	
Konolfingen . . . . .	62,000	
	<u>102,000</u>	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	42,000	
Bleiben	<u>          </u>	60,000
Nr. 118. Telephonanlagen (einschliesslich der Apparate).		
Neue Streckentelephonanlagen mit Einschaltung der Wärterposten auf den Strecken Sonceboz—Courtelary, St. Imier—La Chaux-de-Fonds, Delémont—Glovelier, Courgenay—Delle exkl. Courchavon—Grandgourt und Zollikofen—Biel.		
Baubudget 1911, Nr. 152 <i>a—e</i> . . . . .	Fr.	27,000
wovon auf Bau . . . . .	Fr. 26,000	
und auf Betrieb . . . . .	" 1,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	25,000	
Bleiben	<u>          </u>	2,000
	Übertrag	<u>5,598,200</u>

Fr.  
Übertrag 5,598,200

*Neue Bauten.*

Nr. 119. Bahnhof Basel.

a. Erstellung eines Transitpostgebäudes im Personenbahnhof und einer Abstellgeleisegruppe westlich von der Margarethenstrasse unter Verlegung der durchgehenden Gütergeleise der E. L. B. Fr.

Voranschlag vom 3./21. April 1911 . 2,175,000  
Hiervon entfallen auf die Postverwaltung 1,385,000

Bleiben zu Lasten der S. B. B. 790,000

wovon auf Bau . Fr. 776,000  
und auf Betrieb . " 14,000

Ausgaben pro 1912 . . . . . 400,000

Für die Postpaketauswechslung zwischen der Schweiz und Deutschland besteht im badischen Bahnhofs in Basel ein Transitpostbureau, dem ein eidgenössisches Zollbureau angegliedert ist. In diesem Transitbureau versieht die schweizerische Postverwaltung seit der im Jahre 1876 erfolgten Aufhebung des deutschen Postamtes in dem genannten Bahnhofs auch den Auswechslungsdienst für die deutsche Postverwaltung. Vor die Frage gestellt, ob das Transitgebäude in dem im Bau befindlichen neuen badischen Bahnhof zu erstellen sei, oder nach dem Bundesbahnhofs verlegt werden solle, hat sich die schweizerische Postverwaltung für das letztere entschlossen. Für diesen Entscheid war insbesondere die Erwägung massgebend, dass mit der Verlegung eine erhebliche Vereinfachung der Dienstabwicklung erzielt werden könne. Dabei nahm die Postverwaltung an, dass die Bahn die Anlagen erstelle, während die Post das aufgewendete Kapital zu verzinsen und zu amortisieren, sowie die Auslagen für den Unterhalt zu ersetzen habe.

Von den in Betracht gezogenen Plätzen wurde nach eingehender Prüfung bei einem am 18. Januar 1911 unter der Leitung des Vorstehers des Eisenbahn-

Übertrag 5,998,200

departements abgehaltenen Augenschein als der geeignetste das südlich vom Personenbahnhof, zwischen der Frobenpasserelle und der Margarethenstrasse, gelegene Areal der ehemaligen Malzfabrik betrachtet, das sich bereits im Besitze der Bahn befindet.

Die Anlage macht die Verlegung der Gütergeleise der Elsass-Lothringischen Eisenbahnen nach Süden auf eine Länge von 680 m und die Senkung dieser Geleise auf 946 m Länge zur Unterfahrung der Margarethenstrasse erforderlich. In der durch diese Verlegung westlich von der Margarethenstrasse entstehenden dreieckförmigen Fläche sind sechs Abstellgeleise vorgesehen.

Die gesamten Kosten der neuen Anlage sind zu Fr. 2,175,000 veranschlagt. In diesen Summen ist der Wert des Bodens, der sich zurzeit im alleinigen Besitze der Bundesbahnen oder im gemeinsamen Besitze derselben und der Elsass-Lothringischen Eisenbahnen befindet, nicht enthalten. Dagegen sind die Kosten des Erwerbs zweier Liegenschaften, von welchen nur ein Teil für die Neuanlage beansprucht wird, ganz inbegriffen.

Von dem genannten Betrage entfallen auf:

Transitpost und zugehörige Geleise	Fr. 1,291,000
Gütergeleise E. L. B. . . . .	„ 320,000
Abstellgeleise S. B. B. . . . .	„ 114,000
Vorsorglicher Landerwerb . . . .	„ 450,000

Da die jährlichen Bauausgaben der Bundesbahnen in Zukunft so weit möglich auf den Betrag von Fr. 25,000,000 beschränkt werden sollen, kann diese Summe für im Interesse anderer Verwaltungen zu machende Bauausgaben nicht beansprucht werden. Die Bundesbahnen konnten jetzt schon mit Rücksicht auf ihre finanzielle Situation mit der Durchführung von vielen Verbesserungen, von welchen hier nur die Doppelspuren, Brückenverstärkungen, die Verlängerung der Ausweichgeleise, die Erstellung von neuen Aufnahms-

Fr.

Übertrag 5,998,200

gebäuden, von Zentralanlagen und Blockeinrichtungen genannt sein sollen, nur sehr langsam vorgehen.

Die für die Transitpostanlage und die damit verbundene Verlegung der Güterzugsgeleise der Elsass-Lothringischen Eisenbahnen erforderliche Kapitalbeschaffung muss daher der Postverwaltung überlassen werden. Die Erwerbung des gesamten erforderlichen Bodens und die Erstellung der Geleisegruppe westlich von der Margarethenstrasse beabsichtigen die Bundesbahnen zu ihren Lasten zu übernehmen.

Demgemäss entfallen von der Gesamtausgabe auf die Post Fr. 1,385,000 und auf die S. B. B. Fr. 790,000.

Die Kreisdirektion II hatte in der Annahme, dass die Bundesbahnen das Kapital für den ganzen Bau, der im Jahre 1913 gleichzeitig mit der Eröffnung des neuen badischen Bahnhofes vollendet sein muss, beistellen werden, für das Jahr 1912 eine Ausgabe von Fr. 1,000,000 eingestellt.

Die Postverwaltung wird den Wert des ihr überlassenen Bodens zu verzinsen und die Ausgaben für den Unterhalt ihrer Anlagen zu vergüten haben.

b. Verlängerung der Lokomotivremisen und Einrichtung der zentralen Rauchabführung im Lokomotivdepot an der Nauenstrasse.

Voranschlag vom 28. März 1911 . . . 300,000

wovon auf Bau . . . Fr. 255,000

und auf Betrieb . . . „ 45,000

Dazu Fr. 33,600 für Abschreibungen.

Ausgaben pro 1912 . . . . . 70,000

Die Besitzer und Bewohner der in der Nähe des Bahnhofes befindlichen Liegenschaften haben schon seit langem über Schädigungen durch den Lokomotivdepot an der Nauenstrasse herrührenden Russ und Rauch Klage geführt und sind hierbei von der baselstädtischen Regierung unterstützt worden. Diesen

Übertrag 6,068,200

Fr.  
Übertrag 6,068,200

Belästigungen soll durch die zentrale Rauchabführung mit Hochkaminen ein Ende gemacht werden.

Die Verlängerung der Lokomotivremisen, durch welche für 18 Lokomotiven Platz geschaffen wird, ist notwendig, um sämtliche im Personenbahnhof Basel stationierenden Lokomotiven unter Dach bringen und auch dadurch die Rauchbelästigung vermindern zu können.

c. Ersatz der Drehscheibe von 16 m Durchmesser durch eine Drehscheibe mit 20 m Durchmesser und elektrischem Antrieb auf der Ostseite des Lokomotivdepots an der Nauenstrasse. Fr.

Voranschlag vom 27. Mai 1909 . . . . .	40,000
wovon auf Bau . . . . .	Fr. 38,700
und auf Betrieb . . . . .	" 1,300

Dazu Fr. 14,000 für Abschreibungen.

Ausgaben pro 1912 . . . . .	40,000
-----------------------------	--------

d. Erstellung eines elektrischen Antriebes an der Drehscheibe von 20 m Durchmesser auf der Westseite des Lokomotivdepots an der Nauenstrasse.

Voranschlag vom 28. Februar 1911 . . . . .	4,700
--	-------

e. Verlängerung der Überdachung einer Güterrampe und Erstellung eines fahrbaren Drehkrans mit Geleisen und Drehscheiben.

Voranschlag vom 7. April 1911 . . . . .	26,000
---	--------

f. Verbreiterung der Überdachung der Güterrampe H im Güterbahnhof.

Voranschlag vom 29. Dezember 1910 . . . . .	10,000
---	--------

g. Anbau eines Lagerschuppens an das Lagerhaus C im Güterbahnhof. Fr.

Voranschlag vom 3. Mai 1911 . . . . .	55,000
---------------------------------------	--------

Ausgaben pro 1912 . . . . .	40,000
-----------------------------	--------

	Übertrag 6,188,900
--	--------------------

Fr.

Übertrag 6,188,900

h. Anbringung einer elektrischen Antriebvorrichtung am 15 Tonnenbockkran im Güterbahnhof.

Voranschlag am 8. Februar 1911 . . . . . 6,000

i. Erstellung eines Geleises mit Putzgrube von 20 m Länge für Wagenreparaturen der E. L. B.

Voranschlag vom 3. Februar 1911 . . . . . 6,600

k. Erstellung einer Kreuzweichenanlage vor der Güterhalle IV mit Verwendung vorhandener einfacher Weichenanlagen.

Voranschlag vom 18. Mai 1911 . . . . . 3,200

l. Zentrales Weichen- und Signalstellwerk. Fr.

Voranschlag . . . . . 475,000

Ausgaben pro 1912 . . . . . 200,000

m. Stellwerkgebäude.

Fr.

Voranschlag . . . . . 65,000

Ausgaben pro 1912 . . . . . 40,000

n. Streckenblock von der Signalstation Birsbrücke nach dem Personenbahnhof und nach dem Güterbahnhof mit einem neuen Stellwerk in der Signalstation

30,000

o. Umänderung der Bahnhofbeleuchtung für Wechselstrombetrieb . . . . .

170,000

Die bestehende Gleichstromanlage des Bahnhofes Basel wird auf die Betriebseröffnung des Augsterwerkes in eine Wechselstromanlage umgebaut werden. Dadurch werden erhebliche Ersparnisse erzielt werden.

Nr. 120. Güterbahnhof Basel St. Johann. Erstellung eines Wagenabstellgeleises.

Voranschlag vom 17. März 1911 . . . . . 21,000

Das stete Anwachsen des Güterumsatzes im Basler Rheinhafen macht die Vermehrung der Abstellgeleise im St. Johann-Bahnhof erforderlich (vgl. auch Nr. 88).

Nr. 121. Bahnhof Olten. Erweiterung und Verbesserung der Güterdienstanlagen.

Übertrag 6,665,700

	Fr.	
	Übertrag	6,665,700
	Fr.	
Voranschlag vom 19. Mai 1911 . . . . .	67,500	
wovon auf Bau . . . . .	Fr. 55,700	
und auf Betrieb . . . . .	" 11,800	
Ausgaben pro 1912 . . . . .		30,000

Nr. 122. Werkstätte Olten.

Anbau und Aufbau des südöstlichen Magazin-  
gebäudes.

Voranschlag vom 24. April 1911 . . . . .	17,000
--	--------

Diese Vergrößerung ist notwendig, weil die vor-  
handenen Magazine nicht mehr genügen. Ein grosser  
Teil der Vorräte an Profileisen muss zurzeit im Freien  
gelagert werden.

Nr. 123. Station Emmenbrücke. Erweiterung  
der Station mit Beseitigung der Niveauübergänge.

	Fr.	
Voranschlag vom 22. März 1911 . . . . .	765,000	
wovon auf Bau . . . . .	Fr. 680,000	
und auf Betrieb . . . . .	" 85,000	
Dazu Fr. 17,100 für Abschreibungen.		
Ausgaben pro 1912 . . . . .		50,000
Hiervon entfallen auf die Anlagen der		
Seetalbahn . . . . .	185,000	
wovon auf Bau . . . . .	Fr. 168,500	
und auf Betrieb . . . . .	" 16,500	

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vor-  
lage gemacht werden.

Die Stationsanlagen entsprechen den Bedürfnissen  
nicht mehr. Es fehlen Freiverladegeleise und Abstell-  
geleise für die Seetalbahn. Seit der Elektrifizierung  
der letzteren sind die Verhältnisse noch ungünstiger  
geworden. Früher konnten für die Seetalbahnzüge  
die S. B. B.-Geleise benutzt werden, was heute nicht

---

Übertrag 6,762,700

Fr.  
Übertrag 6,762,700

möglich ist, weil diese Geleise nicht elektrisch ausgerüstet sind. Aus dem gleichen Grunde müssen jetzt auch die Manöver für diese Bahn durch die S. B. B.-Lokomotiven besorgt werden, was bei der bestehenden Anlage sehr umständlich ist. Auch die Verladeplätze und Rampen sind ungenügend. Im Entwurfe ist die Ersetzung des Niveauüberganges der ins Seetal führenden Kantonsstrasse durch eine Unterführung vorgesehen.

Nr. 124. Bahnhof Luzern.

a. Abortanbau an das Dienstgebäude im Lokomotivdepot.

Voranschlag vom 21. November 1904 . . . . . 6,500

b. Erweiterung der Güter- und Abstellgeleise.

Fr.  
Voranschlag vom 6. Juni 1911 . . . . . 42,000

wovon auf Bau . . . . . Fr. 40,000  
und auf Betrieb . . . . . „ 2,000

Ausgaben pro 1912 . . . . . 30,000

c. Erstellung von Abstellgeleisen und Versetzung der Wagenremise nach Alpnachstad.

Fr.  
Voranschlag vom 16. Mai 1911 . . . . . 78,000

wovon auf Bau . . . . . Fr. 54,200  
und auf Betrieb . . . . . „ 23,800

Ausgaben pro 1912 . . . . . 50,000

Nr. 125. Station Rothrist. Stationserweiterung mit Beseitigung der Niveauübergänge.

Fr.  
Voranschlag vom 18. März 1911 . . . . . 365,000

wovon auf Bau . . . . . Fr. 335,000  
und auf Betrieb . . . . . „ 30,000

Ausgaben pro 1912 . . . . . 50,000

Nr. 126. Bahnhof Neu-Solothurn. Erstellung einer Viehrampe östlich vom Güterschuppen.

Übertrag 6,899,200

	Fr.
Übertrag	6,899,200
Voranschlag vom 14. März 1911 . . . . .	46,000
<p>Diese Rampe ist notwendig, weil der Ablad der Viehsendungen auf der zurzeit allein hierfür in Betracht kommenden Güterschuppenrampe unliebsame Verzögerungen erfährt. Die Rampe ist im Projekt für die Erweiterung des Bahnhofes (Pos. 101) vorgesehen.</p>	
<p>Nr. 127. Station Hägendorf. Verlängerung des Ausweichgleises von 350 m auf 500 m nutzbare Länge.</p>	
Voranschlag vom 9. Februar 1911 . . .	Fr. 15,000
wovon auf Bau . . . . .	Fr. 12,300
und auf Betrieb . . . . .	" 2,700
Dazu Fr. 1000 für Abschreibungen.	
Ausgaben pro 1912 . . . . .	15,000
<p>Nr. 128. Station Niederbipp. Verlängerung des Ausweichgleises von 350 m auf 500 m nutzbare Länge.</p>	
Voranschlag vom 9. Februar 1911 . . . . .	11,000
<p>Nr. 129. Station Grenchen. Verlängerung des Ausweichgleises von 350 m auf 500 m nutzbare Länge.</p>	
Voranschlag vom 9. Februar 1911 . . . . .	9,000
<p>Nr. 130. Haltestelle Rüti. Errichtung einer Haltestelle zwischen den Stationen Arch-Rüti und Büren, westlich vom Wegübergang bei km 92,620.</p>	
Voranschlag vom 13. September 1910 . . .	Fr. 32,000
Hiervon ab: Beitrag der Gemeinde in bar . . . . .	
Fr. 14,000	
durch Beschaffung des Landes " 6,500	
<hr style="width: 100px; margin-left: auto; margin-right: 0;"/>	20,500
Bleiben	<hr style="width: 100px; margin-left: auto; margin-right: 0;"/>
	11,500
<p>Die Errichtung der Haltestelle, welche 1605 m von der Station Arch-Rüti und 3125 m von der</p>	
Übertrag	6,991,700

Fr.  
Übertrag 6,991,700

Station Büren entfernt ist, erfolgt auf Verlangen der Bewohner von Rüti und einiger Nachbargemeinden. Die Entfernung des Dorfes Rüti von der Station Arch-Rüti beträgt 2000 m und von der geplanten Haltestelle nur 300 m.

