

Bericht und Antrag

des

Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen an
den schweizerischen Bundesrat betreffend das Budget
der schweizerischen Bundesbahnen für 1904 zu Händen
der Bundesversammlung.

(Vom 28. September 1903.)

Hochgeachteter Herr Bundespräsident!

Hochgeachtete Herren Bundesräte!

Wir beehren uns, Ihnen mit diesem Berichte gemäß Art. 62 der Vollziehungsverordnung vom 7. November 1899 das Budget der schweizerischen Bundesbahnen pro 1904 einzureichen, und ersuchen Sie, es der Bundesversammlung zur Genehmigung unterbreiten zu wollen.

Es umfaßt:

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

Zum erstenmal können wir nun in einem einzigen Budget unsere Anträge einbringen, die sich auf das gesamte Netz der Bundesbahnen beziehen, wie es sich durch den freihändigen Rück-

kauf und die Übernahme der Linien der Jura-Simplon-Bahn ausgestaltet hat. Allein trotz aller Sorgfalt, die wir auf die Ausarbeitung der Anträge verwendet haben, können sie doch noch nicht den Charakter der Sicherheit darbieten, welchen unsere Budgets besitzen müssen, wenn wir einmal als feste Basis ein vollständiges Betriebsjahr des ganzen Netzes mit endgültiger Organisation hinter uns haben werden, ein Betriebsjahr, das uns deutlich die finanzielle Tragweite sowohl der Bundesgesetze als auch der erlassenen oder noch zu erlassenden Vollziehungsverordnungen zeigen wird.

Betriebsbudget.

Das Betriebsbudget umfaßt die voraussichtlichen Einnahmen des ganzen Netzes sowie die voraussichtlichen Ausgaben der Zentralverwaltung und der vier Kreise.

Um die Vergleichung mit der Rechnung pro 1902 und dem Budget pro 1903 zu erleichtern, haben wir zu unseren eigenen Ergebnissen pro 1902 diejenigen der Jura-Simplon-Bahn zugezählt, wie dieselben aus dem Geschäftsbericht dieser Gesellschaft ersichtlich sind; sodann haben wir das Budget der Zentralverwaltung und des I. Kreises pro 1903 durch die approximativen Einnahmen und Ausgaben der Jura-Simplon-Bahn während den ersten vier Monaten des Jahres ergänzt.

Betriebseinnahmen.

Wir veranschlagen für das Jahr 1904:

	Rechnung 1902 Fr.	Budget 1903 Fr.	Budget 1904 Fr.
I. Ertrag des Personentransports .	42,395,808	41,344,000	43,500,000
II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransports .	60,417,172	61,592,000	65,150,000
III. Verschiedene Einnahmen . .	4,297,327	4,324,150	4,656,740
Zusammen	107,110,307	107,260,150	113,306,740

Ad I. Der Einfluß der Tarifiermäßigungen machte sich im Jahre 1903 erst vom 1. Mai an geltend, während er durch das ganze Jahr 1904 hindurch fühlbar sein wird; wir mußten daher diesem Faktor bei unseren Schätzungen Rechnung tragen. Wir sind nun auf folgende Weise zu den vorgeschlagenen Ansätzen gelangt:

Nach den bis jetzt bekannten Ergebnissen (Januar bis April definitiv, Mai bis Juli approximativ) ist anzunehmen, daß die Einnahmen aus dem Personenverkehr des ganzen Netzes 1903 betragen werden Fr. 43,400,000

Um der voraussichtlichen Verkehrszunahme Rechnung zu tragen, berechnen wir für das Jahr 1904 einen Zuschlag von 3 %, also ungefähr . . . „ 1,300,000
Fr. 44,700,000

Abzug: Ausfall, nach unseren Berechnungen, infolge der Ermäßigung der Tarife pro 1904, soweit dieser Ermäßigung nicht in unserer Schätzung der Einnahmen pro 1903 Rechnung getragen ist . . . „ 1,200,000
Fr. 43,500,000

Ad II. Um die Einnahmen aus dem Güterverkehr zu schätzen, haben wir angenommen, daß die Inkraftsetzung der neuen Tarife auf 1. Juli 1904 stattfinden wird; die Berechnung, Annahme, Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde, sowie die Drucklegung dieser Tarife, mit Inbegriff der direkten und der Ausnahmetarife, beanspruchen nämlich geraume Zeit, und es ist nicht anzunehmen, daß deren Einführung vor dem zweiten Semester kommenden Jahres möglich werde.

Unser Ansatz pro 1904 wurde berechnet, wie folgt:

Nach den bisanhin bekannten Ergebnissen (Januar bis April definitiv, Mai bis Juli approximativ) ist anzunehmen, daß die Einnahmen aus dem Güterverkehr im Jahre 1903 betragen werden Fr. 64,340,000

Um der voraussichtlichen Verkehrszunahme Rechnung zu tragen, machen wir einen Zuschlag von 3 % zu gunsten des Jahres 1904 . . . „ 1,930,000
Fr. 66,270,000

Abzug: Ausfall infolge der Tarifiermäßigungen während des zweiten Semesters „ 1,120,000
Fr. 65,150,000

Ad III. Veranschlagt sind für verschiedene Einnahmen:

1. Pacht- und Mietzinse	Fr. 3,213,600
2. Ertrag von Hülfseschäften	„ 1,247,140
3. Sonstige Einnahmen	„ 196,000
	Fr. 4,656,740

Die Einnahmen aus Pachtzinsen für Gemeinschaftsbahnhöfe und -strecken sind im Budget mit Fr. 830,600 eingestellt; im Jahre 1902 betrugen sie Fr. 555,813; für 1903 sind sie auf Fr. 658,560 veranschlagt. Die Mehreinnahme pro 1904 rührt vom Umbau des Bahnhofs Basel her. Dem gegenüber verzeichnen wir eine Mindereinnahme aus Pachtzinsen für Gemeinschaftsbahnhöfe mit Nebenbahnen (siehe Näheres hierüber S. 36—39 des Betriebsbudgets).

Die Einnahmen aus Rollmaterialmiete sind auf Fr. 1,120,000 veranschlagt, d. h. ungefähr auf das Ergebnis des Jahres 1902, unter Berücksichtigung der Übernahme des Netzes der Jura-Simplon-Bahn.

In den Einnahmen aus den Hülfseschäften sind auch die Zinsen des auf diese Geschäfte verwendeten Kapitals inbegriffen. Zieht man diese Zinsen von dem auf Fr. 1,247,140 veranschlagten Bruttoergebnis ab, so bleibt ein Nettoergebnis von Fr. 306,195, d. h. eine Summe, welche kaum das Risiko und die allgemeinen Verwaltungskosten deckt; umfassen doch die Hülfseschäfte die vier Materialverwaltungen, die Oberbaumaterialverwaltung, die Drucksachenverwaltung, alle Werkstätten, die Gasanstalten und den Privattelegraphendienst.

Betriebsausgaben.

Die Betriebsausgaben pro 1904 sind im ganzen veranschlagt auf Fr. 77,993,465

Das Budget 1903 sah vor „ 72,310,060

Im Jahre 1902 wurden verausgabt „ 65,204,151

Die Mehrausgaben gegenüber dem Budget von 1903 betragen somit Fr. 5,683,405, und gegenüber der Rechnung 1902 Fr. 12,789,314.

Diese außerordentliche Ausgabenvermehrung entspringt fast ausschließlich den Titeln II, III und IV, d. h. Unterhalt und Aufsicht der Bahn, Expeditions- und Zugsdienst, Fahrdienst und Rollmaterial; sie ist zum weitaus größten Teile verursacht durch

Personalausgaben und Ausgaben für Unterhalt und Erneuerung des Materials, wie dies aus folgender Tabelle hervorgeht:

Titel	Rechnung 1902	Budget 1903	Budget 1904	Mehr gegenüber 1902	Mehr gegenüber Budget 1903
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Personal:					
Personal des Bahnunterhalts . . .	3,285,913	3,822,720	4,311,000	1,025,087	488,280
Stations- und Zugspersonal . . .	18,302,747	20,147,465	22,053,225	3,750,478	1,905,760
Personal des Fahrdienstes . . .	7,997,213	8,614,800	9,875,100	1,877,887	1,260,300
	<u>29,585,873</u>	<u>32,584,985</u>	<u>36,239,325</u>	<u>6,653,452</u>	<u>3,654,340</u>
Unterhalt und Erneuerung:					
Unterhalt und Erneuerung d. Bahn	7,611,214	9,206,900	9,692,800	2,081,586	485,900
Unterhalt und Erneuerung d. Lokomotiven und Tender . . .	4,521,082	5,124,400	6,192,500	1,671,418	1,068,100
Unterhalt und Erneuerung d. Personenwagen . .	1,548,239	2,002,100	2,350,600	802,361	348,500
Unterhalt und Erneuerung der Lastwagen . .	1,654,715	2,570,900	2,519,200	864,485	— 51,700
	<u>15,335,250</u>	<u>18,904,300</u>	<u>20,755,100</u>	<u>5,419,850</u>	<u>1,850,800</u>

Die Vermehrung der Personalausgaben rührt zu sehr geringem Teil von der Verkehrszunahme her, sie wird vielmehr hauptsächlich verursacht durch das revidierte Gesetz über die Arbeitszeit, das neue Reglement über die Nebenbezüge, die Reglemente über die Löhnung der Arbeiter und durch die Erhöhung der Gehalte und Löhne um den Betrag der Gratifikationen, die in den letzten Jahren von den Gesellschaften bei günstigen Betriebsergebnissen verteilt wurden. Verglichen mit 1903 beträgt die Personalvermehrung für 1904 (Bahnunterhalt, Expeditions- und Zugsdienst und Fahrdienst) 1155 Mann.

Die Mehrausgaben für Unterhalt und Erneuerung betreffen zum größten Teil das Rollmaterial, das wir von den ehemaligen Gesellschaften übernommen haben. Die Kosten für Reparatur und Erneuerung desselben werden in den ersten Jahren des Bundesbahnbetriebs erheblich größer sein als früher. Was die unumgänglich nötige Vermehrung des Rollmaterials anbelangt, so ist dieselbe im Baubudget vorgesehen.

Zentralverwaltung.

Die Ausgaben der Zentralverwaltung in Bern verteilen sich wie folgt:

Titel	Rechnung 1902 Fr.	Budget 1903 Fr.	Budget 1904 Fr.	Gegenüber Rechnung 1902 Fr.	Gegenüber Budget 1903 Fr.
I. Allgemeine Verwaltung	1,545,066	2,001,800	1,924,430	379,364	— 77,370
II. Unterhalt und Aufsicht d. Bahn	95,683	260,100	168,060	72,377	— 92,040
III. Expeditions- und Zugsdienst	183,800	275,850	262,500	78,700	— 13,350
IV. Fahrdienst . . .	59,036	95,725	105,500	46,464	9,775
V. Verschiedene Ausgaben . . .	2,824,158	3,052,810	3,113,550	289,392	60,740
	<u>4,707,743</u>	<u>5,686,285</u>	<u>5,574,040</u>	<u>866,297</u>	<u>—112,245</u>

I. Allgemeine Verwaltung. Wir budgetieren für die verschiedenen Kapitel:

A. Personal.

1. Verwaltungsbehörden	Fr.	88,500
2. Sekretariat, Kanzlei, Archiv und Registratur	„	142,460
3. Ausgabenkontrolle, Hauptbuchhaltung u. Hauptkasse	„	147,340
4. Rechtsbureau und Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen	„	55,120
5. Tariffbureaux, kommerzielle Agenturen und Frachtreklamationsbureau	„	274,600
6. Einnahmenkontrolle	„	680,500
7. Statistisches Bureau	„	64,100
8. Bureau für den Telegraphendienst und die elektrischen Anlagen	„	32,680
9. Abwartpersonal	„	46,630

B. Sonstige Ausgaben.

1. Bureaukosten, Druckkosten, Buchbinderkosten, Inserate, Porti und Telegramme	Fr.	268,500
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung	„	36,000
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	„	14,000
4. Verschiedenes	„	74,000

Fr. 1,924,430

Die Vergleichung mit dem Budget pro 1903 ergibt eine Minderausgabe von Fr. 77,370; dagegen erzielt sich eine Mehrausgabe von Fr. 379,364 gegenüber 1902. Letztere Mehrausgabe rührt, wie wir in unserem Budgetbericht 1903 erwähnt haben, von der Personalvermehrung her, welche bei den meisten Diensten nötig wurde, sei es infolge Übernahme der Jura-Simplon-Bahn, sei es, weil ihre eigentliche Tätigkeit erst 1903 begonnen hat. Übrigens wurde pro 1902 ein Teil der Ausgaben der Zentralverwaltung auf Spezialkonto der Organisationskosten verrechnet.

Ad A 1 und 2. Keine Bemerkung.

Ad A 3. Die Besoldung des Vorstandes der Ausgabenkontrolle ging von Fr. 9000 auf Fr. 6000 zurück infolge Ablebens des Titulars. Der Nachfolger bezieht die Anfangsbesoldung.

Ad A 4. Personalvermehrung um zwei Gehülfen mit Rücksicht auf die Übernahme der Verwaltung der Pensions- und Hilfskassen durch die Generaldirektion.

Ad A 5. Der Posten „Reiseentschädigungen und Verschiedenes“ konnte um Fr. 3200 vermindert werden, da nun der Umzug der Beamten nach Bern vollendet ist.

Ad A 6. Die Ausgabenverminderung von Fr. 110,000 bei den Gehülfen der Einnahmenkontrolle wird bewirkt durch den Austritt von 26 Beamten, die entweder zu anderen Diensten versetzt oder pensioniert, jedoch nicht ersetzt wurden; es sind 18 Gehülfen beim statistischen Bureau budgetiert, 4 Gehülfen und 6 Billetdrucker beim Spezialbudget der Drucksachenverwaltung. Die Verminderung im Betrage von Fr. 21,000 bei dem Posten „Reiseentschädigungen und Verschiedenes“ erklärt sich aus der Tatsache, daß auf 1. November 1903 die Übersiedelung der Abteilungen Zürich, Basel und St. Gallen nach Bern vollendet sein wird.

Ad A 7. Die Personalvermehrung ist eine scheinbare; im Jahre 1903 waren nämlich die Besoldungen von 18 Gehülfen, die sich speziell mit der Verkehrsstatistik zu befassen hatten, im Budget der Einnahmenkontrolle inbegriffen (siehe Bemerkung *Ad A 6*).

Ad A 8. Ein Gehülfe wird zum Elektrotechniker befördert.

Ad A 9. Die Installierung des kommerziellen Dienstes im Verwaltungsgebäude auf dem Brückfeld erfordert wahrscheinlich eine Personalvermehrung.

Ad B 1. Wenn einerseits eine merkliche Verminderung der verschiedenen Bureaukosten angenommen werden darf, so wird andererseits eine Vermehrung des Kredits für Insertionskosten um ungefähr Fr. 48,000 in Aussicht genommen werden müssen. Diese Vermehrung wird teilweise bedingt durch die erforderlichen zahlreichen Bekanntmachungen betreffend die von den verstaatlichten Bahnen übernommenen Anleihen.

Ad B 2. Die Zentralisation unserer Abteilungen im ehemaligen Verwaltungsgebäude Jura-Simplon und auf dem Brückfeld gestattet eine leichte Ausgabenverminderung in dieser Rubrik.

Ad B 3. Da die Organisation unserer Dienste nahezu vollendet ist, können die Inventarkosten, die nicht auf Baukonto fallen, reduziert werden.

Ad B 4. Der Kredit für Unvorhergesehenes erwies sich als ungenügend, dies um so mehr, als er auch unseren Anteil an den Kosten des schweizerischen Eisenbahnverbandes in sich schließt.

II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn. Die unter diesem Titel budgetierten Ausgaben der Zentralverwaltung verteilen sich, wie folgt:

Kapitel	Rechnung 1902 Fr.	Budget 1903 Fr.	Budget 1904 Fr.	Gegenüber 1902 Fr.	Gegenüber Budget 1903 Fr.
1. Bureau des Ober- ingenieurs	76,461	135,500	140,860	64,399	5,360
2. Unterhalt u. Erneuerung der Bahnanlagen . . .	5,660	92,000	6,000	340	—86,000
3. Sonstige Ausgaben . .	13,562	32,600	21,200	7,638	—11,400
	<u>95,683</u>	<u>260,100</u>	<u>168,060</u>	<u>+72,377</u>	<u>—92,040</u>

Ad 1. Das Studium der neuen Projekte, die der Generaldirektion unterbreitet sind, erfordert die Anstellung dreier neuer Ingenieure.

Ad 2. Im Jahre 1903 erforderte der Umbau des ehemaligen Verwaltungsgebäudes der Jura-Simplon-Bahn die Aufnahme eines Kredites, der im Budget 1904 wegfällt; daher eine Ausgabenverminderung von Fr. 86,000.

Ad 3. Die Verminderung im Betrage von Fr. 11,400 berührt fast ausschließlich die Rubrik „Druck- und Lithographiekosten“.

III. Expeditions- und Zugsdienst. Die Ausgaben der Zentralverwaltung unter diesem Titel verteilen sich folgendermaßen:

Kapitel	Rechnung 1902	Budget 1903	Budget 1904	Gegenüber 1902	Gegenüber Budget 1903
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A. Bureau für den Expeditions und Zugsdienst .	157,862	251,150	237,500	79,638	—13,650
B. Sonstige Ausgaben . .	25,938	24,700	25,000	— 938	300
	<u>183,800</u>	<u>275,850</u>	<u>262,500</u>	<u>+78,700</u>	<u>—13,350</u>

Ad A. Die Zunahme der Geschäfte des Bureau des Betriebschefs erfordert die Ernennung eines neuen Betriebsinspektors und vier weiterer Gehülfen; dem gegenüber ergibt sich ein Wegfall von 6 Gehülfenstellen bei der Zentralwagenkontrolle und Verminderung der Kosten für „Reiseentschädigungen und Verschiedenes“.

Ad B. Die Druckkosten schließen in sich die Erstellung des Routenplakatsfahrplans und der graphischen Routenfahrpläne.

IV. Fahrdienst. Für die Zentralverwaltung budgetieren wir:

Kapitel	Rechnung 1902	Budget 1903	Budget 1904	Gegenüber 1902	Gegenüber Budget 1903
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A. Personal des Bureau für den Fahr- und Werkstättendienst	49,320	84,300	89,000	39,680	4,700
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials	—	—	7,000	7,000	7,000
D. Sonstige Ausgaben . . .	9,716	11,425	9,500	— 216	—1,925
	<u>59,036</u>	<u>95,725</u>	<u>105,500</u>	<u>+46,464</u>	<u>+9,775</u>

Ad A. Die Ausgabenvermehrung rührt daher, daß die 5 Gehülfen, die im Nachtragsbudget von 1903 vorgesehen waren, erst im Laufe des Betriebsjahres eingetreten sind.

Ad C. Der Unterhalt der Schlafwagen, welcher bisher durch die Kreise verrechnet wurde, fällt nun der Generaldirektion zu.

V. *Verschiedene Ausgaben.* Die Ausgaben der Zentralverwaltung umfassen:

Kapitel	Rechnung 1902	Budget 1903	Budget 1904	Gegenüber 1902	Gegenüber Budget 1903
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A. 1. Pachtzinse für Gemeinschaftsbahnhöfe und -strecken	381,765	380,560	393,550	11,785	12,990
A. 2. Rollmaterialmiete	2,301,642	2,280,000	2,330,000	28,358	50,000
A. 3. Verschied. Mieten	41,062	35,500	1,000	— 40,062	— 34,500
C. 1. Gerichtskosten	21	7,000	6,000	5,979	— 1,000
C. 2. Feuerversicherungen	—	94,500	93,000	93,000	— 1,500
C. 4. Transportversicherungen u. Entschädigungen	44,390	79,750	50,000	5,610	— 29,750
C. 7. Beiträge an die Hilfskassen etc.	50,225	85,500	140,000	89,775	54,500
C. 8. Verschiedenes	5,053	90,000	100,000	94,947	10,000
	2,824,158	3,052,810	3,113,550	+ 289,392	+ 60,740

Ad A 1. Die Einzelheiten betreffend Pachtzinse für Gemeinschaftsbahnhöfe und -strecken finden sich auf S. 36—39 des Betriebsbudget. Zur Vergleichung mit den Jahren 1902 und 1903 sind die betreffenden Entschädigungen der verstaatlichten Bahnen unter sich weggelassen.

Ad A 2. Infolge der Verstaatlichung sind die Rollmaterialmieten zwischen den ehemaligen Privatbahnen weggefallen; zur Vergleichung mußte hierauf Rücksicht genommen werden bei den Summen, die unter „Rechnung 1902“ und „Budget 1903“ figurieren.

