

Bericht und Antrag

des

Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen an den schweizerischen Bundesrat betreffend das Budget der schweizerischen Bundesbahnen für 1907, zu Handen der Bundesversammlung.

(Vom 28. September 1906.)

Hochgeachteter Herr Bundespräsident!

Hochgeachtete Herren Bundesräte!

Wir beehren uns, Ihnen mit diesem Berichte gemäss Art. 17 des Bundesgesetzes betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen, vom 15. Oktober 1897, und Art. 62 der Vollziehungsverordnung vom 7. November 1899 das Budget der schweizerischen Bundesbahnen pro 1907 einzureichen, und ersuchen Sie, es der Bundesversammlung zur Genehmigung unterbreiten zu wollen.

Dieses Budget umfasst:

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

Betriebsbudget.

Im Jahre 1907 werden wir betreiben:

a. für eigene Rechnung:

I. Kreis (inbegriffen die Linie Vevey-Chexbres)	665 km.
II. „	621 „
III. „	758 „
IV. „	419 „
	2463 km.

b. für Rechnung Dritter:

Nebenbahnen oder Linien auswärtiger Bahnen in einer Länge von	216 „
Zusammen	2679 km.

Im Jahre 1905 hatten wir bis zum 30. April 2606 km. betrieben, bis zum 2. November 2612 km. und bis zum 31. Dezember 2616 km. Pro 1906 hatten wir 2653 km. vorgesehen; es ist also eine Vermehrung von 26 km. vorhanden (Crassier-Divonne 4 km. ab 3. November 1905 und Martigny-Châteland 22 km. ab 20. August 1906). Das Budget von 1906 trug dem Simplon für das ganze Jahr Rechnung; die Eröffnung hat aber erst am 1. Juni 1906 stattgefunden.

Der vorgesehene Überschuss der Betriebseinnahmen beträgt Fr. 42,920,045.

Rechnung 1905	Budget 1906	Budget 1907	Gegenüber 1905	Gegenüber 1906
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
40,520,424	38,522,350	42,920,045	+ 2,399,621	+ 4,397,695

Diese Erhöhungen sind durch folgendes begründet:

	Verglichen mit:	
	Rechnung 1905	Budget 1906
	Fr.	Fr.
Die veranschlagten Betriebseinnahmen sind höher um	11,882,216	8,320,220
Die veranschlagten Betriebsausgaben sind höher um	9,482,595	3,922,525
Der veranschlagte Einnahmenüberschuss ist somit höher um	2,399,621	4,397,695

Wir werden im Verlaufe dieses Berichtes diese Differenzen bei den einzelnen Kapiteln begründen; im allgemeinen sind sie folgenden Umständen zuzuschreiben:

Die Rechnung des Jahres 1905 enthielt den Simplonverkehr weder in den Einnahmen noch in den Ausgaben; ferner war dieses Jahr nicht mit den gesetzlichen dreijährlichen Gehaltserhöhungen belastet. Unsere auf die zurzeit bekannten Ergebnisse des laufenden Jahres sich stützende Berechnung der Betriebseinnahmen pro 1907 erzielt in Vergleichung mit 1905 eine starke Verkehrsentwicklung, welcher naturgemäss eine bedeutende Vermehrung der Betriebsleistungen gegenübersteht. Der veranschlagte Mehrbetrag von zirka 2,400,000 Franken des Einnahmenüberschusses wird überdies im Budget der Gewinn- und Verlustrechnung kompensiert, weil dasselbe in den Einnahmen keine Zinse auf den für den Bau des Simplon verwendeten Kapitalien mehr enthält.

Im Budget des Jahres 1906 waren die Betriebseinnahmen — deren Schätzung wir mit grösstmöglicher Sorgfalt vorgenommen hatten, wobei uns aber bloss das Resultat des ersten Halbjahres 1905 bekannt gewesen war — zu niedrig veranschlagt und es werden die effektiven Einnahmen um einige Millionen höher sein. Diesem Umstand haben wir bei Aufstellung des Einnahmenbudgets pro 1907 Rechnung getragen. Die vorgesehenen Mehreinnahmen werden aber ihre Rückwirkung auf die Betriebsausgaben haben, bei welchen ausserdem noch die pro 1907 erstmals für ein volles Jahr zu zahlenden gesetzlichen Gehaltserhöhungen, sowie die nach dem neuen Statutenentwurf berechneten verstärkten Beiträge der Verwaltung an die Hilfs- und Pensionskasse hinzukommen werden.

Betriebseinnahmen.

Wir veranschlagen die Betriebseinnahmen auf Fr. 132,559,585

Rechnung 1905	Budget 1906	Budget 1907	Gegenüber 1905	Gegenüber 1906
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
120,677,369	124,239,365	132,559,585	+11,882,216	+8,320,220

Diese Beträge verteilen sich wie folgt:

	Rechnung 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.
I. Ertrag des Personentransportes	48,154,781	51,000,000	54,500,000
II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes	66,808,384	68,300,000	73,000,000
III. Verschiedene Einnahmen . .	5,714,204	4,939,365	5,059,585
Zusammen	<u>120,677,369</u>	<u>124,239,365</u>	<u>132,559,585</u>

I. Ertrag des Personentransportes. Wir berechnen denselben auf Fr. 54,500,000

Rechnung 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.	Gegenüber 1905 Fr.	Gegenüber 1906 Fr.
48,154,781	51,000,000	54,500,000	+ 6,345,219	+ 3,500,000

Bei Aufstellung des Budgets sind die Einnahmen der 7 ersten Monate des Jahres 1906 (Januar bis April definitiv, Mai bis Juli approximativ) bekannt; sie belaufen sich auf . Fr. 29,550,000

Als wahrscheinliche Rektifikation der approximativen Monate fügen wir bei „ 300,000

Total Januar bis Juli Fr. 29,850,000

Nach den durchschnittlichen Resultaten der Jahre 1902 bis 1905 betragen die Einnahmen der 7 ersten Monate 56,3 % des Jahrestotals, was pro 1906 eine voraussichtliche Einnahme von Fr. 53,000,000 aus dem Personentransport ergibt.

Als Vermehrung für 1907 fügen wir bei 3 %, oder rund „ 1,500,000

Voranschlag für 1907 Fr. 54,500,000

II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes. Wir veranschlagen denselben auf Fr. 73,000,000

Rechnung 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.	Gegenüber 1905 Fr.	Gegenüber 1906 Fr.
66,808,384	68,300,000	73,000,000	+ 6,191,616	+ 4,700,000

Die bis jetzt bekannten Einnahmen pro 1906 (Januar bis April definitiv, Mai bis Juli approximativ) betragen Fr. 39,900,000

hierzu die voraussichtliche Rektifikation der approximativen Monate „ 300,000

Total Januar bis Juli Fr. 40,200,000

Der durchschnittliche Ertrag der Jahre 1902 bis 1905, ohne Berücksichtigung des ausserordentlichen Verkehrs in den letzten Monaten des Jahres 1905 (infolge Inkrafttretens des neuen Zolltarifs auf 1. Januar 1906), ergibt für die 7 ersten Monate 55,8 % des Jahrestotals, wonach für 1906 eine wahrscheinliche Einnahme aus dem Güterverkehr von Fr. 72,000,000 erwartet werden kann.

Für 1906 hatten wir veranschlagt Fr. 68,300,000,
der Ertrag des Jahres 1905
belief sich auf Fr. 66,800,000;

die Vergleichung mit diesen Zahlen erzeugt für das Jahr 1906 eine intensive wirtschaftliche Entwicklung, welche eine bedeutende Vermehrung des Güterverkehrs zur Folge hat und der, nach unserem Dafürhalten, nach mehr oder weniger kurzer Frist eine Periode weniger lebhafter kommerziellen Tätigkeit folgen wird. Aus diesem Grunde scheint es uns angezeigt, für das Jahr 1907 keine bedeutende Zunahme des Güterverkehrs vorauszusehen. Um jedoch unter anderm dem Umstande Rechnung zu tragen, dass erst 1907 der Güterverkehr über den Simplon eine grössere Ausdehnung annehmen wird, weil in diesem Jahre die Tarife für den internationalen Transitverkehr in Kraft gesetzt werden können, sehen wir eine Steigerung der Einnahmen um 1¹/₂ % vor, oder rund „ 1,000,000

. Veranschlag für 1907 Fr. 73,000,000

III. Verschiedene Einnahmen. Wir schätzen
sie auf Fr. 5,059,585

Rechnung 1905	Budget 1906	Budget 1907	Gegenüber 1905	Gegenüber 1906
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
5,714,204	4,939,365	5,059,585	- 654,619	+ 120,220

Ad 1. Pacht- und Mietzinse. Wir veranschlagen Fr. 3,254,520

Rechnung 1905	Budget 1906	Budget 1907	Gegenüber 1905	Gegenüber 1906
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
3,349,706	3,180,220	3,254,520	- 95,186	+ 74,300

Die Einnahmen für Pacht- und Mietzinse enthalten die Kapitalzinsenanteile der mitbenützenden Bahnen für Gemeinschaftsbahnhöfe und Bahnstrecken, die Mieten für Personen- und Güterwagen und alle Mietzinse für sonstige Objekte.

Pachtzinse für gemeinschaftliche Bahnhöfe und Bahnstrecken.
Wir haben sie budgetiert auf Fr. 783,520

Rechnung 1905	Budget 1906	Budget 1907	Gegenüber 1905	Gegenüber 1906
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
754,480	774,220	783,520	+ 29,040	+ 9,300

Das Detail dieser Entschädigungen findet sich auf Seiten 28 und 29 des Betriebsbudgets. Dabei ist zu bemerken, dass, gleich wie in den Vorjahren, die Einnahmen für Bern (Gürbetalbahn), Thun (Gürbetalbahn), Scherzligen (Thunerseebahn) und Flamatt (Sensetalbahn) nicht festgestellt werden konnten, weil die streitigen Punkte noch nicht erledigt sind; wir hoffen auf einen baldigen Entscheid des Bundesgerichts.

Rollmaterialmiete. Wir sehen vor Fr. 1,040,000

Rechnung 1905	Budget 1906	Budget 1907	Gegenüber 1905	Gegenüber 1906
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1,248,959	1,040,000	1,040,000	- 208,959	—

Um sich von den Veränderungen in der Rollmaterialmiete Rechenschaft geben zu können, ist es notwendig, mit den Ein-

nahmen auch die schuldigen Mieten (Seite 24 des Budgets) zu berücksichtigen; die Vergleichung ergibt:

	Rechnung 1905	Budget 1906	Budget 1907	Gegenüber 1905	Gegenüber 1906
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Ausgaben-Mieten .	2,805,133	2,690,000	2,640,000	— 165,133	— 50,000
Einnahmen-Mieten .	1,248,959	1,040,000	1,040,000	— 208,959	—
Netto-Ausgaben	1,556,174	1,650,000	1,600,000	+ 43,826	— 50,000

Mietzinse für sonstige Objekte. Wir budgetieren Fr. 1,431,000

Rechnung 1905	Budget 1906	Budget 1907	Gegenüber 1905	Gegenüber 1906
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1,346,267	1,366,000	1,431,000	+ 84,733	+ 65,000

Die budgetierten Mehreinnahmen rühren her von neuen Mieten und von der Revision alter Mietverträge.

Ad 2. Ertrag von Hilfsgeschäften. Wir veranschlagen Fr. 1,677,065

Rechnung 1905	Budget 1906	Budget 1907	Gegenüber 1905	Gegenüber 1906
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
2,231,350	1,643,645	1,677,065	— 554,285	+ 33,420

Unsere Hilfsgeschäfte sind folgende: die Drucksachenverwaltung, die Oberbaumaterialverwaltung, die Materialverwaltungen, die Werkstätten, die Gasanstalten und der Privatdepeschendienst. Wir verweisen auf die detaillierten Voranschläge im Betriebsbudget, Seiten 34 bis 63, und geben dazu noch folgende Erläuterungen:

a. Drucksachenverwaltung. Wir budgetieren eine Einnahme von Fr. 51,600 inbegriffen den Zins auf dem mittleren Betriebskapital.

Rechnung 1905	Budget 1906	Budget 1907	Gegenüber 1905	Gegenüber 1906
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
71,985	55,705	51,600	— 20,385	— 4,105

Die Abgabe der Drucksachen an die Dienststellen der Kreise ist den Materialverwaltungen zugewiesen worden, weshalb das Personal der Drucksachenverwaltung reduziert werden konnte;

dagegen erstattet die letztere den Materialverwaltungen die ihnen erwachsenen Unkosten und budgetiert sie unter den Regiekosten.

b. Oberbaumaterialverwaltung. Wir sehen einen Ertrag vor von Fr. 413,400 einschliesslich des Zinsesauf dem mittleren Betriebskapital.

Rechnung 1905	Budget 1906	Budget 1907	Gegenüber 1905	Gegenüber 1906
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
709,870	409,000	413,400	— 296,470	+ 4,400

Die genaue Budgetierung des Ertrages dieser wichtigen Verwaltung ist schwierig, da deren Materialumsatz ein bedeutender und das Zinsbetrofnis auf den Vorräten in den einzelnen Jahren sehr verschieden ist.

c. Materialverwaltungen. Wir veranschlagen mit Inbegriff der Kapitalzinse den Ertrag auf Fr. 378,205

Rechnung 1905	Budget 1906	Budget 1907	Gegenüber 1905	Gegenüber 1906
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
456,654	332,430	378,205	— 78,449	+ 45,775

Die einzelnen Materialverwaltungen weisen folgende Erträge auf:

	Kapitalzins Fr.	Nettoertrag Fr.	Total Fr.
Lausanne	67,700	7,200	74,900
Basel	100,800	63,860	164,660
Zürich	64,900	14,185	79,085
Rorschach	36,990	22,570	59,560
	270,390	107,815	378,205

d. Werkstätten. Wir budgetieren eine Einnahme von Fr. 795,300, in welcher Summe auch die Zinse der Bau- und der Betriebskapitalien enthalten sind.

Noch mehr als bei der Oberbaumaterialverwaltung ist bei den Werkstätten eine zuverlässige Budgetierung der Jahresergebnisse schwierig, da sie bei diesen bedeutenden industriellen Betrieben von sehr veränderlichen Umständen abhängen.

Rechnung 1905	Budget 1906	Budget 1907	Gegenüber 1905	Gegenüber 1906
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
945,485	808,310	795,300	— 150,185	— 13,010

Nachstehend die Zerlegung des Ertrages der einzelnen Werkstätten:

	Kapitalzins Fr.	Nettoertrag Fr.	Total Fr.
Yverdon	125,900	12,100	138,000
Freiburg	28,100	3,600	31,700
Biel	116,300	2,900	119,200
Olten	192,800	46,000	238,800
Zürich	139,000	4,000	143,000
Romanshorn	10,240	1,030	11,270
Rorschach	58,000	5,100	63,100
Chur	49,790	440	50,230
	<u>720,130</u>	<u>75,170</u>	<u>795,300</u>

e. *Gasanstalten.* Wir sehen vor Fr. 30,560
einschliesslich des Zinses auf den Bau- und Betriebskapitalien.