Nr. 131. Bahnhof Pruntrut. Änderung der südlichen Geleiseeinfahrten.

Voranschlag vom 17. Mai 1911 . . . . . 23,600

Nr. 132. Station St. Ursanne. Erweiterung der Freiverladeanlagen. Fr.

Voranschlag vom 30. Mai 1911 . . . 17,500

Hiervon ab: Beitrag eines Interessenten 3,000

Bleiben ——— 14,500

Nr. 133. Bahnhof Delsberg.

a. Erstellung eines neuen Güterschuppens mit Bureaugebäude und Rampen. Fr.

Voranschlag vom 13. April 1911 . . . 90,000

wovon auf Bau . . . Fr. 89,500

und auf Betrieb . . . „ 500

Dazu Fr. 17,600 für Abschreibungen.

Ausgaben pro 1912 . . . . . 50,000

Der vorhandene Güterschuppen ist zu klein, so dass viele Güter auf den offenen Rampen gelagert werden müssen. Auch die Bureauräume genügen nicht mehr.

b. Ersetzung der Niveauübergänge der Strassen nach Bern und Basel durch eine Überführung in der Mitte zwischen beiden anlässlich der Einmündung der Strassenbahn Delsberg-Mervelier. Fr.

Voranschlag vom 20. Juli 1911 . . . 390,000

wovon auf Bau . . Fr. 382,500

und auf Betrieb . . „ 7,500

Dazu Fr. 10,200 für Abschreibungen.

Ausgaben pro 1912 . . . . . 100,000

Übertrag 7,179,800

r.

Übertrag 7,179,800

c. Erstellung einer Weichenverbindung beim Kohlenlagerplatz.

Voranschlag vom 6. Mai 1911 . . . . . 4,000

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Nr. 134. Station Choindez. Erweiterung.

Fr.

Voranschlag vom 28. April 1910 . . . 363,000

Ausgaben pro 1912 . . . . . 30,000

Die Erweiterung der Station ist schon lange ein Bedürfnis. Es macht sich besonders der Mangel von genügend langen Abstellgleisen und eines Kreuzungsgleises fühlbar. Die heutigen Verhältnisse sind in erster Linie für das von Roll'sche Eisenwerk in Choindez hemmend, dessen Hochofen im Jahre 1910 durch einen leistungsfähigern ersetzt wurde. An den Kosten wird sich dieses Werk durch Übernahme des Landerwerbs und andere Leistungen zu beteiligen haben.

Nr. 135. Station Reconvilier. Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes und Verlängerung des Perrondaches.

Voranschlag vom 29. Januar 1910 . . . . . 17,000

Nr. 136. Station Tavannes. Erstellung einer Rampe und der dazu gehörigen Geleiseanlagen. Fr.

Voranschlag vom 20. Mai 1910 . . . 190,000

wovon auf Bau . . . Fr. 176,000

und auf Betrieb . . . „ 14,000

Ausgaben pro 1912 . . . . . 37,000

Übertrag 7,267,800

Fr.

Übertrag 7,267,800

Es soll das Ausweichgleise verlängert, der Güterschuppen und die Verladeplätze vergrößert und eine neue Rampe von 100 m Länge erstellt werden. An die Kosten der letzteren leistet die Militärverwaltung einen Beitrag. Ferner ist die Ersetzung des Niveauüberganges an der Nordseite der Station durch eine Unterführung vorgesehen. Im Jahre 1912 soll das erforderliche Land erworben und die Rampe, sowie der Verladeplatz auf der Ostseite erstellt werden.

Nr. 137. Station Cortébert. Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes.

Voranschlag vom 25. Januar 1911 . . . . . 10,000

Nr. 138. Station Sonvilier. Vergrößerung des Güterschuppens und Verlängerung der Rampe.

Voranschlag vom 22. Dezember 1910 . . . . . 3,500

Nr. 139. Werkstätte Biel. Überdachung eines Teiles des Hofes zwischen Lokomotivwerkstätte und Schreinerei.

Voranschlag vom 22. April 1911 . . . . . 4,800

Nr. 140. Station Suberg. Stationserweiterung.

Fr.

Voranschlag vom 26. Oktober 1910 . 125,000

wovon auf Bau . . . . Fr. 108,000

und auf Betrieb . . . . „ 17,000

Ausgaben pro 1912 . . . . . 50,000

Um den heutigen Bedürfnissen zu entsprechen müssen der Verladeplatz vergrößert, das Gütergleise verlängert und der Niveauübergang der Strasse nach Grossaffoltern durch eine Unterführung ersetzt werden.

Übertrag 7,336,100

	Fr.
	Übertrag 7,336,100
Nr. 141. Station Zäziwil. Verlängerung der Güterrampe.	
Voranschlag vom 29. Dezember 1910 . . . . .	2,000
Nr. 142. Station Trubschachen. Verlängerung des Güterschuppens und der Rampe.	
Voranschlag vom 2. April 1908 . . . . .	4,000
Nr. 143. Hergiswil-Alpnachstad. Lopperbergtunnel. Ausmauerung auf 44 m Länge (km 9, <sup>901</sup> bis 9, <sup>945</sup> ) . . . . .	9,000
Nr. 144. Station Lungern. Erweiterung der Freiverladeanlagen und Erstellung einer Wagenwascheinrichtung und einer Brückenwage.	
Voranschlag vom 29. Mai 1911 . . . . .	16,000
Nr. 145. Wagenwascheinrichtungen und Desinfektionsanlagen für den Viehtransport laut Bundesratsbeschluss vom 22. März 1907 . . . . .	25,000
Nr. 146. Buden zur Unterbringung von Gepäck auf den Haltestellen Courchavon, Grandgourt, Roches, Sorvilier und La Heutte.	
Voranschlag vom 9. Februar 1911 . . . . .	5,500
Nr. 147. Brückenwagen . . . . .	10,000
Nr. 148. Lastkräne . . . . .	10,000
Nr. 149. Wasserversorgung für Stationen und Wärterhäuser . . . . .	10,000
Nr. 150. Verbesserung der Beleuchtung auf Bahnhöfen und Stationen . . . . .	6,000
	Übertrag 7,433,600

Fr.  
Übertrag 7,433,600

Nr. 151. Zentralanlagen für Weichen und Signale.

	Fr.
Hägendorf . . . . .	29,000
Niederbipp . . . . .	29,000
	58,000

Ausgaben pro 1912 . . . . . 30,000

Nr. 152. Neue Signale . . . . . 20,000

Nr. 153. Wärterhäuser.

a. Bau von zwei neuen Wärterhäusern . . . . . 20,000

b. Vergrösserung von vier Wärterhäusern . . . . . 10,000

km 10,<sup>325</sup> bei Münchenbuchsee,  
 " 26,<sup>300</sup> " Busswil,  
 " 54,<sup>912</sup> " Courtelary,  
 " 53,<sup>839</sup> " Escholzmatt.

Nr. 154. Unterkunftslokale für das Dienstpersonal 10,000

Nr. 155. Telegraphenleitungen. Legung eines weitem Bahnkabels durch die Tunnel Nr. 1 und 5 zwischen Entlebuch und Wolhusen . . . . . 3,200

Nr. 156. Telephonanlagen (einschliesslich der Apparate).

a. Gümligen-Fluhmühle, exklusive Bowil-Signau . . . . .	Fr. 28,400
b. Aesch-Soyhières . . . . .	4,600
	33,000

Nr. 157. Vertragliche Beiträge an Flusskorrek-tionen. Birs bei St. Jakob, Wildeneigraben und Dürrbach bei Bowil, Dorfbach in Langnau, Ilfis bei Wiggen, grosse und kleine Emme, kleine Schliere, Lammbach usw. 50,000

Übertrag 7,609,800

	Fr.
Übertrag	7,609,800
Nr. 158. Bahnabschlüsse und Barrieren. Neue Barrieren . . . . .	15,000
Nr. 159. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen	100,000
Nr. 160. Unvorhergesehenes . . . . .	50,000
Total I	<u>7,774,800</u>

### III. Mobilium und Gerätschaften.

	Fr.
Nr. 161. Vermehrung des Inventars der Kreisdirektion (einschliesslich der Telegrapheninspektion)	2,000
Nr. 162. Vermehrung des Inventars des Bahndienstes.	
a. Zelte, Kochapparate und transportable Schirmhütten . . . . .	Fr. 5,000
b. Mobilium und Werkzeug . . . . .	5,000
Zusammen	<u>10,000</u>
Nr. 163. Vermehrung des Inventars des Stationsdienstes . . . . .	10,000
Nr. 164. Vermehrung des Inventars des Fahrdienstes . . . . .	6,000
Nr. 165. Vermehrung des Werkzeuges, der mechanischen Einrichtungen und des Mobiliums der Werkstätte Biel . . . . .	13,500
Nr. 166. Vermehrung des Werkzeuges, der mechanischen Einrichtungen und des Mobiliums der Werkstätte Olten . . . . .	29,000
Nr. 167. Ergänzung des Werkzeuges und der mechanischen Einrichtungen der Depotwerkstätten .	4,500
Nr. 168. Vermehrung der Telegraphen- und Telephonapparate . . . . .	3,000
Total III	<u>78,000</u>

**Rekapitulation.**

	Fr.
I. Bahnanlagen und feste Einrichtungen . . . . .	7,774,800
III. Mobilien und Gerätschaften . . . . .	78,000
	<hr/>
Total Kreis II	7,852,800
	<hr/>

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

Werkstätte Olten. Erstellung einer schmalspurigen Rollbahn . . . . .	Fr. 14,000
Werkstätte Biel. Erstellung eines Modellschuppens	16,000
Glockensignale zwischen Meiringen und Brienz weil diese Arbeiten nicht dringlich sind.	4,000
Erweiterung der Station Herzogenbuchsee . . weil dieselbe noch auf kurze Zeit verschoben werden kann.	50,000
Giswil-Kaiserstuhl. Ersatz des Niveauüberganges bei km 30,137 durch eine Unterführung . . . . weil der Ersatz dieses nur im Winter mit Holztransporten stark befahrenen Überganges nicht nötig ist.	16,000
Verbesserung der Beleuchtungseinrichtungen im Bahnhof Biel . . . . . weil diese Arbeit noch im Jahre 1911 fertiggestellt werden wird.	5,000

Vermindert wurden die Ansätze für:

Nr. 94. Station Murgenthal. Für die Erstellung eines Überholungsgeleises und einer Strassenunterführung zum Ersatz eines Niveauüberganges, wofür die Kreisdirektion Fr. 50,000 in Aussicht nahm, wurde kein Betrag pro 1912 eingesetzt, weil diese Arbeit noch verschoben werden kann.

Nr. 119 a. Bahnhof Basel. Erstellung eines Transitpostgebäudes im Personenbahnhof und einer Abstellgeleisegruppe westlich von der Margarethenstrasse mit Verlegung dem durchgehenden Güterzugsgeleise der E. L. B. von Fr. 1,000,000 auf . . . 400,000  
aus den vorstehend erwähnten Gründen.

Nr. 155. Legung eines Bahnkabels durch die Tunnel Nr. 1 und 5 zwischen Entlebuch und Wolhusen von Fr. 4000 auf . . . . .	Fr. 3,200
--	--------------

Erhöht wurden die Ansätze für:

Nr. 119n. Bahnhof Basel. Streckenblock von der Signalstation Birsbrücke nach dem Personen- und nach dem Güterbahnhof mit einem neuen Stellwerk in der Signalstation von Fr. 18,000 auf . . . . .	30,000
--	--------

Nr. 156a. Telephon Gümligen-Fluhmühle von Fr. 26,400 auf . . . . .	28,400
--	--------

---

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

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

Nr. 169. Neue Werkstätte in Zürich.

Baubudget 1911, Nr. 166.

Kredit des Verwaltungsrates vom	Fr.	Fr.
2. Juni 1905 einschliesslich Erhöhung	7,120,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	7,100,000	
Bleiben	<u>          </u>	20,000

Die Bauten sind bis auf wenige innere Einrichtungen fertiggestellt und seit 1. Juli 1911 vollständig in Benützung. Im Jahre 1912 werden noch einige Rechnungen zu reglieren sein.

Nr. 170. Hauptbahnhof Zürich.

a. Erweiterung der Bahnhofanlagen.

Baubudget 1911, Nr. 167.

Für Projektierungsarbeiten . . . . . 10,000

b. Elektrischer Antrieb für Schiebebühnen im Lokomotivdepot.

Baubudget 1911, Nr. 195 d. . . . . Fr.

Voranschlag . . . . . 11,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911 6,500

Bleiben            4,500

c. Erstellung einer Schwachstromkabelanlage.

Baubudget 1911, Nr. 195 e. . . . . Fr.

Voranschlag vom 29. Mai 1910 . . . 44,000

wovon auf Bau . . . Fr. 39,500

und auf Betrieb . . . „ 4,500

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911 30,000

Bleiben            14,000

Nr. 171. Umbau der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Stadt Zürich.

Baubudget 1911, Nr. 168.

Übertrag            48,500

	Fr.
	Übertrag 48,500
Voranschlag für das Tiefbahnprojekt VIII gemäss Vertrag mit der Stadt Zürich vom 30. November 1910 und Vorlage an den Verwaltungsrat vom 27. Dezember 1910 . . . . .	Fr. 20,653,000
Hiervon ab Erlöse:	
a. für verkäufliche Abschnitte der neuen Expropriationen . Fr.	769,200
b. für das entbehrlich werdende Areal der bestehenden Bahnanlagen . . . . . „	1,861,800
c. für die Altmaterialien der letzteren . . . . . „	122,000
	<u>2,753,000</u>
	17,900,000
Ab: Beitrag der Stadt Zürich . . . . .	<u>3,300,000</u>
Bleiben zu Lasten der Bundesbahnen	14,600,000
Dazu Fr. 2,880,000 für Abschreibungen.	
Voraussichtliche Ausgaben für Landerwerbungen, Studien und Sondierungen bis Ende 1911 . . . . .	1,200,000
	<u>Bleiben 13,400,000</u>
Ausgaben pro 1912 . . . . .	300,000

Im Bericht zum Baubudget für das Jahr 1911 wurde (auf Seite 108) erwähnt, dass die Generaldirektion und die Vertreter des Stadtrates in einer am 13. Mai 1910 abgehaltenen Konferenz sich auf die Ausführung des Projektes VIII (vom 19. Oktober 1909) geeinigt und am 25. August 1910 einen Vertrag vereinbart hatten, laut welchem die Stadt an die zu Fr. 17,619,360 veranschlagten Kosten einen Barbeitrag von Fr. 3,000,000 zu leisten und eine Reihe anderer Verpflichtungen übernahm.

Übertrag	348,500
----------	---------

Übertrag

Kurz nach Unterzeichnung des Vertrages, am 21. September 1910 hat der Stadtrat der Generaldirektion mitgeteilt, dass er eine Änderung des Projektes wünsche und einen neuen Entwurf vorgelegt, welcher folgende Änderungen enthielt:

1. Die Verschiebung der Sihlunterfahung und des Überfallwehres um 18,5 m flussaufwärts, um die Ausführung der von der Stadt auf dem zu verlassenden Bahntrasse geplanten Brücke günstiger zu gestalten.

2. Die Einwölbung der Bahn zwischen der Station Wiedikon und der Sihl, um der Stadt die Erstellung einer Strasse über der Bahn zu ermöglichen, während sie bei offener Linienführung je eine Strasse zu beiden Seiten des Bahnkörpers anzulegen gezwungen wäre.

3. Die Annahme eines einheitlichen Gefälles für die Nivellette, die früher von der Sihl bis zur Zweierstrasse anstieg und gegen die Badenerstrasse fiel, zum Zweck besserer Entwässerung des Bahnkörpers.

4. Eine Trasseverschiebung zwischen Enge und Wollishofen zur Anpassung an einen neuen Bebauungsplan.

Im Hinblick darauf, dass sich die Stadt in dem abgeschlossenen Verträge verpflichtet hatte die Mehrkosten zu übernehmen, welche durch von ihr verlangte Projektänderungen entstehen, hat sich die Generaldirektion bereit erklärt, in Verhandlungen über diese Änderungen einzutreten.