Die effektive Rechnung pro 1902 stellt sich, wie folgt:

	Einnahmen	Ausgaben
	Fr.	Fr.
Schweizerische Bundesbahnen (inkl. V. S. B. für das II. Semester)	1,026,979	1,932,960
V. S. B. I. Semester	133,777	164,527
Jura-Simplon	851,632	1,111,747
Verschiedene Einnahmen S. B. B.	16,294	—
Zahlung an die Schlafwagengesellschaft	—	2,605
	2,028,682	3,211,839
Abzug: Gegenseitige Mieten zwischen S. B. B. J. S. und V. S. B. (letztere für das I. Semester)	910,197	910,197
Nettomieten im Jahre 1902	1,118,485	2,301,642

Zur Vergleichung müssen die Zahlen des Budget 1903 modifiziert werden, wie folgt:

	Einnahmen Fr.	Ausgaben Fr.
Haupt- und Nachtragsbudget	1,050,000	2,180,000
Jura-Simplon vom 1. Januar bis 30. April circa	290,000	362,000
	1,340,000	2,542,000
Abzug: Gegenseitige Mieten zwischen den schweizerischen Bundesbahnen und der Jura-Simplonbahn in den vier ersten Monaten	262,000	262,000
	1,078,000	2,280,000
Abzug: Einnahmen der Stationen für Deckenmieten, die unter der Rubrik „Rollmaterialmieten“ budgetiert wur- den, jedoch unter den Transportein- nahmen zur Verrechnung kommen werden	72,000	—
Nettovoranschlag des Budget 1903 . . .	1,006,000	2,280,000

Ad A 3. Die Besitznahme der beiden Verwaltungsgebäude durch unsere Dienstabteilungen läßt die Bureauumiete für die Zentralverwaltung in Wegfall kommen.

Ad C 4. Wir veranschlagen die Transportversicherungen und Entschädigungen auf Fr. 110,000

Abzug: Rückzahlungen fremder Bahnen . . . „ 60,000

Nettoaussgabe Fr. 50,000

Ad C 7. Dieser Posten verteilt sich, wie folgt:

Beitrag an die Hilfskassen für das Personal der Zentralverwaltung	Fr. 95,000
Gratifikationen für 25- und 40jährigen Dienst . . .	„ 10,000
Verschiedene Subventionen	„ 35,000
	Fr. 140,000

Ad C 8. Dieser Posten enthält die Nettoaussgaben unserer Agenturen in London und in Paris, sowie unseres Publizitätsbureau in Lausanne.

Kreise.

Die Betriebslänge der Bundesbahnlinsen wird im Jahre 1904 betragen:

für Kreis I	635 km.
für Kreis II	625 "
für Kreis III	764 "
für Kreis IV	419 "
	2443 km.

Überdies betreiben die schweizerischen Bundesbahnen für Rechnung Dritter 165 km.

Die mit begleitendem Bericht eingereichten und von den Kreiseisenbahnräten genehmigten Budgetentwürfe der vier Kreisdirektionen sind durch die Generaldirektion einer Revision unterworfen und durch Abstriche im Betrage von Fr. 2,419,640, d. h. von ungefähr 3,2 % gekürzt worden. Es liegt auf der Hand, daß wir zu genaueren Ansätzen kommen werden, wenn einmal ein vollständiges Betriebsjahr der vier Kreise hinter uns liegen wird, während dessen alle neuen gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen in Kraft gestanden haben werden.

Zur Vergleichung geben wir nachstehend eine Übersicht der wirklichen Ausgaben der Kreise pro 1902, der Budgetansätze pro 1903 und unseres Voranschlages pro 1904. In der Rechnung pro 1902 sind die Ausgaben der Jura-Simplon Bahn inbegriffen.

Titel	Rechnung 1902	Budget 1903	Budget 1904	Gegenüber 1902	Gegenüber Budget 1903
I. Allgemeine Verwaltung . . .	1,320,334	1,117,735	1,205,510	— 114,824	87,775
II. Unterhalt u. Aufsicht der Bahn	11,241,311	13,391,720	14,354,600	3,113,289	962,880
III. Expeditions- u. Zugsdienst . .	20,485,219	22,648,505	24,545,990	4,060,771	1,897,485
IV. Fahrdienst und Rollmaterial	26,084,678	28,618,900	31,625,600	5,540,922	3,006,700
V. Verschiedene Ausgaben . .	2,967,153	2,514,700	2,540,800	— 426,353	26,100
	62,098,695	68,291,560	74,272,500	12,173,805	5,980,940

Zu Anfang dieses Berichtes haben wir uns schon im allgemeinen ausgesprochen über die hauptsächlichsten Ausgabenvermehrungen in den Titeln II, III und IV; wir werden Gelegenheit haben, bei Behandlung der verschiedenen Kapitel auf die Einzelheiten einzutreten.

I. Allgemeine Verwaltung.

Die Ausgaben für allgemeine Verwaltung der Kreise verteilen sich, wie folgt.

Kapitel	Rechnung 1902	Budget 1903	Budget 1904	Gegenüber 1902	Gegenüber Budget 1903
A. 1. Verwaltungsbehörden	213,324	159,500	156,000	— 57,324	— 3,500
A. 2. Sekretariate, Kanzleien, Archive, Registratur	302,124	298,547	306,300	4,176	7,753
A. 3. Rechnungsbureaux	300,192	277,719	264,890	— 35,302	— 12,829
A. 4. Rechts- und Reklamationsbureaux	124,412	148,704	151,350	26,938	2,646
A. 8. Bureaux für den Telegraphendienst und die elektrischen Anlagen . .	91,626	110,370	119,370	27,744	9,000
A. 9. Abwartpersonal	54,010	44,070	52,000	— 2,010	7,930
B. 1. Bureaukosten	197,310	105,800	91,100	— 106,210	— 14,700
B. 2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasser	47,333	40,900	33,800	— 13,533	— 7,100
B. 3. Ergänzung und Unterhalt des In- ventars	10,622	8,900	11,500	878	2,600
B. 4. Verschiedenes	53,671	16,225	19,200	— 34,471	2,975
Abzug: Rückerstattungen	— 74,290	— 93,000	—	74,290	93,000
	1,320,334	1,117,735	1,205,510	— 114,824	87,775

Ad A 1. Die Verminderung gegenüber 1902 rührt her von der Ersetzung der Verwaltungsbehörden J. S. durch die Direktion des I. Kreises.

Ad A 2. Personalvermehrung um einen Departementssekretär und einen Gehülfen beim II. Kreis.

Ad A 3. Ernennung eines Gehülfen beim II. Kreis; Wegfall zweier Gehülfenstellen beim IV. Kreis; Verminderung der Kosten für Reiseentschädigungen und Verschiedenes.

Ad A 4. Die Vermehrung ist hauptsächlich verursacht durch die Entwicklung des Auskunftsdienstes der Tarifbeamten.

Ad A 8. Personalvermehrung und Besoldungserhöhungen infolge Einreihung in die Gehaltsordnung.

Ad A 9. Die Mehrausgabe erklärt sich dadurch, daß nun auf dieser Rubrik die Kosten der Bureaudiener des Oberingenieurs und des Obermaschineningenieurs des III. Kreises verrechnet werden, während sie früher auf der Rubrik dieser Dienstabteilungen figurierten.

Ad B 1. Die Minderausgabe gegenüber 1902 resultiert aus der Versetzung der kommerziellen Dienste zur Generaldirektion, diejenige gegenüber 1903 aus der Verminderung der Druckkosten etc., die nach der Beendigung der Organisationsperiode eintreten muß.

Ad B 4. Die verschiedenen Ausgaben der Rechnung 1902 begriffen auch diejenigen der allgemeinen Verwaltung J. S. in sich, während nun ein Teil dieser letzteren durch die Zentralverwaltung in Bern zu tragen ist.

II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.

Die Ausgaben dieses Titels verteilen sich, wie folgt:

Kapitel	Rechnung 1902	Budget 1903	Budget 1904	Gegenüber 1902	Gegenüber Budget 1903
A. 1. Bureaux der Oberingenieure	451,336	402,400	378,000	— 73,336	— 24,400
A. 2. Bahningenieure und deren Hülfspersonal	239,811	302,820	281,000	41,189	— 21,820
A. 3. Bahnmeister und deren Gehülfen	468,370	731,200	852,000	383,630	120,800
A. 4. Bahnwärter, Barrierenwärter und deren Stellvertreter	2,365,824	2,386,300	2,800,000	434,176	413,700
B. 1. Unterbau	1,794,763	2,517,500	2,364,000	569,237	— 153,500
B. 2. Oberbau	4,338,570	5,014,000	5,469,000	1,130,430	455,000
B. 3. Stationen und mechanische Stationsein- richtungen	941,001	1,047,000	1,150,300	209,299	103,300
B. 4. Telegraphen, Signale und Verschiedenes	447,981	516,400	616,500	168,519	100,100
B. 5. Räumung der Bahn von Eis und Schnee	88,899	112,000	93,000	4,101	— 19,000
C. 1. Bureaunkosten	54,513	45,400	49,400	— 5,113	4,000
C. 2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale	34,267	25,500	30,300	— 3,967	4,800
C. 3. Beleuchtung der Bahn	38,317	38,300	41,000	2,683	2,700
C. 4. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	219,832	200,100	204,400	— 15,432	4,300
C. 5. Entschädigung für vorübergehende Be- nützung von Landstücken und für Kultur- schaden	788	900	2,000	1,212	1,100
C. 6. Verschiedenes	18,763	51,900	23,700	4,937	— 28,200
Abzug: Rückerstattungen	— 261,724	—	—	261,724	—
	11,241,311	13,391,720	14,354,600	3,113,289	962,880

Allgemeine Bemerkung. Die Gesamtvermehrung unter diesem Titel beträgt von 1903 auf 1904 . . . Fr. 962,880

Die Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds für Erneuerung der Bahn betragen . Fr. 4,283,000

Für 1903 waren diese Entnahmen

veranschlagt auf „ 3,725,000

Vermehrung für 1904 „ 558,000

Die Vermehrung zu lasten der Betriebsrechnung

beträgt somit Fr. 404,880

Die Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds werden so berechnet, daß jährlich ungefähr 100 km. Bahn nach den neuen Normalien der schweizerischen Bundesbahnen umgebaut werden können. Der Umbau wird ungefähr 24 Jahre dauern, bis sämtliche Hauptlinien mit dem neuen Oberbau versehen sein werden.

Ad A 1. Verminderung um einen Stellvertreter des Oberingenieurs des I. Kreises; Vermehrung um einen Ingenieur bei dem II. und einen technischen Gehülfen beim IV. Kreise; Verrechnung der Bureaudiener des III. Kreises bei der allgemeinen Verwaltung.

Ad A 1 und 2. Die Rückerstattungen des Baukontos für größere Umbauten sind in Abzug gebracht.

Ad A 3. Ein Teil der Mehrausgaben rührt her von der Einführung des revidierten Gesetzes über die Arbeitszeit, sowie von der Einbeziehung der Gratifikationen in die Besoldungen; jedoch der größte Teil entspringt der Tatsache, daß die vollen Besoldungen der Vorarbeiter, welche bei der Jura-Simplon-Bahn auf Unterhalt und Erneuerung der Bahn verrechnet wurden, nun unter dieser Rubrik figurieren.

Ad A 4. Mehrausgabe infolge der Inkraftsetzung des revidierten Arbeitsgesetzes, der Einreihung in die Gehaltsordnung und der Einbeziehung der Gratifikationen in den Gehalt.

Ad B 1. Minderausgaben beim I. Kreise, da die großen Ausbesserungsarbeiten in den Tunneln von Chexbres, von Grandvaux und Le Châtelard voraussichtlich im Jahre 1903 beendet sein werden. Dagegen verursachen die Beschotterungen im II., III. und IV. Kreise, sowie die Brücken und Durchlässe im III. und IV. Kreise Mehrausgaben.

Ad B 2. Die Vermehrung der Ausgaben um Fr. 455,000 wird durch den I., III. und IV. Kreis herbeigeführt; sie rührt hauptsächlich von der Einführung der neuen Normalien der schweizerischen Bundesbahnen her.

Ad B 3. Die Mehrausgaben verteilen sich auf alle vier Kreise.

Ad B 4. Die hauptsächlichste Mehrausgabe rührt vom Umbau der Telegraphenlinie und der Signale auf der Strecke Altstetten-Brugg her.

Ad B 5. Dieser Posten beruht auf einfacher Schätzung; er entspricht annähernd den Ausgaben pro 1902.

Ad C. Dieses Kapitel wurde gänzlich auf Grund der wirklichen Ausgaben pro 1902 veranschlagt.

III. Expeditions- und Zugsdienst.

Die Ausgaben für den Expeditions- und Zugsdienst verteilen sich wie folgt:

Kapitel	Rechnung 1902	Budget 1903	Budget 1904	Gegenüber 1902	Gegenüber Budget 1903
A. 1. Betriebsinspektion und Kursinspektion .	445,894	482,435	537,260	91,366	54,825
A. 2. Bahnhof- und Stationsvorstände und deren Personal	13,450,899	14,724,915	15,790,745	2,339,846	1,065,830
A. 3. Zugsdienstpersonal	4,507,466	4,940,115	5,725,220	1,217,754	785,105
B. 1. Bureaukosten	715,119	799,335	799,700	84,581	365
B. 2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale; Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen	1,182,835	1,251,565	1,308,600	125,765	57,035
B. 3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	214,367	214,800	196,450	— 17,917	— 18,350
B. 4. Konsummaterialien für mechanische Stationseinrichtungen, Telegraphenappa- rate etc.	27,032	39,220	34,800	7,768	— 4,420
B. 5. Camionnage und Plombage	93,037	97,680	100,000	6,963	2,320
B. 6. Verschiedenes	83,019	98,440	53,215	— 29,804	— 45,225
Abzug: Rückerstattungen	— 234,449	—	—	234,449	—
	20,485,219	22,648,505	24,545,990	4,060,771	1,897,485

Ad A 1. Die Mehrausgaben sind verursacht durch Personalvermehrung und Einbeziehung der Gratifikationen in den Gehalt.

Ad A 2. Die Inkraftsetzung des neuen Gesetzes über die Arbeitszeit ist die Hauptursache der gewaltigen Ausgabenvermehrung, die hier zu Tage tritt; dazu kommen noch die Vermehrung des Verkehrs und die Einbeziehung der Gratifikationen in den Gehalt, sowie die Reglemente über die Löhnung der Arbeiter.

Ad A 3. Die gleichen Ursachen wirken auch auf die Ausgaben für das Zugspersonal; weiterhin fällt in Betracht die erhebliche Zunahme der Nebenbezüge auf Grund des provisorisch in Kraft gesetzten Reglements über die Nebenbezüge. Es resultiert daraus in Verbindung mit der Personalvermehrung gegenüber 1903 eine Mehrausgabe an Nebenbezügen von Fr. 423,000.

Ad B. Der einzige Posten, der eine wirkliche Mehrausgabe aufweist, ist der für Beleuchtung, Heizung und Reinigung; diese Mehrausgabe erklärt sich aus der Vergrößerung verschiedener Bahnhöfe und Stationen.

IV. Fahrdienst und Rollmaterial.

Die Ausgaben unter diesem Titel verteilen sich, wie folgt, auf die verschiedenen Kapitel:

Kapitel	Rechnung 1902	Budget 1903.	Budget 1904.	Gegenüber 1902	Gegenüber Budget 1903
A. 1. Zentralbureaux des Fahrdienstes .	218,518	278,750	309,800	91,282	31,050
A. 2. Maschinenpersonal und Wagenvisi- teure	6,245,360	6,737,950	7,843,800	1,598,440	1,105,850
A. 3. Personal für Ausrüstung und Reini- gung des Fahrmaterials	1,550,952	1,598,100	1,721,500	170,548	123,400
B. 1. Brennmaterial	9,456,784	8,926,000	9,300,000	— 156,784	374,000
B. 2. Schmiermaterial	433,224	473,800	469,000	35,776	— 4,800
B. 3. Beleuchtungsmaterial	141,937	188,700	188,000	46,063	— 700
B. 4. Reinigungs- und Desinfektions- material, Wasser, Streusand und Verschiedenes	369,153	379,000	373,000	3,847	— 6,000
C. 1. a. Gewöhnlicher Unterhalt der Loko- motiven und Tender	3,533,564	3,820,000	4,510,100	976,536	690,100
C. 1. b. Abschreibung ausrangierter Ob- jekte	987,518	1,304,400	1,682,400	694,882	378,000
Übertrag	22,937,010	23,706,700	26,397,600	3,460,590	2,690,900

Kapitel	1902	Budget 1903	Budget 1904	Gegenüber 1902	Gegenüber Budget 1903
Übertrag	22,937,010	23,706,700	26,397,600	3,460,590	2,690,900
C. 2. a. Gewöhnlicher Unterhalt der Per- sonenwagen	1,318,365	1,549,000	1,755,400	437,035	206,400
C. 2. b. Abschreibung ausrangierter Ob- jekte	229,874	453,100	595,200	365,326	142,100
C. 3. a. Gewöhnlicher Unterhalt der Last- wagen	1,412,671	1,680,000	1,816,000	403,329	136,000
C. 3. b. Abschreibung ausrangierter Ob- jekte	242,044	890,900	703,200	461,156	— 187,700
C. 4. Gewöhnlicher Unterhalt der Motor- wagen	3,746	8,000	8,700	4,954	700
D. 1. Bureaukosten	27,968	43,950	45,400	17,432	1,450
D. 2. Beleuchtung, Heizung und Reini- gung der Dienstlokale	112,754	106,500	131,300	18,546	24,800
D. 3. Ergänzung und Unterhalt des In- ventars	77,085	160,950	166,300	89,215	5,350
D. 4. Verschiedenes	25,149	19,800	6,500	— 18,649	— 13,300
Ab: Rückerstattungen	— 301,988	—	—	301,988	—
	26,084,678	28,618,900	31,625,600	5,540,922	3,006,700

Diesen Budgetansätzen liegen folgende voraussichtliche Fahrleistungen mit Inbegriff der Rangierleistungen zu Grunde:

I. Kreis	6,880,000 Lokomotivkilometer
II. Kreis	9,330,000 „
III. Kreis	9,450,000 „
IV. Kreis	4,250,000 „

Zusammen 29,910,000 Lokomotivkilometer

Die Vermehrung der Leistungen gegenüber denjenigen des Jahres 1902 beträgt 1,932,500 Lokomotivkilometer, d. h. 6,9 %.

Ad A 1. Personalvermehrung: Ein Ingenieur und ein Gehülfe beim II. Kreise, 4 Gehülfen beim III. Kreise.

Ad A 2. Es ist hier die gleiche Bemerkung zu machen wie für das Zugspersonal; die starken Mehrausgaben finden sich in der Rubrik: Lokomotivführer und Heizer; sie sind die Folge der Inkraftsetzung des Arbeitsgesetzes und der kilometrischen Mehrleistungen. Die nach dem neuen Reglement berechneten Nebenbezüge in Verbindung mit der Personalvermehrung verursachen allein eine Mehrausgabe von ungefähr Fr. 600,000.

Ad B. Wir geben in Nachstehendem die Verteilung der Kosten für Brennmaterial der Lokomotiven nach Kreisen:

I. Kreis.

Zugsförderung 6,495,000 Lokomotivkm. à 11,5 kg. =	74,692 t.
Rangierdienst 385,000 „ „ 10,0 „ =	3,850 t.

Zusammen 78,542 t.

rund 78,500 t. à Fr. 26.40 = Fr. 2,072,400

Dazu für Reisswellen, Koks etc. „ 12,600

Fr. 2,085,000

Abzug: Ertrag von verkauften Schlacken etc. „ 10,000

bleiben Fr. 2,075,000

II. Kreis.

Zugsförderung	7,530,000	Lokomotivkm.	à	13,5	kg.	=	101,655 t.	
							(mit Ausschluß des Brünig)	
Brünig (Talstrecke)	204,000	Lokomotivkm.	à	6	kg.	=	1,224 t.	} 2856 t.
Brünig (Bergstrecke)	96,000	"	"	17	"	=	1,632 t.	
Rangierdienst	1,500,000	"	"	10	"	=	15,000 t.	
							(exkl. Brünig)	

Zusammen 119,511 t.

rund 119,500 t. à Fr. 25. 70 = Fr. 3,071,150

Dazu für Heizung der Wagen und Kohlen-
umlad in Luzern " 8,850

Fr. 3,080,000

Abzug: Ertrag von verkauften Schlacken etc. " 40,000

bleiben Fr. 3,040,000

III. Kreis.

Zugsförderung	8,640,000	Lokomotivkm.	à	12	kg.	=	103,680 t.
Rangierdienst	810,000	"	"	10	"	=	8,100 t.