Rechnung 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.	Gegenüber 1905 Fr.	Gegenüber 1906 Fr.
34,526	33,200	30,560	- 3,966	- 2,640

Das Detail der einzelnen Gasanstalten ergibt:

	Kapitalzins Fr.	Nettoertrag Fr.	Total Fr.
Olten	6,860	7,000	13,860
Rorschach	5,800	10,900	16,700
	<u>12,660</u>	<u>17,900</u>	<u>30,560</u>

f. *Privatdepeschen.* Wir veranschlagen den Ertrag auf Fr. 8,000

Rechnung 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.	Gegenüber 1905 Fr.	Gegenüber 1906 Fr.
12,830	5,000	8,000	- 4,830	+ 3,000

Verminderung gegenüber 1905 infolge Reduktion der Zuschlagsteuern.

Ad 3. *Sonstige Einnahmen.* Wir schätzen sie auf Fr. 128,000

Rechnung 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.	Gegenüber 1905 Fr.	Gegenüber 1906 Fr.
133,148	115,500	128,000	- 5,148	+ 12,500

Betriebsausgaben.

Wir veranschlagen die gesamten Betriebsausgaben für das
Jahr 1907 auf Fr. 89,639,540

Rechnung 1905	Budget 1906	Budget 1907	Gegenüber 1905	Gegenüber 1906
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
80,156,945	85,717,015	89,639,540	+ 9,482,595	+ 3,922,525

Gegenüber der Rechnung 1905 ergibt sich eine Vermehrung von 11,83 % und gegenüber dem Budget 1906 eine solche von 4,68 %.

Diese Ausgabenvermehrung verteilt sich folgendermassen auf die verschiedenen Kapitel:

	Gegenüber Rechnung 1905		Gegenüber Budget 1906	
	Fr.	%	Fr.	%
I. Allgemeine Verwaltung	+ 324,424	+ 11,82	+ 21,435	+ 0,67
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	+ 938,243	+ 6,63	+ 654,780	+ 4,47
III. Expeditions- und Zugs- dienst	+ 4,111,114	+ 15,73	+ 1,142,875	+ 3,93
IV. Fahrdienst	+ 2,732,335	+ 8,76	+ 919,535	+ 2,76
V. Verschiedene Ausgaben	+ 1,440,448	+ 22,04	+ 699,650	+ 9,62
VI. Noch nicht rubrizierte Einnahmen und Ausgaben: Bauausgaben zu lasten der Betriebsrechnung	+ 203,402	+ 20,31	+ 338,000	+ 38,08
Bauverwaltungskosten, Ge- meinschafts-Bahnhöfe, Betrieb anderer Bahnen etc.; Einnahmen	+ 267,371	+ 13,59	- 146,250	- 6,14
	<u>+ 9,482,595</u>	<u>+ 11,83</u>	<u>+ 3,922,525</u>	<u>+ 4,68</u>

Das Budget 1907 erzeugt somit auf allen Ausgabekapiteln eine bedeutende Vermehrung, die in der Hauptsache den gesetzlichen Gehaltserhöhungen und den vermehrten Fahrleistungen zuzuschreiben ist. Ferner ist zu bemerken, dass die Rechnung des Jahres 1905 keine Ausgaben für den Simplon enthält, während in den Budgets 1906 und 1907 die bezüglichen Kredite je für ein volles Jahr aufgenommen sind.

Die folgende Darstellung gibt den Nachweis, wie sich die Ausgabenveränderung auf die beiden Abschnitte „Personalausgaben“ und „Ausgaben für Unterhalt und Erneuerung“ verteilt.

Kapitel	Rechnung 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.	Gegenüber 1905 Fr.	Gegenüber 1906 Fr.
Personal:					
Allgemeine Verwaltung	2,492,170	2,748,540	2,795,375	+ 303,205	+ 46,835
Unterhalt und Aufsicht der Bahn	4,491,000	4,998,000	5,140,310	+ 649,310	+ 142,310
Expeditions- und Zugdienst	23,304,986	26,210,265	27,295,690	+ 3,990,704	+ 1,085,425
Fahrdienst	10,273,918	11,524,550	11,890,885	+ 1,616,967	+ 366,335
	40,562,074	45,481,355	47,122,260	+ 6,560,186	+ 1,640,905
Unterhalt und Erneuerung:					
Bahnanlagen	9,437,020	9,232,730	9,717,400	+ 280,380	+ 484,670
Lokomotiven und Tender	5,011,212	5,589,000	5,413,500	+ 402,288	— 175,500
Personenwagen	2,103,780	2,025,000	2,117,400	+ 13,620	+ 92,400
Lastwagen	2,398,304	1,940,000	1,895,400	— 502,904	— 44,600
Motorwagen	2,082	8,000	5,000	+ 2,918	— 3,000
	18,952,398	18,794,730	19,148,700	+ 196,302	+ 353,970

Einen erheblichen Mehrbetrag erfordern im Jahre 1907 ferner die Beiträge der Verwaltung an die Hilfs- und Pensionskasse, welche für dieses Jahr auf Grund des neuen Statutenentwurfes budgetiert werden. Diese Einlagen ergeben gegenüber der Rechnung 1905 ein Mehr von Fr. 1,321,781 und gegenüber dem Budget 1906 ein solches von Fr. 632,500.

Während im Jahre 1906 die gesetzlichen Besoldungserhöhungen erst vom 1. April an zur Zahlung gelangten, belasten sie 1907 das ganze Betriebsjahr. Die daheringigen Mehrausgaben 1907 gegenüber 1906 sind in nachstehender Tabelle ausgewiesen.

	Zentral- verwaltung	Kreis I	Kreis II	Kreis III	Kreis IV	Total
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Allgemeine Verwaltung . .	29,800	4,980	4,570	4,330	3,130	46,810
Unterhalt und Aufsicht der Bahn	1,340	18,100	17,400	20,060	13,280	70,180
Expeditions- und Zugsdienst .	3,960	112,250	155,450	155,440	100,840	557,940
Fahrdienst	1,130	38,000	68,000	41,650	20,270	169,050
Total Betriebsbudget	36,230	173,330	275,420	221,480	137,520	843,980
Drucksachenverwaltung . .	1,570	—	—	—	—	1,570
Oberbaumaterialverwaltung .	1,230	—	—	—	—	1,230
Materialverwaltungen . . .	—	1,220	1,000	1,360	360	3,940
Werkstätten und Gasanstalten	—	4,320	5,250	3,730	2,120	15,420
Dampfschiffbetrieb Bodensee	—	—	—	—	2,670	2,670
Nicht rubriziertes Personal des Bahndienstes	—	7,400	9,530	— *)	130	17,060
	39,030	186,270	291,200	226,570	142,800	885,870

*) Kreis III hat kein fest angestelltes Personal auf diesem Konto.

Die Mehrausgaben für das Personal betragen gegenüber dem Budget 1906 (siehe Seite 761 hiervor) Fr. 1,640,905

Laut obiger Zusammenstellung erreicht das Mehrbetreffnis für 1907 an gesetzlichen Gehaltserhöhungen für das eigentliche Betriebsbudget (Kapitel I—V) den Betrag von 843,980

Der Rest von Fr. 796,925 bildet die Mehrausgabe pro 1907 für Personalvermehrung infolge Verkehrszunahme und Durchführung des Ruhetagsgesetzes, welche Vermehrung zum Teil schon im Jahre 1906 vorgenommen worden ist.

* * *

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

	Kreis I	Kreis II	Kreis III	Kreis IV	Total
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
I. Allgemeine Verwaltung	— 8,140	— 1,300	— 5,400	— 500	— 15,340
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	— 84,100	— 255,800	— 134,600	— 116,100	— 590,600
III. Expeditions- und Zugsdienst	— 56,000	— 83,070	— 13,200	— 25,000	— 177,270
IV. Fahrdienst	— 46,000	— 82,000	— 7,800	— 12,000	— 147,800
V. Verschiedene Ausgaben	+ 237,000	+ 260,300	+ 274,700	+ 189,000	+ 961,000
Total Rektifikationen am eigentlichen Betriebsbudget (ohne Kapitel VI)	+ 42,760	— 161,870	+ 113,700	+ 35,400	+ 29,990

In obigen Rektifikationen sind nicht enthalten die Ausgaben für den Ersatz der Lokomotivkessel und für den Unterhalt der Dampfheizkupplungen, weil es sich dabei nicht um eigentliche Abstriche, sondern nur um Überträge in das Budget der Zentralverwaltung handelt.

Die Abstriche an den Budgetentwürfen der Kreisdirektionen betreffen zum geringsten Teil die Personalrubriken. Die Erhöhungen im Kapitel V. Verschiedene Ausgaben haben ihren Grund darin, dass die Beiträge der Verwaltung nach dem Statutenentwurf für die neue Hilfs- und Pensionskasse der Bundesbahnen berechnet wurden, da das Inkrafttreten dieser Statuten auf den 1. Januar 1907 in Aussicht genommen ist.

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

I. Allgemeine Verwaltung.

Kapitel	Rechnung 1905	Budget 1906	Budget 1907	Gegenüber 1905	Gegenüber 1906
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A. 1. Verwaltungsbehörden	236,790	244,910	243,160	+ 6,370	— 1,750
2. Sekretariate, Kanzleien, Archive und Registraturen	427,701	475,955	487,495	+ 59,794	+ 11,540
3. Ausgabenkontrolle, Hauptbuchhal- tung, Hauptkasse und Rechnungs- bureaux	400,051	435,400	443,815	+ 43,764	+ 8,415
4. Rechtsbureaux und Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen	214,363	226,855	240,600	+ 26,237	+ 13,745
5. Tarifbureaux, kommerzielle Agen- turen und Frachtreklamationsbureau	269,997	281,500	289,920	+ 19,923	+ 8,420
6. Einnahmenkontrolle	619,341	704,920	704,500	+ 85,159	— 420
Übertrag	2,168,243	2,369,540	2,409,490	+ 241,247	+ 39,950

Kapitel	Rechnung	Budget	Budget	Gegenüber	Gegenüber
	1905	1906	1907	1905	1906
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Übertrag	2,168,243	2,369,540	2,409,490	+ 241,247	+ 39,950
7. Statistisches Bureau	62,262	69,405	69,300	+ 7,038	— 105
8. Bureaux für den Telegraphendienst und die elektrischen Anlagen . .	186,784	224,710	228,905	+ 42,121	+ 4,195
9. Abwärtpersonal	74,881	84,885	87,680	+ 12,799	+ 2,795
B. 1. Bureaukosten	241,983	277,500	258,800	+ 16,817	— 18,700
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale	61,777	63,500	65,000	+ 3,223	+ 1,500
3. Ergänzung und Unterhalt des In- ventars	16,629	17,100	16,700	+ 71	— 400
4. Verschiedenes	78,992	87,900	80,100	+ 1,108	— 7,800
	2,891,551	3,194,540	3,215,975	+ 324,424	+ 21,435

Ad A 1. Verwaltungsbehörden. Verminderung gegenüber 1906 infolge von Mutationen.

Ad A 2. Sekretariate, Kanzleien, Archive und Registraturen. Zuwachs bei der Zentralverwaltung um einen italienischen Übersetzer; im übrigen Vermehrung infolge der gesetzlichen Gehaltserhöhungen.

Ad A 3. Ausgabenkontrolle, Hauptbuchhaltung, Hauptkasse und Rechnungsbureaux. Die Hauptkasse bedarf eines Gehülfen mehr für den Titeldienst; die weitere Vermehrung betrifft die gesetzlichen Gehaltserhöhungen.

Ad A 4. Rechtsbureaux und Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen. Die Rechtsbureaux der Zentralverwaltung und der Kreise II und III weisen eine Vermehrung auf um je einen Gehülfen und die Hilfskasseverwaltung eine solche um zwei Gehülfen, mit Rücksicht auf die Anwendung der neuen Statuten vom 1. Januar 1907 an; gesetzliche Gehaltserhöhungen.

Ad A 5. Tarifbureaux, kommerzielle Agenturen und Fracht-reklamationsbureau. Die Ausgabenvermehrung ist den gesetzlichen Gehaltserhöhungen und den zahlreichen Tarifkommissionen zuzuschreiben.

Ad A 6. Einnahmenkontrolle. Trotz der gesetzlichen Gehaltserhöhungen ist gegenüber dem Budget 1906 infolge von Personalmutationen eine kleine Minderausgabe zu verzeichnen: ein Stellvertreter ist gestorben, dessen Stelle nicht wieder besetzt wurde, und verschiedene ältere Gehülfen sind durch jüngere ersetzt worden. Der Kredit für Reiseentschädigungen und Verschiedenes musste etwas erhöht werden zur Vergütung von Überstunden, die behufs Erledigung rückständiger Abrechnungen und Vermeidung zeitweiser Personalvermehrung in Aussicht genommen sind.

Ad A 7. Statistisches Bureau. Kleine Ausgabenverminderung infolge von Personalmutationen.

Ad A 8. Bureaux für den Telegraphendienst und die elektrischen Anlagen. Minderausgaben wegen Mutationen bei der Zentralverwaltung und im Kreis III, dagegen Mehrausgaben infolge der gesetzlichen Gehaltserhöhungen und des Zuwachses um zwei Gehülfen im Kreis I und um zwei Drahtzieher im Kreis III.

Ad A 9. Abwärtpersonal. Gesetzliche Gehaltserhöhungen.

Ad B 1—4. Sonstige Ausgaben. Gegendüber dem Budget 1906 verzeichnen wir eine Minderausgabe von rund Fr. 25,000, welche ihren Grund in der Abnahme der Druckkosten infolge Vereinheitlichung von Formularen, sowie in der Verminderung der Inserate und der Ausgaben für den schweiz. Eisenbahnverband hat.

II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.

Der unter diesem Titel verlangte Kredit verteilt sich wie folgt:

Kapitel	Rechnung 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.	Gegenüber 1905 Fr.	Gegenüber 1906 Fr.
A. 1. Bureaux der Oberingenieure	536,924	584,700	605,310	+ 68,386	+ 20,610
2. Bahningenieure und deren Hilfspersonal	329,001	360,000	372,865	+ 43,864	+ 12,865
3. Bahnmeister und deren Gehülfen . . .	839,573	950,500	976,785	+ 137,212	+ 26,285
4. Bahnwärter, Barrierenwärter und deren Stellvertreter	2,785,502	3,102,800	3,185,350	+ 399,848	+ 82,550
B. 1. Unterbau	2,227,377	1,906,000	2,064,000	− 163,377	+ 158,000
2. Oberbau	5,488,752	5,666,500	5,833,000	+ 344,248	+ 166,500
3. Hochbau und mechanische Stationsein- richtungen, Wasserbeschaffung	1,054,531	1,053,000	1,171,400	+ 116,869	+ 118,400
4. Telegraph, Signale und Verschiedenes .	566,516	520,230	553,000	− 13,516	+ 32,770
5. Räumung der Bahn von Schnee und Eis	99,844	87,000	96,000	− 3,844	+ 9,000
C. 1. Bureaunkosten, Drucksachen etc. . . .	87,617	87,400	84,100	− 3,517	− 3,300
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale	48,866	47,500	52,000	+ 3,134	+ 4,500
3. Beleuchtung der Bahn	47,008	49,000	53,500	+ 6,492	+ 4,500
4. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	232,742	212,600	233,100	+ 358	+ 20,500
5. Entschädigung für vorübergehende Be- nützung von Landstücken und für Kultur- schaden	892	2,600	2,000	+ 1,108	− 600
6. Verschiedenes	27,122	25,900	28,100	+ 978	+ 2,200
	14,372,267	14,655,730	15,310,510	+ 938,243	+ 654,780

Oberbau-Erneuerung	Rechnung 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.
Die Gesamtausgaben für Unterhalt und Aufsicht der Bahn betragen	14,372,267	14,655,730	15,310,510
und die Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds für die Geleiseerneue- rung	4,159,261	4,320,000	4,360,000
Somit Nettoausgaben zu lasten der Betriebs- rechnung	10,213,006	10,335,730	10,950,510

Danach ergibt sich eine Nettomehrausgabe von Fr. 737,504 gegenüber der Rechnung 1905 und eine solche von Fr. 614,780 gegenüber dem Budget 1906.