Die Berechnung der Kosten ergab, dass der neue Entwurf Mehrausgaben von rund Fr. 220 000 verursachen würde. Dazu war noch für die Mehrkosten, die für den Bahnunterhalt in dem um zirka 500 m verlängerten Tunnel zwischen Wiedikon und Enge entstehen, eine Summe von Fr. 80 000 zu rechnen, gleich dem kapitalisierten Betrag des grösseren Jahresaufwandes, so dass die Mehrkosten im ganzen rund Fr. 300 000 betragen. Nachdem der Stadtrat eingewilligt hatte, diesen Be-

Übertrag

348,500

Übertrag

348,500

trag als Entschädigung für die der Stadt einzuräumende Grunddienstbarkeit zur Benützung der über dem Tunnel zwischen der Zweierstrasse und der Sihl liegenden Fläche für eine Strassenanlage zu bezahlen, wurde am 30. November ein neuer Vertrag abgeschlossen.

In diesem ist festgesetzt, dass als Grundlage für die Ausführung das Projekt VIII vom 30. November 1910 und die dazu gehörigen Voranschläge im Gesamtbetrage von . . . . . Fr. 17 900 000 zu dienen haben. Hierzu kommen noch die die Bundesbahnen nicht belastenden Ausgaben für den Anschluss der Sihltalbahn im Betrage von rund

„	1 840 000
---	-----------

Die Gesamtausgabe beträgt somit Fr. 19 740 000

Ein Anschluss der Ütlibergbahn ist in diesem Projekt nicht vorgesehen.

An die die Bundesbahnen belastenden Ausgaben von Fr. 17 900 000, von welchen für Landerwerbungen bereits Fr. 1 194 496 verwendet sind, leistet die Stadt einen Beitrag von Fr. 3 300 000. Ferner tritt sie ihre eigenen Grundstücke und Rechte, soweit sie zum Neubau erforderlich sind, zum Preise von Fr. 1 239 390 an die Bundesbahnen ab und übernimmt die Garantie dafür, dass die Enteignung der noch zu erwerbenden Grundstücke und Rechte mit Einschluss der Minderwertentschädigungen nicht mehr kosten werde, als den in den Voranschlägen enthaltenen Betrag von Fr. 3 654 970. Die Stadt bezahlt sodann den Bundesbahnen für das durch die Verlegung der Bahn entbehrlieh werdende Areal der bestehenden Anlage, sowie für die nicht benützten Abschnitte der neuen Expropriation Fr. 2 631 000.

Für das Inkrafttreten dieses Vertrages wurde seitens des Stadtrates Zürich die Ratifikation durch den Grossen Stadtrat und die Kreditbewilligung durch die Gemeinde Zürich und seitens der Generaldirektion

Übertrag

348,500

Übertrag

348,500

der schweizerischen Bundesbahnen die Ratifikation durch deren Verwaltungsrat und die Kreditbewilligung durch die Bundesbehörden vorbehalten.

Mit der Unterzeichnung des Vertrages war die Generaldirektion berechtigt anzunehmen, dass sie die seit dem Jahre 1903 dauernden Verhandlungen mit den Vertretern des Stadtrates zum Abschluss gebracht und, allerdings unter erheblichen Opfern für die Bundesbahnen, die Verwirklichung eines Projektes ermöglicht habe, das von den Vertretern der Stadt empfohlen, den Bedürfnissen derselben in vollem Masse entsprechen werde.

Diese Annahme erwies sich als unzutreffend. In der Sitzung des Verwaltungsrates am 10. Februar 1911, in welcher über den von der ständigen Kommission unterstützten Antrag der Generaldirektion auf Genehmigung des Projektes und des abgeschlossenen Vertrages sowie auf Erteilung des Kredites von Fr. 17 900 000 beraten wurde, ist das Projekt von einem zürcherischen Mitgliede als für die Stadt unannehmbar bezeichnet und darauf hingewiesen worden, dass der Verwaltungsrat in seiner Sitzung vom 2. September 1907 die Ausführung eines Tiefbahnprojektes mit der Station Enge vor der Kirche, an der Grütlistrasse, empfohlen habe, während die Station im vorgelegten Entwurf hinter der Kirche, an der Bederstrasse, vorgesehen sei. Dem von der Generaldirektion erhobenen Einwand, dieser Entwurf sei auf Wunsch der Stadt, die für die Höhe der Expropriationskosten Garantie leiste, angenommen worden, er sei billiger als das andere Projekt und erlaube auch die Einführung der Sihltalbahn in die Station Enge, auf welche der Stadtrat grossen Wert legte, in einfacherer und billigerer Weise, wurde entgegeng gehalten, die Baukosten des empfohlenen Projektes und insbesondere die Entschädigungen für die über dem Tunnel liegenden Gebäude seien zu gering veranschlagt, und die Einmündung der Sihltalbahn in Enge

Übertrag

348,500

liege weder im Interesse der städtischen Bevölkerung noch der Bundesbahnen. Infolge dieser Ausführungen ist der Verwaltungsrat auf die Vorlage nicht eingetreten und hat eine aus 7 Mitgliedern bestehende Spezialkommission gewählt, welcher der Auftrag erteilt wurde, die Vorlage der Generaldirektion und der ständigen Kommission zu prüfen und darüber dem Rate Bericht zu erstatten.

Die Kommission hat auch die älteren vom Verwaltungsrate bereits abgelehnten Projekte in ihre Untersuchungen einbezogen. Auf ihr Ersuchen hat die Generaldirektion das Tiefbahnprojekt VI (Station Enge an der Grütlistrasse) neu und auf vollkommen gleicher Grundlage wie das Vertragsprojekt VIII bearbeitet und veranschlagt und ist zum Schlusse gekommen, dass die Kosten des ersteren Fr. 19 020 000, also Fr. 1 120 000 mehr als die des letzteren, betragen würden, welches Plus auf die höheren Expropriationskosten für die Station Enge zurückgeführt werden müssen.

Mit Bericht vom 11. April 1911 hat die Kommission dem Verwaltungsrate folgenden Antrag unterbreitet:

„Der Entscheid über das von der Generaldirektion und der ständigen Kommission vorgelegte Projekt VIII für die Verlegung der linksufrigen Zürichseebahn wird verschoben und die Generaldirektion beauftragt mit der Stadt Zürich über die Ausführung von Projekt I oder VI in Verhandlung zu treten und darüber Bericht zu erstatten.“

Das Projekt I nimmt eine Tiefbahn auf dem Trasse der bestehenden Linie, also die Tieflegung der Station Enge an ihrer jetzigen Stelle in Aussicht. Dieses Projekt ist im Jahre 1903 mit Zustimmung aller in Betracht kommenden Körperschaften und auf den Rat hervorragender Fachmänner ausgeschaltet worden, weil be-

Fr.

Übertrag

348,500

fürchtet wurde, dass die Tieferlegung der Station Enge im alten Seegebiet und ihre Kanalisation Schwierigkeiten bereiten und die Senkung des Grundwasserniveaus die umliegenden Bauten schädigen könnte. Da nun von berufenen Fachleuten und auch vom Zürcher Ingenieur- und Architektenverein diese Befürchtungen als grundlos bezeichnet wurden, hat die Generaldirektion zur Klarstellung der Sachlage und zur Ergänzung der bereits im Jahre 1902 vorgenommenen Sondierungen, die Vornahme umfangreicher Boden- und Grundwasseruntersuchungen im Gebiete der Station Enge angeordnet. Nach deren Abschluss wird sie dem Verwaltungsrat gegenüber zum Antrag der Spezialkommission Stellung nehmen.

Nr. 172. Station Schlieren. Erweiterung der Geleiseanlagen und des Verladeplatzes, Anlage eines Zwischenperrons mit Personendurchgang, Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes, neuer Güterschuppen mit Rampe und Ersetzung zweier Niveauübergänge durch Überführungen.

Baubudget 1911, Nr. 169. Fr.

Voranschlag vom 29. Mai 1907 . . . 1,800,000

wovon auf Bau . Fr. 1,752,000

und auf Betrieb . „ 48,000

Dazu Fr. 21,000 für Abschreibungen .

*Ausführung verschoben.*

Nr. 173. Station Dietikon. Verlängerung des Überholungsgeleises.

Baubudget 1911, Nr. 196. Fr.

Voranschlag vom 11. Juni 1910 . . . 18,600

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911 16,000

Bleiben ——— 2,600

Übertrag 351,100

	Fr.
Übertrag	351,100
<p>Nr. 174. Station Wettingen. Erweiterung der Geleiseanlagen und des Verladeplatzes, Verlängerung des Güterschuppens und der Rampe und Erstellung einer Fussgängerunterführung an der Seminarstrasse, km 20,172.</p>	
Baubudget 1911, Nr. 170.	Fr.
Voranschlag vom 9. November 1907 . . . . .	455,000
wovon auf Bau . . . . .	Fr. 418,600
und auf Betrieb . . . . .	" 36,400
Für 1912 werden für die Erweiterung des Verladeplatzes sowie für die Verlängerung des Güterschuppens und der Rampe vorgesehen . . . . .	29,000
Voranschlag vom 7. Juli 1911.	
<p>Nr. 175. 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.</p>	
Baubudget 1911, Nr. 171.	
Kredit des Verwaltungsrates vom 28. Dezember 1906 . . . . .	Fr. 575,000
Voranschlag vom 25. April 1911 für erweitertes Projekt . . . . .	955,000
wovon auf Bau . . . . .	Fr. 820,000
und auf Betrieb . . . . .	" 135,000
Dazu Fr. 56,000 für Abschreibungen	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	40,000
Bleiben	<u>915,000</u>
Für 1912 wird für den Umbau des Aufnahmegebäudes einschliesslich Erstellung einer Zentralheizung und eines Perrondaches vorgesehen . . . . .	150,000
Das neue Projekt, das den von der Stadt erhobenen Forderungen entspricht, unterscheidet sich hauptsächlich	
Übertrag	<u>530,100</u>

Fr.  
530,100

Übertrag

lich durch die viel grössere Schuppen- und Freiverladeanlage von dem älteren Entwurfe, in welchem diese Anlagen aus Gründen der Ökonomie nur so gross vorgesehen waren, als dies ohne Inanspruchnahme fremden Bodens möglich war. Ferner ist im neuen Projekt eine grössere Verlängerung des Hauptperrons und ein zweiter Personendurchgang vorgesehen.

Ausser durch diese Erweiterung des Projektes ist die Kostenvermehrung auch durch die seit der Aufstellung des Voranschlages im Jahre 1906 eingetretenen Preis- und Lohnsteigerung verursacht worden. Die Erweiterung des Bahnhofes soll im Jahre 1912 mit dem Umbau des Aufnahmsgebäudes und der Erstellung des Perrondaches vor demselben begonnen werden.

Nr. 176. Bahnhof Brugg. Umbau und Erweiterung der Bahnhofanlagen.

Baubudget 1911, Nr. 172.	Fr.
Voranschlag vom 21. Mai 1908 . . .	3,540,000
wovon auf Bau . Fr. 3,360,000	
und auf Betrieb . „ 180,000	
Hiervon sind bis jetzt verwendet für den Personendurchgang und für Auf- stellgeleise . . . . .	53,270
Bleiben	<u>3,486,730</u>

Ferner gelangen zur Ausführung:

a. Erstellung eines Dienstgebäudes beim Lokomotivdepot.	Fr.	
Voranschlag . . . . .	80,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911 . . . . .	70,000	
	Bleiben	<u>10,000</u>
b. Erstellung einer Depotwerkstätte mit Lokomotivständen.		

Übertrag 540,100

	Fr.	
	Übertrag	540,100
	Fr.	
Voranschlag vom 26. April 1911 .	236,000	
wovon auf Bau .	Fr. 235,500	
und auf Betrieb .	" 500	
Dazu Fr. 1,500 für Abschreibungen.		
Ausgaben pro 1912 . . . . .		150,000
Nr. 177. Station Lenzburg. Erweiterung der Geleiseanlagen und des Verladeplatzes, Verschiebung und Vergrößerung des Güterschuppens und der Rampe.		
Baubudget 1911, Nr. 174. Fr.		
Voranschlag vom 11. Oktober 1907 . .	370,000	
wovon auf Bau . .	Fr. 298,000	
und auf Betrieb . .	" 72,000	
Ausgaben pro 1912 . . . . .		100,000
Die Vergrößerung des Güterschuppens und der Freiverladeanlagen ist schon lange Bedürfnis. Das erforderliche Land ist bereits erworben. Im Jahre 1912 soll mit den Bauarbeiten begonnen werden.		
Nr. 178. Zürich-Wollishofen-Kilchberg bei Zürich. Geleiseverschiebung von km 6,650 bis km 7,300 zur Verlängerung der Zwischengeraden anlässlich der Unterführung der Widmerstrasse.		
Baubudget 1911, Nr. 175.		
Voranschlag vom 6. April 1908 . . . . .		16,000
Nr. 179. II. Geleise Thalwil-Richterswil.		
Baubudget 1911, Nr. 176. Fr.		
Voranschlag vom 18. Mai 1911 . .	6,800,000	
Landerwerbungen . . . . .		300,000
Nr. 180. Station Wädenswil. Erweiterung der Geleiseanlagen und des Verladeplatzes, Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes, Erstellung eines überdachten Perrons und eines neuen Abortgebäudes, Verlegung		
	Übertrag	1,106,100

Fr.

Übertrag 1,106,100

und Vergrößerung des Güterschuppens und der Rampe,  
Erstellung eines neuen Hafens.

Baubudget 1911, Nr. 178.

Voranschlag vom 18. Januar 1911 für	Fr.	
ein erweitertes Projekt . . . . .	2,325,000	
wovon auf Bau . . . . .	Fr. 2,190,500	
und auf Betrieb . . . . .	„ 134,500	
Dazu Fr. 100,600 für Abschreibungen.		
Ausgaben pro 1912 . . . . .		200,000

Das Projekt musste geändert werden, weil die Gemeinde, wie Private, die Belassung beziehungsweise den Ersatz ihrer Hafenanlagen und der Zugänge zum See verlangten, und weil die Südostbahn die geplante Verlegung ihrer Werkstätte zum Anlass nahm, sehr hohe Forderungen zu stellen.

In dem neuen Entwurf sind die Werkstätte und das Lokomotivdepot der Südostbahn samt den zugehörigen Geleisen unverändert belassen worden.

Von dem Mehrerfordernis entfallen auf den neuen Hafen für die Gemeinde und die Bierbrauerei . . . . .	Fr. 88,000
auf ein neues Weichen- und Signalstellwerk . . . . .	„ 105,000
auf die Uferschutzbauten . . . . .	„ 185,000
auf andere Mehrleistungen . . . . .	„ 90,000
auf höhere Ansätze für die Hochbauten und andere Arbeiten, sowie für Bauleitung und Baukapitalzinsen . . . . .	„ 227,000
Zusammen	<u>Fr. 695,000</u>

Nr. 181. Station Schübelbach. Erstellung einer Station zwischen Siebnen-Wangen und Reichenburg mit Ersetzung des Überganges bei km 46,794 durch eine Überführung und Beseitigung des Niveauüberganges bei km 46,500.

Baubudget 1911, Nr. 179 . . . . .	Fr.	347,000
-----------------------------------	-----	---------

Übertrag	1,306,100
----------	-----------

		Fr.	
	Übertrag		1,306,100
Voranschlag vom 14. Juni 1911, erhöht wegen Verlängerung des Überholungs- geleises . . . . .		Fr. 375,000	
Ab: Beitrag der Gemeinde Schübelbach: in bar . . . . .		Fr. 10,000	
durch Beschaffung des Landes . . . . .	„ 57,000		
		<u>67,000</u>	
	Bleiben		<u>308,000</u>
Ausgaben pro 1912 . . . . .			100,000

Mit der von der Regierung des Kantons Schwyz dringend gewünschten Erstellung der Station soll im Jahre 1912 begonnen werden; mit derselben wird auch das für die genaue Einhaltung des Fahrplans auf der stark befahrenen Linie Thalwil-Weesen notwendige Ausweichgeleise gewonnen.