Zusammen 111,780 t.

rund 111,800 t. à Fr. 26. 55 = Fr. 2,968,290

Dazu: für Motorwagen Fr. 7,500 }
" Heizung der Wagen " 16,300 } " 23,800

Fr. 2,992,090

Abzug: Ertrag von verkauften Schlacken etc. " 22,090

bleiben Fr. 2,970,000

IV. Kreis.

Zugsförderung	3,650,000	Lokomotivkm. à 11 kg. =	40,150 t.
Rangierdienst	600,000	" " 10 " =	6,000 t.

Zusammen 46,150 t.

rund 46,000 t. à Fr. 26. 33 = Fr. 1,211,180

Dazu: für Heizung der Wagen . . . " 12,000

Fr. 1,223,180

Abzug: Ertrag von verkauften Schlacken etc. " 8,180

bleiben Fr. 1,215,000

Die Einheitspreise sind infolge der aus früheren Verträgen stammenden Vorräte bei den vier Kreisen verschieden.

Ad C. Wir müssen hier feststellen, daß die ehemaligen Gesellschaften während der letzten Periode ihres Bestehens teilweise die Ausgaben für Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials allzusehr beschränkt haben und wir nun die Folgen zu tragen gezwungen sind. Ein Teil des von den Bundesbahnen übernommenen Materials befand sich und befindet sich teilweise noch heute in einem wenig befriedigenden Zustand und gibt daher zu Bemerkungen der Kontrollorgane des Eisenbahndepartements Anlaß. Wir suchen nach und nach diesem Zustand ein Ende zu machen durch sorgfältigeren Unterhalt und raschere Erneuerung.

Für 1904 sehen wir die Ausrangierung und den Ersatz von 25 Lokomotiven, 21 Kesseln, 56 Personenwagen und 163 Gepäck- und Güterwagen vor.

Dieser Ersatz verteilt sich, wie folgt:

Lokomotiven:			Abzug:		
			Inventarwert	Wert des Altmaterials	Netto
			Fr.	Fr.	Fr.
I. Kreis	7	Lokomotiven	400,000	28,000	372,000
II. "	6	"	390,000	27,300	362,700
III. "	5	"	300,000	21,000	279,000
IV. "	7	"	500,000	35,000	465,000
II. "	6	Kessel	90,000	14,400	75,600
III. "	9	"	87,500	14,000	73,500
IV. "	6	"	65,000	10,400	54,600
			<u>1,832,500</u>	<u>150,100</u>	<u>1,682,400</u>

Personenwagen:

I. Kreis	15	Wagen	185,000	7,400	177,600
II.	"	11 "	140,000	5,600	134,400
III.	"	14 "	175,000	7,000	168,000
IV.	"	16 "	120,000	4,800	115,200
			620,000	24,800	595,200

Lastwagen:

I. Kreis	37	Wagen	215,000	8,600	206,400
II.	"	50 "	192,500	7,700	184,800
III.	"	43 "	180,000	7,200	172,800
IV.	"	33 "	145,000	5,800	139,200
			732,500	29,300	703,200
Total			3,185,000	204,200	2,980,800

Ad D. Die einzige Rubrik, die eine merkliche Mehrausgabe aufweist, ist diejenige der Kosten für Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale mit Inbegriff der Remisen und Übernachtungslokale. Der Grund liegt in der Vermehrung und Vergrößerung dieser Räumlichkeiten.

V. Verschiedene Ausgaben.

Wir veranschlagen dieselben, wie folgt:

Kapitel	Rechnung 1902	Budget 1903	Budget 1904	Gegenüber 1902	Gegenüber Budget 1903
A. 3. Mietzinse für sonstige Objekte . . .	57,516	69,200	60,500	2,984	— 8,700
C. 1. Gerichts- und Prozeßkosten . . .	27,527	23,100	22,000	— 5,527	— 1,100
C. 2. Feuerversicherungen	163,477	90,650	63,000	— 100,477	— 27,650
C. 3. Versicherungen und Unfallentschädi- gungen	815,836	520,000	604,000	— 211,836	84,000
C. 4. Transportversicherungen und Ent- schädigungen	83,667	61,000	55,000	— 28,667	— 6,000
C. 5. Kosten des Transportes infolge von Bahnunterbrechungen	17,090	1,900	700	— 16,390	— 1,200
C. 6. Steuern und Abgaben	119,090	103,250	71,000	— 48,090	— 32,250
C. 7. Beiträge an die Hilfskassen, Pen- sionen, Unterstützungen und Gratifi- kationen	1,720,434	1,602,500	1,625,600	— 94,834	23,100
C. 8. Verschiedenes	54,844	43,100	39,000	— 15,844	— 4,100
Ab: Rückerstattungen	— 92,328	—	—	92,328	—
	2,967,153	2,514,700	2,540,800	— 426,353	26,100

Ad A. Die Pachtzinse für Gemeinschaftsbahnhöfe- und -strecken, sowie die Rollmaterialmieten werden durch die Zentralverwaltung verrechnet; die von den Kreisen veranschlagte Summe betrifft nur die Mietzinse für sonstige Objekte.

Ad C. Die Ausgaben für Feuerversicherung sind durch den neuen Vertrag vermindert worden; das Gleiche trifft zu für Steuern und Abgaben (Konzessionsrecht inbegriffen) der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn.

Was die Beiträge an die Pensions- und Hilfskassen, die Unterstützungen und Gratifikationen anbelangt, so ist der Vergleichung halber zu bemerken, daß die Rechnung J. S. pro 1902 auch die allgemeine Gratifikation an das Personal für das Betriebsjahr 1901, d. h. ungefähr Fr. 300,000 in sich begreift, und daß unsere Budgetansätze pro 1903 zu hoch waren.

Unsere Voranschläge verteilen sich wie folgt:

Beiträge an die Pensions- und Hilfskassen	Fr. 1,420,000
Verschiedenes, inklusive Unterstützungen an invalide Arbeiter.	<u>„ 205,600</u>
	<u>Fr. 1,625,600</u>

Schlussrechnung.

Nach unserm Budget stellt sich der Einnahmenüberschuß, wie folgt:

Kapitel	Rechnung 1902	Budget 1903	Budget 1904	Gegenüber 1902	Gegenüber Budget 1903
Überschuß d. Betriebseinnahmen	41,906,156	34,949,590	35,313,275	—6,592,881	363,685
Zuschuß aus dem Erneuerungsfonds f. Oberbau, Rollmaterial u. Mobilien	4,508,239	6,170,700	7,345,000	2,836,761	1,174,300
Eigentlicher Einnahmenüberschuß	46,414,395	41,120,290	42,658,275	—3,756,120	1,537,985

Es ergibt sich aus dieser Vergleichung, daß die Ausgabenvermehrung — nach Abzug der Zuschüsse aus dem Erneuerungsfonds — fast ausschließlich von Personalausgaben herrührt. Sie verschlingt zum großen Teil die Mehreinnahmen aus dem Transportgeschäft, die wir im Hinblick auf die Entwicklung des Verkehrs in Rechnung stellen durften.

Budget der Hilfsgeschäfte.

Unsere Hilfsgeschäfte umfassen die Drucksachenverwaltung, die Oberbaumaterialverwaltung, die Materialverwaltungen, die Werkstätten und die Gasanstalten.

Drucksachenverwaltung (Beilage A). Mit dem Jahr 1904 wird diese Verwaltung vollständig in Bern zentralisiert sein. Sie wird nach zwei Richtungen hin sich zu betätigen haben: sie wird den Druck der Bahnbillets selber besorgen; sie wird die für unsere Verwaltung nötigen Drucksachen bestellen, die Lieferungen entgegennehmen und den verschiedenen Dienstabteilungen fakturieren, sowie die Vorräte aufbewahren.

Oberbaumaterialverwaltung (Beilage B). Diese Verwaltung steht unter der direkten Aufsicht des Baudepartements der Generaldirektion. Obgleich es uns nun möglich ist, ihr Budget mit größerer Sicherheit als früher aufzustellen, so fußen doch immerhin die Kapitel betreffend den Kauf der Materialien, die Lieferungen an die Dienstabteilungen und den Verkauf des Altmaterials auf Schätzungswerten.

Materialverwaltungen (Beilagen C, F, K, M). Die Vereinheitlichung der Obliegenheiten und der Organisation der Materialverwaltungen konnte nicht gänzlich durchgeführt werden, weil einige derselben sich noch teilweise mit der Verwaltung der Drucksachen anderer Dienstabteilungen zu befassen hatten. Mit dem Jahre 1904 jedoch wird diese Vereinheitlichung zur Tatsache werden. Die Budgets der Materialverwaltungen müssen, soweit es die Ankäufe und Lieferungen betrifft, als Schätzungen betrachtet werden, welche je nach den Bedürfnissen der Dienstabteilungen Änderungen unterliegen können.

Werkstätten (Beilagen D, E, G, H, L, N, O, P). Um mehr Klarheit in die Abrechnungsweise der Werkstätten zu bringen und um die Kontrolle zu erleichtern, wurde die Rechnung eines jeden dieser Hilfsgeschäfte in zwei Teile geteilt: die Magazinrechnung und die eigentliche Werkstättenrechnung. Die Magazinrechnung umfaßt die Vorräte, Ankauf und Lieferung von Material, Ersatzstücken u. s. w. an die Werkstätten, während auf der Werkstättenrechnung figurieren: einesteils die Personalausgaben,

Materialeingänge, die Unterhalts- und Erneuerungskosten, die allgemeinen Kosten, die Kapitalzinsen, anderseits die Lieferungen an die verschiedenen Dienstabteilungen und an Drittpersonen.

Die obigen Bemerkungen betreffend die schätzungsweisen Ansätze mehrerer Kapitel der Budgets der Hilfsgeschäfte gelten auch für die Werkstätten und ganz besonders für die jeweiligen Arbeitskosten, welche übrigens durch das Inkrafttreten der neuen Lohnordnungen beeinflußt werden.

Gasanstalten (Beilagen J und Q). Es sind dies die Anstalten in Olten und Rorschach. Ihre Budgets geben zu keinen besonderen Bemerkungen Anlaß.

Budget der Nebengeschäfte.

Seitdem unsere Zürichsee-Dampfboote der Zürcher Dampfboot-Gesellschaft abgetreten worden sind, ist unser einziges Nebengeschäft der Betrieb der Dampfbootunternehmung auf dem Bodensee. Die veranschlagten Einnahmen entsprechen ungefähr denjenigen der Rechnung 1902. Bei den Ausgaben zeigt sich eine Vermehrung von Fr. 12,000 auf dem Kapitel Besoldungen und Löhne und eine Verminderung von Fr. 25,000 auf dem Kapitel Brennmaterial. Der Unterhalt wird nun von der Erneuerung getrennt gehalten und wir haben einen Spezialfonds für Erneuerung und Amortisierung der Schiffe vorgesehen, welchen wir durch jährliche Einlagen im Betrage von 5 % des Inventarwerts der Schiffe speisen werden, gemäß dem Vorgehen anderer ähnlicher Unternehmungen, das wir zu diesem Zweck näher verglichen haben. Die Quote für Ein- und Auslad der trajektierten Wagen, die im Soll der Dampfbootunternehmung zu gunsten unserer allgemeinen Betriebsausgaben figuriert, ist von Fr. 55,800 auf Fr. 15,000 zurückgesetzt worden, da sich ergeben hat, daß die höhere Quote nicht den wirklichen Leistungen entsprach.

Budget der Gewinn- und Verlustrechnung.

Einnahmen.

Ad Überschuß der Betriebseinnahmen. Dieser Überschuß wurde auf Fr. 35,313,275 veranschlagt, um Fr. 6,592,881 niedriger, als die Rechnung 1902 ausweist, und um Fr. 363,685 höher als im Budget 1903. In letzterem war die Schätzung der Transporteinnahmen, die wir zum Teil auf Grund der ungünstigen Resultate des Jahres 1901 berechnen mußten, eher etwas zu niedrig; die Berichtigung, die wir in unserem Budget pro 1904 vorgenommen haben, und die Mehreinnahmen, die voraussichtlich infolge vermehrten Verkehrs zu erwarten sind, werden jedoch zum großen Teil durch die vermehrten Personalausgaben wieder absorbiert. Die Vermehrung der Personalausgaben ist wesentlich die Folge des Inkrafttretens der gesetzlichen Vorschriften und der zugehörigen Verordnungen.

Ad Ertrag verfügbarer Kapitalien. Dieser Einnahmeposten setzt sich aus folgenden Kapiteln zusammen:

Ertrag unseres Wertschriftenportefeuille, mit Einschluß desjenigen der früheren Jura-Simplon Bahn . . . Fr. 1,900,000

Ertrag des Portefeuille des Erneuerungsfonds „ 1,400,000

Konto-Korrentzinse und Verschiedenes . . „ 300,000

Fällige Zinsen der J. S. Gesellschaft in Liquidation für beim Simplonunternehmen investierte Kapitalien, à $3\frac{1}{2}\%$, berechnet auf ein Kapital von Fr. 58,500,000 im Jahresdurchschnitt 1904, rund . . . „ 2,050,000

Fr. 5,650,000

In bezug auf den Posten Zinsen des Simplonunternehmens ist zu bemerken, daß die Titel J. S. 1898 umgewechselt worden sind gegen $3\frac{1}{2}\%$ Bundesbahnobligationen, die wir verwalten und welche in unsern konsolidierten Anleihen figurieren. Wenn der Tunneldurchstich weiterhin auf Rechnung der Gesellschaft in Liquidation durchgeführt wird, so hat uns letztere den Zins der verwendeten Kapitalien zu vergüten unter Belastung des Baukontos des Simplon um den gleichen Betrag. Wenn dagegen der Vertrag mit der Tunnelunternehmung an den Bund über-

geht, so wird der Posten von Fr. 2,050,000, den wir unter „Ertrag verfügbarer Kapitalien“ budgetieren, in das Kapitel „Zins auf Kapitalien für neue Linien“ übertragen werden.

Ad Zins auf Kapitalien für neue Linien. Wir veranschlagen das Kapital, das im Jahresdurchschnitt 1904 für große Bauten: Rickenbahn, zweite Geleise, Bahnhofumbauten, zur Verwendung kommen wird, auf Fr. 13,000,000 und budgetieren die Zinsen à $3\frac{1}{2}\%$ mit rund Fr. 450,000.

Ad Ertrag der Nebengeschäfte. Das einzige Nebengeschäft der Bundesbahnen ist die Dampfbootunternehmung auf dem Bodensee. Gemäß Spezialbudget sind Fr. 86,500 hierfür als Einnahmenüberschuß eingestellt.

Ad Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds. Diese Entnahmen verteilen sich, wie folgt (siehe Betriebsbudget Seiten 23 und 31).

1. Erneuerung des Oberbaues:

Kreis I.	Fr. 1,071,500	
„ II	„ 894,200	
„ III	„ 1,546,700	
„ IV	„ 770,600	
		Fr. 4,283,000

2. Erneuerung des Rollmaterials:

25 Lokomotiven und Tender	Fr. 1,478,700	
21 Kessel	„ 203,700	
56 Personenwagen . . .	„ 595,200	
163 Gepäck- und Güterwagen	„ 703,200	
		„ 2,980,800

3. Ersatz des Mobiliars. „ 81,200

Total Fr. 7,345,000

Ad Betriebssubvention Elzwilen-Schaffhausen. Wir budgetieren hier die letzte jährliche Subvention, welche auf einem Betriebsvertrag der ehemaligen N. O. B. beruht.

Ad Einnahmen aus sonstigen Quellen. Nach den aus früheren Betriebsjahren vorhandenen Anhaltspunkten veranschlagen wir diese Einnahmen auf Fr. 100,000.

Ausgaben.

Ad Konto-Korrentzinse, Provisionen etc. Dieser Posten verteilt sich, wie folgt:

Kontokorrentzinse und Schuldzinse auf Barkautionen	Fr. 20,000
Provisionen an die mit der Kouponseinlösung und der Bezahlung der rückzahlbaren Titel beauftragten Banken	„ 55,000
Verschiedenes	„ 5,000
	Fr. 80,000

Ad Verzinsung der konsolidierten Anleihen. Es liegt uns die Verzinsung folgender Anleihen ob:

Bezeichnung der Anleihen	Kapital Fr.	Zinsfuss	1904 fällige Zinsen Fr.
Schweiz. Bundesbahnen 1899/1902	401,000,000	3½ %	14,035,000. —
Schweiz. Bundesbahn-Rente 1900	75,000,000	4 %	3,000,000. —
Schweiz. Centralbahn vom 1. Februar 1876	24,218,500	4 %	961,420. —
Schweiz. Centralbahn vom 25. Juni 1880	18,580,000	4 %	741,200. —
Schweiz. Centralbahn vom 1. März 1892	15,000,000	4 %	600,000. —
Schweiz. Centralbahn vom 1. Juni 1894	30,000,000	3½ %	1,050,000. —
Schweiz. Centralbahn vom 26. Oktober 1894	30,000,000	3½ %	1,050,000. —
Schweiz. Centralbahn vom 23. März 1900	16,000,000	4 %	640,000. —
Schweiz. Nord-Ost-Bahn vom 30. April 1880	3,000,000	4 %	120,000. —
Schweiz. Nord-Ost-Bahn vom 1. Oktober 1887	84,300,000	4 %	3,372,000. —
Schweiz. Nord-Ost-Bahn vom 31. August 1894	10,000,000	3½ %	350,000. —
Schweiz. Nord-Ost-Bahn vom 15. Juni 1895	7,000,000	3½ %	245,000. —
Schweiz. Nord-Ost-Bahn vom 28. Februar 1897	35,000,000	3½ %	1,225,000. —
Schweiz. Nord-Ost-Bahn vom 20. September 1897	10,512,500	3½ %	367,937. 50
Übertrag	759,611,000		27,757,557. 50

Bezeichnung der Anleihen	Kapital Fr.	Zinsfuss	1904 fällige Zinsen Fr.
Übertrag	759,611,000		27,757,557. 50
Schweiz. Nord-Ost-Bahn vom 1. Juni 1898	15,000,000	4 %	600,000. —
Schweiz. Nord-Ost-Bahn vom 19. Mai 1899	10,000,000	4 %	400,000. —
Schweiz. Nord-Ost-Bahn. Subventionsdarleihen Rechtsufrige Zürichseebahn	5,000,000	2,94 $\frac{6}{10}$ %	147,300. —
Schweiz. Nord-Ost-Bahn. Subventionsdarleihen Thalwil-Zug	157,000	3 $\frac{1}{2}$ %	5,495. —
Schweiz. Nord-Ost-Bahn. Subventionsdarleihen Bülach-Schaffhausen	2,000,000	3 %	60,000. —
Schweiz. Nord-Ost-Bahn. Subventionsdarleihen Dielsdorf-Niederweningen	157,000	2 %	3,140. —
Vereinigte Schweizerbahnen I. Hypothek vom 31. März 1865	23,968,100	4 %	938,724. —
Vereinigte Schweizerbahnen II. Hypothek vom 31. März 1865	12,511,700	4 %	480,468. —
Vereinigte Schweizerbahnen, vom 1. Juli 1857, 3 %	84,400	3 %	2,532. —
Vereinigte Schweizerbahnen, vom 1. Juli 1857, 5 %	517,300	5 %	25,865. —
Vereinigte Schweizerbahnen, vom 15. Oktober 1859, 3 %	120,700	3 %	3,621. —
Vereinigte Schweizerbahnen, vom 15. Oktober 1859, 5 %	318,400	5 %	15,920. —
Jougne-Eclépens	7,392,000	3 %	221,190. —
Franco-Suisse 1868	16,461,500	2 $\frac{8}{11}$ %	447,142. 50
Jura-Bern-Luzern 1889	29,000,000	3 $\frac{1}{2}$ %	1,015,000. —
Brünig 1889	5,000,000	3 $\frac{1}{2}$ %	175,000. —
Jura-Simplon 1894	138,172,500	3 $\frac{1}{2}$ %	4,836,037. 50
Total	1,025,471,600		37,134,992. 50
		oder rund	37,135,000. —

Das Bundesbahnanleihen à 3 $\frac{1}{2}$ % 1899—1903 umfaßt:

Emissionen bis zum 31. Dezember 1902 (s. Rechnung 1902)	Fr. 242,000,000
Emission zur Konversion der Anleihen N. O. B. 1889 und V. S. B. 4 % III. Hypothek 1892	„ 10,000,000
Emission 1903 für Bauzwecke	„ 5,000,000
Auswechslung der letzten $\frac{2}{3}$ des Anleihens J. S. 1898 (für den Simplon).	„ 40,000,000
Emission für den Rückkauf J. S.	„ 104,000,000
	<u>Fr. 401,000,000</u>

Unter den 4% Anleihen, die wir von den ehemaligen Bahngesellschaften übernommen haben, sind folgende konvertierbar:

Nord-Ost-Bahn 1887	Fr.	84,300,000
„ 1898	„	15,000,000
„ 1899	„	10,000,000
Schweizerische Centralbahn 1892.	„	15,000,000
„ „ 1900	„	16,000,000
	Fr.	140,300,000

Durch Bundesbeschluß vom 24. April 1902 wurde der Bundesrat ermächtigt, diese Anleihen in solche à 3½% zu konvertieren; der Bundesbeschluß vom 26. Juni 1903 ermächtigt ihn, soweit der frühere Beschluß nicht zur Anwendung kommt, die konvertierbaren Anleihen à 4 und 3½% in solche à 3% zu konvertieren.