Ad A 1. Bureaux der Obergeringieure. Die Zunahme der Bauprojekte, wie der Unterhalt und die Erneuerung der jährlich sich mehrenden Bahnanlagen erfordern auch eine Verstärkung des technischen Personals. Wir verzeichnen eine Vermehrung um je 1 Ingenieur bei den Kreisen III und IV, um je 1 technischen Gehülfen bei der Zentralverwaltung und bei den Kreisen II und III, und um je einen Bureaugehülfen bei den Kreisen I und IV.

Ad A 2. Bahningenieure und deren Hilfspersonal. Es ist eine Vermehrung um je 1 technischen Gehülfen bei den Kreisen II, III und IV, sowie um 3 Bureaugehülfen bei Kreis IV vorgesehen, wogegen bei Kreis II ein Bahningenieur-Stellvertreter wegfällt; im übrigen Wirkung der gesetzlichen Besoldungserhöhungen.

Ad A 3. Bahnmeister und deren Gehülfen. Ausser den gesetzlichen Gehaltserhöhungen erwähnen wir eine Vermehrung um 1 Stellwerkaufseher bei Kreis IV und um je 1 Stellwerkmonteur bei den Kreisen I und II, wogegen diese letztern Kreise eine Verminderung um je 1 Vorarbeiter aufweisen.

Ad A 4. Bahnwärter, Barrierenwärter und deren Stellvertreter. Nebst den Gehaltserhöhungen sind zu verzeichnen als Vermehrung: 1 Bahnwärter bei Kreis I und 30 Barrierenwärter bei Kreis III; als Verminderung: 14 Bahnwärter bei Kreis III und 1 bei Kreis IV,

sowie 63 Barrierenwärter bei Kreis I, 2 bei Kreis II und 1 bei Kreis IV. Bei Kreis I wurde die definitive Anstellung von Barrierenwärttern für den Nachtdienst bei den Simplonzügen noch verschoben, infolgedessen sich die Stellvertretungskosten vermehren; die Veränderungen bei Kreis III sind eine Folge der weitem Durchführung der neuen Wärterstreckeneinteilung.

Ad B 1. Unterbau. Minderausgaben gegenüber der Rechnung 1905 infolge Vollendung der Rekonstruktionsarbeiten im Grandvaux- und Hauensteintunnel; Mehrausgaben gegenüber 1906 für ausserordentliche Arbeiten zur Sicherung des Bahnkörpers, für Beseitigung des lockern Gesteins im Parallellstollen des Simplontunnels und für Abspitzen der Einragungen ins Lichttraumprofil des Laufentunnels, für vermehrte Beschotterung infolge der Geleiseumbauten, für Verbesserungen an Strassen und Verladeplätzen und für ausserordentliche Fluss- und Uferbauten.

Ad B 2. Oberbau. Die Ausgabenvermehrung gegenüber dem Budget 1906 betrifft hauptsächlich den Unterhalt und die Regulierung der Geleise, da sie zum grössern Teil auf die Rubrik Arbeitslöhne fällt. Für die Geleiseerneuerung ist eine kleine Vermehrung vorgesehen, indem das Budget 1906 die Erneuerung von 135 km Geleise und 190 Weichen vorsah, während pro 1907 zusammen 145 km Geleise und 226 Weichen erneuert werden sollen. Die Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds übersteigen daher die vorjährigen um Fr. 40,000.

Ad B 3. Hochbau und mechanische Stationseinrichtungen. Die Ausgabenvermehrung rührt einesteils her von der vorgesehenen Ausführung verschiedener bisher verschobener grösserer Gebäude-reparaturen und andernteils von einigen ausserordentlichen Erneuerungsarbeiten; als solche erwähnen wir: Reparaturen und Ergänzungen an den Zentralheizungsanlagen des Verwaltungsgebäudes in Bern, Renovation der Fassade am Verwaltungsgebäude in Basel, durchgreifende Ausbesserungen an der Fassade des Aufnahmsgebäudes im Bahnhof Bern, teilweise Erneuerung der Bedachung der Einsteighallen in den Bahnhöfen Luzern und Zürich, Erstellung von Pflasterungen und Oberlichtern in Lokomotivremisen, Ersatz von Wasserleitungen und Wasserkränen etc.

Ad B 4. Telegraph, Signale und Verschiedenes. Die Zunahme und die Verbesserung der Sicherungsanlagen bedingen erhöhte Unterhaltungskosten.

Ad C 1—6. Sonstige Ausgaben. Die Mehrausgaben betreffen die Rubriken für Beleuchtung und Heizung der Dienstlokale, für Beleuchtung der Bahn und für Inventarunterhalt; sie sind eine Folge der Vermehrung der Unterkunfts- und Diensträume, der Beleuchtung im Simplontunnel, der verlängerten Beleuchtungsdauer infolge Ausdehnung der Dienstzeit, der Verstärkung der Schotterwagenparkes und des intensiveren Unterhalts des Werkgeschirrs für die Geleiseumbauten.

III. Expeditions- und Zugsdienst.

Die Ausgaben dieses Kapitels verteilen sich wie folgt:

Kapitel	Rechnung	Budget	Budget	Gegenüber	Gegenüber
	1905	1906	1907	1905	1906
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A. 1. Betriebs- und Kursinspektionen	718,293	806,995	821,830	+ 103,537	+ 14,835
2. Bahnhof- und Stationsvorstände und deren Personal	16,717,303	18,854,700	19,729,650	+ 3,012,347	+ 874,950
3. Zugsdienstpersonal	5,869,390	6,548,570	6,744,210	+ 874,820	+ 195,640
B. 1. Bureaunkosten	1,017,040	1,100,650	1,077,390	+ 60,350	- 23,260
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale; Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen	1,344,726	1,373,300	1,426,210	+ 81,484	+ 52,910
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	264,053	235,600	239,500	- 24,553	+ 3,900
4. Konsummaterialien für mechanische Stationseinrichtungen, Telegraphenapparate etc.	27,991	26,700	29,300	+ 1,309	+ 2,600
5. Camionnage und Plombage	114,313	105,000	110,400	- 3,913	+ 5,400
6. Verschiedenes	66,767	56,600	72,500	+ 5,733	+ 15,900
	26,139,876	29,108,115	30,250,990	+ 4,111,114	+ 1,142,875

Allgemeine Bemerkung. Die bedeutenden Mehrausgaben sowohl gegenüber der Rechnung 1905 als dem Budget 1906 erklären sich ausser durch die gesetzlichen Gehaltserhöhungen hauptsächlich aus der Personalvermehrung infolge des zunehmenden Verkehrs. Die für 1907 vorgesehene Personalvermehrung ist zum Teil bereits im Jahre 1906 vorgenommen worden.

Ad A 1. Betriebs- und Kursinspektionen. Nebst den gesetzlichen Besoldungserhöhungen erwähnen wir die Vermehrung um 1 Gehülfen bei der Zentralwagenkontrolle wegen des Simplonverkehrs, und um 1 Stellvertreter und 1 Lehrling bei Kreis IV.

Ad A 2. Bahnhof- und Stationsvorstände und deren Personal. Wir verweisen auf die vorstehenden allgemeinen Bemerkungen. Die Vermehrung des Personals gegenüber dem Budget 1906, mit Inbegriff der schon im Jahr 1906 vorgenommenen, beträgt einschliesslich der Arbeiter 442 Mann.

Ad A 3. Zugsdienstpersonal. Nämliche Bemerkung; die Vermehrung beträgt 65 Mann. Entsprechende Mehrausgabe für Nebenbezüge.

Ad B 1. Bureaukosten. Die Ausgabenverminderung gegenüber dem Budget 1906 ist der Abnahme der Kosten für Billette zuzuschreiben.

Ad B 2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale und Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen. Die Ausdehnung und Verbesserung der Beleuchtungseinrichtungen und die wachsende Zahl der Dienstlokalitäten bedingen auf dieser Rubrik eine ständige Zunahme der Ausgaben.

Ad B 3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars. Die kleine Erhöhung ist der Vermehrung des Stationsinventars zuzuschreiben.

Ad B 4. Konsummaterialien für mechanische Stationseinrichtungen, für Telegraphenapparate etc. Mehrverbrauch infolge Zunahme der betreffenden Einrichtungen und vermehrter Zentralisierung der Weichen- und Signalapparate.

Ad B 5. Camionnage und Plombage. Die Mehrausgaben entsprechen dem Anwachsen des Verkehrs.

Ad B 6. Verschiedenes. Das Rechnungsergebnis pro 1905 muss berücksichtigt werden; überdies veranlasst auch der bahnärztliche Dienst vermehrte Kosten.

IV. Fahrdienst.

Die Ausgaben verteilen sich wie folgt:

Kapitel	Rechnung 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.	Gegenüber 1905 Fr.	Gegenüber 1906 Fr.
A. 1. Zentralbureaux des Fahrdienstes .	401,376	453,250	452,245	+ 50,869	— 1,005
2. Maschinenpersonal und Wagenvisiteure	8,075,517	9,047,500	9,287,940	+1,212,423	+ 240,440
3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials	1,797,025	2,023,800	2,150,700	+ 353,675	+ 126,900
B. 1. Brennmaterial	9,926,636	10,366,000	11,027,400	+1,100,764	+ 661,400
2. Schmiermaterial	409,859	435,600	458,900	+ 49,041	+ 23,300
3. Beleuchtungsmaterial	149,518	167,400	164,000	+ 14,482	— 3,400
4. Reinigungs- und Desinfektionsmaterial, Wasser, Streusand und Verschiedenes	446,998	440,000	465,500	+ 18,502	+ 25,500
C. 1. a. Gewöhnlicher Unterhalt der Lokomotiven und Tender	3,960,779	4,370,000	4,351,000	+ 390,221	— 19,000
b. Abschreibung ausrangierter Objekte	1,050,433	1,219,000	1,062,500	+ 12,067	— 156,500
Übertrag	26,218,141	28,522,550	29,420,185	+3,202,044	+ 897,635

Kapitel	Rechnung 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.	Gegenüber 1905 Fr.	Gegenüber 1906 Fr.
Übertrag	26,218,141	28,522,550	29,420,185	+ 3,202,044	+ 897,635
C. 2. a. Gewöhnlicher Unterhalt der Personenwagen	1,548,883	1,490,000	1,695,000	+ 146,117	+ 205,000
b. Abschreibung ausrangierter Objekte	554,897	535,000	422,400	— 132,497	— 112,600
3. a. Gewöhnlicher Unterhalt der Lastwagen	1,419,704	1,280,000	1,448,000	+ 28,296	+ 168,000
b. Abschreibung ausrangierter Objekte	978,600	660,000	447,400	— 531,200	— 212,600
4. Gewöhnlicher Unterhalt der Motorwagen	2,082	8,000	5,000	+ 2,918	— 3,000
D. 1. Bureaukosten, Drucksachen	47,147	49,400	53,400	+ 6,253	+ 4,000
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale	142,746	157,500	160,500	+ 17,754	+ 3,000
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	261,028	281,250	248,000	— 13,028	— 33,250
4. Verschiedenes	11,172	13,500	16,850	+ 5,678	+ 3,350
	31,184,400	32,997,200	33,916,735	+ 2,732,335	+ 919,535

Allgemeine Bemerkung. Das Budget des Fahrdienstes beruht auf der Annahme folgender Fahrleistungen, inbegriffen den Rangierdienst, welchen wir zur Vergleichung die 1905 ausgeführten und die für 1906 vorgesehenen Leistungen gegenüberstellen.

	Rechnung 1905	Budget 1906	Budget 1907	Vermehrung gegenüber	
	Lokomotiv- kilometer	Lokomotiv- kilometer	Lokomotiv- kilometer	Lokomotiv- kilometer	Lokomotiv- kilometer
Kreis I . .	7,295,927	8,550,000	8,960,000	1,664,073	±10,000
„ II . .	9,810,004	9,850,000	10,530,000	719,996	680,000
„ III . .	10,532,841	10,700,000	11,510,000	977,159	810,000
„ IV . .	4,829,734	4,880,000	5,000,000	170,236	120,000
	32,468,536	33,980,000	36,000,000	3,531,464	2,020,000

Die Vermehrung gegenüber den definitiven Leistungen 1905 beträgt 10,88 % und gegenüber dem Budget 1906 5,94 %.

Ad A 1. Zentralbureaux des Fahrdienstes. Die trotz der gesetzlichen Gehaltserhöhungen vorgesehene kleine Minderausgabe rührt her von Mutationen bei der Zentralverwaltung und von der Verminderung um je 1 Gehülfen bei der nämlichen Verwaltung und bei den Kreisen II und III; andererseits ist noch eine Vermehrung um 1 Maschineningenieur bei Kreis III und eine solche um 1 Gehülfen bei Kreis I anzuführen.

Ad A 2. Maschinenpersonal und Wagenvisiteure. Das Anwachsen der Ausgaben ist auch hier den gesetzlichen Besoldungserhöhungen und der Personalvermehrung infolge der zunehmenden Fahrleistungen zuzuschreiben; diese Vermehrung beträgt gegenüber dem Budget 1906 101 Mann und zieht auch eine entsprechende Erhöhung der Nebenbezüge nach sich.

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

Ad B 1. Brennmaterial. Die Mehrausgabe gegenüber dem Budget 1906 beträgt Fr. 661,400. Die Kosten für das Brennmaterial der Lokomotiven sind für die einzelnen Kreise wie folgt berechnet worden:

Kreis IV.

Liniendienst	4,130,000	Lokomotivkm. à 11,8 kg.	=	48,734 t.
Rangierdienst	870,000	„ „ 10 „	=	8,700 t.
				57,434 t.
oder rund	57,500 t.	à Fr. 25. 70		Fr. 1,477,750
Heizung der Wagen etc.			„	8,050
				Fr. 1,485,800
abzüglich: Erlös aus verkauften Schlacken etc.			„	15,000
				Fr. 1,470,800
				Total Kreise I—IV
				Fr. 11,087,400
hiervon ab: Rückvergütung durch die Zentral-				
verwaltung für Heizung der Postwagen			„	60,000
				Fr. 11,027,400

Ad B 2. Schmiermaterial. Die stetig zunehmenden Fahrleistungen erfordern vermehrte Ausgaben sowohl gegenüber der Rechnung 1905 als auch gegenüber dem Budget 1906.

Ad B 3. Beleuchtungsmaterial. Ausgabenvermehrung gegenüber 1905 zufolge der verbesserten, meist elektrischen Wagenbeleuchtung.