Nr. 182. Station Ziegelbrücke. Umbau und Er- weiterung der Stationsanlagen.		Fr.	
Baubudget 1911, Nr. 180 . . . . .		716,000	
Kredit des Verwaltungsrates vom 6. Mai 1911 . . . . .		690,000	
wovon auf Bau . . . . .	Fr. 645,500		
und auf Betrieb . . . . .	„ 44,500		
Dazu Fr. 10,500 für Abschreibungen			
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911		90,000	
	Bleiben		<u>600,000</u>
Ausgaben pro 1912 . . . . .			300,000

Nr. 183. Station Weesen.			
a. Umbau des Aufnahmegebäudes.			
Baubudget 1911, Nr. 181.		Fr.	
Voranschlag vom 25. Mai 1909 . . . . .		91,000	
wovon auf Bau . . . . .	Fr. 60,000		
und auf Betrieb . . . . .	„ 31,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911		41,000	
	Bleiben		<u>50,000</u>
			Übertrag 1,756,100

Fr.

Übertrag 1,756,100

b. Erstellung eines neuen Abortgebäudes.

Baubudget 1911, Nr. 201 a.

Voranschlag vom 29. Juni 1910 . . . . . 10,000

Nr. 184. Station Mühlehorn. Erweiterung der Geleiseanlagen.

Baubudget 1911, Nr. 202.

Fr.

Voranschlag vom 29. Juni 1910 . . . 186,000

wovon auf Bau . . . Fr. 170,000

und auf Betrieb . . . „ 16,000

Dazu Fr. 4,500 für Abschreibungen.

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911 50,000

Bleiben 136,000

Ausgaben pro 1912 . . . . . 120,000

Nr. 185. Station Unterterzen. Erstellung eines neuen Aufnahmegebäudes und eines neuen Abortgebäudes, Verschiebung des Güterschuppens und Verbreiterung der Rampe.

Baubudget 1911, Nr. 203.

Fr.

Voranschlag vom 14. Juni 1910 . . . 65,000

wovon auf Bau . . . Fr. 58,000

und auf Betrieb . . . „ 7,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911 35,000

Bleiben 30,000

30,000

Nr. 186. Station Uster. Erweiterung der Geleiseanlagen.

Baubudget 1911, Nr. 183.

Fr.

Voranschlag vom 31. März 1907 . . . 75,000

wovon auf Bau . . . Fr. 66,000

und auf Betrieb . . . „ 9,000

Dazu Fr. 15,700 für Abschreibungen.

*Ausführung verschoben.*

Übertrag 1,916,100

		Fr.	
	Übertrag		1,916,100
Nr. 187. Station Urdorf. Erweiterung der Stationsanlagen und Anbringung eines Perrondaches am Aufnahmsgebäude.			
	Baubudget 1911, Nr. 186.	Fr.	
	Voranschlag vom 21. Mai 1908 . . . . .	76,000	
	wovon auf Bau . . . . .	Fr. 68,800	
	und auf Betrieb . . . . .	" 7,200	
	Dazu Fr. 4,100 für Abschreibungen.		
	Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	66,000	
	Bleiben	—	10,000
Nr. 188. Station Affoltern a. Albis. Erweiterung der Stationsanlagen.			
	Baubudget 1911, Nr. 187.	Fr.	
	Voranschlag vom 18. Nov. 1907/9. Juni 1908 . . . . .	146,000	
	wovon auf Bau . . . . .	Fr. 129,200	
	und auf Betrieb . . . . .	" 16,800	
	Ausgaben pro 1912 . . . . .		60,000
Im Jahr 1912 soll nur die zur Einhaltung des Fahrplanes notwendige Verlängerung des Ausweichgeleises zur Ausführung gelangen.			
Nr. 189. Station Oberrieden-Dorf. Erstellung eines Ausweichgeleises.			
	Baubudget 1911, Nr. 204.	Fr.	
	Voranschlag vom 6. Juni 1910 . . . . .	146,000	
	wovon auf Bau . . . . .	Fr. 141,200	
	und auf Betrieb . . . . .	" 4,800	
	Dazu Fr. 2,800 für Abschreibungen.		
	Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	80,000	
	Bleiben	—	66,000
Nr. 190. Station Töss. Erweiterung der Geleiseanlagen und neues Aufnahmsgebäude.			
	Übertrag		2,052,100

	Fr.	
	Übertrag	2,052,100
Baubudget 1911, Nr. 188.	Fr.	
Voranschlag vom 23. April 1907 . . .	135,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 124,000		
und auf Betrieb . . . „ 11,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	125,000	
Bleiben	—————	10,000

Nr. 191. Station Pfungen-Neftenbach. Erstellung eines neuen Aufnahmegebäudes und Umbau des bestehenden für den Güterdienst, sowie Verlängerung der Rampe.

	Fr.	
Baubudget 1911, Nr. 206. . . . .	87,000	
Voranschlag vom 15. November 1910 .	82,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 68,700		
und auf Betrieb . . . „ 13,300		
Dazu Fr. 1,600 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	67,000	
Bleiben	—————	15,000

Nr. 192. Beseitigung von Niveauübergängen.

a. *Zürich-Wollishofen—Kilchberg bei Zürich:*

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

Baubudget 1911, Nr. 190 c.	Fr.	
Voranschlag vom 28. Oktober 1907 .	91,500	
wovon auf Bau . . . Fr. 90,000		
und auf Betrieb . . . „ 1,500		
Ausgaben pro 1912 . . . . .		40,000

b. *Rüschlikon—Thalwil:*

Fusswegüberführung km 11,360 bei der Station Thalwil.

Baubudget 1911, Nr. 190 e.	Fr.	
Voranschlag vom 24. Oktober 1906 .	19,800	
wovon auf Bau . . . Fr. 18,500		
und auf Betrieb . . . „ 1,300		

Übertrag 2,117,100

	Fr.	
	Übertrag	2,117,100
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende	Fr.	
1911 . . . . .	15,800	
	Bleiben	4,000
<i>c. Ebikon—Luzern:</i>		
Wegüberführung km 59,800.		
Baubudget 1911, Nr. 208 b.	Fr.	
Voranschlag vom 30. Juni 1910 . .	46,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 45,700		
und auf Betrieb . . . „ 300		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende		
1911 . . . . .	41,000	
	Bleiben	5,000
<i>d. Zurzach—Koblentz:</i>		
Unterführung der Staatsstrasse bei km 45,465.		
Baubudget 1911, Nr. 208 c.	Fr.	
Voranschlag vom 7. Juni 1910 . .	44,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende		
1911 . . . . .	40,000	
	Bleiben	4,000
Nr. 193. Erstellung von Schutzbauten zur Sicherung der Strecke Weesen-Mühlehorn gegen Stein- schlag.		
Baubudget 1911, Nr. 209.	Fr.	
Voranschlag . . . . .	35,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	18,000	
	Bleiben	17,000
Nr. 194. Ersatz und Verstärkung eiserner Brücken.		
<i>a. Zürich—Baden:</i>		
Ersatz der obern Limmatbrücke bei Wettingen.		
Baubudget 1911, Nr. 191.	Fr.	
Voranschlag vom 11. April 1908 .	440,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 422,000		
und auf Betrieb . . . „ 18,000		
	Übertrag	2,147,100

Fr.  
Übertrag 2,147,100

Dazu Fr. 188,000 für Abschreibungen.  
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende Fr.  
1911 . . . . . 200,000  
Bleiben ——— 240,000

Die Lieferung der Eisenkonstruktion ist der Firma Löhle & Kern in Zürich übertragen worden. Mit der Montierung an der Baustelle wird noch im Jahre 1911 begonnen werden.

*b. Effretikon—Hirwil:*

1. Ersatz der Wildbachbrücke bei Wetzikon km 17,520.

Fr.  
Baubudget 1911, Nr. 218 a. . . . .  
Voranschlag . . . . . 110,000  
wovon auf Bau . Fr. 105,000  
und auf Betrieb . „ 5,000  
Dazu Fr. 11,900 für Abschreibungen.  
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende  
1911 . . . . . 50,000  
Bleiben ——— 60,000

2. Ersatz von 10 kleinern eisernen Brücken.

Fr.  
Baubudget 1911, Nr. 218 b (6 Brücken).  
Voranschlag für 6 Brücken . . . 20,000  
Dazu für 4 weitere Brücken . . . 12,000  
Zusammen 32,000  
wovon auf Bau . . Fr. 29,000  
und auf Betrieb . „ 3,000  
Dazu Fr. 3,000 für Abschreibungen.  
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende  
1911 . . . . . 20,000  
Bleiben ——— 12,000

*c. Koblenz—Waldshut:*

Verstärkung der Rheinbrücke bei Koblenz.

Übertrag 2,459,100

	Fr.	
		Übertrag 2,459,100
Baubudget 1911, Nr. 218 c.	Fr.	
Gesamtkosten . . . . .	130,000	
Anteil der S. B. B. . . . .	65,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911 . . . . .	15,000	
Bleiben	—	50,000
Nr. 195. Wärterhäuser. Erstellung eines Wärter- hauses bei km 29,900 zwischen Turgi und Brugg.		
Baubudget 1911, Nr. 212 a.	Fr.	
Voranschlag . . . . .	11,500	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	8,000	
Bleiben	—	3,500
Nr. 196. Zentralanlagen für Weichen und Signale.		
a. Station Rotkreuz.		
Baubudget 1911, Nr. 193 a.	Fr.	
Voranschlag vom 11. Juni 1911 . . . .	165,000	
wovon auf Bau . . . . Fr. 164,000		
und auf Betrieb . . . . „ 1,000		
Dazu Fr. 5,000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	85,000	
Bleiben	—	80,000
b. Station Gisikon-Root.		
Baubudget 1911, Nr. 216 a.		
Voranschlag vom 24. Juni 1911 . . . .	48,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	30,000	
Bleiben	—	18,000
Nr. 197. Streckenblockeinrichtungen. Umbau der Blockstationen II, III, IV und V der Strecke Zürich—Aarau und der Streckenblockeinrichtungen in den Stellwerken in Wettingen, Brugg (I), Wildegg und Rupperswil nach den Vorschriften für Ausfüh- rung von Streckenblockanlagen zweigeleisiger Bahnen.		
		Übertrag 2,610,600

	Fr.	
	Übertrag	2,610,600
Baubudget 1911, Nr. 219 a.	Fr.	
Voranschlag vom 16. Juni 1911, auf Bau	38,000	
Dazu Fr. 10,000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	23,000	
Bleiben	————	15,000

Nr. 198. Telephonanlagen.

	Fr.	
Baubudget 1911, Nr. 220 a—c.	Fr.	
a. Zürich-Tiefenbrunnen—Rapperswil	10,800	
b. Eglisau—Schaffhausen . . . . .	5,400	
c. Wohlen-Villmergen—Rothkreuz . .	9,000	
Zusammen	25,200	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	7,200	
Bleiben	————	18,000

*Neue Bauten.*

Nr. 199. Hauptbahnhof Zürich.

a. Erstellung eines dritten Ölreservoirs aus Zement im Materialmagazin der neuen Lokomotivremise	2,400
b. Verlängerung der Gasföulleitungen über die Sihlbrücke und Erstellung von 8 neuen Gasentnahmen . . . . .	3,000

Diese Verlängerung ist notwendig um die Gasfassung der ausländischen Personenwagen zu erleichtern.

Nr. 200. Werkstätte für Weichenmontierung in Zürich.

Voranschlag vom 27. März 1911 . . . . .	68,000
---	--------

Die mit verschiedenen Arbeiten für den Bahnunterhalt, sowie mit der Montierung von Weichen beschäftigte Bauwerkstätte, die bisher der Hauptwerkstätte angegliedert war, muss nun, nachdem die letztere neu erstellt wurde, in das Areal derselben übertragen werden.

Übertrag 2,717,000

	Fr.	
	Übertrag	2,717,000
Nr. 201. Station Altstetten.		
a. Verlegung des Parallelweges rechts der Bahn von km 3,800 bis km 4.		
Voranschlag vom 6. Juni 1911 . . . . .		3,000
Nachdem für die zukünftige Erweiterung des Rangierbahnhofes Zürich östlich von der Station Altstetten ein Streifen Landes erworben wurde, muss der der früheren Bahngrenze entlang führende Parallelweg verlegt werden.		
b. Anschluss an die elektrische Beleuchtungszentrale im Hauptbahnhof Zürich . . . . .		
		10,000
Nr. 202. Station Dietikon. Ersetzung des Niveauüberganges bei km 10,787 durch einen Personendurchgang bei km 10,800.		
Voranschlag vom 27. März 1911 . . . . .	Fr. 27,000	27,000
wovon auf Bau . . . . .	" 26,400	
und auf Betrieb . . . . .	" 600	
Dazu Fr. 500 für Abschreibungen.		
Die dichte Zugfolge und das häufige Manövrieren über den Niveauübergang verursachen zu gewissen Tageszeiten eine Hemmung des Strassenverkehrs, die namentlich für die Fussgänger unangenehm ist.		
Nr. 203. Station Mumpf. Erweiterung der Geleiseanlagen.		
Voranschlag vom 23. Mai 1911 . . . . .	Fr. 23,000	23,000
wovon auf Bau . . . . .	" 19,600	
und auf Betrieb . . . . .	" 3,400	
Dazu Fr. 5,000 für Abschreibungen.		
Die Verbindung der Fahrgeleise mit dem Schuppengeleise ist mangelhaft und soll durch Einlegen zweier Weichenverbindungen verbessert werden.		
Nr. 204. Station Rheinfelden. Erstellung eines Überholungsgeleises und Verlängerung des Güterschuppens.		
	Übertrag	2,780,000

	Fr.	
		Übertrag 2,780,000
	Fr.	
Voranschlag vom 27. Mai 1911 . . . . .		178,000
wovon auf Bau . . . . .	Fr. 171,000	
und auf Betrieb . . . . .	„ 7,000	
Dazu Fr. 9,400 für Abschreibungen.		
Ausgaben pro 1912 . . . . .		100,000

Die Zunahme des Verkehrs macht die Erstellung eines 500 m langen Überholungsgeleises und die Verlängerung des Güterschuppens notwendig. Auch muss die Station mit einem neuen Weichen- und Signalstellwerk und mit der elektrischen Beleuchtung ausgerüstet werden.

Nr. 205. Station Wildegg. Umbau und Erweiterung der Geleiseanlagen, sowie Erstellung einer Fusswegunterführung bei km 40,389.

Voranschlag vom 2. Juni 1911 . . . . .		610,000
wovon auf Bau . . . . .	Fr. 566,000	
und auf Betrieb . . . . .	„ 44,000	
Dazu Fr. 9,000 für Abschreibungen.		
Ausgaben pro 1912 . . . . .		100,000

Die Stationsanlagen sind schon seit längerer Zeit erweiterungsbedürftig. Infolge der ungenügenden Geleiseanlage sind schon häufig Störungen im fahrplanmässigen Zugverkehr eingetreten. Es fehlen ein Überholungsgeleise und Aufstellgeleise für die zahlreichen Lokalgüterwagen. Für Wildegg bestimmte Wagen mussten schon manchmal in Brugg und Aarau zurückgehalten werden. Auch die Freiverladeanlagen sind beschränkt und sollten vergrössert werden. Ferner ist die Vergrösserung des Wartsales III. Klasse und ein Personendurchgang an dem häufig gesperrten Niveauübergang neben dem Aufnahmegebäude notwendig.

Nr. 206. Station Örlikon. Erstellung eines neuen Aufnahmegebäudes samt Perron und Perron-

---

Übertrag 2,980,000

	Fr.	
	Übertrag	2,980,000
dach, sowie eines neuen Nebengebäudes mit Unter- kunftsräumen und Badeeinrichtungen.	Fr.	
Voranschlag vom 30. Mai 1911 . . . . .		325,000
wovon auf Bau . . . . .	Fr.	316,500
und auf Betrieb . . . . .	„	8,500
Dazu Fr. 45,000 für Abschreibungen.		
Ausgaben pro 1912 . . . . .		200,000

Die Erstellung eines neuen Aufnahmegebäudes ist von der Gemeinde und der Kantonsregierung schon im Jahre 1904 anlässlich der Vorlage für das in den Jahren 1905—1909 ausgeführte Erweiterungsprojekt verlangt worden. Das Eisenbahndepartement hat das Begehren damals, gestützt auf die Erklärung der Generaldirektion zurückgewiesen, laut welcher die Ausführung in einem spätern Zeitpunkte erfolgen werde. Die Gemeinde hat sich dieser Entscheidung gefügt, hat aber in der Folge den Regierungsrat bestimmt ihr Begehren abermals vorzubringen. Die Notwendigkeit der Erstellung eines Aufnahmegebäudes ist vorhanden. In dem bestehenden Gebäude fehlen erforderliche Räume und andere die vorhanden sind, sind zu klein. Eine Vergrösserung des Gebäudes kann nicht vorgenommen werden, weil dasselbe zu nahe an den Geleisen steht. Es ist auch eine Verbreiterung und Überdachung des Perrons, sowie die Erstellung eines Nebengebäudes mit öffentlichem Abort, Unterkunftslokalen und Baderäumen für das Personal vorgesehen.