Die gegenwärtige Finanzlage gestattet kaum, diese Operation in nächster Zeit durchzuführen, wir haben sie deshalb in unserm Budget auch nicht in Berechnung gezogen. Es ist übrigens nicht ausgeschlossen, daß, je nach dem Zustand des Geldmarktes, eine Konversion der 4% in 3½% stattfinde.

Um das Total der auf den Rückkauf der vier ehemaligen Bahngesellschaften und die ersten Bauausgaben der Bundesbahnen verwendeten Kapitals festzustellen, ist von der Gesamtsumme der konsolidierten Anleihen im ungefähren Betrage von Fr. 1,025,500,000 in Abzug zu bringen das Wertschriftenportefeuille der Bundesbahnen, welches hauptsächlich die Anleiheobligationen der ehemaligen Bahngesellschaften enthält, die 1899 und 1900 gegen 3½% Titel der Bundesbahnen ausgetauscht wurden, im Betrage von rund . „ 56,000,000

Bleiben Fr. 969,500,000

Ad Verwendungen zu Amortisationen und Abschreibungen.

Nach den Vorschlägen betreffend Verwendung des Einnahmenüberschusses 1902, die wir dem Bundesrat zu unterbreiten die Ehre hatten, wird der Konto Organisationskosten der Bundesbahnen völlig getilgt sein; unser Budget sieht daher nur die Amortisation gemäß Rückkaufsgesetz vom 15. Oktober 1897 vor.

Im Jahre 1904 ist vorzusehen die zweite Amortisationsquote des Anlagekapitals auf 31. Dezember 1902 und die erste Quote für das während des Jahres 1903 neu investierte Kapital.

a. Zweite Amortisationsquote des Anlagekapitals
auf 31. Dezember 1902.

Am 31. Dezember 1902 belief sich unser Bau-	
konto auf	Fr. 510,802,399
der Konto der nicht vollendeten Arbeiten auf	„ 43,792,102
der Überschuß des Rückkaufspreises auf . .	„ 69,154,599
der Konto: Dampfboote auf dem Bodensee auf	„ 1,719,363
	Fr. 625,468,463

oder rund Fr. 625,500,000

Dazu kommt:

Anlagekapital des Netzes J.-S. rund . . .	„ 310,000,000
	Fr. 935,500,000

das Betriebsmaterial (Rollmaterial, Mobiliar und	
Gerätschaften) repräsentiert einen ungefähren	
Wert von Fr. 139,300,000, hievon ab 70 %	
oder	„ 97,500,000

Bleibt zu amortisierendes Kapital	Fr. 838,000,000

Nach dem letztes Jahr angenommenen Amortisationsverfahren berechnet sich die Amortisationsquote pro 1904 auf 0,4845 % des in Betracht fallenden Kapitals, d. h. rund auf Fr. 4,060,000.

b. Erste Amortisationsquote der im Jahre 1903
gemachten Ausgaben.

Die Frage der Amortisationsperiode für die neuen Ausgaben, die jedes Jahr auf Baukonto zu tragen sind, ist in der bundesrätlichen Botschaft, vom 25. März 1897, zum Rückkaufsgesetz nur nebenbei berührt worden. Die Botschaft sieht einerseits eine Amortisationsperiode von 60 Jahren vor, das ist ungefähr bis zum Auslauf der bestehenden Konzessionen (S. 150), während sie anderseits die neuen Ausgaben von der Amortisation auszuschließen scheint (S. 96): „Wenn aber der Bund bis 1903 Eigentümer der fünf Hauptbahnen wird, reicht bis zum Jahre 1962 die Verwendung eines Prozentsatzes von ungefähr $\frac{2}{5}$ bis $\frac{3}{5}$ % des für diese Bahnen zu bezahlenden Ankaufspreises hin, um dieses Anlagekapital, welches ja für die Rechnung des Bundes

allein maßgebend ist, zu amortisieren und damit die schweizerischen Bahnen denen des Auslandes im Konkurrenzkampf gleichzustellen. Die durch den künftigen Ausbau des Bahnnetzes bedingten Neubelastungen des Baukontos, insofern sie nicht den Bahngesellschaften selbst zufolge nicht vollkommen befriedigenden Zustandes der Bahnanlagen bei der Übergabe an den Bund zur Last fallen, werden verhältnismäßig nicht so bedeutend sein, um die wirtschaftliche Gleichstellung mit dem Auslande zu beeinträchtigen.“

Man ist daher berechtigt, anzunehmen, daß der Gesetzgeber die Sorge für gänzliche Tilgung der neuen Bauausgaben nicht auch der Periode von 1903 bis 1962 hat auferlegen wollen; denn diese Last würde die Entwicklung und die Vervollkommnung des Transportwesens nachteilig beeinflussen, was um so fühlbarer würde, je mehr man dem Endtermin 1962 näher käme.

Daraus folgt aber nicht, daß diese neuen Ausgaben nicht amortisiert zu werden brauchen. Artikel 7 des Rückkaufgesetzes bestimmt vielmehr, daß die Anleihen der Bundesbahnen längstens binnen 60 Jahren zu amortisieren seien, wobei kein Unterschied gemacht wird zwischen den Anleihen für den Rückkauf selber und denjenigen für den Ausbau des Netzes, so daß man annehmen darf, jedes Anleihen sei, vom Zeitpunkt seiner Aufnahme an gerechnet, innert einer Frist von längstens 60 Jahren zu amortisieren. Wie wir nun bereits in unserm Bericht vom 15. Oktober 1902 zum Budget für 1903 auseinandergesetzt haben, ist es uns, infolge der Übernahme der Anleihen der alten Gesellschaften mit ihren verschiedenen Tilgungsplänen, nicht möglich gewesen, die tatsächliche Rückzahlung der Anleihen mit der gesetzlichen Amortisation zusammenfallen zu lassen. Deshalb haben wir, gestützt auf Artikel 7, Alinea 3, des Rückkaufgesetzes, um den Grundsatz der Rückzahlung in 60 Jahren zu wahren, den Weg eingeschlagen, je am Ende eines Betriebsjahres eine neue Amortisationsquote für den Gesamtbetrag der während dieses Jahres neu gemachten Bauausgaben einzusetzen. Auf diese Weise werden die im Jahre 1903 gemachten Ausgaben im Zeitraum von 1904 bis 1963, die des Jahres 1904 im Zeitraum von 1905 bis 1964 amortisiert u. s. f.

Nach den Mitteilungen unserer Dienstabteilungen belaufen sich die in 60 Jahren zu amortisierenden Bauausgaben des Jahres 1903 auf ungefähr Fr. 14,000,000. Da wir während dieses Jahres

unsere Anleihen zu $3\frac{1}{2}\%$ gemacht haben, verlangen Zins und Amortisation in 60 Jahren eine ständige Annuität von $4,0088\%$, d. h. eine erste Amortisationsquote von $0,5088\%$ oder rund Fr. 72,000.

Es hat somit die gesetzliche Amortisation im Jahre 1904 zu betragen:

Zweite Amortisationsquote des Baukontos auf 31. Dezember 1902	Fr. 4,060,000
Erste Amortisationsquote der Bauausgaben 1903	„ 72,000
Zusammen	<u>Fr. 4,132,000</u>

Ad Einlagen in den Erneuerungsfonds.

Wir sehen folgende Einlagen vor:

A. Oberbau.

I. Einlagen berechnet nach der Geleiselänge in Metern:

I. Kreis, Länge der Geleise 950,000 m	
II. „ „ „ „ 1,065,000 m	
III. „ „ „ „ 1,220,000 m	
IV. „ „ „ „ 610,000 m	
Zusammen 3,845,000 m à 30 Cts.:	Fr. 1,153,500

II. Einlagen berechnet nach Lokomotivkilometern:

I. Kreis	6,880,000 km	
II. „	9,330,000 km	
III. „	9,450,000 km	
IV. „	4,250,000 km	
Zusammen 29,910,000 km à 10 Cts.:	„ 2,991,000	
Zusammen für Oberbau	Fr. 4,144,500	

B. Rollmaterial.

Lokomotiven (auf 29,910,000 Lokomotivkilometer à 5,8 Cts.) .	Fr. 1,734,800	
Personenwagen (auf 205,000,000 Achsenkilometer à 0,36 Cts.) .	„ 738,000	
Übertrag	Fr. 2,472,800	Fr. 4,144,500

Übertrag	Fr. 2,472,800	Fr. 4,144,500
Lastwagen (auf 310,000,000 Achsenkilometer à 0,38 Cts.)	„ 1,178,000	

Zusammen für Rollmaterial	„ 3,650,800
---------------------------	-------------

C. Mobiliar und Gerätschaften	„ 254,700
-------------------------------	-----------

Total der Einlagen in den Erneuerungsfonds	Fr. 8,050,000
--	---------------

Ad Ausgaben für verschiedene Zwecke. Dieselben setzen sich zusammen aus dem Betriebsdefizit der Wald-Rüti-Bahn, dem Unvorhergesehenen, sowie aus einer Maximalsubvention von Fr. 18,000 an die Zürcher Dampfbootgesellschaft.

Die Ausgaben der Gewinn- und Verlust-Rechnung sind im gesamten veranschlagt auf	Fr. 49,499,000.
---	-----------------

Die Einnahmen auf	„ 48,977,575.
-------------------	---------------

Es ergibt sich somit ein voraussichtliches Defizit von	Fr. 521,425.
--	--------------

* * *

Das Budget, das wir Ihnen, hochgeachteter Herr Bundespräsident, hochgeachtete Herren Bundesräte, zu unterbreiten die Ehre haben, ist durch den Einfluß folgender Faktoren charakterisiert: Herabsetzung der Gütertarife im zweiten Halbjahr; erhebliche Mehrausgaben für Unterhalt und Erneuerung; Vermehrung der Zugsleistungen (dieselbe beträgt ungefähr 7 % gegenüber 1902); vor allem jedoch durch ein gewaltiges Anwachsen der Personalausgaben. Was letztere anbelangt, so sind wir der Meinung, daß nun, abgesehen von einzelnen noch vorzunehmenden Verbesserungen und Ausgleichungen, allen gerechtfertigten Wünschen des Personals durchaus Rechnung getragen worden ist. Es geschah dies durch die Einreihung in die neue Gehaltsordnung, durch die Einbeziehung der Gratifikationen in die Besoldungen, durch das Reglement über die Nebenbezüge und die Reglemente über die Löhnung der Arbeiter, sowie durch das Inkrafttreten des revidierten Arbeitsgesetzes. Allein durch diese Maßnahmen ist unser Betriebskoeffizient auf eine so bedenkliche Höhe gebracht worden, daß die Bundesbehörden sich wohl hüten müssen, ihn noch ferner durch neue gesetzliche Erlasse zu steigern, wollen sie es nicht verunmöglichen, daß wir den weitern Postulaten des Rückkaufs gerecht werden können, den Postulaten, die lauten: Vervoll-

ständigung und Entwicklung der Verkehrsmittel, Erleichterungen und Frachtermäßigungen für Handel, Industrie und Landwirtschaft, richtige Tilgung der Eisenbahnschuld. Äußerste Vorsicht ist geboten, wird doch die dreijährliche Aufbesserung der Besoldungen und Löhne unser Budget pro 1906 so schwer belasten, daß unser finanzielles Gleichgewicht ernstlich gefährdet erscheint; bei den knappen Ansätzen des Budget muß ja die geringste Verkehrsabnahme sicher zum Defizit führen.

B a u b u d g e t.

Dem Baubudget für das Jahr 1904 haben wir folgende Bemerkungen vorzuschicken: Der vom Nationalrat in seiner Sitzung vom 17. Dezember 1902 bei der Behandlung des Budgets der Bundesbahnen erhobenen Forderung, es seien in das Budget nur solche Bauten aufzunehmen, deren Projekte von der Generaldirektion oder von uns genehmigt worden sind, haben wir nach Möglichkeit entsprochen.

In einigen Fällen aber mußten wir von dieser Regel abgehen, und zwar zumeist beim I. Kreise, wo es sich um Bauten handelt, die von der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn auf Grundlage von Teilprojekten begonnen wurden und welche die Bundesbahnen nun fortsetzen müssen. In dem kurzen Zeitraum, der seit der Übernahme der J. S. verflossen ist, war es nicht möglich, für alle diese zum Teil sehr wichtigen und umfangreichen Bauten, von welchen wir hier nur den Umbau der Bahnhöfe Lausanne, Neuenburg und Vallorbe, sowie die Erstellung des zweiten Geleises auf den Linien Daillens-Vallorbe, Lausanne-Brig und Lausanne-Freiburg erwähnen, die vorhandenen Projekte zu revidieren, die fehlenden fertigzustellen und für die Genehmigung vorzubereiten, aber es muß doch im Budget dafür gesorgt werden, daß diese Bauten ohne Unterbrechung weitergeführt und vollendet werden können. Die Kostenansätze dafür sind dem von der Kreisdirektion I aufgestellten Budget entnommen worden, und behalten wir uns vor, je nach den Ergebnissen der späteren Prüfung erforderlichen Falles Änderungen vorzuschlagen. Auch in einigen anderen Fällen, bei welchen wir voraussetzen, daß die Fertigstellung der Projekte zeitig genug erfolgen könne, um mit dem Landerwerb oder den Vorarbeiten noch im Jahre 1904 beginnen zu können, haben wir im Hinblick auf die Dringlichkeit der Inangriffnahme der Bauten entgegen dem erwähnten Begehren

Positionen in das Budget eingesetzt, ohne daß genehmigte Projekte vorliegen.

In dieser Beziehung führen wir als Beispiele an: Den Umbau des Bahnhofes Biel, die Erweiterung der Güterbahnhöfeanlagen in Bern, die Verlegung der linksufrigen Zürichseebahn im Zürcher Stadtgebiet, das zweite Geleise auf der Strecke Wilerfeld-Gumlingen und den Neubau der Werkstätten in Zürich.

Wir haben uns indessen bemüht, diese in dem Übergangsstadium, in welchem wir uns immer noch befinden, nicht zu vermeidenden Fälle auf das unbedingt Nötige zu beschränken, und haben demzufolge eine Reihe von Bauten weggelassen, obgleich die Ausführung einzelner davon von der Aufsichtsbehörde schon seit einiger Zeit verlangt wird, während die Notwendigkeit anderer zweifellos nicht nur vorhanden ist, sondern auch durch die Aufnahme in frühere Budgets schon anerkannt worden war. Solche für einmal nicht aufgenommene Bauten sind: die Erweiterung der Stationen Sitten und Romont, die Beseitigung der Straßenübergänge in der Lorraine bei Bern und desjenigen der Zürcherstraße in Brugg, und das zweite Geleise auf der Strecke Neuhausen-Schaffhausen. Wir haben diese Bauten weggelassen, weil entweder die Studien noch nicht genügend abgeklärt sind oder eine Einigung zwischen uns und den anderen Beteiligten über die Anlagen noch nicht erzielt werden konnte, so daß im Jahre 1904 nicht wird an die Ausführung geschritten werden können. Wir bemerken aber ausdrücklich, daß diese Weglassung nicht ein Aufgeben, sondern nur eine Verschiebung der Ausführung bedeutet und daß wir uns auch weiterhin mit dem Studium dieser Projekte beschäftigen werden. Das Gleiche gilt von Bauten, die von den Kreisen in den Budgetentwürfen vorgeschlagen worden sind, die aber nicht als so dringlich anerkannt werden können, daß deren sofortige Anhandnahme geboten wäre; wir sprechen uns hierüber unten im einzelnen aus.

Das Budget enthält dem Rechnungsschema entsprechend folgende Kapitel:

- I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.
- II. Rollmaterial.
- III. Mobiliar und Gerätschaften.

Bei den Kapiteln I und III haben wir die Ausgaben kreisweise zusammengefaßt und diejenigen für die unter der unmittelbaren Leitung der Generaldirektion stehenden Arbeiten vorangestellt.

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.

A. Generaldirektion.

Nr. 1. *Planaufnahmen und Projektierungsarbeiten für Neu- und Ergänzungsbauten, Expertisen etc.* Fr. 12,000

Es kommt nicht selten vor, daß Aufnahmen, Studien und Projektierungen für größere Bauten vorgenommen werden müssen, welche erst in späterer Zeit zur Ausführung gelangen. Als Beispiel führen wir die Ausarbeitung des Projektes für das zweite Geleise auf der Strecke Aarburg-Luzern an, für welches ein Baukredit zurzeit noch nicht besteht.

Nr. 2. *Bau der Rickenbahn.* In unserer Sitzung vom 22. April 1903 ist das Bauprojekt genehmigt und für die Ausführung ein Kredit von Fr. 11,800,000 bewilligt worden, welcher die Ihnen im Budget pro 1902 genannte Summe von Fr. 11,015,000 schon übersteigt, es wird sich bei der Vergebung der Arbeiten zeigen, ob der jetzt vorgeschlagene Betrag genügt. Darauf wurden die Pläne in den Gemeinden aufgelegt und dem Eisenbahndepartement zur Genehmigung eingereicht. Für den Rickentunnel erfolgte die letztere am 22. Juni 1903.

Die erfolgte Bauausschreibung für den Rickentunnel und die damit zunächst zusammenhängenden Arbeiten ergab ein unbefriedigendes Resultat, und es wurde deshalb eine zweite Ausschreibung vorgenommen.

Für das Jahr 1904 ist eine Ausgabe vorgesehen von Fr. 2,000 000 und diese Summe soll verwendet werden für:

	Fr.
Bauleitung	50,000
Verzinsung des Baukapitals	30,000
Expropriation	20,000
Erdarbeiten und Mauern	80,000
Tunnel	1,760,000
Brücken und Durchlässe	50,000
Wegbauten	5,000
Fluß- und Uferbauten	3,000
Verschiedenes	2,000

* * *

Die Budgetpositionen der einzelnen Kreise haben wir wie im vorigen Jahre in folgende Gruppen zusammengezogen:

1. Ausgaben für bereits begonnene Bauten,

2. Ausgaben für noch nicht begonnene Bauten, welche schon in früheren Budgets enthalten waren,
3. Ausgaben für Bauten, welche vom Eisenbahndepartement verlangt worden sind und welche nicht in früheren Budgets enthalten waren,
4. Ausgaben für Arbeiten, für welche gesetzliche oder vertragliche Verpflichtung vorliegt,
5. Ausgaben für andere Bauten.

Am Schlusse der Aufzählung für jeden Kreis haben wir angeführt, welche Ansätze wir aus den von den Kreisen vorgelegten Budgets weggelassen und welche wir beigefügt haben, und haben die Gründe hierfür angegeben.

Zu erwähnen bleibt uns noch, daß wir bei einigen Positionen Änderungen der von den Kreisen vorgeschlagenen Beträge vorgenommen haben, und zwar sowohl der Gesamtkosten als auch Erhöhungen und Erniedrigungen der für das Jahr 1904 vorgesehenen Raten.

B. Kreis I.

1. Ausgaben für bereits begonnene Bauten.

Nr. 3. Bahnhof Renens. Erweiterung des Personen-, Güter- und Rangierbahnhofes gemäß den vom Eisenbahndepartement am 5. Juni und 29. Dezember 1902 genehmigten Projekten. Kostenvoranschlag vom 5. September 1902 Fr. 2,031,000

Voraussichtliche Erhöhung desselben infolge einer Revision und der Vergleichung mit den Ausgaben für die ausgeführten Arbeiten „ 219,000

Zusammen Fr. 2,250,000

Ausgaben bis Ende 1902

Fr. 586,000

Mutmaßliche Ausgaben im Jahre 1903
(Nachtrags-Baubudget
1903, Pos. 4) „ 499,000

„ 1,085,000

Bleiben noch auszugeben . . Fr. 1,165,000

Fr.
360,000

Davon werden für 1904 vorgesehen

Für 1904 sind folgende Arbeiten in Aussicht genommen: die Vollendung des Rangierbahnhofes, der Anlagen für den Fahrdienst und für den Lokalgüterdienst und die Erweiterung des Stationsplateaus im Osten zur Erstellung neuer Abstellgeleise.