Ad B 4. Reinigungs- und Desinfektionsmaterial etc. Vermehrte Ausgaben mit Rücksicht auf die bedeutenderen Fahrleistungen und die Vergrößerung des Rollmaterialparks.

Ad C 1 a. Unterhalt der Lokomotiven und Tender. Die Ausgabe im Jahr 1905 ist unter dem Budget geblieben; das Budget 1907 sieht gegenüber demjenigen von 1906 eine kleine Reduktion vor.

Ad C 1 b. Abschreibung ausrangierter Lokomotiven und Tender. Es ist die Ausrangierung von 16 Lokomotiven und 4 Lokomotivkesseln in Aussicht genommen. Nachstehend eine Vergleichung mit früheren Jahren:

		Inventar- wert Fr.	Wert des Alt- materials Fr.	Netto- abschreibung Fr.
I. Kreis	6 Lokomotiven	345,300	24,300	321,000
II. "	1 "	66,000	4,500	61,500
III. "	5 "	360,000	25,000	335,000
IV. "	4 "	306,700	21,700	285,000
	16 Lokomotiven	1,078,000	75,500	1,002,500
	4 Lokomotivkessel	71,400	11,400	60,000
		1,149,400	86,900	1,062,500

Im Jahre 1905 wurden
ausrangiert 17 Lokomotiven
und 8 Kessel

1,137,161 86,728 1,050,433

Das Budget 1906 ent-
hält die Ausrangierung von
20 Lokomotiven

1,310,400 91,400 1,219,000

Ad C 2 a. Unterhalt der Personenwagen. Die Rechnung 1905 hat auch auf dieser Rubrik den budgetierten Betrag nicht erreicht; dessenungeachtet müssen wir das Budget 1907 erhöhen, um den zufolge der grössern Leistungen dieser Fahrzeuge vermehrten Kosten für Unterhalt genügen zu können.

Ad C 2 b. Abschreibung ausrangierter Personenwagen. Wir beabsichtigen, im Jahre 1907 im ganzen 50 Personenwagen auszurangieren, die sich wie folgt auf die Kreise verteilen:

		Inventar- wert Fr.	Wert des Alt- materials Fr.	Netto- abschreibung Fr.
I. Kreis	12 Wagen	126,000	5,000	121,000
II. "	12 "	112,000	4,500	107,500
III. "	16 "	129,000	5,200	123,800
IV. "	10 "	73,000	2,900	70,100
	50 Wagen	440,000	17,600	422,400

Im Jahre 1905 wurden
51 Personenwagen ausrangiert

578,017 23,121 554,896

Pro 1906 wurde die Aus-
rangierung von 52 Wagen bud-
getiert

557,000 22,000 535,000

Ad C 3 a. Unterhalt der Lastwagen. Die anwachsenden Leistungen dieser Wagen und die Vergrößerung des Güterwagenparkes erfordern vermehrte Unterhaltungskosten.

Ad C 3 b. Abschreibung ausrangierter Lastwagen. Für 1907 ist vorgesehen:

	Inventar- wert Fr.	Wert des Alt- materials Fr.	Netto- abschreibung Fr.
Die Ausrangierung von 97 Lastwagen	466,000	18,600	447,400
Im Jahre 1905 wurden 244 Wagen ausrangiert. . .	1,019,375	40,775	978,600
Pro 1906 waren bud- getiert 160 Wagen	688,000	28,000	660,000

Die vorgesehene Ausrangierung von Rollmaterial bleibt also überall unter derjenigen des Budgets 1906.

Ad D 1. Bureaukosten. Kleine Vermehrung gegenüber den Vorjahren.

Ad D 2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale. Zunahme der Ausgaben infolge vermehrter und verbesserter Unterkunfts- und Dienstlokale.

Ad D 3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars. Infolge der durchgeführten zahlreichen Inventarergänzungen reduzieren sich die Unterhaltungskosten.

V. Verschiedene Ausgaben.

Wir veranschlagen dieselben wie folgt:

Kapitel	Rechnung	Budget	Budget	Gegenüber	Gegenüber
	1905	1906	1907	1905	1906
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A. 1. Pacht- und Mietzinse für Gemeinschaftsbahnhöfe und Bahnstrecken	488,253	484,050	572,600	+ 84,347	+ 88,550
2. Rollmaterialmiete	2,805,133	2,690,000	2,640,000	— 165,133	— 50,000
3. Miete für sonstige Objekte	38,462	38,500	39,000	+ 538	+ 500
C. 1. Gerichts- und Prozesskosten	26,116	28,500	30,500	+ 4,384	+ 2,000
2. Feuerversicherungen	153,501	160,000	166,000	+ 12,499	+ 6,000
3. Unfallversicherungen und Entschädigungen	771,207	750,000	860,000	+ 88,793	+ 110,000
4. Transportversicherungen und Entschädigungen	109,279	133,000	140,000	+ 30,721	+ 7,000
5. Kosten des Transportes infolge von Bahnunterbrechungen	—	1,200	1,200	+ 1,200	—
6. Steuern und Abgaben	62,044	74,000	61,000	— 1,044	— 13,000
7. Beiträge an die Hilfskassen, Pensionen, Unterstützungen und Gratifikationen	1,885,490	2,620,500	3,239,700	+ 1,354,210	+ 619,200
8. Verschiedenes (inkl. Publizitätsdienst)	195,067	295,600	225,000	+ 29,933	— 70,600
	6,534,552	7,275,350	7,975,000	+ 1,440,448	+ 699,650

Ad A 1. Pacht- und Mietzinse für Gemeinschaftsbahnhöfe und Bahnstrecken. Die näheren Angaben finden sich auf Seite 30 des Betriebsbudgets; die Mehrausgabe betrifft hauptsächlich den Bahnhof Domodossola.

Ad A 2. Miete für Rollmaterial. Ausgabenverminderung infolge teilweisen Naturalausgleiches; die Darstellung der Nettoausgaben für Rollmaterialmiete haben wir bei den „Verschiedenen Einnahmen“ gegeben (siehe Seite 757).

Ad C 1. Gerichts- und Prozesskosten. Kleine Mehrausgabe.

Ad C 2. Feuerversicherungen. Mehrausgabe infolge Erhöhung des Gesamtwertes der versicherten Objekte.

Ad C 3. Unfallversicherungen und Entschädigungen. Mehrausgaben, weil pro 1907 die Erledigung verschiedener den Unfall von Palézieux betreffender Entschädigungen zu erwarten ist. Die Gehalts- und Lohnvergütungen für verunfalltes Personal erleiden, entsprechend der Personalvermehrung, ebenfalls eine Steigerung.

Ad C 4. Transportentschädigungen. Die Zunahme dieser Entschädigungen ist eine Folge des vermehrten Verkehrs.

Ad C 6. Steuern und Abgaben. Verminderung infolge des Urteils des Bundesgerichts betreffend die Besteuerung der Bahnhofrestaurationen.

Ad C 7. Beiträge an die Hilfskassen, Pensionen, Unterstützungen und Gratifikationen. Die Ausgabenvermehrung betrifft einmal die Beiträge der Verwaltung an die Hilfs- und Pensionskasse, welche für 1907 auf Grund des Entwurfes für die neuen Statuten berechnet wurden, deren Inkrafttreten auf den 1. Januar 1907 in Aussicht genommen ist; sodann verursachen auch die Gehaltserhöhungen und die Personalvermehrung ein Anwachsen der Ausgaben auf dieser Rubrik.

Ad C 8. Verschiedenes. Verminderung gegenüber 1906, weil dieses Jahr den Anteil der Bundesbahnen an den Kosten der Simploneröffnungsfeier enthielt. Andererseits erfordert der stets intensiver sich gestaltende Publizitätsdienst eine voraussichtliche Mehrausgabe von Fr. 27,000.

VI. Nicht rubrizierte Ausgaben und Einnahmen.

Dieselben verteilen sich wie folgt:

Kapitel	Rechnung 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.	Gegenüber 1905 Fr.	Gegenüber 1906 Fr.
1. Bauausgaben zu lasten der Betriebsrechnung	+ 1,001,598	+ 867,000	+ 1,205,000	+ 203,402	+ 338,000
2. Rückvergütung der Baurechnung an die Betriebsrechnung für allgemeine Bauleitungs- und Verwaltungskosten	- 246,280	- 275,000	- 248,000	+ 1,720	- 27,000
3. Betriebs- und Unterhaltungskosten von Gemeinschaftsbahnhöfen und Bahnstrecken, Mehreinnahmen .	- 1,000,543	- 954,720	- 888,970	- 111,573	- 65,750
4. Entschädigungen für den Betrieb anderer Bahnen	- 644,611	- 1,090,700	- 1,122,700	+ 478,089	+ 32,000
5. Fahrdienstleistungen der Bundesbahnen auf andern Strecken oder umgekehrt, Mehreinnahmen, bzw. Mehrausgaben	- 75,865	- 60,500	+ 25,000	- 100,865	- 85,500
	- 965,701	- 1,513,920	- 1,029,670	+ 63,969 Mehreinnahmen	- 484,250 Mindereinnahmen

Ad 1. Bauausgaben zu lasten der Betriebsrechnung. Hier werden die im Baubudget für 1907 vorgesehenen, nicht eine Vermehrung des Baukontos bildenden Ausgaben budgetiert, abzüglich der zu lasten des Werkstättekontos fallenden Beträge und unter Ausschluss der Abschreibungen für untergehende Anlagen, welche dem Konto „Zu amortisierende Verwendungen“ zu belasten sind. (Siehe Baubudget).

Ad 2. Bauleitungs- und Verwaltungskosten. Diese Rückvergütung an den Betrieb wird nur auf den wichtigeren Bauobjekten berechnet und stützt sich auf die im Baubudget vorgesehenen Positionen.

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

Nachstehend geben wir eine Vergleichung der Einnahmen und Ausgaben mit den Vorjahren:

	Rechnung 1905	Budget 1906	Budget 1907	Gegenüber 1905	Gegenüber 1906
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Einnahmen . . .	1,722,272	1,746,120	1,822,370	+ 100,098	+ 76,250
Ausgaben . . .	721,729	791,400	933,400	+ 211,671	+ 142,000
Überschuss der Einnahmen . . .	1,000,543	954,720	888,970	— 111,573	— 65,750

Die Zunahme der Einnahmen rührt her von den erhöhten Betriebs- und Unterhaltungskosten der Gemeinschaftsbahnhöfe, wodurch die Anteile der mitbenützenden Verwaltungen grössere werden. Der Ausgabenvermehrung liegt zum Teil der nämliche Umstand zu Grunde; im weitern bildet hier die Einbeziehung der Anteile für Mitbenützung des Bahnhofes Domodossola die Hauptursache der Vermehrung.

Ad 4. Entschädigungen für Betriebsbesorgung anderer Bahnen. Das Detail dieser Entschädigungen ist auf Seiten 31 und 32 des Betriebsbudgets angegeben. Die Rechnung 1905 enthielt noch keine Einnahme für den Betrieb der Strecke Iselle-Domodossola.

Ad 5. Fahrdienstleistungen der Bundesbahnen auf andern Strecken oder umgekehrt. Die Seite 32 des Budgets gibt über diesen Abschnitt näheren Aufschluss. Der frühere Einnahmenüberschuss hat sich für das Jahr 1907 in einen Ausgabenüberschuss verwandelt, weil wir die Entschädigung an die Firma Brown, Boveri & Cie für elektrische Führung der Züge auf der Strecke Brig-Iselle aufgenommen haben.

Rechnungsabschluss.

Die Budgetansätze ergeben folgenden Abschluss der Betriebsrechnung:

	Rechnung 1905	Budget 1906	Budget 1907	Gegenüber 1905	Gegenüber 1906
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Gesamteinnahmen	120,677,369	124,239,365	132,559,585	+11,882,216	+8,320,220
Gesamtausgaben .	80,156,945	85,717,015	89,639,540	+9,482,595	+3,922,525
Überschuß d.					
Betriebseinnahmen . .	40,520,424	38,522,350	42,920,045	+2,399,621	+4,397,695
Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds f. Bahn, Rollmaterial u. Mobiliar .	6,971,280	6,884,000	6,442,300	— 528,980	— 441,700
	47,491,704	45,406,350	49,362,345	+1,870,641	+3,955,995

Voranschläge der Hilfsgeschäfte.

Diese Voranschläge umfassen die Drucksachenverwaltung, die Oberbaumaterialverwaltung, die Materialverwaltungen, die Werkstätten und die Gasanstalten. Das Nähere darüber ist aus dem gegenwärtigen Bericht, Seiten 7 bis 9 betreffend die Budgetierung der Betriebseinnahmen, sowie aus den Beilagen A bis Q zum Betriebsbudget ersichtlich.

Voranschläge der Nebengeschäfte.

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

	Rechnung 1905	Budget 1906	Budget 1907	Gegenüber 1905	Gegenüber 1906
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Einnahmen . . .	655,917	634,500	653,000	- 2,917	+ 18,500
Ausgaben . . .	513,255	554,500	626,570	+ 113,315	+ 72,070
Einnahmenüber- schuß . . .	142,662	80,000	26,430	- 116,232	- 53,570

Nebst der Vermehrung der Personalausgaben ist es namentlich die Abschreibung der Schiffe und Werfteanlagen, welche den Ertrag dieses Unternehmens vermindert; im Jahre 1906 werden die neuen Werfteanlagen in Romanshorn, sowie das Dampfschiff „Rhein“ vollendet, wodurch sich die Amortisationsquote für 1907 erheblich vergrössert, da sie auf dem Anlagekapital berechnet wird.

Gewinn- und Verlustrechnung.

Einnahmen.

Überschuss der Betriebseinnahmen. Im Falle der Genehmigung des Ihnen vorliegenden Betriebsbudgets wird der voraussichtliche Einnahmenüberschuss betragen Fr. 42,920,045

Rechnung 1905	Budget 1906	Budget 1907	Gegenüber 1905	Gegenüber 1906
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
40,520,424	38,522,350	42,920,045	+ 2,399,621	+ 4,397,695

Wir erwarten somit eine Vermehrung um 5,92 % gegenüber 1905 und um 11,42 % gegenüber dem Budget 1906, welche Differenzen im Berichte zum Betriebsbudget begründet worden sind. Dabei ist hervorzuheben, dass die vorgesehene Verbesserung allein der Schätzung des Verkehrs zu verdanken ist, indem auch die Ausgaben gegenüber 1905 und dem letzten Budget eine bedeutende Zunahme aufweisen. Zur Vergleichung mit der Rechnung 1905 ist ferner noch zu be-

merken, dass ein grosser Teil der zu gunsten des Jahres 1906 in Aussicht stehenden Verbesserung für die Zahlung der Bauzinse des Simplon (zirka Fr. 2,500,000) und des dafür nötigen neuen Rollmaterials aufgewendet werden muss.

Im Jahre 1905 betrug der Betriebskoeffizient 66,⁴²; nach dem vorliegenden Budget würde er pro 1907 67,⁶² betragen.