Nr. 207. Station Bassersdorf. Vergrösserung des Aufnahmegebäudes.

Voranschlag vom 16. Januar 1911 . . . . .	11,500
---	--------

Die Dienstwohnung des Vorstandes ist räumlich beschränkt und entspricht den heutigen hygienischen Anforderungen nicht mehr.

Nr. 208. Station Thalwil.

a. Verlängerung der Rampe und Vergrösserung des Bureaus im Güterschuppen.

Übertrag	3,191,500
----------	-----------

	Fr.
Übertrag	3,191,500
Voranschlag . . . . .	5,000
<i>b.</i> Vergrößerung des Abortgebäudes.	
Voranschlag vom 22. Mai 1911 . . . . .	9,300
<i>c.</i> Erstellung eines freistehenden Wasserkrans . . . . .	
	3,000
Der bestehende Abort genügt für eine Station nicht, wo so viele Reisende umsteigen müssen.	
Nr. 209. Station Pfäffikon (Schwyz). Erstellung einer Postkarrenremise.	
Voranschlag vom 22. Mai 1911 . . . . .	2,100
Die Kosten sind von der Postverwaltung zu verzinsen und zu amortisieren.	
Nr. 210. Station Üriikon. Erstellung eines Perrondaches.	
Voranschlag vom 29. Mai 1908 . . . . .	4,000
Nr. 211. Bahnhof Rapperswil.	
<i>a.</i> Erweiterung der Geleiseanlagen auf der Ostseite des Bahnhofes	
Voranschlag vom 10. Juli 1911 . . . . .	Fr. 605,000
wovon auf Bau . . . . .	Fr. 544,000
und auf Betrieb . . . . .	" 61,000
Dazu Fr. 1,700 für Abschreibungen.	
Für 1912 wird für Erweiterung der Geleiseanlagen zum Aufstellen und Rangieren von Güterzügen auf der Ostseite des Bahnhofes vorgesehen . . . . .	
	100,000
Es ist eine Verlängerung der zu kurzen Güterzugaufstellgeleise auf der Ostseite und die Erstellung eines Ausziehgeleises mit Ablaufrücken vorgesehen.	
<i>b.</i> Erstellung einer Postkarrenremise.	
Voranschlag . . . . .	4,300
Die Kosten sind von der Postverwaltung zu verzinsen und zu amortisieren.	
Übertrag	3,319,200

	Fr.
Übertrag	3,319,200
<p>Nr. 212. Station Glarus. Kanalisation der Zufahrtstrasse zum Verladeplatz und Entwässerung der Brückenwage.</p>	
Voranschlag vom 25. Februar 1911 . . . . .	5,000
<p>Zurzeit erfolgt die Ableitung des Tagwassers mittelst Sickerschächten, die rasch verschlammen und bei hohem Wasserstand in der Linth, sowie nach starken Niederschlägen versagen.</p>	
<p>Nr. 213. Bahnhof Zug. Erstellung einer Weichenverbindung.</p>	
Voranschlag vom 9. Oktober 1909 . . . . .	11,000
<p>Nr. 214. Station Gisikon-Root. Verlängerung des Ausweichgleises.</p>	
Voranschlag vom 8. Juni 1911 . . . . .	16,000
<p>Die Nutzlänge des Ausweichgleises soll von 285 m auf 468 m gebracht werden, damit zwischen Rothkreuz und Luzern das Kreuzen zweier Züge möglich wird. Um eine spätere Änderung der unter 196 b vorgesehenen Zentralanlage zu vermeiden, muss die Verlängerung des Ausweichgleises jetzt vorgenommen werden.</p>	
<p>Nr. 215. Bahnhof Schaffhausen. Vorläufige Erweiterung des Verladeplatzes.</p>	
Voranschlag vom 22. Mai 1911 . . . . .	115,000
Hiervon ab zu Lasten der Badischen Staatsbahnen 48 % . . . . .	55,200
Bleiben zu Lasten der S. B. B. . . . .	59,800
<p>Die Vergrößerung der Freiverladeanlagen ist ein dringendes Bedürfnis. Der Lokalverkehr hat so zugenommen, dass sehr oft die zum Auslad bestimmten Wagen wegen Platzmangel auf den Freiverladegeleisen erst am zweiten Tag nach ihrer Ankunft dem Empfänger übergeben werden können. Eine umfangreiche</p>	
Übertrag	3,411,000

Fr.

Übertrag 3,411,000

Erweiterung des Bahnhofes wird in den nächsten Jahren vorgenommen werden müssen. Das Projekt hierfür ist bereits aufgestellt.

Im Jahre 1912 soll nur ein kleiner Teil dieser Erweiterung, nämlich die Vergrößerung des Freiverladeplatzes nördlich vom Güterschuppen ausgeführt werden.

Nr. 216. Station Töss. Erstellung eines neuen Abortgebäudes.

Voranschlag vom 16. Januar 1911 . . . . . 7,400  
Dazu Fr. 400 für Abschreibungen.

Nachdem in dieser Station ein neues Aufnahmegebäude erstellt wurde (vgl. Nr. 190) muss nun auch das den heutigen hygienischen Anforderungen nicht entsprechende Abortgebäude durch ein neues ersetzt werden.

Nr. 217. Station Dottikon-Dintikon. Vergrößerung des Aufnahmegebäudes und Erstellung eines Perrondaches.

Voranschlag vom 18. April/11. Juli 1911 . . . . . 25,500

Nr. 218. Station Oberrüti. Erweiterung der Geleiseanlagen.

Voranschlag vom 8. Juni 1911 . . . . . 16,000

Das Schuppengeleise ist zu kurz und nur auf der Südseite mit dem Hauptgeleise verbunden. Da in der nächsten Zeit grössere Milchtransporte aus Oberrüti und Umgebung nach Cham in Aussicht stehen, muss die Erweiterung vorgenommen werden.

Nr. 219. Beseitigung von Niveautübergängen.

a. *Killwangen—Wettingen*:

Aufhebung der Fusswegübergänge bei km 17,<sup>640</sup>  
19,<sup>017</sup> und Ersetzung desjenigen bei km 19,<sup>404</sup>  
durch eine Fusswegunterführung bei km 19,<sup>390</sup>.

Übertrag 3,459,900

	Fr.
Übertrag	3,459,900
Voranschlag vom 7. März 1911 . . . . .	11,000
Der starke Zugsverkehr macht die Aufhebung dieser nicht abgeschlossenen Fusswegübergänge erforderlich.	
<i>b. Frick—Eiken :</i>	
Ersetzung des Niveauüberganges bei km 53,775 durch eine Unterführung bei km 53,672.	
Voranschlag vom 30. Juni 1910 . . . . .	35,000
<i>c. Eiken—Stein-Säckingen :</i>	
Ersetzung des Niveauüberganges bei km 56,172 durch eine Überführung bei km 56,290.	
Voranschlag vom 30. Juni 1910 . . . . .	38,000
Dazu Fr. 150 für Abschreibungen	
<i>d. Urdorf—Birmensdorf :</i>	
Ersetzung des Niveauüberganges bei km 11,74 durch eine Überführung bei km 11,873. Fr.	
Voranschlag vom 30. Juni 1910 . . . . .	34,000
wovon auf Bau . . . . .	Fr. 33,500
und auf Betrieb . . . . .	" 500
Ausgaben pro 1912 . . . . .	20,000
Die Ausgaben für Nr. 219 <i>c</i> und <i>d</i> werden zum grössten Teil durch die Ersparnis an Bewachungskosten gedeckt.	
Nr. 220. Ausmauerungen im Weisswand- und im Ofenecktunnel und Verlängerung des Weisswandtunnels.	
Voranschlag vom 12. Juni 1911 . . . . .	32,000
Nr. 221. Uferschutzbauten an der Linth zwischen Ennenda und Mitlödi, km 71,130—71,240.	
Voranschlag vom 29. März/6. April 1911 . . . . .	14,000
Das im Sommer 1910 eingetretene Hochwasser der Linth hat den Bahnkörper an mehreren Stellen zerstört. Die Wiederherstellung der vorhandenen Ufer-	
Übertrag	3,609,900

Fr.

Übertrag 3,609,900

schutzbauten erfolgt auf Betriebsrechnung. Auf der oben genannten Strecke fehlt der Uferschutz und derselbe muss zu Lasten der Baurechnung ausgeführt werden.

Nr. 222. Uferschutzbauten an der Aare im Hasli bei Olten . . . . . 20,000

Nr. 223. Wagenwascheinrichtungen und Desinfektionsanlagen für den Viehtransport laut Bundesratsbeschluss vom 22. März 1907 . . . . . 25,000

Nr. 224. Wärterwohnhäuser. Erstellung eines Wärterwohnhauses . . . . . 12,000

Nr. 225. Brückenwagen . . . . . 18,000

Nr. 226. Wasserversorgungen für Stationen und Wärterhäuser . . . . . 15,000

Nr. 227. Verbesserung der Beleuchtung auf Bahnhöfen und Stationen . . . . . 10,000

Nr. 228. Zentralanlagen für Weichen und Signale.

a. Station Schwerzenbach . . . . . 32,000

Dazu Fr. 4000 für Abschreibungen.

b. Station Nänikon-Greifensee . . . . . 29,000

Dazu Fr. 4000 für Abschreibungen.

c. Station Aathal . . . . . 36,000

Dazu Fr. 3000 für Abschreibungen.

d. Bahnhof Rapperswil. Erstellung dreier Rangiersignale . . . . . 7,500

Dazu Fr. 500 für Abschreibungen.

e. Station Neuhausen. Neues Stellwerk mit Ergänzung der bestehenden Anlage . . . . . 15,000

Dazu Fr. 2500 für Abschreibungen.

f. Ergänzung an bestehenden Einrichtungen, Erstellung von Schutzhütten für Vorstandsapparate, Fühlschienen usw. . . . . 21,000

Übertrag 3,850,400

	Fr.	
	Übertrag	3,850,400
Nr. 229. Neue Signale.		
a. Neue Vorsignale . . . . .		15,000
b. Ausfahr-, Durchfahr- und Rangiersignale, Ersatz von Scheibensignalen. . . . .		25,000
Dazu Fr. 3000 für Abschreibungen.		
Nr. 230. Ersatz und Verstärkung eiserner Brücken.		
a. <i>Glarus—Linthal.</i>		
Auswechslung der Linthbrücken bei:		
1. Ennenda.	Fr.	
Voranschlag . . . . .	120,000	40,000
wovon auf Bau . Fr. 116,000		
und auf Betrieb . „ 4,000		
Dazu Fr. 43,000 für Abschreibungen.		
2. Mühlefuhr.		
Voranschlag . . . . .	100,000	30,000
wovon auf Bau . Fr. 96,000		
und auf Betrieb . „ 4,000		
Dazu Fr. 37,000 für Abschreibungen.		
3. Däniberg.		
Voranschlag . . . . .	90,000	30,000
wovon auf Bau . Fr. 86,000		
und auf Betrieb . „ 4,000		
Dazu Fr. 37,500 für Abschreibungen.		
4. Schwanden.		
Voranschlag . . . . .	135,000	40,000
wovon auf Bau . Fr. 130,000		
und auf Betrieb . „ 5,000		
Dazu Fr. 62,000 für Abschreibungen.		
b. <i>Oberrüti—Rothkreuz.</i>		
Ersatz der Eisenkonstruktionen der kleinen Brücken bei km 96, <sup>106</sup> , 96, <sup>986</sup> , 96, <sup>520</sup> , 97, <sup>465</sup> und 98, <sup>178</sup> .		
	Übertrag	4,030,400

		Fr.
	Übertrag	4,030,400
Voranschlag . . . . .	17,000	17,000
wovon auf Bau . . . . .	Fr. 14,000	
und auf Betrieb . . . . .	„ 3,000	
Dazu Fr. 4,500 für Abschreibungen.		
<i>c. Wettingen—Baden.</i>		
Verstärkung der untern Limmatbrücke bei Wettingen.		
Voranschlag . . . . .	320,000	93,000

Nr. 231. Streckenblockeinrichtungen.

<i>a. Umbau auf den Stationen Dietlikon, Effretikon, Kempththal, Glattfelden und Eglisau, sowie auf den Blockstationen I (Dietikon—Killwangen), IV (Dietlikon—Effretikon) und V (Kempththal—Winterthur) . . . . .</i>			26,000
Dazu Fr. 11,000 für Abschreibungen.			
<i>b. Erstellung zweier metallischer Blockrückleitungen auf der Strecke Zürich (Hardstrasse)—Dietikon</i>			2,600

Nr. 232. Telephonanlagen.

<i>a. Sargans—Mels und Flums—Murg . . . . .</i>		7,000
<i>b. Rapperswil—Schänis . . . . .</i>		7,400
<i>c. Weesen—Glarus . . . . .</i>		3,400

Nr. 233. Glockensignal- und Läuteeinrichtungen.

Ersetzung der Rasselwerkeinrichtungen auf der Strecke Schänis—Ziegelbrücke—Sargans durch Spindel-läutewerke mit Induktorbetrieb . . . . .			15,000
Dazu Fr. 1,000 für Abschreibungen.			

Nr. 234. Telegraphenleitungen. Umbau von Gemeinschaftstelegraphenlinien mit Doppelgestängen.

<i>a. Dietlikon—Winterthur, km 14,<sup>638</sup>—24,<sup>920</sup>, mit Neuerstellung der Lokalleitungsanlagen in den Stationen Effretikon, Kempththal und Blockstation V Kempththal—Winterthur . . . . .</i>			23,000
	Übertrag	4,224,800	

	Fr.
Übertrag	4,224,800
b. Sargans—Mels, km 0,000—2,550, und Flums—Murg, km 9,072—20,817, einschliesslich Legung eines Bahnkabels durch den Bommersteintunnel und Neuerstellung der Lokalleitungsanlage in der Station Wallenstadt . . . . .	18,000
c. Station Cham . . . . .	6,000
d. Station Gisikon-Root . . . . .	4,200
Nr. 235. Bahnabschlüsse.	
a. Geländer und Einfriedigungen . . . . .	10,000
b. Barrieren . . . . .	20,000
Nr. 236. Vorsorgliche Landerwerbungen . . . . .	100,000
Nr. 237. Unvorhergesehenes . . . . .	50,000
Total I	<u>4,433,000</u>

### III. Mobilien und Gerätschaften.

Nr. 238. Vermehrung des Inventars der Kreisdirektion (einschliesslich der Telegrapheninspektion)	2,000
Nr. 239. Vermehrung des Inventars des Bahndienstes . . . . .	18,000
Nr. 240. Vermehrung des Inventars des Stationsdienstes . . . . .	6,000
Nr. 241. Vermehrung des Inventars des Fahrdienstes . . . . .	8,000
Nr. 242. Ergänzung des Werkzeuges und der mechanischen Einrichtungen der Werkstätte Zürich .	33,000
Nr. 243. Ergänzung des Werkzeuges und der mechanischen Einrichtungen der Depotwerkstätten Zürich, Brugg und Rapperswil . . . . .	3,500
Total III	<u>70,500</u>

Fr.

**Rekapitulation.**

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen . . . . .	4,433,000
III. Mobiliar und Gerätschaften . . . . .	70,500
	<hr/>
Total Kreis III	<u>4,503,500</u>

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

Station Augst. Erstellung eines neuen Aufnahmegebäudes . . . . .	Fr. 40,000
Verbesserung der elektrischen Beleuchtung im Hauptbahnhof Zürich . . . . .	50,000
weil dieselbe im Jahre 1911 fertig gestellt werden wird. Die im Jahre 1912 auszuführenden Arbeiten werden auf Nr. 201 b verrechnet werden.	
Streckenblockeinrichtung Rothkreuz-Immensee . . . . .	38,000
Anbringung von Rasselwerken Glarus-Linthal . . . . .	2,500
weil diese Arbeiten nicht dringlich sind.	