Nr. 4. Bahnhof Lausanne. Umbau und Erweiterung des Bahnhofs gemäß dem vom Eisenbahndepartement am 19. März 1900 genehmigten Projekte. Voranschlag vom 7. Dezember 1900 (einschließlich der Beiträge) Fr. 4,500,000

Eine vorläufige Revision dieses Voranschlages hat ergeben, daß derselbe vermehrt werden muß um „ 2,300,000

Hierin sind Fr. 1,000,000 enthalten für ein neues Aufnahmsgebäude und der Rest ist eine Folge der zu niedrigen Ansätze des ursprünglichen Voranschlags einerseits und andererseits der Ausdehnung, welche das Projekt in mehrfacher Richtung, z. B. durch den Ankauf der Liegenschaft La Souche, durch die neuen Abstellgeleise auf dem Treyblanc und das neue Lokomotivdépôt erfahren hat.

Fr. 6,800,000

Hiervon sind verausgabt worden bis Ende 1902 . . . Fr. 1,845,000

Die mutmaßliche Ausgabe im Jahre 1903 beträgt (Nachtrags-Budget 1903, Pos. 5). . . „ 977,000

Der Beitrag der Gemeinde beträgt zwei Drittel von Fr. 100,000

rund „ 67,000 „ 2,889,000

Es bleiben also auszugeben . . . Fr. 3,911,000

Übertrag 360,000

	Fr.
Übertrag	360,000
Mutmaßliche Ausgabe im Jahre 1904 . . .	700,000

Im Jahr 1904 sind die Vollendung der Güterdienstanlagen auf der Rasude und dem Treyblanc, des Oberbaues und der Verriegelung und die teilweise Ausführung der Personentunnels und der Perrons in Aussicht genommen.

Nr. 5. Bahnhof Vevey. Erweiterung des Personen- und Güterbahnhofes, Einmündung der Linie Vevey-Chexbres und der elektrischen Bahnen von Vevey, gemäß den vom Eisenbahndepartement am 15. September 1899, 5. September 1902 und 1. Februar 1903 genehmigten Projekten. Voranschlag vom 10. März 1902 (nach Abzug der Beiträge),

Güterbahnhof	Fr. 859,000	
Personenbahnhof	„ 768,000	Fr. 1,627,000

Davon sind verausgabt worden bis Ende 1902 Fr. 803,000

Mutmaßliche Ausgabe im Jahre 1903
(Nachtrags - Baubudget
1903, Pos. 6) „ 422,000

„ 1,225,000

Somit bleiben noch auszugeben Fr. 402,000

Hiervon sind für 1904 vorgesehen 300,000

In dieser Summe sind enthalten die Kosten für die Unterführung der Straße des Moulins und für die Vollendung aller andern Arbeiten außer der Verriegelungsanlage und einiger Nacharbeiten, welche im Jahre 1905 ausgeführt werden sollen.

Nr. 6. Station Montreux. Stationserweiterung, Erstellung eines neuen Aufnahmegebäudes und Anschluß der Montreux-Berner Oberlandbahnen gemäß den vom Eisenbahndepartement am 7. Januar 1899, 5. August 1901 und im Jahre 1903 genehmigten Projekten.

Übertrag 1,360,000

Fr.

Übertrag 1,360,000

Revidierter Kostenvoranschlag
vom 10. März 1903 Fr. 1,100,000

Ausgaben bis Ende

1902 Fr. 777,000

Mutmaßliche Aus-
gaben im Jahre 1903

(Nachtragsbaubudget

1903, Position 7) . . . „ 296,000 „ 1,073,000

Somit bleiben zur Vollendung der Arbeiten im
Jahr 1904 27,000

Nr. 8. Station St. Maurice. Umbauten für die
Erstellung des zweiten Geleises anlässlich der Er-
öffnung des Simplons gemäß dem durch das Eisenbahn-
departement am 24. Mai 1902 genehmigten Projekte.

Voranschlag vom 27. Januar 1903 Fr. 1,500,000

Mutmaßliche Ausgaben im Jahre

1903 „ 180,000

Somit bleiben Fr. 1,320,000

Hiervon sind vorgesehen für 1904 200,000

Die Arbeiten sollen im Jahr 1905 vollendet
werden.

Nr. 10. Station St. Léonard. Verlängerung
des Stumpengeleises und des Verladeplatzes gemäß
dem am 28. Februar 1903 durch das Eisenbahn-
departement genehmigten Projekte.

Kostenvoranschlag vom 20. Februar

1903 Fr. 38,000

Mehrkosten für die als notwendig
erkannte Verbreiterung des Verladeplatzes „ 14,000

Fr. 52,000

Mutmaßliche Ausgaben im Jahre 1903

(Nachtragsbaubudget 1903, Position 12) „ 30,000

Bleiben zur Vollendung im Jahre 1904 . . . 22,000

Übertrag 1,609,000

Übertrag 1,609,000

Nr. 11. Bahnhof Vallorbe. Erweiterung der Anlagen mit Rücksicht auf die Eröffnung des Simplons (Ausführung eines Teiles des Projektes für den vollständigen Umbau, das am 22. Oktober 1902 dem Eisenbahndepartement unterbreitet worden ist).

Der Bahnhof Vallorbe wird nochmals erweitert werden müssen, wenn einmal die direkte Linie von Vallorbe nach Frasne gebaut werden wird. Die jetzt vorzunehmenden Bauten sind jedoch so angelegt, daß sie bei der späteren Erweiterung vollständig belassen werden können.

Der Voranschlag vom 20. Februar 1903 für den jetzt auszuführenden Teil des auf mindestens 4¹/₂ Millionen Frankengeschätzten Gesamtprojektes beträgt. Fr. 3,000,000

Ausgaben bis Ende
1902 Fr. 4,000

Mutmaßliche Ausgaben im Jahre 1903 für Expropriationen (Nachtragsbaubudget 1903, Position 14) „ 496,000 „ 500,000

Bleiben Fr. 2,500,000

Hiervon sind für 1904 vorgesehen 600,000

Für das Jahr 1904 ist in Aussicht genommen die Ausführung der Erdarbeiten und Mauern, der Einrichtungen für den Personenverkehr und für den Fahrdienst, und der neuen Zolldienstanlagen.

Nr. 13. Bahnhof Neuenburg. Erweiterungsbauten anlässlich der Einführung der direkten Linie Bern-Neuenburg nach dem vom Eisenbahndepartement am 4. Juni 1902 genehmigten Projekte.

Kostenvoranschlag vom 16. April
1902. Fr. 1,015,000

Mehrkosten infolge Nichtberücksichtigung der Übertragung der Liegen-

Übertrag Fr. 1,015,000 2,209,000

	Fr.	
Übertrag	Fr. 1,015,000	2,209,000
schaft Ritter vom Konto entbehrlicher Liegenschaften auf den Bau-Konto im frühern Voranschlag, der Auffüllung dieses Terrains infolge von Rutschungen und der im Voranschlag nicht enthaltenen Rekonstruktion der Gibraltar Brücke, der vom Eisenbahndepartement verlangten Vergrößerung der Vordächer und von Kostenüberschreitungen auf den schon ausgeführten Bauten	n	250,000
Somit Gesamtausgabe	Fr. 1,265,000	
Ausgabe bis Ende 1902	Fr. 303,000	
Mutmaßliche Ausgaben im Jahre 1903 (Nachtragsbaubudget 1903, Position 17)	n 442,000	n 745,000
Somit bleiben noch auszugeben	Fr. 520,000	
Hiervon sind für 1904 vorgesehen		400,000
Nr. 14. Station Tüschierz. Erstellung einer Station für Reisende und Güter gemäß dem am 26. Juni 1902 genehmigten Projekte.		
Kostenvoranschlag vom 26. Juni 1902 nach Abzug des Gemeindebeitrages von Fr. 25,000	Fr. 120,000	
Mehrkosten infolge unvorhergesehener Schwierigkeiten bei der Fundation	n 15,000	
	Fr. 135,000	
Mutmaßliche Ausgabe im Jahre 1903 (Nachtrags-Baubudget 1903, Position 19)	n 90,000	
Somit bleiben zur Vollendung im Jahre 1904		45,000
Übertrag		2,654,000

Fr.
Übertrag 2,654,000

Nr. 15. Station Chexbres. Erweiterung mit Rücksicht auf die Einführung der Linie Vevey-Chexbres und Erstellung eines Überholungsgeleises nach den am 19. Juni 1902 und 31. Januar 1903 genehmigten Projekten.

Voranschlag vom 30. Oktober 1902 Fr. 400,000

Mehrkosten herrührend von zu niedrigen Ansätzen desselben, von der Verlängerung des Überholungsgeleises und von anderen bei der Genehmigung des Projektes verlangten Änderungen „ 140,000

Fr. 540,000

Mutmaßliche Ausgabe im Jahre 1903 (Nachtrags-Baubudget 1903, Position 20) „ 270,000

Somit bleiben noch auszugeben . Fr. 270,000

Für 1904 werden vorgesehen 220,000

Nr. 16. Station Flamatt. Erweiterung der Stationsanlage anlässlich der Einführung der Senselinie (Flamatt-Laupen-Gümmenen) gemäß dem den Verhandlungen zu einem Gemeinschaftsvertrag zu Grunde liegenden Projekte.

Voranschlag für die von den Bundesbahnen zu erstellenden Arbeiten Fr. 143,000

Mutmaßliche Ausgaben im Jahr 1903 „ 40,000

Bleiben zur Vollendung im Jahre 1904 . . . 103,000

Die Arbeiten konnten entgegen früherer Annahme im Jahre 1903 nicht vollendet werden, weil der Beginn derselben sehr verzögert worden ist.

Nr. 17. Station Payerne. Erweiterung der Station.
Voranschlag vom 10. Februar 1903 . Fr. 212,000

Mehrkosten, da sich bei Behandlung der für den Truppenzusammen-

Übertrag Fr. 212,000 2,977,000

Fr.
2,977,000

Übertrag Fr. 212,000

zug nötigen Arbeiten gezeigt hat, daß
die im früheren Voranschlag vorge-
sehenen Bauten nicht ausreichend sind

„ 158,000

Fr. 370,000

Mutmaßliche Ausgaben im Jahre
1903 (Nachtrags-Baubudget 1903, Po-
sition 25)

„ 100,000

Bleiben auszugeben . Fr. 270,000

Hiervon werden für 1904 vorgesehen . . . 100,000

Nr. 24. Zweites Geleise auf der Strecke Ville-
neuve-Aigle mit Umbau der Stationen Villeneuve,
Roche, Yvorne und Aigle; Länge 9,970 km.

Voranschlag vom 6. März 1902 . Fr. 708,600

Mehrkosten infolge Erweiterung
der Station Aigle

„ 151,400

Fr. 860,000

Ausgaben bis Ende 1902 Fr. 74,000

Muthmaßliche Ausgaben

im Jahre 1903 . „ 546,000

„ 620,000

Somit bleiben zur Vollendung im Jahre 1904 . . 240,000

Nr. 25. Zweites Geleise Aigle-St. Maurice mit
Umbau der Stationen St. Triphon und Bex und der
Signalstation des Paluds; Länge 12,222 km. Das
allgemeine Projekt ist von der Kreisdirektion im Juli
1903 der Generaldirektion vorgelegt worden. Die
Projekte für die Rhonebrücke wurden schon von der
ehemaligen Jura-Simplon-Bahn dem Eisenbahndepar-
tement unterbreitet, und die Vorlage für das Mauer-
werk der Brücke ist von der Aufsichtsbehörde bereits
genehmigt.

Voranschlag vom 20. Mai 1903 Fr. 1,600,000

„ für die zweite Rhone-

Brücke „ 250,000

Übertrag Fr. 1,850,000 3,317,000

			Fr.
	Übertrag	Fr. 1,850,000	3,317,000
Mutmaßliche Ausgabe im Jahre			
1903, Nachtrags-Baubudget 1903, Po-			
position 35		„ 120,000	
	Verbleiben	Fr. 1,730,000	
	Hiervon sind für 1904 vorgesehen		500,000
Die Arbeiten sollen im Jahre 1905 fertiggestellt werden.			
Nr. 27. Zweites Geleise Bofflens-Croy; Länge			
3,965 km.			
	Voranschlag vom 20. Februar 1903	Fr. 370,000	
	Mehrkosten für die vom Kanton		
	verlangten Schutzmauern und anderes	„ 10.000	
		Fr. 380,000	
	Mutmaßliche Ausgabe im Jahr 1903,		
	Nachtragsbudget 1903, Position 37)	„ 210,000	
	bleiben zur Vollendung im Jahre 1904		170,000
Infolge der Unterdrückung einiger Niveauüber-			
gänge mußte ein Teil der für 1903 vorgesehenen			
Arbeiten auf 1904 verschoben werden.			
Nr. 28. Zweites Geleise Croy-Vallorbe mit Um-			
bau der Station Croy und der Abzweigstation le Day,			
aber ohne den Bahnhof Vallorbe; Länge: 12,246 km.			
Gemäß dem am 15. April 1902 genehmigten Projekte.			
		Fr.	
	Voranschlag vom 12. Februar 1903	2,100,000	
	Mehrkosten für anfänglich nicht vor-		
	gesehene Arbeiten (Überführung in Croy.		
	Unterführung von Brétonnières, Ausmau-		
	erung des Tunnels von Nanchau)	80,000	
		2,180,000	
	Ausgaben bis Ende		
1902		Fr. 190,000	
	Übertrag	Fr. 190,000	2,180,000 3,987,000

	Fr.	Fr.
Übertrag	Fr. 190,000	2,180,000
Mutmaßliche Ausgabe im Jahre 1903 (Nachtrags- baubudget 1903, Pos. 36).	„ 710,000	3,987,000
		<u>900,000</u>

Verbleiben 1,280,000

Hiervon werden für 1904 vorgesehen . . . 600,000

Die Arbeiten sollen trotz der durch die Terrain-
rutschungen hervorgerufenen Verzögerungen mit aller
Beschleunigung durchgeführt werden, damit die Eröff-
nung dieser Strecke im Jahre 1905, wenn möglich
bis zur Fertigstellung des Simplon-Tunnels erfolgen
kann.

Nr. 29. Zweites Geleise La Conversion-Chexbres
mit Umbau der Stationen La Conversion und Grand-
vaux: Länge 8,114 km. (gemäß den am 17. Mai 1901,
8. Januar und 28. Juni 1902 genehmigten Projekten).

	Fr.
Voranschlag vom 10. Februar 1903	690,000
Mehrkosten, herrührend von den Rut- schungen in Daley und der Gotta d'or, von der Instandstellung des Mauerwerks der Brücken und von zu niedrigen An- sätzen des Voranschlags	160,000
	<u>850,000</u>

Ausgaben bis Ende
1902 Fr. 258,000

Mutmaßliche Ausgaben im Jahre 1903 (Nachtrags baubudget 1903, Pos. 38).	„ 252,000
	<u>510,000</u>

Bleiben zur Vollendung im Jahre 1904 . . . 340,000

Nr. 30. Zweites Geleise Palézieux-Vauderens, mit
Umbau der Stationen Palézieux, Oron und Vauderens;
Länge 9,948 km. (gemäß dem am 2. März 1903
genehmigten Projekte).

Übertrag 4,927,000

	Fr.	Fr.
Übertrag		4,927,000
Voranschlag vom 13. Februar 1903	1,180,000	
Mehrkosten für einige Ergänzungs- bauten in Oron, und Vauderens, haupt- sächlich für eine Straßenunterführung in der letzteren Station	52,000	
	1,232,000	
Ausgaben bis Ende 1902	Fr. 143,000	
Mutmaßliche Ausgaben im Jahre 1903 (Nachtrags- baubudget 1903, Pos. 39).	„ 477,000	620,000
Bleiben noch auszugeben . . .	612,000	
Hiervon werden für 1904 vorgesehen . . .		400,000
Die Vollendung der Arbeiten ist für das Jahr 1905 in Aussicht genommen.		
Summe der Ausgaben für bereits begonnene Bauten		<u>5,327,000</u>

2. Ausgaben für noch nicht begonnene Bauten, welche schon in früheren Budgets enthalten waren.

Nr. 9. Station Martigny (Nachtrags-Baubudget 1903, Position 9). Umbau der Station für die Einmündung der Linie Martigny-Châtelard, gemäß Gemeinschaftsvertrag vom 20. Dezember 1902 und auf Grund des dem Eisenbahndepartement am 30. April 1903 unterbreiteten Projektes.

Voranschlag vom 19. Februar 1903	Fr. 48,000
Hiervon zu Lasten der Gesellschaft Martigny-Châtelard	„ 33,000
Bleiben zu Lasten der Bundesbahnen	<u>15,000</u>

3. Ausgaben für Bauten, welche vom Eisenbahndepartement verlangt worden sind, und welche nicht im früheren Budgets enthalten waren.

Nr. 23. Zentralanlagen für Weichen und Signale:

Station Ardon	Fr. 16,500	Fr.
„ St. Léonard	„ 13,500	
„ Granges	„ 16,500	
„ Tourtemagne	„ 13,500	
		60,000

Die bevorstehende Eröffnung des Simplon läßt, es gerechtfertigt erscheinen, diese Anlagen schon jetzt zu erstellen und damit nicht bis zur Vollendung des zweiten Gleises auf dieser Linie zuzuwarten, weil die Erstellung der noch fehlenden 99,2 km. eine Reihe von Jahren erfordern wird.

Nach Fertigstellung dieser Anlagen werden alle Stationen der Linie St. Maurice-Brig, außer St. Maurice und Sitten mit Zentralanlagen versehen sein.

Nr. 26. Zweites Geleise Daillens-Bofflens mit Umbau der Stationen La Sarraz und Arnex und der Abzweigungsstation Daillens; Länge 10,548 km.

Voranschlag vom 3. Juni 1903 Fr. 1,200,000

Wovon für 1904 vorgesehen worden 220,000

Das Bauprogramm sieht für das Jahr 1904 die Herstellung des Unterbaus auf der Strecke Arnex-Bofflens vor, damit im Jahr 1905 das zweite Geleise zwischen den Stationen Arnex und Croy in Betrieb genommen werden kann. In den Arbeiten des Jahres 1904 sind inbegriffen die Vergrößerung des Lichtraumprofils und die Ausmauerung der Tunnels von La Sarraz und Moulin-Bornu.

Nr. 33. Ersetzen und Verstärken von Brücken.

Die eigentliche Verstärkung der eisernen Brücken ist vollendet, und im Jahr 1904 soll bloß die Anbringung der Leitschienen auf den großen, eisernen Brücken fortgesetzt werden.

Hierfür sind vorgesehen Fr. 20,000

Ferner sollen die zwei hölzernen Überfahrtsbrücken bei km. 80,987 und 111,545 der Linie Lausanne-Brig durch

Übertrag Fr. 20,000 280,000

	Fr.	
Übertrag	Fr. 20,000	280,000
eiserne ersetzt werden, wofür vorge-		
sehen sind	„ 7000	27,000
<i>Summe der Ausgaben für Bauten, welche vom</i>		
<i>Eisenbahndepartement verlangt worden sind und nicht</i>		
<i>in früheren Budgets enthalten waren</i>		<u>307,000</u>

4. Ausgaben für Arbeiten, für welche gesetzliche oder vertragliche Verpflichtung vorliegt.

Nr. 35. Beiträge an Flußkorrekturen . . .	<u>26,000</u>
---	---------------

5. Ausgaben für andere Bauten.

Nr. 7. Station Villeneuve.

Erstellung neuer Aborte laut Voranschlag vom	
3. Juni 1903	6,500

Nr. 12. Bahnhof Yverdon.

a. Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes der	
Restauration und Erstellung neuer Aborte	95,000

Die Dienstlokale, die Wohnungen und die Aborte haben sich schon seit längerer Zeit als ungenügend erwiesen und bedürfen dringend einer Vergrößerung und Verbesserung.

b. Erweiterung der Lokomotiv-Werkstätte durch Herstellung eines neuen Montageraumes für 23 Stände und durch Umbau des bisherigen Montageraumes zur Kesselschmiede.

Voranschlag	Fr. 435,000
-----------------------	-------------

Hiervon werden für 1904 vorgesehen . . .	150,000
--	---------

Diese Erweiterung ist nötig geworden durch die bevorstehende Eröffnung des Simplontunnels.

Nr. 18. Station Avenches. Entwässerung des	
Verladeplatzes und Einrichtung einer Wagenwäscherei	<u>3,000</u>

Übertrag	254,500
----------	---------

Fr.
254,000

Übertrag

Die in der letzten Zeit in der Nähe der Station entstandenen Bauten erheischen eine bessere Wasser-ableitung des Verladeplatzes; die Wagenwäscherei ist durch die Vergrößerung des Viehverkehrs notwendig geworden.