Ertrag verfügbarer Kapitalien. Für das Jahr 1907 schätzen wir die Zinse auf unsern verfügbaren Kapitalien auf Fr. 2,860,000

Rechnung 1905	Budget 1906	Budget 1907	Gegenüber 1905	Gegenüber 1906
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
5,205,557	2,486,000	2,860,000	— 2,345,557	+ 374,000

Die Erträgnisse des nächsten Jahres setzen sich wie folgt zusammen :

Ertrag des Portefeuilles der eigenen Wertschriften Fr. 425,000

Die dieses Portefeuille bildenden Titel mussten behufs Deckung der Bauausgaben zum grossen Teil sukzessive realisiert werden, oder sie wurden dem Erneuerungsfonds und den Hülfskassen zugeweiht. Andererseits hat uns das eidgenössische Finanzdepartement, anlässlich der Übernahme des Eisenbahnfonds, die Obligationen übergeben, welche die Aktiven dieses Fonds bildeten. Wenn zufolge von neuen Realisierungen oder anderer Verwendung von Wertschriften der oben vorgesehene Ertrag sich vermindern sollte, so würde die Kompensation durch eine Verminderung der in den Ausgaben budgetierten Passivzinse eintreten.

Ertrag des Portefeuilles des Erneuerungsfonds „ 2,085,000

Kontokorrentzinse und Verschiedenes . . „ 350,000

Wie früher rechnen wir auf einen mittleren Bestand der von den Verkehrseinnahmen herrührenden, momentan verfügbaren Mittel von Fr. 10,000,000 und fügen dem Ertrag dieser Summe die verschiedenen Zinsen, verjährte Coupons etc. hinzu.

Fr. 2,860,000

Der Unterschied zwischen diesem Budgetansatz und dem pro 1905 erzielten Ertrag rührt zum grossen Teil von dem Umstande her, dass wir im Jahre 1905 noch den Zins zu $3\frac{1}{2}\%$ auf den Jura-Simplon-Aktien bezogen hatten, welche unserm Portefeuille infolge des im Jahre 1903 vorgenommenen Umtausches einverleibt worden waren. Diese Verminderung ist also nur eine scheinbare, weil wir der Liquidationskommission der Jura-Simplon-Bahn den vorher die Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung belastenden Zins auf dem Rückkaufspreis nicht mehr zu bezahlen haben. Ein anderer Grund des Minderertrages der verfügbaren Kapitalien liegt in der sukzessiven Realisierung der Titel unseres Portefeuilles behufs Deckung der Ausgaben für Neubauten und für Anschaffung von Rollmaterial.

Andererseits haben wir für 1907 eine Vermehrung gegenüber 1906 budgetieren können im Hinblick auf die Übernahme des Portefeuilles des eidgenössischen Eisenbahnfonds, welche Vermehrung jedoch ebenfalls nur eine scheinbare ist, weil ihr bei der Verzinsung der konsolidierten Anleihen eine entsprechende Mehrausgabe gegenübersteht.

Zins auf den Kapitalien für neue Linien. Wir veranschlagen ihn auf Fr. 700,000

Rechnung 1905	Budget 1906	Budget 1907	Gegenüber 1905	Gegenüber 1906
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
2,417,234	800,000	700,000	— 1,717,234	— 100,000

Die bedeutende Differenz gegenüber 1905 rührt her von der Betriebseröffnung des Simplon, dessen Bauzinse für jenes Jahr sich auf Fr. 2,150,322 beliefen. Lässt man diese Bauzinse für den Simplon, welche pro 1906 noch für die 5 ersten Monate berechnet werden können, ausser Betracht, so war der bezügliche Posten im Budget pro 1906 etwas zu hoch bemessen.

Ertrag der Nebengeschäfte. Die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee ist unser einziges Nebengeschäft. Wir schätzen seinen Betriebsertrag pro 1907 auf Fr. 26,430

Rechnung 1905	Budget 1906	Budget 1907	Gegenüber 1905	Gegenüber 1906
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
142,662	80,000	26,430	— 116,232	— 53,570

Der Minderertrag rührt hauptsächlich von der Erhöhung der jährlichen Amortisationsquote des Anlagekapitals her, welches durch die Inbetriebsetzung eines weitem Schiffes und der neuen Werftanlagen in Romanshorn eine erhebliche Erhöhung erfahren wird. Für das weitere verweisen wir auf das bezügliche Spezialbudget.

Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds. Wir budgetieren dieselben auf Fr. 6,442,300

Rechnung 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.	Gegenüber 1905 Fr.	Gegenüber 1906 Fr.
6,971,280	6,884,000	6,442,300	— 528,980	— 441,700

Nach dem Betriebsbudget zerlegen sich diese Ansätze wie folgt (siehe Budget, Seiten 15 und 23):

	Rechnung 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.	Gegenüber 1905 Fr.	Gegenüber 1906 Fr.
Erneuerung des Oberbaues.					
Kreis I . . .	1,114,674	1,108,000	1,118,000	+ 3,326	+ 10,000
" II . . .	765,475	962,000	1,075,000	+ 309,525	+ 113,000
" III . . .	1,439,899	1,433,000	1,422,000	— 17,899	— 11,000
" IV . . .	839,213	817,000	745,000	— 94,213	— 72,000
	4,159,261	4,320,000	4,360,000	+ 200,739	+ 40,000

	Rechnung	Budget	Budget	Gegenüber	Gegenüber
Erneuerung des Rollmaterials.					
Lokomotiven . . .	983,918	1,219,000	1,002,500	+ 18,582	— 216,500
Kessel . . .	66,515	—	60,000	— 6,515	+ 60,000
Personenwagen . .	554,896	535,000	422,400	— 132,496	— 112,600
Lastwagen . . .	978,600	660,000	447,400	— 531,200	— 212,600
	2,583,929	2,414,000	1,932,300	— 651,629	— 481,700

	Rechnung	Budget	Budget	Gegenüber	Gegenüber
Ersatz des Mobiliars.					
Zentralverwaltung und Kreise I—IV	228,090	150,000	150,000	— 78,090	—

	Rechnung	Budget	Budget	Gegenüber	Gegenüber
Total.					
Oberbau . . .	4,159,261	4,320,000	4,360,000	+ 200,739	+ 40,000
Rollmaterial . . .	2,583,929	2,414,000	1,932,300	— 651,629	— 481,700
Mobiliar . . .	228,090	150,000	150,000	— 78,090	—
	6,971,280	6,884,000	6,442,300	— 528,980	— 441,700

Entnahmen aus dem Spezialfonds zur Deckung der ehemaligen Jura-Simplon-Pensionen Fr. 100,000

Rechnung 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.	Gegenüber 1905 Fr.	Gegenüber 1906 Fr.
109,323	120,000	100,000	— 9,323	— 20,000

Diese Pensionen werden vom Kreis I zu lasten der Betriebsrechnung (vide Budget Seiten 24 und 25, VC 7 b) bezahlt, und wir entnehmen deren Betrag dem dazu bestimmten Spezialfonds und stellen ihn in die Einnahmen der Gewinn- und Verlustrechnung ein. Die im Budget 1906 auf Grund der Rechnung 1904 vorgesehene Summe war etwas zu hoch, indem die Rechnung 1905 einen niedrigeren Betrag aufweist und einige Pensionen infolge Ablebens erloschen sind.

Betriebssubventionen. Wir sehen vor . . . Fr. 66,000

Rechnung 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.	Gegenüber 1905 Fr.	Gegenüber 1906 Fr.
—	66,000	66,000	+ 66,000	—

Es handelt sich dabei um die im Art. 12 des Vertrages vom 25. November 1895 vorgesehene Subvention Italiens an den Betrieb des Simplon. Der für 1906 budgetierte Betrag wird nicht erreicht werden, da der Betrieb dieser Linie erst am 1. Juni 1906 eröffnet wurde.

Einnahmen aus sonstigen Quellen. Wir schätzen sie auf Fr. 20,000

Rechnung 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.	Gegenüber 1905 Fr.	Gegenüber 1906 Fr.
118,147	20,000	20,000	— 98,147	—

Diese sehr veränderlichen Einnahmen können zum voraus nicht mit Sicherheit bestimmt werden.

Ausgaben.

Entschädigung an die Eigentümer gepachteter Linien Fr. 30,000

Rechnung 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.	Gegenüber 1905 Fr.	Gegenüber 1906 Fr.
30,000	30,000	30,000	—	—

Es betrifft die jährliche Entschädigung an die Vevey-Chexbres-Bahn für Pachtung ihrer Linie.

Kontokorrentzinse, Provisionen etc. Wir veranschlagen Fr. 607,000

Rechnung 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.	Gegenüber 1905 Fr.	Gegenüber 1906 Fr.
4,629,809	1,915,000	607,000	— 4,022,809	— 1,308,000

Die für das Jahr 1907 vorgesehene Ausgabe setzt sich wie folgt zusammen:

Zinse der Barkautionen und diverse Zinse . Fr. 40,000

An die Banken zu bezahlende Kommissionen für Einlösung von Coupons und rückzahlbaren Obligationen:

Die wahrscheinliche Ausgabe pro 1906 wird auf diesem Kapitel betragen . . . Fr. 51,000

Infolge Übernahme des Eisenbahnfonds werden wir im Jahre 1907 den Dienst der 3 % Eisenbahnrente von 1890 zu besorgen haben. Nachdem die eidgenössische Staatskasse hierfür in den letzten Jahren an Kommission und Spesen Fr. 10,000 bis 11,000 verausgabte hat, können wir pro 1907 rund einstellen „ 11,000

Zu den zur Rückzahlung ausgestellten Titeln kommen pro 1907 die nicht konvertierten Obligationen der Jura-Bern-Luzern-Bahn und der Brünigbahn hinzu, so dass sich die Summe unserer Rückzahlungen auf zirka

Übertrag Fr. 62,000 Fr. 40,000

Übertrag Fr. 62,000 Fr. 40,000

Fr. 12,000,000 belaufen wird; auf dieser Summe werden wir eine Kommission von „ 15,000 zu vergüten haben. „ 77,000

Für die Bauarbeiten, sowie für die Anschaffung von Rollmaterial und Mobiliar zu lasten des Baukontos werden Zahlungen zu leisten sein, die sich hauptsächlich im zweiten Semester vollziehen. Gemäss den Lieferfristen für das Rollmaterial und nach unsern Erfahrungen bezüglich der Bahnanlagen nehmen wir an, dass das benötigte Kapital im Jahresdurchschnitt ungefähr Fr. 14,000,000 betragen wird, dessen Zins à 3 $\frac{1}{2}$ % ergibt „ 490,000

Fr. 607,000

Verzinsung der konsolidierten Anleihen. Wir budgetieren Fr. 38,926,000

Rechnung 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.	Gegenüber 1905 Fr.	Gegenüber Budget 1906 Fr.
35,760,755	37,090,500	38,926,000	+3,165,245	+1,835,500

Diese Differenzen werden in nachstehenden Tabellen begründet.

Im Jahre 1907 haben wir zu verzinsen:

Bezeichnung der Anleihen	Kapital Fr.	Zinsfuss	Auszurichtende Zinsen pro 1907 Fr.
3 % Eisenbahnrente von 1890 .	69,333,000	3 %	2,079,990
Schweiz. Bundesbahnen 1899/1902	450,000,000	3 $\frac{1}{2}$ %	15,750,000
Rente der Schweiz. Bundesbahnen von 1900	75,000,000	4 %	3,000,000
Schweiz. Bundesbahnen von 1903, 3 % différe	150,000,000	3 $\frac{1}{2}$ %	5,250,000
Schweiz. Centralbahn vom 1. Fe- bruar 1876	23,076,500	4 %	908,018
Schweiz. Centralbahn vom 25. Juni 1880	18,265,000	4 %	727,533
Schweiz. Centralbahn vom 1. Juni 1894	30,000,000	3 $\frac{1}{2}$ %	1,050,000
		Übertrag	<u>28,765,541</u>

Bezeichnung der Anleihen	Kapital Fr.	Zinssuss	Auszurichtende
			Zinsen pro 1907 Fr.
		Übertrag	28,765,541
Schweiz. Centralbahn vom 26. Oktober 1894	30,000,000	3 1/2 %	1,050,000
Schweiz. Nordostbahn vom 30. April 1880	3,000,000	4 %	120,000
Schweiz. Nordostbahn vom 31. August 1894	10,000,000	3 1/2 %	350,000
Schweiz. Nordostbahn vom 15. Juni 1895	7,000,000	3 1/2 %	245,000
Schweiz. Nordostbahn vom 28. Februar 1897	35,000,000	3 1/2 %	1,225,000
Schweiz. Nordostbahn vom 20. September 1897	10,512,500	3 1/2 %	367,937
Schweiz. Nordostbahn. Subventionsanleihen rechtsufrige Zürichseebahn	1,050,000	3 %	26,775
Schweiz. Nordostbahn. Subventionsanleihen Bülach - Schaffhausen, Rest am 1. Februar 1907 fällig	120,000	3 %	310
Vereinigte Schweizerbahnen I. Hypothek	20,568,100	4 %	798,724
Vereinigte Schweizerbahnen II. Hypothek	10,311,700	4 %	400,468
Vereinigte Schweizerbahnen 3 % von 1857	11,500	3 %	} 1,230
Vereinigte Schweizerbahnen 5 % von 1857	42,300	5 %	
Vereinigte Schweizerbahnen 3 % von 1859	50,500	3 %	} 4,035
Vereinigte Schweizerbahnen 5 % von 1859	94,200	5 %	
Jougne-Eclépens	7,232,500	3 %	217,338
Franco-Suisse 1868	16,053,400	2 ⁸ / ₁₁ %	434,666
Jura-Bern-Luzern 1889	8,528,000	3 1/2 %	74,620
Rest der nicht konvertierten Obligationen, auf 31. März 1907 rückzahlbar.			•
Brünig 1889	897,000	3 1/2 %	7,849
Rest der nicht konvertierten Obligationen, auf 31. März 1907 rückzahlbar.			
Jura-Simplon 1894	138,172,500	3 1/2 %	4,836,037
		Zu bezahlen	<u>38,925,530</u>

Bemerkungen: Als Folge der Liquidation des Eisenbahnfonds erscheint zum ersten Male in unserm Budget die 3 % Schweiz. Eisenbahnrente von 1890.

Wir haben für das Jahr 1907 keine neue Emission konsolidierter Titel vorgesehen; denn die Ausgaben für Bau- und Rollmaterial werden hauptsächlich auf das zweite Semester fallen, und wir werden sie entweder aus unsern verfügbaren Mitteln oder durch Ausgabe von Kassascheinen decken können. Sollte eine Obligationenausgabe angezeigt erscheinen, so könnte sie nicht mehr in einer neuen Serie $3\frac{1}{2}$ %iger Titel genau nach dem Typus derjenigen des Anleihens von 1899/1902 bestehen, da die Unkündbarkeit dieses Anleihens, welche sich bis 1911 erstreckt, zu kurz geworden ist.

Vergleichung mit dem Jahr 1905 und dem Budget von 1906.