Vermindert wurden die Ansätze für:

Nr. 236. Vorsorgliche Landerwerbungen von Fr. 650,000 auf . . . . .	100,000
weil die für ein neues Lokomotivdepot in Zürich vorgesehenen Erwerbungen erst werden vorgenommen werden können, wenn die Lage des neuen Depots bestimmt sein wird.	

Nr. 211. Bahnhof Rapperswil. Erweiterung der Geleiseanlagen auf der Ostseite von Fr. 150,000 auf . . . . .	100,000
--	---------

Nr. 172. Erweiterung der Station Schlieren von Fr. 100,000 auf . . . . .	
weil dieselbe noch verschoben werden kann.	

Nr. 174. Erweiterung der Station Wettingen von Fr. 66,000 auf . . . . .	29,000
---	--------

Nr. 227. Verbesserung der Beleuchtung auf Bahnhöfen und Stationen von Fr. 15,000 auf . . . . .	10,000
--	--------

	Fr.
Nr. 215. Bahnhof Schaffhausen. Erweiterung des Verladeplatzes von Fr. 115,000 auf . . . . .	59,800
weil der von den Badischen Staatsbahnen zu übernehmende Anteil von 48 % der Kosten nicht abgezogen worden war.	

Dem Budget wurde beigefügt:

Nr. 201 b. Anschluss der Station Altstetten an die elektrische Beleuchtungszentrale im Hauptbahnhof Zürich . . . . .	10,000
--	--------

Erhöht wurde der Ansatz für

Nr. 217. Station Dottikon-Dintikon. Vergrößerung des Aufnahmegebäudes und Erstellung eines Perrondaches Fr. 22,000 auf . . . . .	25,500
weil das letztere auf Verlangen der Postverwaltung mit grösserer Länge ausgeführt werden muss.	



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

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

Fr.

Nr. 244. Bahnhof Winterthur.

a. Erweiterung der Rangiergeleiseanlagen.

Baubudget 1911, Nr. 229 a. Fr.

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

wovon auf Bau . Fr. 2,970,500

und auf Betrieb „ 29,500

Ausgaben pro 1912 . . . . . 100,000

Im Jahre 1912 soll mit den Landerwerbungen  
begonnen werden.

b. Unterführung der Zürcherstrasse.

Baubudget 1911, Nr. 229 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

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911 600,000

Bleiben		155,000
---------	--	---------

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

Die Verlegung und Einwölbung der Eulach ist  
nahezu vollendet. Die Arbeiten für die Tieferlegung  
der Strasse werden demnächst begonnen und im Jahre  
1912 fertiggestellt werden.

Übertrag		255,000
----------	--	---------

	Übertrag	Fr. 255,000
Nr. 245. Bahnhof Wil. Umbau und Erweiterung für den Anschluss der Mittelthurgaubahn.		
Baubudget 1911, Nr. 230.		
Kredit des Verwaltungsrates vom	Fr.	
30. April 1910 . . . . .	1,200,000	
wovon auf Bau . . . . .	Fr. 970,000	
und auf Betrieb . . . . .	" 230,000	
Dazu Fr. 42,000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911 . . . . .	<u>680,000</u>	
	Bleiben	<u>520,000</u>
Ausgaben pro 1912 . . . . .		400,000

Im Plangenehmigungsverfahren wurde das Projekt auf Verlangen der Gemeinde in der Weise geändert, dass die an der Ostseite des Aufnahmegebäudes befindliche Passerelle, deren Verlängerung vorgesehen war, durch einen Personendurchgang ersetzt wurde. Betreffend die Übernahme der dadurch entstandenen Mehrkosten von Fr. 45,000 sind die Verhandlungen mit dem Gemeinderat noch nicht abgeschlossen.

Die Erdarbeiten sind fertiggestellt; mit dem Legen des Oberbaues ist begonnen worden.

Nr. 246. Station Gossau. Verlegung der Station mit Berücksichtigung des Anschlusses der neuen Linie der Appenzellerbahn von Herisau.

	Fr.	
Baubudget 1911, Nr. 231.		
Kredit des Verwaltungsrates vom 10. Juli 1909 . . . . .	1,750,000	
wovon auf Bau . . . . .	Fr. 1,584,000	
und auf Betrieb . . . . .	" 166,000	
Dazu Fr. 126,000 für Abschreibungen.		
Erhöhung infolge weiterer Verlegung der Sulgener-Linie nach Westen mit Aufhebung der Niveauübergänge der Flawiler- und Niederwilerstrasse .	<u>133,500</u>	

Übertrag	1,883,500	655,000
----------	-----------	---------

	Fr.	Fr.
Übertrag	1,883,500	655,000
wovon auf Bau .	Fr. 1,713,000	
und auf Betrieb .	„ 170,500	
Dazu Fr. 151,000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	700,000	
	<hr/>	
	Bleiben	1,183,500
	<hr/>	
Ausgaben pro 1912 . . . . .		500,000

In dem vom Verwaltungsrate genehmigten Projekte war die Verbindung der neuen Station mit der Linie nach Sulgen auf dem kürzesten Wege vorgesehen, wobei die Niveauübergänge der Flawiler- und Niederwilerstrasse belassen waren. Die Gemeinde hat die Beseitigung dieser Übergänge im Interesse des Strassenverkehrs und die weitere Verschiebung der Linie nach Westen verlangt, weil, wie der Gemeinderat ausführte, der hohe Bahndamm die Ausdehnung des Dorfes auf der hierfür günstigen Westseite für immer verhindere.

Nachdem das Eisenbahndepartement das Begehren abgelehnt hatte, hat sich der Gemeinderat mit seinem Begehren an den Bundesrat gewandt, worauf bei einem unter Leitung des Vorstehers des Eisenbahndepartements am 17. März 1911 stattgefundenen Konferenz eine Einigung erzielt wurde. Die Generaldirektion stimmte der Verlegung der Linie mit Unterführung der beiden genannten Übergänge zu, wogegen die Gemeinde sich zur Zahlung eines Barbeitrages von Fr. 80,000 verpflichtete. Das durch die Verlegung freiwerdende Areal geht in das Eigentum der Gemeinde über.

Nr. 247. Bahnhof St. Gallen.

Bahnhof-Umbau.

Baubudget 1911, Nr. 232 a.

Übertrag 

---

 1,155,000

	Fr.	
	Übertrag	1,155,000
Kredit des Verwaltungsrates vom 2. Juni 1905 . . . . .	Fr.	8,950,000
wovon auf Bau . Fr. 8,700,000		
und auf Betrieb . „ 250,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	<u>6,500,000</u>	
	Bleiben	<u>2,450,000</u>
Ausgaben pro 1912 . . . . .		800,000

Die Geleiseanlage ist fertig, der westliche Personendurchgang in Ausführung. Bis auf das neue Aufnahmsgebäude, die Perronhallen und das zentrale Weichen- und Signalstellwerk werden die Arbeiten somit in der Hauptsache im Jahre 1911 vollendet werden. Mit der Pfahlfundation des Aufnahmsgebäudes ist nach erfolgter Genehmigung der Pläne begonnen worden.

Nr. 248. Station St. Fiden. Umbau und Erweiterung anlässlich der Einmündung der Bodensee-Toggenburgbahn.

	Fr.
Baubudget 1911, Nr. 233.	
Voranschlag vom 29. August 1905 . . . . .	2,225,000
wovon auf Bau . Fr. 2,152,000	
und auf Betrieb . „ 73,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	<u>2,100,000</u>
	Bleiben
	<u>125,000</u>

Für 1912 werden vorgesehen . . . . . 500,000

Von den Kosten im Betrage von Fr. 2,225,000 hat die Bodensee-Toggenburgbahn eine Kapitalbeteiligung übernommen von . „ 550,000

Für die schweizerischen Bundesbahnen bleiben demnach, einschliesslich Franken 94,500 für Abschreibungen . . Fr. 1,675,000

gleich der Kreditbewilligung des Verwaltungsrates vom 25. März 1907.

Bis auf die Perronanlagen, den Personentunnel und die Zentralanlage werden die Arbeiten im Jahre 1911 fertiggestellt werden.

Übertrag	<u>2,455,000</u>
----------	------------------

Fr.

Übertrag 2,455,000

Die Totalkosten werden voraussichtlich den Betrag von Fr. 2,800,000 erreichen.

Nr. 249. Bahnhof Rorschach. Erweiterung der Rangiergeleiseanlagen und Verlegung von Strassen.

Baubudget 1911, Nr. 234. Fr.

Voranschlag vom 8. November 1902 413,500

*Ausführung verschoben.*

Nr. 250. Bahnhof Romanshorn. Umbau und Erweiterung der Bahnhofanlagen anlässlich der Einmündung der Bodensee-Toggenburgbahn.

Baubudget 1911, Nr. 238.

Kredit des Verwaltungsrates vom 30. Fr.

April 1909 . . . . . 1,640,000

wovon auf Bau . Fr. 1,446,000

und auf Betrieb . „ 194,000

Dazu Fr. 188,000 für Abschreibungen.

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911 1,300,000

Bleiben 340,000

Ausgaben pro 1912 . . . . . 300,000

Nr. 251. Station Weinfelden. Umbau und Erweiterung für den Anschluss der Mittelthurgaubahn.

Baubudget 1911, Nr. 239. Fr.

Kredit des Verwaltungsrates vom 30. April

1910 . . . . . 660,000

wovon auf Bau . . Fr. 619,000

und auf Betrieb . . „ 41,000

Dazu Fr. 5000 für Abschreibungen.

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911 480,000

Bleiben 180,000

Nr. 252. Station Emmishofen-Kreuzlingen. Umbau und Erweiterung für den Anschluss der Mittelthurgaubahn.

Übertrag 2,935,000

	Fr.
	Übertrag 2,935,000
Baubudget 1911, Nr. 240.	Fr.
Voranschlag vom 11. November 1909 .	374,000
wovon auf Bau . . . Fr.	368,000
und auf Betrieb . . . „	6,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	290,000
Bleiben	<u>84,000</u>

Laut Verfügung des Eisenbahndepartements muss an Stelle der im Projekte enthaltenen Passerelle an der Westseite der Station ein Personendurchgang erstellt werden. An den dadurch entstehenden Mehrkosten von Fr. 16,000 beteiligt sich die Gemeinde mit einem Barbeitrage von Fr. 10,000.

Nr. 253. II. Geleise Winterthur-St. Gallen-St. Margrethen.

a. Erstellung eines zweispurigen Tunnels zwischen St. Gallen und St. Fiden.

	Fr.
Baubudget 1911, Nr. 243 a.	Fr.
Voranschlag . . . . .	3,165,000
wovon auf Bau . Fr.	2,365,000
und auf Betrieb . „	800,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	<u>3,780,000</u>
Voraussichtliche Überschreitung bis Ende 1911 . . . . .	<u>615,000</u>
Für 1912 werden vorgesehen . . . . .	400,000

An die Kosten im Betrage von Fr. 3,165,000 leistet die Bodensee-Toggenburgbahn eine Subvention von „ 1,000,000  
 Ferner hat die Bodensee-Toggenburgbahn eine Kapitalbeteiligung übernommen von „ 450,000

Zusammen Fr. 1,450,000

Für die schweizerischen Bundesbahnen bleiben demnach, einschliesslich Fr. 800,000 für Abschreibungen . . Fr. 1,715,000

Übertrag 3,419,000

Fr.

Übertrag 3,419,000

gleich der Kreditbewilligung des Verwaltungsrates vom 25. März 1907.

Die Totalkosten werden voraussichtlich den Betrag von Fr. 4,220,000 erreichen.

Der Durchschlag erfolgte am 23. März 1911. Die Arbeiten werden noch vor Ende des Jahres 1911 so weit vollendet werden, dass der Betrieb durch den Tunnel eröffnet werden kann.

b. Erstellung des II. Geleises auf der Strecke Winterthur-Wil; Länge 24,420 km.

Baubudget 1911, Nr. 243 b. Fr.

Kredit des Verwaltungsrates vom 10. Juli 1908 . . . . .	7,100,000
wovon auf Bau . Fr. 6,940,000	
und auf Betrieb . „ 160,000	

Dazu Fr. 105,000 für Abschreibungen.

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	1,600,000
Bleiben	<u>5,500,000</u>

Ausgaben pro 1912 . . . . .	1,500,000
-----------------------------	-----------

Die Strecke Wil-Aadorf ist in Ausführung; mit den Arbeiten auf der Strecke Aadorf-Räterschen wird demnächst begonnen werden. Für die Strecke Räterschen-Winterthur ist die Plangenehmigung noch nicht erfolgt, weil über die Ausgestaltung der Tösstalbahn-Station Grütze, für welche Anregungen von mehreren Seiten vorliegen, noch nicht entschieden ist.

c. Erstellung des II. Geleises zwischen Station Bruggen und Bahnhof St. Gallen; Länge 2,360 km.

Baubudget 1911, Nr. 243 c. Fr.

Voranschlag vom 1. Juli 1910 . . .	295,000
wovon auf Bau . . Fr. 284,000	
und auf Betrieb . . „ 11,000	

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	150,000
Bleiben	<u>145,000</u>

Die Landerwerbungen sind durchgeführt.

Übertrag	<u>5,064,000</u>
----------	------------------

	Fr.	
	Übertrag	5,064,000
d. Erstellung des II. Geleises zwischen den Stationen Gossau und Winkeln; Länge 2,624 km.		
	Fr.	
Voranschlag vom 15. Juni 1911 . . . . .	450,000	
wovon auf Bau . . . . .	Fr. 435,000	
und auf Betrieb . . . . .	" 15,000	
Ausgaben pro 1912 . . . . .		100,000
Das zweite Geleise soll gleichzeitig mit der neuen Station Gossau (Nr. 246) vollendet werden.		
Nr. 254. Station Uzwil, Erweiterung der Ausladegeleise.		
	Fr.	
Baubudget 1911, Nr. 244.		
Voranschlag vom 9. Juni 1910 . . . . .	160,000	
wovon auf Bau . . . . .	Fr. 157,500	
und auf Betrieb . . . . .	" 2,500	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	140,000	
Bleiben	—————	20,000
Nr. 255. Station Altstätten (Rheintal). Erweiterung der Geleiseanlagen anlässlich der Einführung der elektrischen Schmalspurbahn Altstätten-Gais und Erstellung eines neuen Güterschuppens.		
	Fr.	
Baubudget 1911, Nr. 248.		
Voranschlag vom 6. Juli 1910 . . . . .	284,000	
wovon auf Bau . . . . .	Fr. 244,000	
und auf Betrieb . . . . .	" 40,000	
Dazu Fr. 17,000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	50,000	
Bleiben	<u>234,000</u>	
Ausgaben pro 1912 . . . . .		150,000
Nr. 256. Bahnhof Buchs. Erstellung einer Anlage zum Auslad von Importvieh.		
	Fr.	
Baubudget 1911, Nr. 249 <sup>a</sup> .		
Voranschlag vom 11. Juni 1910 . . . . .	180,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	80,000	
Bleiben	—————	100,000
	Übertrag	<u>5,434,000</u>

Fr.

Übertrag 5,434,000

Die Anlage ist in erster Linie zum Auslad des aus Österreich importierten Viehs bestimmt, das aus viehseuchenpolizeilichen Gründen mit dem inländischen oder zum Export bestimmten Vieh nicht in Berührung kommen darf.

*Neue Bauten.*

Nr. 257. Station Mörschwil. Verbreiterung des Stationsareals . . . . .	60,000
Nr. 258. Bahnhof Rorschach. Erstellung eines Wasserkrans zwischen den Geleisen D 1 und A 6. Voranschlag vom 15. Juni 1911 . . . . .	3,000
Nr. 259. Werkstätte Rorschach.	
a. Hydrantenanlagen für das Reinigen von Kesseln. Voranschlag vom 28. Juli 1908 . . . . .	2,500
b. Erweiterung des Platzes bei der Kesselschmiede	3,600
Nr. 260. Bahnhof St. Margrethen. Tieferlegung des Hörlisteggraben und Umbau des Durchlasses für denselben. Voranschlag vom 13. März 1911 . . . . .	30,000
Nr. 261. Station Sevelen. Verlängerung des Kreuzungsgeleises. Voranschlag vom 21. April 1910 . . . . .	11,000
Nr. 262. Station Trübbach. Verlängerung des Kreuzungsgeleises. Voranschlag vom 28. April 1910 . . . . .	11,000
Nr. 263. Depot Sargans. Geleiseanlage auf dem Kohlenlagerplatz . . . . .	5,000
Nr. 264. Station Frauenfeld. Ersatz der Lokomotivdrehzscheibe von 12 m Durchmesser durch eine solche von 16 m Durchmesser.	