Nr. 19. Verbesserung der Beleuchtung auf Bahnhöfen und Stationen 30,000

Nr. 20. Wasserversorgungen 20,000

Nr. 21. Ladekranen. Neue Ladekranen für die Stationen Vouvry und Arnex 9,000

Nr. 22. Brückenwagen für die Stationen Gorgier und Düdingen 10,000

Nr. 31. Wärterhäuser. Erstellung neuer Wärterhäuser bei Tuilleries, km. 55,705 der Linie Lausanne-Genf, bei Chissiez, km. 1,595 der Linie Lausanne-Bern, zwischen Sitten und St. Léonard, zwischen Visp und Brig Fr. 30,000

Nebengebäude zu bestehenden Wärterhäusern „ 6,000
36,000

Nr. 32. Bahndienstschuppen in den Stationen St. Prez, Arnex, Chavornay, Grandson und für fünf Posten des V. Bahnbezirkes 8,500

Nr. 34. Bahnabschlüsse und Barrieren 15,000

Nr. 36. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen 100,000

Nr. 37. Unvorhergesehenes 46,000

Summe der Ausgaben für andere Bauten 529,000

Ausgaben des Kreises I 6,204,000
wovon entfallen zu lasten der Betriebs-
rechnung Fr. 615,000

wovon entfallen zu lasten der Baurech-
nung „ 5,589,000

C. Kreis II.

1. Ausgaben für bereits begonnene Bauten.

Nr. 38. Bahnhof Basel.	Fr.
a. Umbau des Personenbahnhofes. Vom Verwaltungsrat der S. C. B. am 14. Juli 1899 erteilter Kredit	Fr. 15,275,000
Revidierter Kosten voranschlag „	17,400,000
Ausgaben bis Ende 1902 nach Abzug der Einnahmen Fr. 9,154,300	
Mutmaßliche Ausgaben im Jahre 1903 (Baubudget 1903. Position 7)	„ 2,500,000
	„ 11,654,300
Bleiben Fr.	5,745,700
Hiervon werden für 1904 vorgesehen	1,300,000
Abgrabung im Personenbahnhof und Mauern	Fr. 80,000
Kanalisation und Wasserleitungen	30,000
Münchensteinerstraßen-Brücke, westlicher Teil	166,000
Beschotterung	4,000
Straßen und Vorplätze	50,000
Geleise	30,000
Neues Aufnahmsgebäude und Dienstgebäude auf der Ostseite	900,000
Signaleinrichtungen	5,000
Bauleitung und Unvorhergesehenes	35,000
	1,300,000
b. Verlegen bzw. neue Einführung der Jura-Linie in den Personenbahnhof Basel von der Münchensteinerstraßen-Brücke bis zum Ruchfeld. Kostenvoranschlag	1,750,000
Hiervon werden für 1904 vorgesehen	200,000
c. Güterbahnhof Wolf.	
Übertrag	1,500,000

Fr.

Übertrag 1,500,000

Blitzableiter an den Güterhallen und Rampen-
dächern 2,500

d. Tieferlegung der Linie Basel-Pratteln vom
Singerweg bis zur Münchensteinerstraßen-Brücke mit
Überführung der St. Jakobstraße. Vor-
anschlag Fr. 829,000

Hiervon werden für 1904 vorgesehen . . . 400,000

Das Bauprogramm für das Jahr 1904 enthält:
Fortsetzung der Arbeiten am Aufnahmsgebäude, Er-
stellung der Dienstgebäude auf der Ostseite des Bahn-
hofes, Beendigung der Arbeiten für das Lokomotiv-
depot, Ausführung des westlichen Teils der München-
steinerstraßen-Brücke und damit im Zusammenhange,
Senkung der Geleise der Linie Basel-Pratteln und
der Geleise zur Verbindung des Güterbahnhofes mit
dem Personenbahnhofe, Beginn der Arbeiten zur Ver-
legung und zweispurigen Einführung der Juralinie in
den Personenbahnhof.

Nr. 44. Signalstation Sentimatt. Erstellung einer
Dienstwohnung. (Voranschlag laut Baubudget 1903,
Position 12) Fr. 14,000

 Mutmaßliche Ausgabe bis Ende 1903 „ 7,000

 Verbleibt zur Vollendung im Jahre 1904 . . . 7,000

Nr. 73. Wärterhäuser. Wärterhaus bei Lausen,
km. 19,110 der Strecke Olten-Basel . . Fr. 4,100

 Wärterhaus b. Courfaivre, km. 91,074
der Strecke Delsberg-Pruntrut . . . „ 10,000

14,100

Für diese zwei Wärterhäuser war im Baubudget
1903, Position 36, vorgesehen . . . Fr. 17,700

Das Wärterhaus bei Lausen ist im Jahre 1903
angefangen worden, der Bau desjenigen bei Cour-
faivre soll erst im Jahre 1904 beginnen.

Summe der Ausgaben für bereits begonnene Bauten . . 1,923,600

2. Ausgaben für noch nicht begonnene Bauten, welche schon in früheren Budgets enthalten waren.

Nr. 40. Station Lausen. Erweiterung der Station. Neues Überholungsgeleise und Vergrößerung der Güterdienstanlagen. Voranschlag (Baubudget 1903, Position 8)	Fr. 160,000
Hiervon werden für 1904 vorgesehen . . .	50,000
Nr. 45. Bahnhof Luzern.	
a. Figurengruppe über dem Hauptportal des Aufnahmegebäudes (nach Abzug des Beitrages der Gotthardbahn von rund Fr. 12,000)	48,000
Baubudget 1903, Position 13 a.	
Die bisherigen angefertigten Modelle befriedigen nicht vollständig, weshalb die Ausschreibung einer Konkurrenz zur Eingabe von Modellskizzen beschlossen worden ist.	
b. Vergrößerung der Bureaux der Güterexpedition und Erstellung von Arbeiterlokalen (nach Abzug des Beitrages der Gotthardbahn von rund Fr. 2500)	10,300
Baubudget 1903, Position 13 b.	
Nr. 50. Bahnhof Bern.	
a. Verlegung des Rangier- und Rohmaterial-Bahnhofes nach Weiermannshaus (Baubudget 1903, Position 16 a). Approximativer Voranschlag Fr. 3,000,000	
Für 1904 werden vorgesehen	650,000
Die Projekte für die Verlegung des Rangier- und Rohmaterial-Bahnhofes nach Weiermannshaus und die damit im Zusammenhang stehenden Änderungen und Erweiterungen der Anlagen im Wylerfeld und der Lokomotiv-Depots sind in Arbeit, konnten aber auf die Zeit der Budgetaufstellung nicht vollendet werden.	
b. Neues Dienstgebäude im Personenbahnhof bei der Post. Approximativer Voranschlag (Baubudget 1903, Position 16 b)	Fr. 264,000
Für 1904 werden vorgesehen	100,000
Übertrag	858,300

	Fr.
Übertrag	858,000
c. Einrichtungen zur Verwendung der früheren Salzhausliegenschaft für den Güterdienst. Voranschlag laut Baubudget 1903, Position 16 c.	Fr. 76,900
Für 1904 werden vorgesehen	50,000
Nr. 52. Bahnhof Thun. Umbau und Erweiterung des Bahnhofs samt Unterführung der Allmend- und der Mittleren Straße (Baubudget 1903, Position 17 a). Kredit des Verwaltungsrates vom 29. Mai 1903.	Fr. 1,845,000
Für 1904 werden vorgesehen	260,000
Nr. 55. Station Laufen. Erweiterung. Neue Überholungsgeleise, Versetzen und Vergrößern der Güterdienstanlagen und Ersatz von Niveau-Übergängen durch Unterführungen. Approx. Voranschlag	Fr. 955,000
Mutmaßliche Ausgaben bis Ende 1903 (Baubudget 1903, Position 23)	„ 20,000
Bleiben	Fr. 935,000
Für 1904 werden vorgesehen	340,000
Nr. 56. Bahnhof Pruntrut. Überführung der Straße am südlichen Ende des Bahnhofs (Baubudget 1903, Position 24 b). Voranschlag, wobei die Beiträge der Pruntrut-Bonfol-Bahn und der Gemeinde Pruntrut noch nicht abgezogen sind	Fr. 171,000
Für 1904 werden vorgesehen	50,000
Nr. 59. Bahnhof Biel. Umbau und Erweiterung der gesamten Bahnhofsanlagen. Ausgaben der J. S. für Landerwerb bis Ende 1903	Fr. 1,600,000
Mutmaßliche Ausgaben im Jahre 1904	1,000,000
Nr. 60. Station Tägertschi. Erweiterung der Geleise und der Güterdienstanlagen	40,000
Im Baubudget 1903, Position 25, war bloß die Erstellung eines neuen Güterschuppens mit Rampe und Stumpengeleise mit Fr. 15,000 enthalten.	
Übertrag	2,248,300

	Fr.
Übertrag	2,248,300
Nr. 61. Station Langnau.	
a. Ersatz des Überganges der Sägestraße durch eine Unterführung und einen Steg über die Bahn. Kostenvoranschlag (Baubudget 1903, Position 26)	Fr. 350,000
Hiervon werden für 1904 vorgesehen	100,000
Nr. 68. Zweites Geleise auf der Strecke Baseldelsberg, Länge 35, ⁸⁴⁰ km. Für die Teilstrecke vom Ruchfeld bei Basel bis zur Station Äsch, Länge 7, ⁴⁴⁷ km., mit Erweiterung der Stationen Münchenstein, Dornach und Äsch, werden für 1904 vorgesehen (Baubudget 1903, Position 38.)	520,000
(Für die Strecke Basel-Bahnhof bis Ruchfeld siehe Nr. 38 b).	
Nr. 69. Zweites Geleise auf der Strecke Wilerfeld-Gümlingen mit Aufhebung der Niveau-Übergänge, Länge 5, ²⁴⁰ km. (Baubudget 1903, Position 39).	
Approximativer Voranschlag	Fr. 1,230,000
Hiervon werden für 1904 vorgesehen	150,000
Das Projekt konnte noch nicht fertiggestellt werden, weil der Umbau und die Erweiterung der Stationen Wilerfeld und Ostermündingen noch nicht definitiv geregelt sind.	
Nr. 70. Eiserner Fußgängersteg bei Trimbach, km. 35, ⁷⁴⁰ der Linie Basel-Olten	6,000
Die schon im Baubudget 1902, Position 7 enthaltene Arbeit kann erst im Jahre 1904 vorgenommen werden, weil die hierzu zu verwendende Eisenkonstruktion früher im Bahnhof Basel nicht entbehrt werden konnte.	
<i>Summe der Ausgaben für noch nicht begonnene Bauten, welche schon in früheren Budgets enthalten waren</i>	<u>3,374,030</u>

4. Ausgaben für Bauten, für welche gesetzliche oder vertragliche Verpflichtung vorliegt.

Nr. 58. Station Villeret. Erstellung einer Fußweg-Unterführung bei km. 60, ⁶⁷⁰ Kosten-Anteil der Bahn	Fr. 2,650
Nr. 74. Vertragliche Beiträge an Fluß-Korrek-tionen. Es kommen in Betracht: Ilfis bei Wiggen, grosse und kleine Emme, Steinlaubach bei Lungern und Lambach bei Brienz	30,000
Summe der Ausgaben für Bauten, für welche gesetzliche oder vertragliche Verpflichtung vorliegt . .	<u>32,650</u>

5. Ausgaben für andere Bauten.

Nr. 39. Güterstation St. Johann.	Fr.
a. Erstellung eines freistehenden Drehkrans von zwei Tonnen Tragkraft auf der Verladerampe . .	2,200
b. Geleise-Erweiterung	13,600
Nr. 41. Bahnhof Olten.	
a. Ersetzen der Drehscheibe von 14 Meter durch eine solche von 18 Meter im Depot H.;	
b. Anbringen eines Wandwasserkrans an der Lokomotiv-Remise, und	
c. Erstellung einer Putzgrube neben dem Wandwasserkran zusammen	46,000
Nr. 42. Werkstätte Olten.	
a. Vergrößerung der Malerwerkstätte und Erstellen eines Magazins	26,200
b. Vergrößerung der Ladestation für Akkumulatoren	5,800
c. Ergänzen der Einfriedung um das Areal der Werkstätte	8,500
Nr. 43. Station Zofingen. Erweiterung der Freiverladeanlagen	28,500
Übertrag	<u>130,800</u>

	Übertrag	Fr. 130,800
Nr. 46. Station Roggwil. Anbringung eines eisernen Vordaches und einer Perronuhr		2,250
Nr. 47. Station Herzogenbuchsee. Unterführung der Niederönzstraße. Voranschlag	Fr. 130,000	
Voraussichtliche Ausgabe im Jahre 1904 . .		90,000
Der zu beseitigende Niveauübergang liegt im Stationsgebiet und die Unterführung muß wegen der häufigen Sperrungen der Straße erstellt werden. Dieselbe ist dem Erweiterungsprojekt der Station Herzogenbuchsee angepaßt, so daß bei späterer Ausführung des letzteren eine Änderung der erstern nicht notwendig sein wird.		
Nr. 48. Station Riedtwil. Änderung und Verbesserung der Geleiseanlage		8,400
Nr. 49. Station Schönbühl. Erweiterung und Verbesserung der Stations- und Geleiseanlagen und Ersatz von drei Niveauübergängen durch zwei Unterführungen. Kostenvoranschlag . .	Fr. 292,000	
Mutmaßliche Ausgaben für 1904		60,000
Nr. 51. Station Wichtrach. Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes und des Güterschuppens, Versetzen des letzteren und des Nebengebäudes, Änderung der Geleiseanlage		35,400
Nr. 53. Bahnhof Neu-Solothurn. Erstellung eines Post-Umladschuppens (von der Postverwaltung zu amortisieren)		5,600
Nr. 54. Station Subigen. Erstellung eines Wartsaal-Anbaues und eines Perrondaches		15,100
Nr. 57. Station Moutier. Geleiseerweiterung und Vergrößerung des Güterschuppens		27,000
Nr. 61. Station Langnau. Erstellung einer Putzgrube von 15 m. Länge in der Lokomotiv-Remise		2,100
	Übertrag	376,600

Fr.

Übertrag

376,600

Nr. 62. Station Lungern. Erstellung einer
Drehscheibe 4,000

Nr. 63. Station Meiringen. Ersatz der alten
Abschlußsignale durch Klappsignale und Signal-Kurbel-
apparat 3,850

Nr. 64. Verbesserung der Beleuchtung auf
Bahnhöfen und Stationen 25,000

Nr. 65. Wasserversorgungen 16,000

Nr. 66. Zentralanlagen für Weichen und Signale 30,000

Nr. 67. Vorsignale 20,000

Nr. 71. Unterführung der Worblafenstraße
bei km. 102,⁴⁴² zwischen Zollikofen und Bern. Vor-
anschlag Fr. 100,000

Mutmaßliche Ausgaben für 1904 60,000

Nr. 73. Telegraphen-Einrichtungen.

a. Erstellung einer direkten Telegraphenleitung
Basel-Delsberg Fr. 4000

b. Erstellung einer zweiten Lokal-
telegraphenleitung zwischen Neu-Solo-
thurn und Biel „ 4500

c. Ersatz der oberirdischen Lei-
tungen im Bahnhof Burgdorf durch ein
unterirdisches Kabel „ 6000

14,500

Nr. 75. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen 100,000

Nr. 76. Unvorhergesehenes 50,000

Summe der Ausgaben für andere Bauten . . . 700,000

Ausgaben des Kreises II 6,030,550

wovon entfallen: zu Lasten der Betriebs-
rechnung Fr. 133,650

und zu Lasten der Baurechnung . . . „ 5,896,900

Aus dem vom Kreiseisenbahnrat II genehmigten Budget haben wir in unsere Vorlage nicht aufgenommen folgende Ansätze:

Güterstation St. Johann. Erstellung eines Wandkranes	Fr. 2,150
--	-----------

Bahnhof Burgdorf. Ersatz einer Drehscheibe von 11,7 m. Durchmesser durch eine solche von 16 m. „	28,400
--	--------

Station Sonceboz. Erstellung eines Drehscheibengeleises „	5,200
---	-------

Alle diese Arbeiten sind nicht dringender Natur und können für das Jahr 1905 zurückgestellt werden.

Ferner haben wir weggelassen den schon im Baubudget 1903, Position 16 f, enthalten gewesenen *Ersatz von Niveauübergängen im Lorraine-Bezirk in Bern* mit Fr. 100,000, weil ein definitives Projekt hierfür noch nicht aufgestellt ist und die Verhandlungen über die Führung der neuen Straßen noch nicht so weit gediehen sind, daß im Jahre 1904 mit dem Bau begonnen werden könnte, und die *Erweiterung und Verlegung der Güterdienstanlagen der Station Ostermündigen*, weil das Projekt für diesen mit der Erweiterung der Station Wilerfeld und dem der Erstellung des zweiten Geleises Wilerfeld-Gümlingen im Zusammenhange stehenden Bau noch nicht fertiggestellt ist.

Endlich ist weggelassen worden die *Einrichtung der Warmwasserheizung im Dienstgebäude des Lokomotivdepôts in Luzern*, weil dieselbe zu Lasten des Betriebes verrechnet werden soll.

D. Kreis III.

1. Ausgaben für bereits begonnene Bauten.

Nr. 80. Station Niederglatt. Neues Aufnahmegebäude und Stationserweiterung. Voranschlag laut Nachtrags-Baubudget 1903, Position 53	Fr. 53,200	Fr.
--	------------	-----

Mutmaßliche Ausgaben bis Ende 1903 „	40,000
--------------------------------------	--------

Somit bleiben zur Vollendung im —————	
Jahre 1904	13,200
Übertrag	13,200

Fr.
13,200

Übertrag

Nr. 86. Station Entfelden. Erweiterung der Güterdienstanlagen und Verlängerung des Ausweichgleises. Voranschlag Fr. 55,000

Voraussichtliche Ausgaben im Jahre
1903 (Baubudget 1903, Position 60) . „ 10,000

Bleiben zur Vollendung im Jahre 1904 ————— 45,000

Nr. 87. Station Steinhausen. Neue Stationsanlage. Voranschlag Fr. 200,000

Beitrag der Gemeinde „ 32,300

Bleiben Fr. 167,700

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende
1903 (Baubudget 1903, Position 58) . „ 50,000

Bleiben zur Vollendung im Jahre 1904 ————— 117,700

Nr. 93. Station Schmerikon. Neues Stationsgebäude und Erweiterung der Geleiseanlage. Voranschlag nach bereinigtem Projekt . . . Fr. 86,600

Voraussichtliche Ausgaben im Jahre
1903 Fr. 30,000

Bleiben zur Vollendung im Jahre 1904 . . . 56,600

Nr. 95. Bahnhof Glarus.

a. Neues Aufnahmsgebäude und damit zusammenhängende Anlagen. Voranschlag . . . Fr. 350,000

Voraussichtliche Ausgaben bis
Ende 1903 (Baubudget 1903, Pos. 68) „ 250,000

Bleiben zur Vollendung im Jahre 1904 . . . 100,000

b. Geleiseerweiterung und Vergrößerung der Verladeplätze. Voranschlag . . . Fr. 270,500

Voraussichtliche Ausgaben im Jahre 1904 . . 120,000

Übertrag 452,500

	Übertrag	Fr. 452,500
Nr. 103. Zweites Geleise Brugg-Stein (Bötzberg) mit Erweiterung der Stationen. Länge 27,532 km. Kredit des Verwaltungsrates vom 28. Mai 1903 Fr. 2,325,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1903 (Baubudget 1903, Pos. 77)	„ 405,000	
	Bleiben	Fr. 1,920,000
Hiervon werden vermutlich im Jahre 1904 ver- ausgabt werden		1,600,000
Nr. 107. Unterführung der Badener Straße bei km. 5,028 zwischen den Stationen Altstetten und Urdorf. Voranschlag nach bereinigtem Projekt. Fr. 98,000		
Beitrag der Limmattal-Straßen- bahn	Fr. 20,000	
Beitrag des Kantons Zürich	„ 5,000	
	„ 25,000	
Bleiben zu lasten der Bundesbahnen	Fr. 73,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1903 (Baubudget 1903, Position 57)	„ 20,000	
Bleiben zur Vollendung im Jahre 1904 . . .		53,000
<i>Summe der Ausgaben für bereits begonnene Bauten</i>		<u>2,105,500</u>

*2. Ausgaben für noch nicht begonnene Bauten, welche schon
in frühern Budgets enthalten waren.*

Nr. 78. Neue Werkstätten in Zürich (Bau- budget 1903, Position 44). Für 1904 werden Aus- gaben vorgesehen von	500,000
---	---------

Nr. 79. Station Örlikon und Verbindung Örlikon-
Seebach.

a. Stationserweiterung Örlikon mit Überführung
der Affolternstraße und Unterführung der Zürcher-

Übertrag 500,000

	Übertrag	Fr. 500,000
straße. Kredit des Verwaltungsrates vom 22. April 1903	Fr. 1,890,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1903 (Baubudget 1903, Pos. 47a)	„ 420,000	
	Bleiben	Fr. 1,470,000

Mutmaßliche Ausgaben im Jahre 1904 . . . 750,000

b. Verbindungsbahn Örlikon-Seebach. Kredit des Verwaltungsrates vom 22. April 1903 (Baubudget 1903, Position 47 b) Fr. 200,000

Mutmaßliche Ausgaben im Jahre 1904 . . . 100,000

Schon die Nordostbahn hat für diese Bauten Projekte aufgestellt und größere Landerwerbungen gemacht. Wir haben die von der Generaldirektion umgearbeiteten Projekte am 22. Mai 1903 genehmigt, und sobald die Interessenten, der Kanton, die Gemeinde Örlikon und die Straßenbahn Zürich-Örlikon-Seebach die von ihnen erwarteten Beiträge zugesichert haben werden, und der Landerwerb durchgeführt sein wird, soll mit dem Bau begonnen werden.