Bezeichnung der Anleihen	Rechnung	Budget	Budget	Bemerkungen
	1905	1906	1907	
	Fr.	Fr.	Fr.	
3 % Eisenbahnrente von 1890	—	—	2,079,990	Uebernahme des Anleihens infolge Liquidation des Eisenbahnfonds.
3 1/2 % Bundesbahnanleihen 1899/02	13,317,990	14,770,000	15,750,000	Zunahme gegenüber der Rechnung pro 1905 Fr. 2,432,010 und gegenüber dem Budget 1906 Fr. 980,000. Neuausgabe von Obligationen: im Jahre 1905: für Austausch von J.-S.-Aktien . . . Fr. 11,028,000 für Baubedürfnisse und für Konsolidierung der schwebenden Schuld „ 35,000,000 Total Fr. 46,028,000 wovon Fr. 15,000,000 für welche wir den Jahreszins zahlten, und „ 31,028,000 auf welchen wir einen Semesterzins zahlten: im Jahre 1906 Fr. 55,000,000 zinstragend 31. Dezember 1905 für die Konversion der 3 1/2 % Anleihen der J.-B.-L. und Bränig 1889 rückzahlbar auf 31. März 1907, für Baubedürfnisse und Anschaffung von Rollmaterial.
Bundesbahnrente von 1900	3,000,000	3,000,000	3,000,000	
3 % différé Bundesbahnanleihen von 1903	5,250,000	5,250,000	5,250,000	
4 % Centralbahn von 1876	940,191	924,422	908,018	Verminderung von Fr. 15,769 im Jahre 1906 gegen 1905 und von Fr. 16,404 pro 1907 gegen 1906. Rührt von der Rückzahlung ausgeloster Titel her.
4 % Centralbahn von 1880	736,400	732,067	727,533	Verminderung von Fr. 4333 pro 1906 gegen 1905 und von Fr. 4534 pro 1907 gegen 1906. — Gleiche Bemerkung.
3 1/2 % Centralbahn von 1894 (1. Juni)	1,050,000	1,050,000	1,050,000	
3 1/2 % Centralbahn von 1894 (26. Okt.)	1,050,000	1,050,000	1,050,000	
4 % Nordostbahn von 1880	120,000	120,000	120,000	
3 1/2 % Nordostbahn von 1894	350,000	350,000	350,000	
3 1/2 % Nordostbahn von 1895	245,000	245,000	245,000	
3 1/2 % Nordostbahn von 1896	1,225,000	1,225,000	1,225,000	
3 1/2 % Nordostbahn von 1897	367,937	367,937	367,937	
Übertrag	27,652,518	29,084,426	32,123,478	

Bezeichnung der Anleihen	Rechnung 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.	Bemerkungen
Übertrag	27,652,518	29,084,426	32,123,478	
Nordostbahn, Subventionsanleihen rechtsufrige Zürichseebahn . . .	41,950	32,813	26,775	Verminderung von Fr. 9137 pro 1906 gegen 1905 und von Fr. 6038 pro 1907 gegen 1906. Rührt von der Rückzahlung fälliger Obligationen her.
Nordostbahn, Subventionsanleihen Bülach-Schaffhausen	7,484	3,910	310	Verminderung von Fr. 3574 pro 1906 gegen 1905 und von Fr. 3600 pro 1907 gegen 1906. — Gleiche Bemerkung. — Rest des Anleiheens 1907.
4 % Vereinigte Schweizerbahnen I. Hypothek	894,724	846,724	798,724	Verminderung von Fr. 48,000 pro 1906 gegen 1905 und von Fr. 48,000 pro 1907 gegen 1906 infolge Rückzahlung von ausgelosten Obligationen.
4 % Vereinigte Schweizerbahnen II. Hypothek	448,468	424,468	400,468	Verminderung von Fr. 24,000 pro 1906 gegen 1905 und von Fr. 24,000 pro 1907 gegen 1906. — Gleiche Bemerkung.
Vereinigte Schweizerbahnen 3 und 5 % von 1857	14,820	6,607	1,230	Verminderung von Fr. 8218 pro 1906 gegen 1905 und von Fr. 5377 pro 1907 gegen 1906. — Gleiche Bemerkung.
Vereinigte Schweizerbahnen 3 und 5 % von 1859	12,623	8,370	4,035	Verminderung von Fr. 4253 pro 1906 gegen 1905 und von Fr. 4335 pro 1907 gegen 1906. — Gleiche Bemerkung.
Franco-Suisse 2 ⁹ / ₁₁ % von 1868	442,350	438,561	434,666	Verminderung von Fr. 3789 pro 1906 gegen 1905 und von Fr. 3895 pro 1907 gegen 1906. — Gleiche Bemerkung.
Jougne-Eclépens 3 %	219,781	218,574	217,338	Verminderung von Fr. 1207 pro 1906 gegen 1905 und von Fr. 1236 pro 1907 gegen 1905. — Gleiche Bemerkung.
Jura-Bern-Luzern 3 ¹ / ₂ % von 1889	1,015,000	1,015,000	74,620	Verminderung von Fr. 940,380 pro 1907 gegen 1906. Rückzahlung der im Jahre 1906 nicht konvertierten Obligationen auf 31. März 1907.
Brünig 3 ¹ / ₂ % von 1889	175,000	175,000	7,849	Verminderung von Fr. 167,151 pro 1907 gegen 1906. Gleiche Bemerkung.
Jura-Simplon 3 ¹ / ₂ % von 1894	4,836,037	4,836,037	4,836,037	
	<u>35,760,755</u>	<u>37,090,490</u>	<u>38,925,530</u>	

Vergleichung unserer Zinslasten.

	Rechnung 1905	Budget 1906	Budget 1907
	Fr.	Fr.	Fr.
Kontokorrentzinse, Provisionen etc.	4,629,810	1,915,000	607,000
Verzinsung der konsolidierten Anleihen	35,760,755	37,090,500	38,926,000
Brutto Zinslast	40,390,565	39,005,500	39,533,000
Ertrag verfügbarer Kapitalien und Bau- zinse	7,622,791	3,286,000	3,560,000
Netto Zinslast	32,767,774	35,719,500	35,973,000

Die Differenz zwischen der Rechnung von 1905 und dem Budget von 1907 beträgt Fr. 3,205,226

Für 1905 waren die Bauzinse des Simplon (Fr. 2,150,000) noch in den Einnahmen eingestellt; ferner haben wir pro 1907 das während der zwei letzten Jahre auf Bauten und Rollmaterial verwendete Kapital zu verzinsen (ca. Fr. 1,500,000); dagegen werden wir auf den 1905 und 1906 amortisierten Beträgen keine Zinsen mehr zu entrichten haben.

Gegenüber dem Budget pro 1906 beträgt die Zunahme der Lasten Fr. 253,500

Sie besteht aus dem Zins für die 1906 aufgewendeten Kapitalien, abzüglich des Zinses auf den durchgeführten Amortisationen. Wir fügen zur Vergleichung bei, dass die für das Defizit des Eisenbahnfonds erforderliche Quote zu berücksichtigen ist und dass der für 1906 budgetierte Betrag etwas reichlich bemessen war.

Verwendungen zu Amortisationen und Abschreibungen.

Wir budgetieren Fr. 6,019,000

In dieser Summe sind die gesetzliche Amortisation und die Verschiedenen Abschreibungen enthalten.

a. Gesetzliche Amortisation.

Rechnung 1905	Budget 1906	Budget 1907	Gegenüber 1905	Gegenüber 1906
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
4,814,446	5,141,660	5,431,000	+ 616,554	+ 289,340

Das budgetierte Total setzt sich wie folgt zusammen:

fünfte Amortisationsquote des Anlage-Kapitals auf 31. Dezember 1902, 0,558422 % von Fr. 889,615,022 . . .	Fr. 4,967,806. —
vierte Amortisationsquote der Ausgaben von 1903, 0,564159 % von Fr. 12,905,691 . . .	„ 72,808. 60
dritte Amortisationsquote der Ausgaben von 1904, 0,546081 % von Fr. 23,717,654 . . .	„ 129,280. 40
zweite Amortisationsquote der Ausgaben von 1905, 0,526649 % von Fr. 22,524,773 . . .	„ 118,626. 50
erste Amortisationsquote der Bau-Ausgaben, welche pro 1906 der Amortisation unterliegen. Wir schätzen diese Ausgaben auf Fr. 28,000,000 und berechnen die Quote auf Grund eines Zinses von 3½ % und einer Amortisation in 60 Jahren. Diese erste Quote wird 0,60884 % betragen	„ 142,475. 20
	<u>Fr. 5,430,996. 70</u>
oder in runder Summe	<u>Fr. 5,431,000. —</u>

b. Verschiedene Abschreibungen.

Rechnung	Budget	Budget	Gegenüber	Gegenüber
1905	1906	1907	1905	1906
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
396,495	396,500	588,000	+ 191,505	+ 191,500

Für das Jahr 1907 sind folgende Abschreibungen vorgesehen:

4. Amortisationsquote der Emissionskosten des 3 % (différé) Anleihens	Fr. 116,495
4. Quote der Abschreibung auf untergegangenen Bahnanlagen	„ 280,000
1. Amortisationsquote der Emissionskosten der in den Jahren 1905 und 1906 ausgegebenen 3½ % Bundesbahnobligationen	„ 29,000
1. Amortisationsquote des Defizites von Fr. 9,754,320 des Eisenbahnfonds, welches vom Bund unserer Verwaltung überbunden worden ist	„ 162,500
	<u>Fr. 587,995</u>
oder rund	<u>„ 588,000</u>

Die 1., 3. und 4. dieser Abschreibungen verteilen sich auf eine Dauer von 60 Jahren, welche als viel zu lang erscheint. Deshalb werden wir uns bestreben müssen, neben den jeweiligen in das Budget eingestellten Abschreibungen einen Teil der eventuellen Rechnungsüberschüsse auf raschere Tilgung dieser wertlosen Posten in der Bilanz zu verwenden, wozu um so mehr Veranlassung vorliegt, als infolge der grossen im Gange oder in Vorbereitung befindlichen Umbauten noch beträchtliche Summen auf dem Konto der zu amortisierenden Verwendungen zur Verrechnung gelangen werden.

Einlagen in die Spezialfonds. Wir budgetieren sie auf Fr. 7,069,300. Sie begreifen die Einlagen in den Erneuerungsfonds sowie die Einlage in den Fonds der ehemaligen J. S.-Pensionen.

a. Erneuerungsfonds.

Rechnung	Budget	Budget	Gegenüber	Gegenüber
1905	1906	1907	1905	1906
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
8,735,070	8,928,540	7,046,700	— 1,688,370	— 1,881,840

Nachdem der Prozess zwischen dem Bund und der Gotthardbahn betreffend die Einlagen in den Erneuerungsfonds durch eine Verständigung auf Grund des Expertengutachtens nunmehr seine Erledigung gefunden hat, ist uns von der Generaldirektion der Entwurf zu einem Reglement betreffend den Erneuerungsfonds der Bundesbahnen unterbreitet worden, den wir in unserer Sitzung vom 28. September 1906 zur Vorlage an den Bundesrat genehmigt haben. Die in das Budget eingestellten Einlagen sind nach den neuen Normen dieses Reglementes wie folgt festgesetzt worden:

A. Oberbau:

Einlagen berechnet nach der Geleiselänge, 4,050,000 m. à 30 Cts. Fr. 1,215,000

Einlagen berechnet nach Lokomotivkilometern, unter Ausschluss des Rangierdienstes, Total auf unsern eigenen Linien 30,450,000 km. à 7 Cts. „ 2,131,500

Fr. 3,346,500

Übertrag Fr. 3,346,500

B. Rollmaterial:

Lokomotiven, 36,000,000 Lokomotivkilometer à 4,7 Cts.	Fr. 1,692,000	
Personenwagen, 254,700,000 Achsenkilometer à 0,3 Cts.	„ 764,100	
Lastwagen, 317,300,000 Achsenkilometer à 0,28 Cts.	„ 888,440	
		<u>Fr. 3,344,540</u>

C. Mobiliar und Gerätschaften, mittleres Kapital Fr. 14,226,455 à 2½ %	„ 355,660
Total der veranschlagten Einlagen in den Erneuerungsfonds	<u>Fr. 7,046,700</u>

b. Fonds zur Deckung der ehemaligen J. S.-Pensionen. Wir haben die Zinse dieses Fonds einzulegen, nämlich . Fr. 22,600

Anlässlich des Rückkaufs der Jura-Simplon-Bahn ist der Kapitalbetrag dieses Fonds auf Fr. 1,000,000 festgestellt worden; auf Ende 1906 wird er noch rund Fr. 650,000 betragen und sich bis zum Erlöschen aller noch laufenden Pensionen weiter reduzieren.

Ausgaben zu verschiedenen Zwecken. Hierfür budgetieren wir Fr. 732,000

Diese Summe begreift:

a. Betriebsdefizit der Wald-Rüti-Bahn. Es sind Verhandlungen im Gange, um gewisse Änderungen in der Organisation des Betriebs dieser Linie vorzunehmen. Inzwischen budgetieren wir das Defizit wie in frühern Jahren auf Fr. 30,000

b. Subvention an die Dampfschiffgesellschaft des Zürichsees. Laut den uns von der Verwaltung dieses Unternehmens gemachten Mitteilungen werden die vorgenommene Tarifreform und andere Massnahmen das Verschwinden des Defizites zur Folge haben, so dass wir diesen Posten in unserm Budget streichen können „ —

c. Subventionen an die Eisenbahnschulen. In der Frage der beruflichen Ausbildung unseres Per-

Übertrag Fr. 30,000

sonals, welche das Rückkaufgesetz vorsieht, ist noch keine Entscheidung getroffen, weshalb wir den nötigen Betrag zur Subventionierung der genannten Schulen budgetieren (siehe unsern Bericht zum Budget des Jahres 1905); die Höhe dieser Subventionen entnehmen wir den von den Schulen eingereichten Jahresvoranschlägen Fr. 30,000

d. Erste Rate zur Verzinsung und zur Deckung des Defizites der Hilfs- und Pensionskassen der ehemaligen Privatbahnen. Nach den Eintrittsbilanzen der gegenwärtigen Hilfskassen und unter der Annahme, dass die Statuten der neuen Hilfskasse der Bundesbahnen am 1. Januar 1907 in Kraft treten können, beläuft sich das von uns zu verzinsende und zu amortisierende versicherungstechnische Defizit auf ungefähr 16 Millionen Franken. Bei einem Zinsfuß von $3\frac{1}{2}\%$ und einer Amortisationsfrist von 60 Jahren beträgt die jedes Jahr in unsere Gewinn- und Verlustrechnung einzustellende Quote ungefähr 4% , somit „ 32,000

e. Für Unvorhergesehenes budgetieren wir . . . „ 640,000

„ 30,000
Fr. 732,000

Rechnungsabschluss.

Das vorgesehene Defizit erreicht den Betrag von Fr. 248,525

Rechnung 1905 Fr.	Budget 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.	Gegenüber 1905 Fr.	Gegenüber 1906 Fr.
+591,000	— 4,660,350	— 248,525	— 839,525	+4,411,825

Dank der Entwicklung und der Ausdehnung des Personen- wie des Güterverkehrs dürfen wir hoffen, dass, entgegen der Annahme in unserem Budget, das Jahr 1906 wie die vorangehenden Jahre ohne Defizit abschliessen wird. Wenn die fortschreitende Entwicklung des Verkehrs anhält und infolgedessen die im gegenwärtigen Budget vorgesehenen Einnahmen erreicht werden, so wird das gleiche auch für das Jahr 1907 der Fall sein. Es darf aber nicht übersehen werden, dass die stets wachsenden Ausgaben nicht weiter eingeschränkt werden können, so dass jeder Rückgang im wirtschaftlichen Leben unvermeidlich zu einer Störung des Gleichgewichtes unserer Rechnung führen würde.