---

 Übertrag 5,560,100

	Fr.
Übertrag	5,560,100
Voranschlag vom 2. Juni 1910 Fr. 22,000 . . .	22,000
Dazu Fr. 6000 für Abschreibungen.	
Nr. 265. Bahnhof Romanshorn.	
a. Erweiterung der Geleiseanlagen durch Erstellung von Abstellgleisen und eines zweiten Ausziehgleises.	
	Fr.
Voranschlag vom 15. Mai 1911 . . .	310,000
wovon auf Bau Fr. 274,600	
und auf Betrieb „ 35,400	
Ausgaben pro 1912 . . . . .	150,000
Die Erstellung von Abstellgleisen und eines Ausziehgleises ist nötig, um Verzögerungen in der Zusammenstellung der Güterzüge zu vermeiden und Güterwagen rechtzeitig für den Ein- oder Auslad bereitstellen zu können.	
b. Erstellung eines Geleises zur Verbesserung der Bekohlungsanlage . . . . .	
	7,000
c. Innerer Umbau des Aufnahmsgebäudes und Anbringen von Stationsuhren.	
Voranschlag vom 31. Mai 1911 . . . . .	30,000
Nach Fertigstellung des gegenüber der Landungsstelle für Dampfschiffe im Bau befindlichen Zollrevisionsgebäudes soll das Zolllokal im Aufnahmsgebäude zur Vergrößerung der Diensträume verwendet und gleichzeitig eine andere Einteilung des Erdgeschosses durchgeführt werden.	
d. Erstellung von Lokalen für die Transitpost im Lagerhaus am Hafen nebst Umbau der Räume für die Lagerhausverwaltung etc.	
	Fr.
Voranschlag vom 9. Februar 1911 . . . . .	284,000
wovon auf Bau Fr. 252,800	
und auf Betrieb „ 31,200	
Dazu Fr. 24,500 für Abschreibungen.	
Ausgaben pro 1912 . . . . .	80,000
Übertrag	5,849,100

Fr.

Übertrag 5,849,100

Da die jetzigen Anlagen für die Transitpost in Romanshorn ungenügend sind, hat die Postverwaltung wiederholt um Zuweisung von geeigneten Lokalen ersucht. Dieselben müssen in der Nähe des Hafens liegen und einen Geleiseanschluss haben, damit die Bahnpostwagen direkt bedient werden können. Nach längeren Verhandlungen ist eine Verständigung über die Einrichtung der Transitpost im Lagerhaus an der südwestlichen Ecke des Hafens erzielt worden. Die Postverwaltung hat die auf ihre Anlagen entfallenden Baukosten im Voranschlagsbetrage von Fr. 250,000 zu verzinsen und zu amortisieren und die Kosten des Unterhaltes zu vergüten.

Nr. 266. Station Arbon. Erweiterung der Geleiseanlagen.	Fr.	
Voranschlag vom 30. Juni 1911 . . .	42,000	
wovon auf Bau . . .	Fr. 36,000	
und auf Betrieb . . .	„ 6,000	
Ausgaben pro 1912 . . . . .		26,000

Die Erweiterung der Geleiseanlagen und die Erstellung von Abstellgeleisen sind nötig geworden, weil für die Fabrikanlagen der Firma Adolph Saurer ein zweiter Geleiseanschluss erstellt werden muss.

Nr. 267. Station Kreuzlingen. Neues Abortgebäude . . . . .		8,500
--	--	-------

Nr. 268. Station Emmishofen-Kreuzlingen. Vergrößerung des Güterschuppens.

Voranschlag vom 15. November 1910 . . . . .		20,000
---	--	--------

Nr. 269. Station Kradolf. Umbau und Erweiterung mit neuem Aufnahmsgebäude und Güterschuppen.

Übertrag 5,903,600

	Fr.
Übertrag	5,903,600
	Fr.
Voranschlag vom 23. November 1910	128,000
wovon auf Bau . . . . .	Fr. 116,000
und auf Betrieb . . . . .	„ 12,000
Dazu Fr. 25,000 für Abschreibungen.	
Ausgaben pro 1912 . . . . .	60,000
<p>Die Anlagen entsprechen den jetzigen Anforderungen nicht mehr; Wartsaal und Güterschuppen sind zu klein, die Wohnung des Vorstandes ist ungenügend. Es ist vorgesehen, ein neues Aufnahmegebäude und einen neuen Güterschuppen zu erstellen, einige Erweiterungen an den Geleiseanlagen und eine Fusswegunterführung auszuführen.</p>	
<p>Nr. 270. Station Ebnat-Kappel. Erweiterung der Geleiseanlagen für den Anschluss der Linie Ebnat-Nesslau.</p>	
Voranschlag vom 15. Juni 1911 . . . . .	26,000
<p>Nr. 271. Vordächer an Aufnahmegebäuden.</p>	
<p>a. Station Güttingen.</p>	
Voranschlag vom 15. Juni 1911 . . . . .	3,000
<p>b. Station Uttwil.</p>	
Voranschlag vom 15. Juni 1911 . . . . .	3,000
<p>c. Station Altnau.</p>	
Voranschlag vom 1. Juni 1910 . . . . .	4,600
<p>Nr. 272. Wagenwascheinrichtungen und Desinfektionsanlagen für den Viehtransport laut Bundesratsbeschluss vom 22. März 1907 . . . . .</p>	
	30,000
<p>Nr. 273. Wasserversorgung für Stationen und Wärterhäuser . . . . .</p>	
	3,000
<p>Nr. 274. Brückenwagen . . . . .</p>	
	11,000
<p>Nr. 275. Lastkräne in den Lokomotivdepots Winterthur und St. Gallen . . . . .</p>	
	5,000
Übertrag	<u>6,049,200</u>

Fr.

Übertrag 6,049,200

Nr. 276. Verbesserung der Beleuchtung auf Bahnhöfen und Stationen.

a. Lagerhaus Buchs: Kellerbeleuchtung . . . . .	1,000
b. Bahnhof Sargans . . . . .	1) 25,000
c. Bahnhof Chur: Aussenbeleuchtung . . . . .	7,000
d. Verschiedene Stationen . . . . .	5,000
1) Dazu Fr. 9000 für Abschreibungen.	

Nr. 277. Zentralanlagen für Weichen und Signale.

a. Bahnhof St. Gallen.	Fr.	
Voranschlag vom 30. August 1910 . . . . .	370,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 358,300		
und auf Betrieb . . . „ 11,700		
Dazu Fr. 6550 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911 . . . . .	100,000	
Bleiben	<u>          </u>	270,000
b. Romanshorn (Nördlicher Teil).		
Voranschlag für die ganze Anlage vom Mai 1911 . . . . .	Fr. 388,000	
worauf auf Bau . . . Fr. 359,000		
und auf Betrieb . . . „ 29,000		
Dazu Fr. 33,400 für Abschreibungen.		
Davon ab für den in Nr. 250 enthaltenen südlichen Teil . . . . .		
	165,000	
Bleiben	<u>223,000</u>	
Ausgaben pro 1912 . . . . .		180,000
c. Station Uttwil.		
Voranschlag vom 15. Juni 1911 . . . . .		32,000
d. Station Altnau.		
Voranschlag vom 1. Juni 1910 . . . . .		31,900
Dazu Fr. 900 für Abschreibungen.		

Nr. 278. Weichensicherungen. Anbringen von Verschlüssen an nicht zentralisierten Weichen . . . . . 2,500

Übertrag 6,603,600

	Fr.
Übertrag	6,603,600
Nr. 279. Telephonanlagen.	Fr.
a. Stein a. Rh.-Emmishofen . . . . .	9,000
b. Sargans-Mels . . . . .	1,550
c. Räterschwil: Trennung der Rasselwerke von den Telephonanlagen . .	2,200
d. Bahnhof Wintertür: Telephon von Perron II und III nach dem Fahrdienstbureau . . . . .	700
e. Bahnhof Rorschach . . . . .	350
f. Bahnhof Chur . . . . .	600
Zusammen	14,400
Nr. 280. Wärterhäuser. Erstellung von zwei Wärterhäusern . . . . .	25,000
Nr. 281. Bahnabschlüsse und Barrieren.	
a. Geländer und Einfriedigungen . . . . .	3,000
b. Barrieren . . . . .	10,000
Nr. 282. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen	100,000
Nr. 283. Unvorhergesehenes . . . . .	50,000
Total I	<u>6,806,000</u>

### III. Mobilien und Gerätschaften.

	Fr.
Nr. 284. Vermehrung des Inventars der Kreisdirektion (einschliesslich Telegrapheninspektion) . .	2,000
Nr. 285. Vermehrung des Inventars des Bahndienstes.	
a. Umänderung von ausrangierten Güterwagen in Schotterwagen . . . . .	8,000
b. Verschiedenes . . . . .	8,000
Zusammen	16,000
Nr. 286. Vermehrung des Inventars des Stationsdienstes . . . . .	12,500
Übertrag	<u>30,500</u>

627

Fr.

Übertrag

30,500

Nr. 287. Vermehrung des Inventars des Fahr-  
dienstes . . . . . 6,000

Nr. 288. Ergänzung des Werkzeugs, der mecha-  
nischen Einrichtungen und des Mobiliars der Werk-  
stätten und Depotwerkstätten.

a. Werkstätte Romanshorn . . . . . 1,000  
b. „ Rorschach . . . . . 20,000  
c. „ Chur . . . . . 10,600  
d. Depotwerkstätte Romanshorn . . . . . 600  
e. Depotwerkstätten Winterthur, St. Gallen und  
Rorschach . . . . . 1,800

Nr. 289. Vermehrung der Telegraphenapparate 1,700

Total III 72,200

#### IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte.

##### *Bodenseedampfschiffahrt.*

Nr. 290. Vermehrung des Inventars der Dampf-  
schiffverwaltung . . . . . 3,000

Nr. 291. Ergänzung des Werkzeugs und der  
mechanischen Einrichtungen der Schiffswerfte in  
Romanshorn . . . . . 1,000

Total IV 4,000

#### Rekapitulation.

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen . . . . 6,806,000  
III. Mobiliar und Gerätschaften . . . . . 72,200  
IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte . . . . . 4,000  
Total 6,882,200

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

Umbau der Geleiseanlage in der Station Rorschach-Hafen . . . . .	Fr. 15,000
weil die Ausgabe auf Betrieb zu verrechnen ist.	

Erstellung eines Unterkunftslokals für Depotarbeiter in Sargans . . . . .	12,000
weil diese Arbeit nicht dringlich ist.	

Vermindert wurden die Ansätze für:

Nr. 276 <i>b</i> Verbesserung der Beleuchtung auf Bahnhof Sargans von Fr. 44,000 auf . . . . .	25,000
weil der Bau einer Transformatorstation nicht nötig ist, nachdem der Strom vom Elektrizitätswerke in der Gebrauchsspannung geliefert wird.	

Nr. 279 <i>d</i> Telephonanlagen im Bahnhof Winterthur von Fr. 1500 auf . . . . .	700
---	-----

Dem Budget wurde beigefügt:

Zu Nr. 279 <i>c</i> Rätterschen-Wil Trennung der Rasselwerke von den Telephonanlagen . . . . .	2,200
--	-------

Zu Nr. 277 <i>b</i> Zentralanlage für den nördlichen Teil des Bahnhofs Romanshorn . . . . .	180,000
---	---------

---

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

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

Nr. 292. Station Schwyz. Erweiterung der Ge-  
leiseanlage.

Baubudget 1911, Nr. 286.	Fr.	
Voranschlag vom 31. März 1910 . . .	56,000	
wovon auf Bau . . .	Fr. 46,500	
und auf Betrieb . . .	„ 9,500	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	10,000	
Bleiben	—	46,000

Nr. 293. Station Flüelen. Verlängerung des  
Überholungsgeleises.

Baubudget 1911, Nr. 288 . . . .	125,000	
Voranschlag vom 20. April 1910 .	115,000	
wovon auf Bau . .	Fr. 105,000	
und auf Betrieb . .	„ 10,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	70,000	
Bleiben	—	45,000

Nr. 294. Station Airolo. Erstellung einer Bade-  
und Douchenanstalt für die Stationsangestellten und  
die Tunnelarbeiter, Aufenthaltslokale und Akkumu-  
latorenraum.

Baubudget 1911, Nr. 291 a.	Fr.	
Voranschlag vom 2. Mai 1910 . . . .	33,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	3,000	
Bleiben	—	30,000

Nr. 295. Station Castione. Erweiterung der  
Verladeeinrichtung.

Voranschlag vom 16. März 1911 . . . .	29,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	25,000	
Bleiben	—	4,000

Übertrag 125,000

	Übertrag	Fr. 125,000
Nr. 296. Station Melide. Erweiterung der Geleiseanlagen und Verbesserung der Umladeeinrichtungen am See.		
Baubudget 1911, Nr. 294.		Fr.
Voranschlag vom 20. April 1910 . . . . .	358,000	
wovon auf Bau . . . . .	Fr. 343,000	
und auf Betrieb . . . . .	" 15,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	158,000	
	Bleiben	200,000
Nr. 297. II. Geleise Giubiasco-Chiasso.		
Baubudget 1911, Nr. 283.		
a. Giubiasco-Lugano. Fortsetzung der Projektierungsarbeiten . . . . .		20,000
b. Mendrisio-Chiasso mit Erweiterung der Station Mendrisio und Ersetzung der Niveauübergänge durch Über- oder Unterführungen; Länge 6,700 km.		
Kredit des Verwaltungsrates vom	Fr.	
21. Februar 1910 . . . . .	1,120,000	
wovon auf Bau Fr. 1,012,000		
und auf Betrieb " 108,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911 . . . . .	1,033,000	
	Bleiben	87,000
Das zweite Geleise wird voraussichtlich am 1. Mai 1912 dem Betriebe übergeben werden können.		
c. Maroggia-Mendrisio mit Ersetzung der Niveauübergänge durch Über- oder Unterführungen; Länge 7,400 km.		
	Fr.	
Baubudget 1911, Nr. 283 c . . . . .	1,010,000	
Voranschlag vom 5. Januar 1911	1,130,000	
wovon auf Bau Fr. 1,060,000		
und auf Betrieb " 70,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911 . . . . .	60,000	
	Bleiben	1,070,000
Ausgaben pro 1912 . . . . .		400,000
	Übertrag	832,000

Fr.  
Übertrag 832,000

Auf 3,4 Kilometer ist der Unterbau schon beim Bau der Bahn doppelspurig hergestellt worden, so dass auf diesem Teil der Strecke nur noch Ergänzungsarbeiten auszuführen sind. Von den zurzeit zwischen Maroggia und Mendrisio vorhandenen 8 Niveauübergängen sollen 6 durch Unter- oder Überführungen ersetzt werden. Die hierfür nötige Ausgabe wird durch die jährliche Ersparnis an Bewachungskosten, die Fr. 7000 beträgt, nahezu gedeckt. Auf der Station Capolago soll ein Überholungsgeleise erstellt werden; in den Stationen Maroggia und Mendrisio sind grössere Arbeiten nicht vorgesehen. Von den Kosten entfallen Fr. 490,000 auf diese 3 Stationen und Fr. 640,000, oder Fr. 98,000 per Kilometer, auf die offene Strecke. Die Inangriffnahme der Arbeiten ist bisher durch einige von der Gemeinde Capolago verlangte Projektänderungen verzögert worden.

- d. Lugano-Maroggia mit Ersetzung der Niveauübergänge durch Über- bzw. Unterführungen; Länge 10,500 km.

Fr.

Voranschlag vom April 1909 . . . . .	2,500,000
wovon auf Bau Fr. 2,400,000	
und auf Betrieb „ 100,000	
Für 1912 werden vorgesehen . . . . .	50,000

Im Projekt ist die Beseitigung der Niveauübergänge der Kantonsstrasse bei Melide und Bissone und zu diesem Zwecke die Hebung der Bahnnivellette bei Bissone vorgesehen. Da die Dampfschiffgesellschaft des Luganersees und die Ufergemeinden eine Erweiterung des Schiffahrtdurchlasses im Seedamm anstreben, werden dem Baubeginn voraussichtlich längere Verhandlungen vorangehen müssen.