Nr. 84. Bahnhof Aarau. Unterführung der Lenzburgerstraße. Approximativer Voranschlag, wobei die Beiträge der Interessenten noch nicht abgezogen sind (Baubudget 1903, Position 53 e). Fr. 360,000

Mutmaßliche Ausgabe für 1904 250,000

Nr. 97. Erstellung und Verlängerung von Ausweichgleisen, Übertrag aus dem Baubudget 1903, Position 69, mit Vergrößerung der nutzbaren Längen.

Neue Anlagen:

Rümlang	450 m. nutzbare Länge	39,500
Glatthbrugg	400 „ „ „	39,300
Uerikon	390 „ „ „	47,000
Verlängerungen:	Wülflingen 400 m. nutzbare Länge	8,000

Übertrag 1,733,800

	Fr.
Übertrag	1,733,800
Nr. 101. Zentralanlagen für Weichen und Signale.	
<i>a.</i> Neue Anlagen: (Übertrag aus dem Baubudget 1903, Position 72 <i>a.</i>) Töß, Wülflingen, Pfungen, Embrach, Zweidlen, Weiach, Rümikon, Reckingen, Zurzach	158,000
<i>b.</i> Verbesserung von bestehenden Anlagen. (Übertrag aus dem Baubudget 1903, Position 72 <i>b.</i>) Schmerikon, Mühlehorn, Unterterzen, Mels	88,300
Hierzu kommt noch die im Budget 1903 nicht enthaltene Verbesserung der bestehenden Zentralanlagen in Hendschikon	23,000
Nr. 104. Umbau der linksufrigen Zürichseebahn im Stadtgebiet Zürich. (Übertrag aus dem Baubudget 1903, Position 78.) Ausgaben für Studien und Expropriation bis Ende 1903 approximativ . Fr. 950,000	
Für 1904 werden vorgesehen	200,000
Nr. 105. Ersetzen und Verstärken von Brücken:	
<i>a.</i> Bahnüberfahrtsbrücke über die Bülacher Linie bei Glatthbrugg, Linie Oerlikon-Kloten-Effretikon . .	30,000
(Übertrag aus dem Baubudget 1903, Position 79 <i>a.</i>)	
<i>b.</i> Aarebrücke bei Brugg. Ersetzung der bestehenden Eisenkonstruktion durch eine neue, nach Beschluß des Verwaltungsrates vom 28. Mai 1903 .	250,000
(Übertrag aus dem Baubudget 1903, Position 79 <i>c.</i>)	
Die Abschreibung der alten Brücke wird nach Abzug des Altmaterialwertes derselben mit Fr. 368,000 zu Lasten der zu amortisierender Verwendungen verrechnet.	
<i>c.</i> Tößbrücke bei Töß (Strecke Winterthur-Koblentz)	40,000
<i>d.</i> Obere (zweigeleisige) Limmatbrücke bei Wettingen, Voranschlag Fr. 90,000	
Voraussichtliche Ausgabe für 1904	40,000
Übertrag	2,563,100

	Fr.
Übertrag	2,563,100
<i>e. Kleinere Brücken:</i>	
auf der Strecke Effretikon-Seebach-Otelfingen, km.	
22,831	2,300
" " " Effretikon-Hinwil (Baubudget 1903, Position 79 d)	23,000
" " " Glarus-Linth (Baubudget 1903, Po- sition 79 d).	
Voranschlag	Fr. 37,500
Voraussichtliche Ausgabe im Jahre 1904 . .	5,000
Nr. 110. Glockensignale. (Übertrag aus dem Baubudget 1903, Position 74.)	
a. Turgi-Döttingen	7,000
b. Wohlen-Oberrüti	13,500
Nr. 113. Restanzen von Expropriationsentschä- digungen für die Bahnhöferweiterung Zürich und die neuen Linien	
	10,000
<i>Summa der Ausgaben für noch nicht begonnene Bauten, welche schon in früheren Budgets enthalten waren</i>	<u>2,623,900</u>

5. Ausgaben für andere Bauten.

Nr. 77. Bahnhof Zürich:	
a. Anschlußgeleise für den städtischen Schlacht- und Viehhof unterhalb des Rangierbahnhofes . . .	42,000
b. Erstellung des Transitpostbureaus im ehema- rigen Lagerhause (durch die Postverwaltung zu ver- zinsen und zu amortisieren)	180,000
Nr. 81. Bahnhof Schaffhausen: Vergrößerung des Dienstgebäudes	
	13,000
Nr. 82. Station Killwangen: Erweiterung der Stationsanlage	
	67,500
Nr. 83. Station Baden: Neues Rückstellgeleise	
	<u>165,000</u>
Übertrag	467,500

	Fr.
Übertrag	467,500
Nr. 85. Station Schönenwerd: Erweiterung der Stationsanlage, Voranschlag Fr. 125,500	
Voraussichtliche Ausgaben für 1904	80,000
Nr. 88. Station Zürich-Tiefenbrunnen: Einbau eines Expeditionsbureaus in den Güterschuppen . .	4,100
Nr. 89. Station Uetikon: Erweiterung der Stationsanlage, Voranschlag Fr. 239,000	
Voraussichtliche Ausgaben für 1904	100,000
Nr. 90. Station Richterswil: Erweiterung der Güterdienstanlagen, Voranschlag . . Fr. 142,000	
Voraussichtliche Ausgaben für 1904	80,000
Nr. 91. Station Murg: Neues Stationsgebäude und Erweiterung der Geleiseanlage	41,700
Nr. 92. Station Wallenstadt: Erweiterung der Stationsanlage	23,500
Nr. 94. Station Näfels: Erstellen eines neuen Stationsgebäudes	59,000
Nr. 96. Station Pfungen: Erweiterung der Geleiseanlage und des Verladeplatzes	65,600
Nr. 98. Verbesserung der Beleuchtung auf Bahnhöfen und Stationen	30,000
Nr. 99. Wasserversorgungen	20,000
Nr. 100. Erstellung von 6 neuen Brückenwagen auf den Stationen Horgen, Wädenswil, Richterswil, Zug, Embrach und Wettingen	35,000
Nr. 102. Vorsignale	15,000
Nr. 106. Anbringen von dichtem Belag und Geländern auf Brücken	8,000
Übertrag	1,029,400

Fr.

Übertrag	1,029,400
Nr. 108. Unterführungen von Fußwegen als Ersatz von Übergängen à niveau in Uster und Koblenz	13,000
Nr. 109. Erstellung von 6 Wärterwohnhäusern inklusive Landerwerbung	50,000
Nr. 111. Erstellung einer neuen Telegraphenleitung Thalwil-Lachen	8,000
Nr. 112. Bahnabschlüsse und Barrieren :	
a. Neue Einfriedungen	10,000
b. Neue Barrieren	20,000
Nr. 114. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen	200,000
Nr. 115. Unvorhergesehenes	50,000
<i>Summe der Ausgaben für andere Bauten . . .</i>	<u>1,380,400</u>

<i>Ausgaben des Kreises III</i>	6,109,800
<i>wovon entfallen zu Lasten der Betriebsrechnung</i>	Fr. 398,000
<i>wovon entfallen zu Lasten der Baurechnung</i>	„ 5,711,800

Von dem vom Kreise III vorgelegten Budget haben wir folgende Ansätze nicht aufgenommen:

Station Döttingen: Erweiterung der Stationsanlagen mit	100,000
und Station Turgi: Erweiterung der Geleiseanlage, weil die Projekte noch nicht fertiggestellt sind	83,000
und Station Wohlen: Erstellen eines Dienstgebäudes mit Postlokal und Erweiterung der Geleiseanlage .	109,000
weil ein Bedürfnis des Bahndienstes für weitere Lokale nicht besteht, und die Frage, ob die Bundesbahnen Gebäude für die Post — wenn auch gegen genügende Amortisation — erstellen sollen, noch nicht erledigt ist,	
dann Station Weesen:	

Übertrag 292,000

	Fr.
Übertrag	292,000
Erweiterung und Umbau des Stationsgebäudes und Bahnhof Zürich:	30,000
Überdachung der offenen Rampe unterhalb der Empfangshalle des Güterbahnhofs	9000
und die Läuteeinrichtung im Albistunnel	4000
weil diese Arbeiten auf spätere Zeit verschoben werden können.	
endlich die Verstärkung der Straßenüberfahrrücke bei Glattbrugg mit	4000
weil diese Arbeit auf die Betriebsrechnung gehört.	

E. Kreis IV.

1. Ausgaben für bereits begonnene Bauten.

Nr. 129. Station Winkeln: Erweiterung der Geleise- und der Wagenremise-Anlagen (Übertrag aus dem Baubudget 1903, Position 88, und II. Nachtrags-Baubudget 1902, Position 7).

Voranschlag Fr. 90,000

Mutmaßliche Ausgabe im Jahre 1903 „ 50,000

Bleiben zur Vollendung im Jahre 1904 40,000

Nr. 131. Bahnhof St. Gallen: (Übertrag aus dem Baubudget 1903, Position 86, und dem II. Nachtrags-Baubudget 1902, Position 8.)

Approximativer Voranschlag . . Fr. 7,530,000

Voraussichtliche Ausgabe bis

Ende 1903 „ 3,470,000

Bleiben Fr. 4,060,000

Davon werden für 1904 vorgesehen 700,000

A. Personal- und Bureauausgaben Fr. 24,000

D. 1. Unterbau: Kanalisationen,
Personenunterführungen, Beschotte-
rung im Personenbahnhof „ 324,000

Übertrag Fr. 348,000 740,000

	Fr.	348,000	Fr.	740,000
Übertrag				
2. Oberbau	„	64,000		
3. Hochbau: Arbeiten am neuen Aufnahmegebäude, provisorische Ein- richtungen, Perrons	„	285,000		
4. Telegraphen, Signale etc. . .	„	3,000		
	Fr.	700,000		

Nr. 134. Bahnhof Rorschach. (Übertrag aus dem Baubudget 1903, Position 91, und dem II. Nachtragsbaubudget 1902, Position 9.) Rangiergeleiseanlagen mit Straßenverlegungen und Geleiseverbindungen in den Seegeleisen. Voranschlag . . . Fr. 413,500

Mutmaßliche Ausgaben bis Ende
1903 „ 50,000

Bleiben Fr. 363,500

Für 1904 werden vorgesehen 100,000

Nr. 147. Zweites Geleise Oberwinterthur-Romanshorn. Länge 52,2 km. (Übertrag aus dem Baubudget 1903, Position 111.) Voranschlag gemäß Vorlage an den Verwaltungsrat Fr. 5,800,000

Für 1903 wird eine Ausgabe
vorgesehen von „ 400,000

Bleiben Fr. 5,400,000

Voraussichtliche Ausgabe im Jahre 1904 . . 2,000,000

Die Projekte für diesen Bau sind fertiggestellt und zum Teil schon vom Eisenbahndepartement genehmigt.

An der Thurbrücke bei Müllheim und an einigen Kanalbrücken bei Bürglen wird schon gearbeitet.

Die im Jahre 1903 in Frauenfeld stattfindende landwirtschaftliche Ausstellung war Veranlassung, daß die Erweiterungsbauten in dieser Station schon in

Übertrag 2,840,000

	Fr.
Übertrag	2,840,000
Angriff genommen worden sind, und es ist ein Teil davon nebst einigen bloß provisorischen Anlagen vor der Ausstellung in Benutzung genommen worden, um den bei diesem Anlaß erwarteten großen Verkehr bewältigen zu können.	
<i>Summe der Ausgaben für bereits begonnene Bauten</i>	<u>2,840,000</u>

2. Ausgaben für noch nicht begonnene Bauten, welche schon in frühern Budgets enthalten waren.

Nr. 136. Station Rheineck. Neues Aufnahmegebäude und Erweiterung der Geleiseanlage (Baubudget 1903, Position 93). Revidierter Voranschlag	Fr.
Fr. 372,000	
Für 1904 sind vorgesehen	100,000

Nr. 138. Station Sargans. Änderung und Erweiterung der Anlagen und Anbringen einer Drehscheibe von 18 m. Durchmesser (Baubudget 1903, Position 96)	60,000
--	--------

Diese Arbeit repräsentiert einen Teil des vollständigen Umbaues dieser Station, über welchen noch kein bereinigtes Projekt vorliegt. Die dringende Ausrüstung der Station mit einer größern, für die neuern Lokomotiven passenden Drehscheibe macht es notwendig, diesen Teil der Anlage sofort auszuführen, und es soll dies in Übereinstimmung mit dem Projekt für den vollständigen Stationsumbau geschehen.

Nr. 144 b. Zentralanlagen für Weichen und Signale (Baubudget 1903, Position 106).

Station Winkeln	Fr. 44,000	
„ Sevelen	„ 15,000	
„ Maienfeld	„ 15,000	
	<u>74,000</u>	
Übertrag		234,000

Fr.

Übertrag

234,000

Nr. 148. Ersatz und Verstärken von Brücken:

a. Ersatz der hölzernen Thurbrücke bei Müllheim durch eine eiserne Brücke (Baubudget 1903, Position 114c)

210,000

Sowohl die Widerlager und die Pfeiler wie der eiserne Überbau sind in Arbeit.

b. Pfeiler und Auflager der Thurbrücke bei Ossingen (Baubudget 1903, Position 114a)

225,000

Nr. 151. Glockensignale (Baubudget 1903, Position 108).

Rorschach-Hafen-Egnach Fr. 8,800

Uttwil-Kreuzlingen „ 13,500

22,300

Nr. 153. Vertragliche Beiträge an Flußkorrekturen. Beitrag an die Kosten für die Erstellung eines Rheinwuhres unterhalb der Haldensteinerbrücke (Baubudget 1903, Position 112)

9,300

Summe der Ausgaben für noch nicht begonnene Bauten, welche schon in früheren Budgets enthalten waren

700,600

5. Ausgaben für andere Bauten.

Nr. 116. Bahnhof Winterthur.

a. Erweiterung der Geleiseanlagen bei der Lokomotivremise im Bahnhofdreieck

8,800

b. Erweiterung der Bureaux des Lokomotivdepots

5,000

Nr. 117. Station Etzwilen. Anlage von Stumpengeleisen

45,000

Nr. 118. Station Ramsen. Erweiterung der Geleiseanlagen

28,000

Nr. 119. Station Sittertal. Vergrößerung des Güterschuppens

8,000

Übertrag

94,800

	Fr.
Übertrag	94,800
Nr. 120. Station Bischofszell. Erstellung eines Stumpengeleises	4,600
Nr. 121. Station Hauptwil. Erstellung eines Kreuzungsgeleises	35,000
Nr. 122. Station Tägerwil. Erweiterung der Geleiseanlagen und des Ausladeplatzes und Verlängerung des Kreuzungsgeleises	35,500
Nr. 123. Station Emmishofen-Egelshofen. Verlängerung des Güterschuppens	7,500
Nr. 124. Station Kreuzlingen. Erstellung eines 4. Geleises	44,000
Nr. 125. Station Münsterlingen. Erweiterung der Geleiseanlagen	29,300
Nr. 126. Station Horn. Erweiterung der Ausladeplätze	33,000
Nr. 127. Station Rätterschen. Verlängerung des Güterschuppens	2,500
Nr. 128. Station Goßau. Aufstellung eines Wasserreservoirs	7,000
Nr. 130. Neue Haltestelle Hüttlingen-Mettendorf. Voranschlag	Fr. 52,500
Beitrag der Gemeinden	„ 22,500
	30,000
Nr. 132. Station St. Fiden. Erweiterung der Stationsanlagen	20,000
Nr. 133. Station Ebnet-Kappel. Aufenthaltslokal für das Zugpersonal	2,000
Nr. 134. Bahnhof Rorschach. Erweiterung der Seewasserversorgung	18,450
Übertrag	363,650

Fr.

363,650

Übertrag

Nr. 135. Station Rorschach-Hafen. Erhöhung
des Perrons neben dem Aufnahmsgebäude 3,500

Nr. 137. Station Heerbrugg. Erweiterung der
Ausladeplätze 11,000

Nr. 139. Station Ragaz. Erstellung von Vor-
dächern am Aufnahmsgebäude 24,600

Nr. 140. Bahnhof Chur. Erstellung eines Dienst-
gebäudes 17,000

Nr. 141. Werkstätte Chur. a. Verlängerung
der Turbinenleitung 35,000

Der Beitrag der Stadt Chur an die gleichzeitig
auszuführenden Arbeiten für die Korrektur der
Alexanderstraße ist nicht abgezogen.

b. Erstellung eines Anbaues für Vergrößerung
der Malerei und Sattlerei 57,500

c. Vergrößerung des Kesselhauses und Auf-
stellung eines zweiten Heizkessels 15,500

Nr. 142. Verbesserung der Beleuchtung auf
den Stationen: Etzwilen, Stein a/Rh., Eschenz, Mam-
mern, Buchs, Sulgen 25,000

Nr. 143. Wasserversorgungen 15,000

Nr. 144. a. Zentralanlagen für Weichen und
Signale.

Station Tägerwilen Fr. 15,000

„ Kreuzlingen „ 27,000

„ Horn (nach Abzug des Bei-
trages der Stadt St. Gallen
von Fr. 5000) „ 15,000

57,000

Nr. 145. Perronerhöhungen und Entwässerungen 6,000

Nr. 146. Neue Vorsignale 5,000

Übertrag

635,750

	Fr.
Übertrag	635,750
Nr. 149. Wärterwohnhäuser. Erstellung neuer Wärterwohnhäuser zur Ermöglichung einer neuen Organisation des Bahnbewachungsdienstes	45,000

Nr. 150. Telegraphenleitungen.

Rorschach-Romanshorn	Fr. 1500	
St. Gallen-Wil	„ 2400	
St. Gallen-Rorschach	„ 1300	
		5,200

Die Telegraphenleitungen von St. Gallen nach Wil und Rorschach sind bis zum eidgenössischen Schützenfest im Jahre 1904 fertigzustellen.

Nr. 152. Bahnabschlüsse und Barrièren.

a. Neue Einfriedungen	Fr. 7,000	
b. Neue Barrièren	„ 18,000	
		25,000

Nr. 154. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen 100,000

Nr. 155. Unvorhergesehenes 50,000

Summe der Ausgaben für andere Bauten . . . 860,950

<i>Ausgaben des Kreises IV</i>	4,401,550
<i>wovon entfallen zu Lasten der Betriebs-</i> <i>rechnung</i>	Fr. 290,350
<i>wovon entfallen zu Lasten der Bau-</i> <i>rechnung</i>	„ 4,111,200

Dem uns vom Kreise IV vorgelegten Budget haben wir beigefügt:

Die Verlängerung des Güterschuppens in Rätterschen mit Fr. 2,500

Die Haltestelle Hüttlingen-Mettendorf mit . . „ 30,000

Dagegen haben wir aus diesem Budget weggelassen:

Die Erstellung einer Kesselschmiede in der
Werkstätte Rorschach mit Fr. 29,800

und die Zentralanlagen für die Stationen Ramsen und Oberriet mit Fr. 30,000
weil diese Arbeiten auf einen spätern Zeitpunkt verschoben werden können, und

den Umbau und die Erweiterung der Geleiseanlagen in St. Margrethen mit „ 100,000
weil die Projektierungsarbeiten noch nicht so weit vorgeschritten sind, daß mit der Ausführung im Jahre 1904 begonnen werden könnte.

II. Rollmaterial.

Zu den Hauptposten sind folgende Erläuterungen anzubringen:

a. Neue Kreditbegehren.