Baubudget.

Gleichwie im Vorjahre haben wir uns auch diesmal bestrebt, die die Baurechnung belastenden Ausgaben so niedrig als möglich vorzusehen. Von grösseren Bauten erscheinen nur wenige im vorliegenden Budget zum erstenmal, und alle Arbeiten, deren Ausführung erwünscht gewesen wäre, die aber nicht als dringlich angesehen werden konnten, wurden verschoben. Gleichwohl ergibt sich, wie aus der unten folgenden Tabelle hervorgeht, eine Steigerung von rund 6,5 Millionen gegenüber dem Vorjahre. Von dieser Steigerung entfallen rund 3,8 Millionen auf „Bahn-anlage und feste Einrichtungen“ und 3,2 Millionen auf das „Roll-material“, während für „Mobilier und Gerätschaften“ und „Neben-geschäfte“ ein Minderbedarf von 0,5 Millionen vorgesehen worden ist.

Der Mehrbedarf für den „Bahnbau“ hat verschiedene Ursachen:

In erster Linie mussten grössere Beträge vorgesehen werden für die durch die Einführung der Weissensteinbahn, Rickenbahn und Bodensee-Toggenburgbahn veranlassten Erweiterungen von Münster, Alt- und Neu-Solothurn, Uznach und Wattwil, Romanshorn und St. Fiden, sowie der zweispurige Tunnel zwischen dieser Station und St. Gallen; diese Projekte sind zum Teil erst im Jahre 1906 fertiggestellt worden.

Dann mussten für eine Reihe anderer Arbeiten, wie die Umbauten von Lausanne, Villeneuve, Wädenswil und Rheineck, für das II. Geleise von Basel nach Aesch und von Aarburg nach Sursee, sowie für die neue Einführung der Juralinie in Basel höhere Summen eingesetzt werden, weil es sehr geboten ist, dass bei diesen aus verschiedenen Gründen schon lange verzögerten, nunmehr aber dringlich gewordenen Bauten nach der im Jahre 1906 erfolgten oder voraussichtlich noch erfolgenden Genehmigung der Entwürfe die Ausführung tunlichst befördert werde.

Auch für die durch die stetige Zunahme des Verkehrs veranlasste Erweiterung der Geleiseanlagen und für die Vervollkommnung der Ausrüstung der Stationen sind namhafte und zum Teil höhere Beträge als im Vorjahre aufgenommen worden. Wir verweisen hierbei insbesondere auf die im Kreise III vorgesehene Erstellung

und Verlängerung von Ausweichgleisen auf 12 Stationen mit einer Jahresrate von rund Fr. 330,000.

Ein weiterer ansehnlicher Teil der Ausgaben soll, wie alljährlich, auch diesmal auf die zur Wahrung oder Erhöhung der Betriebssicherheit erforderlichen Block-, Signal- und Verriegelungseinrichtungen verwendet werden. In gewissem Sinne gehört hierher auch die Ersetzung der Wegübergänge durch Unter- oder Überführungen, welche den Bedürfnissen der Bahn und der Bevölkerung in gleicher Weise dient und für welche im vorliegenden Budget rund Fr. 320,000 mehr vorgesehen worden sind als in dem des letzten Jahres.

Endlich müssen auch in den Kreisen I und IV — beim letzteren insbesondere im Hinblick auf den Bau des II. Geleises zwischen Winterthur und St. Margarethen — bedeutend höhere Beträge für „vorsorglichen Landerwerb“ veranschlagt werden, weil es geboten ist, sich das für die Bahnzwecke erforderliche Land zu sichern, ehe die zunehmende Überbauung den Ankauf verteuert oder zu kostspieligen Projektänderungen zwingt.

In bezug auf die Ausgaben für das Rollmaterial verweisen wir auf die bei diesem Kapitel enthaltenen Mitteilungen.

Die folgende Tabelle ermöglicht einen Vergleich zwischen den Budgets der Jahre 1906 und 1907:

Kapitel	Ausgaben laut Budget	
	1906 Fr.	1907 Fr.
<i>I. Bahnanlage und feste Einrichtungen:</i>		
Generaldirektion	2,925,000	3,250,000
Kreis I	6,171,700	6,001,000
Simplettunnel	250,000	300,000
Kreis II	6,585,200	8,135,900
„ III	4,786,000	6,098,300
„ IV	4,676,550	5,434,900
Zusammen	25,394,450	29,220,100
<i>II. Rollmaterial</i>	12,879,500	16,082,200
<i>III. Mobilien und Gerätschaften</i>	1,017,500	969,000
<i>IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte</i>	433,334	2,750
Total	39,724,784	46,274,050

An einzelnen Beträgen der uns von den Kreisen vorgelegten Budgets haben wir Änderungen vorgenommen; diejenigen Ansätze, welche wir weggelassen oder neu aufgenommen haben, haben wir in der folgenden Besprechung besonders angeführt.

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

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

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.

Generaldirektion.

Nr. 1. Planaufnahmen und Projektierungsarbeiten für Neu- und Ergänzungsbauten, Vorarbeiten für die Beschaffung von Wasserkraften für den elektrischen Betrieb, Expertisen etc.	Fr. 50,000
--	-------------------

Dieser Posten ist gegenüber 1906 um Fr. 30,000 erhöht worden, da das Studium der mit der Beschaffung von Wasserkraften für den elektrischen Betrieb zusammenhängenden Fragen die Anstellung von neuem Personal und andere Auslagen veranlassen wird.

Nr. 2. Bau der Rickenbahn.

Kostenvoranschlag nach Vertrag vom 7. Oktober 1901 zwischen dem eidgenössischen Eisenbahndepartement und dem Kanton St. Gallen	Fr. 11,015,000
Mehrkosten laut Kreditbewilligung des Verwaltungsrates vom 22. April 1903	785,000
Nachtragskredit des Verwaltungsrates vom 28. November 1903	400,000
	12,200,000
Voraussichtliche Ausgabe bis Ende 1906	6,450,000
	5,750,000

Für 1907 werden vorgesehen:	Fr.
Bauleitung	65,000
Verzinsung	160,000
Expropriation	85,000
	310,000
Übertrag	50,000

	Fr.	Fr.
Übertrag	310,000	50,000
Erdarbeiten und Mauern	130,000	
Tunnel	2,550,000	
Brücken und Durchlässe	60,000	
Beschotterung	50,000	
Strassen und Wege	20,000	
Fluss- und Uferbauten	4,000	
Hochbau	40,000	
Verschiedenes	36,000	
	<hr/>	3,200,000
<i>A. Ausgaben der Generaldirektion für Bahnanlage und feste Einrichtungen</i>		<u>3,250,000</u>

Kreis I.

Bauten in Ausführung.

Nr. 3. Bahnhof Renens. Erweiterung des Bahnhofes und der Depotanlagen (Baubudget 1906, Position 4).

	Fr.	Fr.
Kredit des Verwaltungsrates vom 30. Dezember 1905	3,930,000	
	Fr.	
wovon auf Bau	3,680,000	
und auf Betrieb	250,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	2,171,000	
	Bleiben	<u>1,759,000</u>
Für das Jahr 1907 werden vorgesehen		450,000

Im Jahre 1907 sollen die neuen Anlagen des Personenbahnhofes, für welchen acht durchgehende Geleise, drei überdachte Perrons, ein Personendurchgang, ein neues Aufnahmsgebäude sowie vier Abstellgeleise vorgesehen sind, in Angriff genommen werden.

Nr. 4. Bahnhof Lausanne. Umbau und Erweiterung des Bahnhofes (Baubudget 1906, Position 5).

Übertrag	<hr/>	450,000
----------	-------	---------

	Übertrag	Fr. 450,000
Kredit des Verwaltungsrates vom 30. Dezember 1905	Fr. 10,050,000	
	Fr.	
wovon auf Bau	8,900,000	
und auf Betrieb	1,150,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	<u>3,464,000</u>	
	Bleiben	<u>6,586,000</u>

Für das Jahr 1907 werden vorgesehen 750,000

Nachdem das Projekt nun bereinigt ist, sollen im Jahre 1907 die unterirdischen Durchgänge im Personenbahnhof, das neue Postgebäude und die Eilguthallen erstellt werden.

Nr. 5. Bahnhof Vevey. Erweiterung des Bahnhofes, Einmündung der Linie Vevey-Chexbres und der elektrischen Bahnen von Vevey (Baubudget 1906, Position 6).

Kredit des Verwaltungsrates vom 23. September 1905	Fr. 2,313,000
	Fr.
wovon auf Bau	2,153,000
und auf Betrieb	160,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	<u>1,950,000</u>
	Bleiben
	<u>363,000</u>

Für das Jahr 1907 werden vorgesehen 200,000

Auf Grund des neuen definitiven Projektes sollen die Arbeiten in den Jahren 1907 und 1908 beendet werden.

Es müssen noch erstellt werden der unterirdische Durchgang zwischen der rue St. Antoine und der rue des Moulins, der Umbau und die Vergrößerung des Aufnahmegebäudes, die Überdachung des ersten Perrons und die Verriegelungsanlage.

Übertrag 1,400,000

	Fr.	
	Übertrag	1,400,000
Nr. 6. Haltestelle Territet. Ersetzung des Niveauüberganges der Kantonsstrasse durch eine Unterführung (Baubudget 1906, Position 32).		
	Fr.	
Voranschlag vom 28. März 1904	375,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	130,000	
	<u>Bleiben</u>	<u>245,000</u>

Für das Jahr 1907 werden vorgesehen 50,000

Die im Bericht zum Baubudget 1906 erwähnten Verhandlungen mit den Interessenten sind noch nicht zum Abschluss gekommen.

Ein Teil des erforderlichen Landes ist inzwischen angekauft worden, um die beabsichtigt gewesene Verbauung desselben zu verhindern.

Nr. 7. Collombey (Monthey-Vouvry). Ersetzung des Niveauüberganges der Kantonsstrasse von Collombey nach der Station St. Triphon bei km. 7,⁸⁹⁴ der Linie St. Maurice-St. Gingolph durch eine Überführung bei km. 7,⁹⁵⁶, gemeinschaftlich mit der elektrischen Schmalspurbahn Aigle-Ollon-Monthey (Baubudget 1906, Position 34).

	Fr.	
Voranschlag vom 13. Mai 1905	64,200	
Anteil der S. B. B.	28,200	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	10,000	
	<u>Bleiben</u>	<u>18,200</u>

Nr. 8. Station St. Maurice. Umbau und Erweiterung. (Baubudget 1906, Position 7.)

	Fr.	
Kredit des Verwaltungsrates vom 1. Oktober 1904	2,222,000	
	Fr.	
wovon auf Bau	1,938,000	
und auf Betrieb	284,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	926,000	
	<u>Bleiben</u>	<u>1,296,000</u>

Übertrag 1,468,200

	Fr.	
	Übertrag	1,468,200
Für das Jahr 1907 werden vorgesehen		400,000
Nr. 9. Station Sitten. Erweiterung. (Baubudget 1906, Position 8.)		
Kredit des Verwaltungsrates vom 23. September 1905	Fr.	800,000
	Fr.	
wovon auf Bau	720,000	
und auf Betrieb	80,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	100,000	
	<u>Bleiben</u>	<u>700,000</u>
Für das Jahr 1907 werden vorgesehen		200,000
Die Verhandlungen mit den Behörden, welche Änderungen des Projektes verlangen, haben den Beginn der Arbeiten bis jetzt verzögert.		
Nr. 10. Station Gampel. Erweiterung. (Baubudget 1906, Position 9.)		
Kostenvoranschlag vom Juli 1904	Fr.	180,000
	Fr.	
wovon auf Bau	148,000	
und auf Betrieb	32,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	165,000	
	<u>Bleiben</u>	<u>15,000</u>
Nr. 11. Station Visp. Neues Überholungsgeleise und Verlängerung des Ausweichgeleises. (Baubudget 1906, Position 10.)		
Voranschlag vom Juli 1904	Fr.	142,000
	Fr.	
wovon auf Bau	124,000	
und auf Betrieb	18,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	100,000	
	<u>Bleiben</u>	<u>42,000</u>
	Übertrag	2,125,200

	Fr.	
Übertrag		2,125,200
Nr. 12. Bahnhof Vallorbe. Erweiterung. (Baubudget 1906, Position 11.)		
Kredit des Verwaltungsrates vom 28. April 1905	Fr.	
		1,400,000
	Fr.	
wovon auf Bau	1,300,000	
und auf Betrieb	100,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	1,060,000	
Bleiben	—————	340,000

Im Jahre 1907 sollen die weit vorgeschrittenen Arbeiten an Unter- und Oberbau vollendet und der Umbau der Gebäude vorgenommen werden.

Nr. 13. Station Chavornay. Erweiterung. (Baubudget 1906, Position 37.)		
Voranschlag vom 29. Mai 1905	Fr.	
		107,400
	Fr.	
wovon auf Bau	91,600	
und auf Betrieb	15,800	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	70,000	
Bleiben	—————	37,400

Nr. 14. Werkstätte Yverdon. Erstellung einer neuen Montierungshalle für 23 Lokomotiven und Einrichtung des jetzigen Montagerraumes als Kesselschmiede. (Baubudget 1906, Position 12.)

Kredit des Verwaltungsrates vom 1. Oktober 1904	Fr.	
		486,500
	Fr.	
wovon auf Bau	469,500	
und auf Betrieb	17,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	370,000	
Bleiben	—————	116,500

Nr. 15. Station Serrières. Erweiterung der Station und Erstellung eines neuen Güterschuppens mit Rampe für den Lokalverkehr. (Baubudget 1906, Position 13.)

Übertrag	2,619,100
----------	-----------

	Fr.	Fr.
Übertrag	540,000	2,679,900
	Fr.	
wovon auf Bau	512,000	
und auf Betrieb	28,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	520,000	
Bleiben	<u> </u>	20,000

Es fehlt noch die Erstellung des Zwischenperrons samt Perrondach.

Nr. 18. Station Payerne. Erweiterung der Station mit Neubau und Umbau von Gebäuden (Baubudget 1906, Position 18).

	Fr.	
Voranschlag vom 28. Januar 1904	748,000	
	Fr.	
wovon auf Bau	646,000	
und auf Betrieb	102,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	70,000	
Bleiben	<u>678,000</u>	
Für das Jahr 1907 werden vorgesehen		50,000

Das Projekt ist noch nicht bereinigt. Der Kredit soll zu dem dringlichen Ersatz der Lokomotivdreh-scheibe verwendet werden, deren Grösse (D=12 m.) den heutigen Anforderungen nicht mehr genügt.

Nr. 19. Haltestelle Dompierre. Erweiterung zur Station (Baubudget 1906, Position 40).

	Fr.	
Voranschlag vom November 1904	47,000	
Hiervon ab: Beitrag der Gemeinde	15,400	
	<u>31,600</u>	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	25,000	
Bleiben	<u> </u>	6,600

Nr. 20. Station Faoug. Erstellung eines Aus-weichgleises (Baubudget 1906, Position 41).