Übertrag 882,000

	Übertrag	Fr. 882,000
Nr. 298. Einrichtungen zur Verbesserung der Holzabfuhrwege, Inkonvenienzenbeschädigungen infolge Unterstellung von Wäldern unter das Reistreglement, Ankauf von Wäldern.		
	Fr.	
Baubudget 1911, Nr. 278 . . . . .	875,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911	260,000	
	<u>Bleiben 615,000</u>	
Ausgaben pro 1912 . . . . .		200,000

*Neue Bauten.*

Nr. 299. Bahnhof Arth-Goldau. Erstellung eines Gebäudes mit Bureau für die Sousehfs und Aufenthaltslokal für die Weichenwärter . . . . . 3,000

Nr. 300. Station Schwyz. Verlängerung des Überholungsgeleises und Erstellung eines zweiten Verladegeleises.

	Fr.	
Voranschlag vom Mai 1911 . . . . .	132,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 126,000		
und auf Betrieb . . . „ 6,000		
Für 1912 werden vorgesehen . . . . .		50,000

Die Verlängerung des nur 320 m langen Überholungsgeleises ist erforderlich, damit die Länge der zu überholenden Züge fernerhin nicht mehr beschränkt werden muss und die Lokomotiven voll ausgenützt werden können.

Nr. 301. Station Brunnen. Maschinelle Einrichtungen in den Lagerschuppen für das Reinigen von Getreide und Mühlfabrikaten.

Voranschlag vom April 1911 . . . . .	22,000
--------------------------------------	--------

Die neuen Maschinen zum Reinigen und Mischen von Getreide und Mühlenfabrikaten sind vom Handelsstand schon lange gewünscht worden; die Leistungen der vorhandenen alten Maschinen sind gering und verursachen grosse Kosten.

Übertrag	<u>1,157,000</u>
----------	------------------

Fr.

Übertrag 1,157,000

Nr. 302. Station Sisikon. Verlängerung des Güterschuppens mit Hebung desselben auf Rampenhöhe.

Voranschlag vom Mai 1911 . . . . . 5,000

Nr. 303. Station Altdorf. Vergrößerung des Aufnahmegebäudes und Verlängerung des Perrondaches.

Voranschlag vom 31. Mai 1909 . . . . . 35,000

Nr. 304. Bahnhof Erstfeld. Erstellung einer Drehscheibe von 20 m Durchmesser samt Zufahrt und Radialgeleisen . . . . .

50,000

Mit den in Erstfeld vorhandenen zwei Lokomotivdrehscheiben, die einen Durchmesser von nur 15 m haben, können die A<sup>3/4</sup> und C<sup>4/5</sup> Lokomotiven, die Züge von Brugg und Zürich nach Erstfeld führen, nicht abgedreht werden.

Nr. 305. Station Airolo. Erstellung eines Gebäudes mit Lampisterie und Aufenthaltslokal für die Bremser . . . . .

5,000

Nr. 306. Station Ambri-Piotta. Erweiterung der Geleiseanlage.

Voranschlag vom Mai 1911 . . . . . 92,000

Das Überholungsgeleise soll von 320 auf 450 m verlängert und an beiden Stationsenden mit beiden Hauptgeleisen direkt verbunden werden.

Nr. 307. Station Lavorgo. Erstellung eines Ausziehgeleises und Beseitigung des Kantonsstrassenüberganges am Südende der Station. Fr.

Voranschlag vom Mai 1911 . . . . . 180,000

wovon auf Bau . . . Fr. 170,000

und auf Betrieb . . . „ 10,000

Für 1912 werden vorgesehen . . . . . 50,000

Übertrag 1,394,000

Fr.  
Übertrag 1,394,000

Die Verladeanlagen der Station Lavorgo sind sehr beschränkt. Das Abholen und Bereitstellen der Güterwagen ist mit umständlichen Manövern verbunden und oft kaum zu bewerkstelligen. Die Erweiterung der Geleisanlage bedingt den Ersatz des Niveauüberganges der Kantonstrasse am Südende der Station durch eine Unterführung.

Nr. 308. Station Biasca.

a. Vergrösserung der Depotwerkstätte.

Voranschlag vom Mai 1911 . . . . . 65,000

Die Depotwerkstätte in Biasca ist in einem kleinen Anbau an die Lokomotivremise untergebracht, dessen Zustand fortwährende Reparaturen erfordert. Die Lokale sind zu klein und sowohl Beleuchtung wie Lüftung ungenügend. Die Einrichtung der Werkstätte und die vorhandenen Werkzeugmaschinen sind veraltet.

b. Vergrösserung des Dienstgebäudes am Kohlenlagerplatz durch einen Anbau mit Wasch- und Trockenraum und Aborten . . . . .

5,000

Nr. 309. Bahnhof Bellinzona.

a. Erstellung einer Passerelle nördlich vom Aufnahmsgebäude.

Fr.

Voranschlag vom April 1911 . . . 25,000

Hiervon ab: Beitrag der Gemeinde

Bellinzona . . . . . 9,000

Bleiben ———

16,000

Durch die Passerelle wird eine von der Gemeinde schon seit langem angestrebte Verbindung mit der bergseits der Bahn gelegenen Ortschaft Daro, und auch die für das Bahnpersonal erwünschte schienenfreie Verbindung vom Aufnahmsgebäude und der Werkstätte zum Lokomotivdepot hergestellt.

Übertrag 1,480,000

Fr.

Übertrag 1,480,000

b. Umänderung der bestehenden Gleichstromanlage für die Beleuchtung des Bahnhofes in eine Wechselstromanlage.

Voranschlag vom Juni 1911 . . . . . 32,000

Die Kreisdirektion hatte die Umänderung auch auf die Werkstätte ausgedehnt und den Voranschlagsbetrag zu Fr. 40,000, die Ausgabe im Jahre 1912 zu Fr. 17,000 eingestellt. Mit der Einschränkung auf den Bahnhof betragen die Kosten nur Fr. 32,000 und können im Jahre 1912 gänzlich zur Ausgabe gelangen.

Nr. 310. Werkstätte Bellinzona. Erstellung einer neuen Wagenschiebebühne von 18 m nutzbarer Länge mit elektrischem Antrieb.

Voranschlag vom 10. Januar 1911 . . . . . 48,000

Dazu Fr. 13,300 für Abschreibungen.

Nr. 311. Station Giubiasco.

a. Neuer Zentralapparat mit Blockeinrichtung . . . . . 38,000

Dazu Fr. 9000 für Abschreibungen.

b. Erstellung eines Perrondaches samt Perronbelag 3,000

Nr. 312. Bahnhof Chiasso. Erweiterung und Umbau des Bahnhofes. Fr.

Voranschlag vom Januar 1911 . . . . . 7,500,000

wovon auf Bau . Fr. 7,250,000

und auf Betrieb . „ 250,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911 450,000

Bleiben 7,050,000

Für 1912 werden vorgesehen . . . . . 400,000

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Übertrag 2,001,000

	Fr.
Übertrag	2,001,000
Nr. 313. Haltestelle Reazzino. Erstellung einer neuen Wartehalle mit Schaltereinbau.	
Voranschlag vom 1. Juli 1911 . . . . .	6,000
Nr. 314. Beseitigung von Niveauübergängen.	
<i>a. Erstfeld—Amsteg:</i>	
Ersetzung des Niveauüberganges beim Evibach, km 44, <sup>516</sup> , durch einen Parallelweg.	
Voranschlag vom 9. April 1911 . . . . .	6,000
<i>b. Amsteg—Gurtellen:</i>	
Ersetzung des Niveauüberganges der Kantonsstrasse beim Inschitunnel, km 49, <sup>665</sup> , durch eine Unterführung.	
Voranschlag vom 2. Mai 1910 . . . . .	90,000
<i>c. Gurtellen—Wassen:</i>	
Ersetzung des Niveauüberganges bei km 59, <sup>697</sup> durch eine Überführung über das südliche Portal des Kirchbergtunnels.	
Voranschlag vom 6. April 1911 . . . . .	9,000
<i>d. Ambri-Piotta—Rodi-Fiesso:</i>	
Ersetzung des Niveauüberganges südlich der Station Ambri-Piotta bei km 93, <sup>590</sup> durch eine Unterführung . . . . .	8,000
Nr. 315. Erstellung erhöhter Einsteigeperrons in den Stationen Meggen, Küssnacht und Immensee	13,000
Nr. 316. Wagenwascheinrichtungen und Desinfektionsanlagen für den Viehtransport laut Bundesratsbeschluss vom 22. März 1907 . . . . .	12,000
Nr. 317. Brückenwagen . . . . .	6,000
Nr. 318. Lastkräne . . . . .	5,000
Nr. 319. Wasserversorgungen für Stationen und Wärterhäuser . . . . .	12,000
Übertrag	2,168,000

	Fr.
Übertrag	2,168,000
Nr. 320. Verbesserung der Beleuchtung auf Bahnhöfen und Stationen . . . . .	10,000
Nr. 321. Neue Durchfahrtsignale . . . . .	15,000
Nr. 322. Zentralanlagen für Weichen und Signale. Ergänzungen an bestehenden Anlagen und Anbrin- gung von Fühlschienen . . . . .	8,000
Nr. 323. Eiserne Brücken.	
<i>a.</i> Verstärkung von 5 Blechbalkenbrücken der Strecke Erstfeld—Göschenen . . . . .	5,000
<i>b.</i> Umbau von 5 Blechbalkenbrücken der Strecke Airolo—Biasca in Brücken mit Eisenbeton- überbau . . . . .	24,000
Dazu Fr. 8000 für Abschreibungen.	
Nr. 324. Lawinen- und Wildbachverbauungen, Schutzvorkehrungen gegen Steinschlag . . . . .	20,000
Nr. 325. Untermauerungen und Verkleidungen an Felsböschungen und Felswänden . . . . .	25,000
Nr. 326. Wärterhäuser.	
<i>a.</i> Erstellung eines einfachen Wärterhauses am Südportal des Zuger Stadttunnels . . . . .	12,000
<i>b.</i> Vergrößerung von 4 Wärterhäusern durch An- bauten . . . . .	16,000
Nr. 327. Unterkunftslokale für das Dienstpersonal	10,000
Nr. 328. Telephonanlagen. Telephonische Ver- bindung der Wärterhäuser und Stationen auf der Strecke Luzern—Meggen und Reazzino—Locarno . . . . .	3,400
Nr. 329. Bahnabschlüsse und Barrieren.	
<i>a.</i> Geländer und Einfriedigungen . . . . .	8,000
<i>b.</i> Barrieren, Kuppelung der Barrieren auf den zweigeleisigen Strecken . . . . .	10,000
Übertrag	2,334,400

	Fr.
Übertrag	2,334,400
Nr. 330. Beiträge an Flusskorrekturen, Wild- bach- und Berglehnverbauungen . . . . .	120,000
Nr. 331. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen	100,000
Nr. 332. Unvorhergesehenes . . . . .	50,000
Total I	<u>2,604,400</u>

### III. Mobilium und Gerätschaften.

Nr. 333. Vermehrung des Inventars der Kreis- direktion (einschliesslich der Telegrapheninspektion) .	4,000
Nr. 334. Vermehrung des Inventars des Bahn- dienstes . . . . .	6,000
Nr. 335. Vermehrung des Inventars des Stations- dienstes . . . . .	8,000
Nr. 336. Vermehrung des Inventars des Fahr- dienstes . . . . .	5,000
Nr. 337. Ergänzung des Werkzeuges, der mecha- nischen Einrichtungen und des Mobiliars der Werk- stätte Bellinzona . . . . .	18,000
Nr. 338. Ergänzung des Werkzeuges, der mecha- nischen Einrichtungen und des Mobiliars der Depot- werkstätten . . . . .	3,000
Nr. 339. Vermehrung der Telegraphen- und Telephonapparate . . . . .	1,200
Total III	<u>45,200</u>

### Rekapitulation.

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen . . . . .	2,604,400
III. Mobilium und Gerätschaften . . . . .	45,200
Total Kreis V	<u>2,649,600</u>

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

Umänderung der elektrischen Beleuchtungsanlage im Bahnhof Chiasso . . . . .	Fr. 10,000
weil dieselbe noch im Jahre 1911 vollendet wird.	

Erweiterung der Stellwerkanlage in der Station Immensee . . . . .	11,000
weil auch die Einrichtung des Streckenblocks Roth- kreuz Immensee, die diese Erweiterung veranlasst hatte, gestrichen wurde.	

Erhöht wurde der Ansatz für

Nr. 309 b Bahnhof Bellinzona, Umänderung der Gleichstrom-  
anlage für die Beleuchtung des Bahnhofes in einer Wechselstrom-  
anlage von Fr. 17,000 auf Fr. 32,000 aus den unter Nr. 309 b  
angeführten Gründen.

---

## Budget der Ausgaben der Kapitalrechnung.

### 1. Bauausgaben.

Sie betragen laut Spezialbudget . . . . Fr. 36,128,100

### 2. Rückzahlung von Kapitalien.

Dieselben werden betragen . . . . „ 6,813,450

Fr. 42,941,550

Die voraussichtlichen Kapitalrückzahlungen stellen sich für 1912 wie folgt:

*3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> % Anleihen der Schweiz. Bundesbahnen von 1899/1902.*

Rückzahlung der auf 31. Dezember 1912 auszulösenden 3600 Obligationen à Fr. 1000 . . . Fr. 3,600,000

*Anleihen der ehemaligen Schweiz. Centralbahn.*

4 % vom 1. Februar 1876. Rückzahlung der auf 1. Februar 1912 ausgelösten 1001 Obligationen à Fr. 500 . . . . „ 500,500

4 % vom 25. Juni 1880. Rückzahlung der auf 30. April 1912 ausgelösten 140 Obligationen à Fr. 1000 . . . . „ 140,000

*Anleihen der ehemaligen Vereinigten Schweizerbahnen.*

4 % I. Hypothek vom 31. März 1865. Rückzahlung der auf 30. Juni 1912 auszulösenden Obligationen in verschiedenen Beträgen . . . . „ 1,200,000

4 % II. Hypothek vom 31. März 1865. Rückzahlung der auf 30. Juni 1912 auszulösenden Obligationen in verschiedenen Beträgen . . . . „ 600,000

Übertrag Fr. 6,040,500

Übertrag Fr. 6,040,500

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

*Anleihen der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn.*

2 <sup>8</sup> / <sub>11</sub> % Franco-Suisse von 1868. Rückzahlung der auf 10. März 1912 auszulosenden 299 Obligationen à Fr. 550 . . . . .	„	164,450
3 % Jougne-Eclépens. Rückzahlung der auf 15. April 1912 auszulosenden 97 Obligationen à Fr. 500 . . . . .	„	48,500

*Anleihen der ehemaligen Gotthardbahn.*

3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % vom 1. April 1895. Rückzahlung der auf 30. September 1912 auszulosenden Obligationen in verschiedenen Beträgen . . . . .	„	560,000
Total		<u>Fr. 6,813,450</u>

\* \* \*

Am Schluss des gegenwärtigen Berichtes beehren wir uns, Ihnen folgenden

A n t r a g

zu stellen:

Der Bundesversammlung sind zur Genehmigung vorzulegen:

1. Das Betriebsbudget der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1912, abschliessend mit Fr. 199,815,310 Einnahmen und mit Fr. 135,221,555 Ausgaben.

2. Das Budget der Gewinn- und Verlustrechnung der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1912, abschliessend mit Fr. 78,142,805 Einnahmen und mit Fr. 71,184,370 Ausgaben.

3. Das Baubudget der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1912 im Betrage von Fr. 36,128,100.

4. Das Budget der Ausgaben der Kapitalrechnung der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1912 im Betrage von Fr. 42,941,550.

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

Bern, den 22. September 1911.

Namens des Verwaltungsrates  
der schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:

**Casimir von Arx.**

Der Sekretär:

**Mürset.**

***Beilagen:***

1. Betriebsbudget.
2. Baubudget.



**Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen an den schweizerischen Bundesrat betreffend das Budget der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1912, zuhanden der Bundesversammlung. (Vom 22. September 1911.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1911
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	46
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.11.1911
Date	
Data	
Seite	463-642
Page	
Pagina	
Ref. No	10 024 391

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.