Nr. 156. Für die Periode 1904/1905 ist die Anschaffung von 90 Lokomotiven erforderlich, wovon

44 Stück als Vermehrung des Parks und

46 „ als Ersatz auszurangierender Lokomotiven.

Mit Rücksicht auf die große Zahl der abgängigen älteren Lokomotiven und die erhebliche Steigerung der Fahrleistungen ist die Ergänzung des Lokomotivparks bis Ende 1905 wenigstens in gegebenem Umfange notwendig; berücksichtigt man noch die lange Bauzeit, so ist die gleichzeitige und baldige Bestellung dieser 90 Lokomotiven unerläßlich. Voraussichtlich werden hiervon 35 Stück noch im Jahre 1904 zur Ablieferung und Verrechnung gelangen, die übrigen 55 Stück sollen dagegen im Jahre 1905 geliefert werden, und zwar so viel als möglich auf den Sommerdienst 1905.

Der Lokomotivbedarf auf Ende des Jahres 1905 ist für die einzelnen Kreise des Bundesbahnnetzes wie folgt ermittelt worden, wobei in der Zuteilung an den Kreis I der Simplonverkehr vorläufig nur mit 12 Lokomotiven berücksichtigt ist:

Kreis	I		210	Lokomotiven,
„	II (ohne Brünig)		248	„
„	III		260	„
„	IV		137	„

Gesamtzahl 855 normalspurige Lokomotiven.

Der Gesamtbestand auf 1. Januar 1903 (bezw. 1. Mai 1903 für Kreis I) war 781 Lokomotiven

Voraussichtliche Vermehrung somit . . . 74 " während der 3jährigen Periode 1903/1905.

Dazu kommt der voraussichtliche Abgang während der gleichen Periode mit 68 "

Für Vermehrung und Ersatz, somit Totalbedarf 142 "

Hiervon sind bereits abgeliefert oder noch im Bau 52 "

Bleiben zu beschaffen 90 "

wie budgetiert.

Zur Vergleichung mit den voraussichtlichen Fahrleistungen für das Jahr 1905 (ohne Berücksichtigung des Simplonverkehrs) ergibt sich folgendes:

Budget 1904 29,910,000 Lokomotivkilometer

Abzug für den Brünig 300,000 "

Bleiben 29,610,000 "

Normale Verkehrszunahme

zirka 3 % 890,000 "

Voraussichtliche Fahrleistung 1905 30,500,000 "

Für die hierfür in Betracht fallende Zahl von 855—12 = 843 Lokomotiven ergibt sich somit eine durchschnittliche Jahresleistung von:

$$\frac{30,500,000}{843} = \text{rund } 36,200 \text{ Lokomotivkilometer.}$$

Für die Neuanschaffungen sind die bisherigen bewährten Bauarten A^{2/4}, A^{3/5}, B^{3/4}, E^{c 3/4} und E^{3/3} in Aussicht genommen, ferner eine neue, stärkere Güterzugstype C^{4/5}.

Die Gesamtkosten sind veranschlagt zu Fr. 8,320,000
wovon zu lasten des
Jahres 1904 " 3,220,000
und zwar " 1,530,000 auf Betriebsrechnung,
" 1,690,000 " Baurechnung.

Nr. 157 und 158. Für die noch rückständige Ausrüstung von 28 Lokomotiven der Kreise III und IV mit Triebdrabremsen ist eine Ausgabe vorgesehen von zusammen Fr. 24,500.

Nr. 159. Von den pro 1904 zur Anschaffung vorgesehenen 100 Personenwagen sind 44 Stück als Vermehrung des Parks und 56 Stück als Ersatz von auszurangierenden ältern Fahrzeugen bestimmt.

Die Voranschlagssumme von Fr. 2,870,000 verteilt sich wie folgt:

Fr. 620,000 auf Betriebsrechnung und
 „ 2,250,000 „ Baurechnung.

Aus dem Besitz der verstaatlichten Privatbahnen sind in großer Zahl Personenwagen an die Bundesbahnen übergegangen, die hinsichtlich ihrer Bauart und ihres Zustandes den heutigen Anforderungen des Betriebes nicht mehr entsprechen; es betrifft dies hauptsächlich ältere Wagen I. und II. Klasse.

Der Bestand an Sitzplätzen auf Ende 1903 ergibt sich wie folgt:

I. Klasse . .	5,100	oder zirka	5,2 ⁰ / ₀
II. „ . .	21,880	„ „	22,3 ⁰ / ₀
III. „ . .	70,920	„ „	72,5 ⁰ / ₀

Total Sitzplätze	97,900	100 ⁰ / ₀
------------------	--------	---------------------------------

Das Budget pro 1904 sieht die Anschaffung vor von Sitzplätzen:

	I. Klasse,	II. Klasse,	III. Klasse,	Total.
	690	1514	2180	4384
Voraussichtlicher Abgang	196	634	808	1638
Somit eine wirkliche Vermehrung von Sitzplätzen	494	880	1372	<u>2746</u>

Anläßlich der Vergebung dieser 100 Personenwagen wird uns die Generaldirektion über die Bauart derselben eine besondere Vorlage machen.

Vorläufig sind in Aussicht genommen 20 vierachsige Drehgestellwagen I./II. Klasse, teils für einzelne interne Expreszüge unserer Hauptlinien, teils für den Auslandsverkehr bestimmt, und ferner

80 Stück drei- oder zweiachsige Personenwagen verschiedener Serien als Normalwagen für die gewöhnlichen Schnell- und Personenzüge.

Nr. 160. Es ist die Anschaffung von 40 neuen Gepäckwagen vorgesehen, wovon 17 Stück als Vermehrung des Bestandes und 23 Stück als Ersatz für auszurangierende Fahrzeuge.

Von der Voranschlagssumme von Fr. 360,000 fallen
 Fr. 155,000 auf Betriebsrechnung und
 „ 205,000 „ Baurechnung.

Die Bundesbahnen verfügen gegenwärtig über 419 Stück Gepäckwagen.

Gemäß der durch Bundesratsbeschluß vom 8. Februar 1898 aufgestellten Normierung würde der Sollbestand 483 Stück betragen, somit ein Fehlbetrag von 64 Wagen zu decken sein. Da für die dreijährige Periode 1903/1905 voraussichtlich 78 alte, zum Dienst in Personenzügen nicht mehr taugliche Gepäckwagen zur Ausrangierung, bzw. zur ausschließlichen Verwendung in Stückgüterzügen kommen werden, wären innerhalb des genannten Zeitraumes $64 + 78 = 142$ neue Gepäckwagen zu bauen, oder durchschnittlich 47 Stück pro Jahr.

Die im Jahr 1904 anzuschaffenden 40 Stück zweiachsigen, für den Schnellzugsdienst geeigneten Gepäckwagen sind von gleicher Bauart wie die neuesten Wagen dieser Serie.

Nr. 161. Die Verhandlungen mit dem eidgenössischen Eisenbahndepartement betreffend Normierung des Güterwagenbestandes des schweizerischen Wagenverbandes sind noch nicht zum Abschluß gelangt.

Wir nehmen, wie für das Jahr 1903, den Bau von 250 Güterwagen (200 gedeckten und 50 offenen) durch die Werkstätten der Bundesbahnen in Aussicht. Da von diesen 250 Güterwagen 130 Stück als Ersatz und 120 Stück als Vermehrung bestimmt sind, verteilt sich die Voranschlagssumme von Fr. 1,070,000

mit Fr. 520,000 auf Betriebsrechnung und
 „ „ 550,000 „ Baurechnung.

Nr. 162. Die mangelhaften Beleuchtungseinrichtungen der Personenwagen der frühern Nordostbahn sind nach und nach durch die elektrische Beleuchtung zu ersetzen. Pro 1904 ist die Einrichtung weiterer 50 Personenwagen vorgesehen und hierfür ein Betrag von Fr. 20,000 in das Budget eingestellt.

Nr. 163 und 164. Für die Verbesserung der Beleuchtung einer Anzahl Gepäckwagen der Kreise II und IV sind zusammen Fr. 11,000 aufgenommen.

b. Überträge vom Jahr 1903.

Diese Überträge sind notwendig geworden, weil die betreffenden, im Baubudget und im Nachtragsbaubudget pro 1903 vorgesehenen Anschaffungen bis Ende des Jahres 1903 nicht mehr zur Ablieferung gelangen werden.

III. Mobiliar und Gerätschaften.

Generaldirektion.

Nr. 173. Anschaffung von 8 Elektromotoren für die Billetdruckerei im neuen Brückfeldgebäude und Umänderung vorhandener Druckmaschinen Fr. 6,000

Von den vorhandenen 15 Billetdruckmaschinen sind 3 in Bern in elektrischem Betrieb, 8 andere müssen für den hier zur Verwendung kommenden Drehstrom mit neuen Elektromotoren ausgerüstet und bei dieser Gelegenheit repariert werden, während die 4 ältesten mit Handbetrieb als Reserve zu dienen bestimmt sind.

Nr. 174. Inventaranschaffungen für die Bureaux der Generaldirektion zur Ergänzung der Einrichtungen. In diesem Betrage sind die Kosten einer Registriermaschine enthalten, deren Anschaffung für das statistische Bureau in Aussicht genommen werden muß „ 32,000

Nr. 175. Instrumente und Apparate für die elektrische Prüfungsstation des Obertelegraphen-Inspektors „ 5,000

Für diesen Betrag sollen neue Instrumente, Modelle verschiedener Apparate, Schränke, Gestelle und Tische zur Aufbewahrung und Aufstellung der Instrumente für die Prüfungsstation des Obertelegrapheninspektors angeschafft werden.

Kreise I, II, III und IV.

Bei diesem Kapitel haben wir an den von den Kreisen aufgestellten Budgets wesentliche Erhöhungen vorgenommen, und zwar betragen dieselben

bei Kreis	I	Fr.	30,000
„	II	„	121,600
„	III	„	40,800
„	IV	„	31,700

Wir haben die Ansätze der Kreise für die Vermehrung des Inventars des Fahrdienstes, für die Ergänzung des Werkzeugs und der mechanischen Einrichtungen der Werkstätten und Depotwerkstätten und für die Vermehrung des Inventars der Telegraphen-Inspektionen dem Bedürfnis entsprechend ergänzt.

Dagegen haben wir die im Budget des Kreises III enthaltene Übertragung des Inventarwertes der bei der ehemaligen Nordostbahn bestandenen Baumaterialverwaltung im Betrage von Fr. 13,300 auf die Baurechnung weggelassen.

Nr. 176. Vermehrung des Mobiliars der Kreisdirektion I Fr. 2000.

Nr. 177, 184, 191 und 197. Die Vermehrung des Inventars des Bahndienstes in allen Kreisen betrifft, neben der Anschaffung von neuen Werkzeugen, hauptsächlich neue Wärterbuden für die Ablöser im Barrièrendienst und neue Schotterwagen. Ferner sind im Kreise III zwei neue Rollwagen und im Kreise II ein neuer Schneepflug erforderlich. In der Position 184 ist auch der Wert des bis jetzt nicht verrechneten Oberbaumaterials enthalten, das zur Belastung der Schneepflüge und des Normalgewichtswagens dient.

Nr. 178, 185, 192, 198. Die Vermehrung des Inventars des Stationsdienstes ist eine Folge der fortschreitenden Vergrößerung und des Umbaues der Bahnhöfe und Stationen. Im besonderen sind darin enthalten die Kosten für eine fahrbare Leiter für den Bahnhof Olten und für neue Wagendecken und Stationsuhren im Kreise III.

Nr. 179, 186, 193, 199. Die Vermehrung des Inventars der Telegraphen-Inspektionen aller Kreise betrifft die Anschaffung von Meßinstrumenten für Starkstromanlagen.

Nr. 180, 187, 194, 200. Vermehrung des Inventars des Fahrdienstes.

Die vorgesehenen Akkumulatoren-Batterien sind zur Ausrüstung neuer Personen- und Gepäckwagen, sowie solcher Wagen nötig, deren Petrolbeleuchtung durch die elektrische Beleuchtung ersetzt wird. Gesamtausgabe Fr. 150,000. Die Beschaffung zweiteiliger, fest an den Fahrzeugen anzubringender Dampfheizkuppelungen hat eine wesentliche Verbesserung der Personenwagen-Heizeinrichtung zum Zweck und stützt sich auf einen Beschluß der schweizerischen Verbandsbahnen.

Nr. 181, 182, 188—190, 195, 196, 201, 202.

Die zur Ergänzung des Werkzeuginventars und der mechanischen Einrichtungen der Werkstätten vorgesehenen Anschaffungen im Budgetbetrage von Fr. 222,950 bezwecken die im Interesse des Betriebes notwendige Steigerung der Leistungsfähigkeit dieser Werkstätten.

Nr. 183. Telegraphen- und Telephonapparate für den Kreis I. Fr. 3000.

IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte.

Dampfschiffahrt auf dem Bodensee.

Nr. 203. Neue Schiffswerfte mit Reparaturhafen in Romanshorn. Kostenvoranschlag laut Nachtragsbaubudget 1903, Position 93 Fr. 635,000

Hierzu für einen großen Werftekran . . . „ 15,000

Zusammen Fr. 650,000

Voraussichtliche Ausgabe bis Ende 1903 (für das Werftegebäude im Voranschlagsbetrage von Fr. 190,000) „ 150,000

Bleiben Fr. 500,000

Davon werden für 1904 vorgesehen . . . Fr. 190,000

Das Werftegebäude soll vollendet und mit dem Bau des Hafens begonnen werden.

Nr. 204. Anschaffung eines Halbsalonbootes als Ersatz des „Bodan“.

Wir gestatten uns, auf das im Erläuterungsbericht zum Baubudget für das Jahr 1903 Gesagte hinzuweisen. Von der Voranschlagssumme von Fr. 370,000 fällt der Buchwert des abzuschreibenden Schiffes mit Fr. 77,000 zu Lasten des Betriebes.

Nr. 205. Anschaffung eines Halbsalonbootes für 500—600 Personen (Übertrag aus dem Baubudget 1903, Pos. 127) Fr. 370,000

Das Halbsalonboot „St. Gallen“ gelangt erst im Jahre 1904 zur Ausführung.

Budget der Ausgaben der Kapitalrechnung.

1. Bauausgaben.

Dieselben betragen laut Spezialbudget . . . Fr. 32,130,900

2. Kapitalrückzahlungen.

Dieselben betragen . . . „ 11,807,550

Fr. 43,938,450

Die Rückzahlungen von Obligationen, die wir vorsehen, betreffen folgende Anleihen:

Anleihen der ehemaligen Centralbahn.

4 % vom 1. Februar 1876. Rückzahlung vom

1. Februar 1904:

732 ausgeloste Obligationen zu Fr. 500 . Fr. 366,000

4 % vom 25. Juni 1880. Rückzahlung vom

30. April 1904:

100 ausgeloste Obligationen zu Fr. 1000 . „ 100,000

Anleihen der ehemaligen Nordostbahn.

4 % vom 1. Oktober 1887. Rückzahlung vom

1. Oktober 1904:

1040 auszulosende Obligationen zu Fr. 500 „ 520,000

4 1/2 % vom 1. Januar 1892. Rückzahlung des

ganzen Anleihens auf 1. Januar 1904 . „ 1,837,500

Subventionsanleihen.

3 % Rechtsufrige Zürichseebahn. Rückzahlung auf 15. Februar 1904:

360 Obligationen zu Fr. 10,000 . „ 3,600,000

3 1/2 % Linie Thalwil-Zug. Rückzahlung auf 31. Dezember 1904:

15 Obligationen zu Fr. 10,000 und

1 Obligation zu Fr. 7000 (Rest des Anleihens) „ 157,000

4 % Linie Bülach-Schaffhausen. Rückzahlung auf 1. Juni 1904:

320 Obligationen zu Fr. 5000 und

50 Obligationen zu Fr. 1000 . „ 1,650,000

Linie Etzwilen-Schaffhausen. Rückzahlung des ganzen Anleihens auf 1. November 1904. „ 1,125,000

Übertrag Fr. 9,355,500

Übertrag Fr. 9,355,500

Anleihen der ehemaligen Vereinigten Schweizerbahnen.

5 % vom 1. Juli 1857, Titel zu Fr. 300,

3 % vom 1. Juli 1857, Titel zu Fr. 500.

Es sind zurückzuzahlen im ganzen auf 1. Juli 1904: 530 Obligationen in Titeln zu Fr. 300 und Fr. 500

" 180,000

5 % vom 15. Oktober 1859, Titel zu Fr. 300,

3 % vom 15. Oktober 1859, Titel zu Fr. 500.

Es sind zurückzuzahlen im Ganzen auf 1. Juli 1904: 275 Obligationen in Titeln zu Fr. 300 und Fr. 500

" 100,000

4 % I. Hypothek vom 31. März 1865: Rückzahlung auf 30. Juni 1904:

Auszulosende Titel von verschiedenem Betrag

" 1,000,000

4 % II. Hypothek vom 31. März 1865: Rückzahlung auf 30. Juni 1904:

Auszulosende Titel von verschiedenem Betrag

" 1,000,000

Während der letzten Jahre ihres Bestehens hatten die V. S. B. jährlich Fr. 200,000 auf die zwei letzteren Anleihen amortisiert. Wir können jedoch für uns das Recht in Anspruch nehmen, das der Verwaltungsrat der V. S. B. laut Text der Titel für sich reserviert hatte: „Der Verwaltungsrath behält sich übrigens das Recht vor, größere jährliche Abzahlungen anzuordnen.“

*Anleihen der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn.*2⁸/₁₁ % Franco-Suisse von 1868. Rückzahlung auf 10. März 1904:

241 auszulosende Obligationen zu Fr. 550 .

" 132,550

3 % Jougne-Eclépens von 1873. Rückzahlungen des Jahres 1904:

79 auszulosende Obligationen zu Fr. 500 .

" 39,500

Total der Rückzahlungen Fr. 11,807,550

Die Ausgaben der Kapitalrechnung werden entweder durch unsere verfügbaren Kapitalien oder aber durch Emission von Bundesbahnobligationen gedeckt werden.

Zum Schluß des gegenwärtigen Berichtes beehren wir uns, Ihnen folgenden

Antrag

zu stellen:

Der Bundesversammlung sind zur Genehmigung zu unterbreiten:

1. Das Betriebsbudget der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1904, abschließend mit Fr. 113,306,740 Einnahmen und Fr. 77,993,465 Ausgaben.

2. Das Budget der Gewinn- und Verlustrechnung der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1904, abschließend mit Fr. 48,977,575 Einnahmen und Fr. 49,499,000 Ausgaben.

3. Das Baubudget der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1904 im Betrage von Fr. 32,130,900.

4. Das Budget der Ausgaben der Kapitalrechnung der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1904 im Betrage von Fr. 43,938,450.

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

Bern, den 28. September 1903.

Namens des Verwaltungsrates
der schweizerischen Bundesbahnen:

Der Präsident:

Casimir von Arx.

Der Sekretär:

Dr. Jöhr.



Bericht

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über die Beschwerde des J. Hug-Kaufmann, Weinhändler in Hochdorf, gegen den Entscheid des Bundesrates vom 8. Mai 1903 betreffend Wirtschaftspatentverweigerung.

(Vom 20. Oktober 1903.)

Tit.

Durch Entscheid vom 8. Mai 1903 hat der Bundesrat die Beschwerde des J. Hug-Kaufmann in Hochdorf gegen den Entscheid des Regierungsrates des Kantons Luzern vom 10./28. Januar 1903 abgewiesen. Für den Entscheid des Bundesrates waren kurz folgende Erwägungen maßgebend:

In materieller Hinsicht enthielt die Beschwerde weder einen Beweis dafür, daß in der Abweisung des Wirtschaftspatentgesuches des Rekurrenten durch den Regierungsrat eine rechtsungleiche Behandlung des Beschwerdeführers liege, noch dafür, daß die Annahme, Hochdorf, mit sieben Wirtschaften auf 1657 Einwohner, besitze schon genug Trinkstätten, weshalb die Eröffnung einer weiteren Wirtschaft dem öffentlichen Wohl und dem Bedürfnis zuwiderlaufe, willkürlich sei. Auch erblickte der Bundesrat darin keine Willkürlichkeit, daß der Entscheid der Regierung bloß das Vorhandensein eines Bedürfnisses für eine neue Wirtschaft verneinte, ohne ausdrücklich festzustellen, daß die Vermehrung der Zahl

Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen an den schweizerischen Bundesrat betreffend das Budget der schweizerischen Bundesbahnen für 1904 zu Handen der Bundesversammlung. (Vom 28. September 1903.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale

Jahr	1903
Année	
Anno	

Band	4
Volume	
Volume	

Heft	42
Cahier	
Numero	

Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	

Datum	21.10.1903
Date	
Data	

Seite	285-373
Page	
Pagina	

Ref. No	10 020 717
---------	------------

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.