Übertrag 2,756,500

		Fr.
	Übertrag	2,756,500
	Fr.	
Voranschlag vom 1. Mai 1905	26,000	
	Fr.	
wovon auf Bau	24,000	
und auf Betrieb	2,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	20,000	
Bleiben	-----	6,000

Nr. 21. II. Geleise Villeneuve-Aigle mit Umbau der Stationen Villeneuve, Roche, Yvorne und Aigle; Länge 9970 m (Baubudget 1906, Position 20).

Voranschlag	970,000	
wovon auf Bau	859,000	
und auf Betrieb	111,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	810,000	
Bleiben	-----	160,000

Die Arbeiten sind vollendet bis auf die Beseitigung eines Wegüberganges in der Station Aigle; hierüber ist erst vor kurzem eine Einigung mit den Interessenten zu stande gekommen.

Nr. 22. II. Geleise Aigle-St. Maurice mit Umbau der Stationen St. Triphon und Bex, der Erstellung einer Signalstation bei der Abzweigung des Paluds und einer zweiten Brücke über die Rhone; Länge 12,222 m (Baubudget 1906, Position 21).

Kredit des Verwaltungsrates vom 1. Oktober 1904	Fr.	1,850,000
wovon auf Bau	1,648,000	
und auf Betrieb	202,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	1,150,000	
Bleiben	-----	700,000

Für das Jahr 1907 werden vorgesehen 450,000

Auf der Strecke Bex-St. Maurice ist die Doppelspur am 1. Mai 1906 in Betrieb genommen worden. Auf der Strecke Aigle-Bex soll sie im Jahre 1907 fertiggestellt werden.

Übertrag 3,372,500

Fr.

Übertrag 3,372,500

Nr. 23. II. Geleise St. Maurice-Martigny mit Umbau der Stationen Evionnaz, Vernayaz und Martigny; Länge 14,939 m. (Baubudget 1906, Position 22).

Fr.

Voranschlag vom 24. Dezember 1904 2,207,000

Fr.

wovon auf Bau . . . 2,118,000
und auf Betrieb . . . 89,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906 70,000

Bleiben 2,137,000

Für das Jahr 1907 werden vorgesehen . . . 100,000

Für diese Strecke ist das Projekt noch nicht be-
reignet, und die ausgeführten und für 1907 vorge-
sehenen Bauten beschränken sich auf einige dringende
Verbesserungen in der Station Martigny und auf
einige Anschüttungen zur Verwendung des bei der
Erweiterung der Station St. Maurice gewonnenen Erd-
materials.

Nr. 24. II. Geleise Daillens-Bofflens mit Umbau
der Abzweigungsstation in Daillens und der Stationen
La Sarraz und Arnex; Länge 10,548 m. (Baubudget
1906, Position 24).

Fr.

Kredit des Verwaltungsrates vom 29. Juli
1904 1,470,000

Fr.

wovon auf Bau . . 1,126,000
und auf Betrieb . . 344,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906 790,000

Bleiben 680,000

Für das Jahr 1907 werden vorgesehen . . . 450,000

Die Doppelspur wird auf der Teilstrecke Arnex-
Bofflens, bzw. Arnex-Croy, noch im Jahr 1906 dem

Übertrag 3,922,500

Fr.
Übertrag 3,922,500

Verkehr übergeben werden. Auf der Teilstrecke Daillens-Arnex, auf welcher die Rekonstruktion der Tunnels beendet ist, sollen die wichtigeren Arbeiten im Jahre 1907 fertiggestellt werden.

Nr. 25. II. Geleise Croy-Vallorbe mit Umbau der Station Croy und der Signalstation Le Day, aber ohne den Bahnhof Vallorbe; Länge 12,246 m. (gemäss dem am 15. April 1902 genehmigten Projekt) (Baubudget 1906, Position 26).

Fr.
Voranschlag vom 26. Mai 1905 . . . 2,880,000

Fr.

wovon auf Bau . . . 2,550,000

und auf Betrieb . . . 330,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906 2,780,000

Bleiben 100,000

Diese an schwierigen Arbeiten reiche Strecke ist vollendet und am 1. Mai 1906 dem Betrieb übergeben worden. Im Jahre 1907 sollen noch einige Nacharbeiten ausgeführt und die Rechnungen abgeschlossen werden.

Nr. 26. Zentralanlagen für Weichen und Signale:

a. Verbesserung der Anlagen der Stationen La Conversion und Grandvaux (Baubudget 1906, Position 46).

Fr.
Voranschlag 40,000

Fr.

wovon auf Bau . . . 28,000

und auf Betrieb . . . 12,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende

1906 20,000

Bleiben 20,000

b. Neue Anlagen auf den Stationen Nyon, Gland, Gilly, Rolle, Perroy, Allaman, St. Prex und Morges (Baubudget 1906, Position 28).

Übertrag 4,042,500

	Fr.	
	Übertrag	4,042,500
	Fr.	
Voranschlag für diese Stationen	163,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	80,000	
Bleiben	—	83,000
Nr. 27. Streckenblockeinrichtungen Nyon-Morges (Baubudget 1906, Position 29).	Fr.	
Voranschlag	100,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	40,000	
Bleiben	—	60,000

Noch nicht begonnene Bauten.

Nr. 28. Lausanne. Neues Dienstgebäude für die Kreisdirektion I (Baubudget 1906, Position 31).

	Fr.	
Voranschlag vom 22. Mai 1906	500,000	
Für das Jahr 1907 werden vorgesehen		150,000

Nr. 29. Station Gilly-Bursinel. Erweiterung der Geleiseanlagen und des Verladeplatzes und neues Nebengebäude.

Voranschlag vom 22. November 1905	15,000
---	--------

Nr. 30. Station Allaman. Ersetzung des Niveauüberganges bei km. 21,⁴²³ durch eine Unterführung bei km. 21,³⁵⁹.

	Fr.	
Voranschlag vom 26. Dezember 1905	161,000	
Für das Jahr 1907 werden vorgesehen		30,000

Nr. 31. Station Morges. Ersetzung von fünf Niveauübergängen (bei km. 11,⁷⁷⁰, 11,⁷⁹⁰, 12,⁰²², 12,⁰³⁴ und 12,¹⁷⁶) durch zwei Strassenunterführungen.

a. Unterführung für die Strasse von Cossonay, km. 11, ⁷⁹⁸ .	Fr.	
Voranschlag vom September 1905	189,000	
Übertrag	189,000	4,380,500

	Fr.	Fr.
Übertrag	189,000	4,380,500
b. Unterführung der alten Strasse von La Vallée, km. 12, ¹⁵⁴ .		
Voranschlag vom September 1905 .	131,000	
Zusammen	<u>320,000</u>	
Für das Jahr 1907 werden vorgesehen		30,000
Nr. 32. Bahnhof Renens. Anschaffung einer elektrischen Antriebsmaschine für die Schiebehöhne .		20,000
Der vorhandene Dampfmotor soll künftig als Reserve dienen.		
Nr. 33. Station Lutry. Erweiterung der Station und Beseitigung des Niveauüberganges bei km. 4, ⁵⁸⁴ .		
Voranschlag vom 26. Mai 1906	Fr. 133,000	
wovon auf Bau	Fr. 119,000	
und auf Betrieb	14,000	
Für das Jahr 1907 werden vorgesehen		60,000
Die Erweiterung ist durch das Anwachsen des Verkehrs, insbesondere der Zementwerke von Paudex, erforderlich geworden.		
Nr. 34. Station Villeneuve. Erweiterung der Station und Ersetzung von drei Niveauübergängen durch eine Strassenüberführung.		
Voranschlag vom 31. Mai 1906	Fr. 700,000	
wovon auf Bau	Fr. 611,000	
und auf Betrieb	89,000	
Für das Jahr 1907 werden vorgesehen		100,000
Der zunehmende Verkehr, insbesondere der Stein- brüche von Arvel, welchem die vorhandenen An- lagen nicht mehr genügen, erheischt dringend eine Erweiterung. Gleichzeitig sollen die die Station		
Übertrag		<u>4,590,500</u>

Fr.

Übertrag 4,590,500

kreuzenden Niveauübergänge durch eine Überführung ersetzt werden. Bei der zunehmenden Überbauung des Terrains ist es geboten, sich das hierfür erforderliche Land ehestens zu sichern.

Nr. 35. Station Monthey. Erstellung eines Abstellgleises anlässlich der Einmündung der elektrischen Schmalspurbahn Monthey-Champéry.

Voranschlag vom 30. Mai 1906 16,500

Die Erweiterung ist nötig im Hinblick auf die Verkehrszunahme und die Einführung der Schmalspurbahnen von Aigle und von Champéry.

Nr. 36. Station Charrat-Fully. Erstellung eines Ausweichgleises 65,000

Nr. 37. Station Eclépens. Erweiterung (Budget 1906, Position 36).

Voranschlag vom 7. Februar 1905 55,000

Nr. 38. Station La Sarraz. Vergrößerung des Verladeplatzes anlässlich der Erstellung einer neuen Strasse zwischen Eclépens und La Sarraz durch den Kanton Waadt 19,000

Die vom Kanton erstellte neue Strasse von Eclépens nach La Sarraz führt dem Vorplatz entlang in geringer Entfernung vom Rande desselben. Es hat sich als vorteilhaft erwiesen, den Platz bis an diese Strasse auszudehnen.

Nr. 39. Haltestelle Le Day. Neues Aufnahme- und Abtrittgebäude 47,000

Nr. 40. Werkstätte Yverdon. Badeeinrichtungen.
Voranschlag vom 6. Juni 1906 11,000

Übertrag 4,804,000

Fr.
Übertrag 4,804,000

Nr. 41. Station Colombier. Erweiterung der Güter-
dienstanlagen.

	Fr.	
Voranschlag vom 26. Mai 1906 . . .	121,500	
	Fr.	
wovon auf Bau	103,600	
und auf Betrieb	17,900	
Für das Jahr 1907 werden vorgesehen		50,000

Nr. 42. Station Travers. Erweiterung der Geleise-
anlagen (Baubudget 1906, Position 39).

	Fr.	
Voranschlag vom 25. November 1905	65,000	
	Fr.	
wovon auf Bau	51,500	
und auf Betrieb	13,500	
Für das Jahr 1907 werden vorgesehen		35,000

Auch hier konnte mit den Arbeiten bisher nicht
begonnen werden, weil wegen Einsprache der Ge-
meinde gegen unser Projekt die Genehmigung des
letztern durch das Eisenbahndepartement verzögert
wurde.

Nr. 43. Station Les Verrières. Erstellung einer
Wasserstation.

Voranschlag vom 17. April 1906	14,600
--	--------

In dieser Station befindet sich eine Lokomotiv-
remise. Es fehlt aber noch eine Wasserversorgung
für die Lokomotiven.

Nr. 44. Station Chexbres-Puidoux. Neues Auf-
nahmsgebäude, Abort und Vordach. Baubudget 1906,
Position 35.

	Fr.	
Voranschlag vom 7. April 1905	95,000	
Für das Jahr 1907 werden vorgesehen		50,000

Übertrag 4,953,600

	Fr.	
	Übertrag	4,953,600
Nr. 45. Station Oron. Erweiterung der Güter-		
dienstanlagen.	Fr.	
Voranschlag vom 9. März 1905		95,000
	Fr.	
wovon auf Bau	83,200	
und auf Betrieb	11,800	
Für das Jahr 1907 werden vorgesehen		70,000

Nr. 46. Station Vauderens. Erweiterung der		
Station und Ersetzung des Niveauüberganges bei		
km. 30, ⁶⁴⁶ durch eine Unterführung bei km. 30, ⁶³⁶ .		
	Fr.	
Voranschlag vom 29. Juni 1905		270,000
	Fr.	
wovon auf Bau	232,500	
und auf Betrieb	37,500	
Für das Jahr 1907 werden vorgesehen		80,000

Das II. Geleise der Strecke Palézieux-Vauderens ist seit dem 1. Mai 1906 im Betriebe; es muss aber noch die Erweiterung der Stationen Oron und Vauderens vorgenommen werden.

Nr. 47. Bahnhof Freiburg. Ersetzung des Niveau-		
überganges im Tivoli durch eine Unterführung (Bau-		
budget 1906, Position 16).		
Voranschlag vom 26. Mai 1904		90,000

Es sind Unterhandlungen im Gange über die Durchführung eines abgeänderten Projektes in Anpassung an eine zukünftige Bahnhofserweiterung und die Wünsche der Gemeinde in Bezug auf eine Verbesserung der Strassenverbindung nach dem neuen Gambachquartier.

Nr. 48. Station Corcelles (Payerne-Lyss). Er-		
weiterung der Geleise und des Verladplatzes.		
Voranschlag vom 26. Mai 1906		10,200

Übertrag 5,203,800

	Fr.
Übertrag	5,203,800
Nr. 49. Brückenwagen	10,000
Nr. 50. Lastkränen	10,000
Nr. 51. Wasserversorgungen für Stationen und Wärterhäuser	20,000
Nr. 52. Verbesserung der Beleuchtung auf Bahn- höfen und Stationen	30,000
Nr. 53. Neue Signale (Vor- und Durchfahrtsignale, Ersatz von Scheibensignalen durch Semaphore, Wei- chensignale)	30,000
Nr. 54. Entwässerung des oberen Teiles vom „Coteau du Day“ (Croy-Vallorbe) zwischen „Praz- Matthey“ und „Les Champs-du-Bois“.	
Fr.	
Approximativer Voranschlag	200,000
Für das Jahr 1907 werden vorgesehen	30,000
Nr. 55. Entwässerung des Einschnittes beim Eis- lager von Le Pont	8,700
Nr. 56. Sicherungsarbeiten an der Felspartie „Le Riodel“ bei km. 33,500 zwischen den Stationen Boveresse und Les Verrières (Baubudget 1906, Posi- tion 49).	
Eventueller Anteil S. B. B.	5,000
Nr. 57. Ersetzung des Niveauüberganges bei km. 93,746 zwischen Bümpliz und Bern durch eine Unterführung bei km. 93,694 (Baubudget 1906, Posi- tion 17).	
Übertrag	5,347,500

	Fr.	
	Übertrag	5,347,500
	Fr.	
Voranschlag vom 24. Mai 1904 . . .	107,000	
	Fr.	
wovon auf Bau . . .	106,800	
und auf Betrieb . . .	200	
Für das Jahr 1907 werden vorgesehen		90,000
Nr. 58. Ersetzung von drei Niveauübergängen für Fussgänger (bei km. 23, ⁸⁷³ , 24, ¹¹² und 24, ¹¹⁹) zwischen Clarens und Montreux durch zwei Passerellen bei km. 23, ⁸⁴⁰ und 24, ¹¹⁵		8,500
Nr. 59. Ersetzung des Niveauüberganges eines Feldweges zwischen Yvorne und Aigle durch eine Überführung bei km. 38, ⁷⁷⁵ .	Fr.	
Voranschlag	66,000	
Für das Jahr 1907 werden vorgesehen		40,600
Nr. 60. Ersetzung der Niveauübergänge des Weges en Collonges und der Strasse nach Illarsaz zwischen Yvorne und Aigle durch eine Unterführung bei km. 39, ¹¹⁸ .	Fr.	
Voranschlag	104,000	
	Fr.	
wovon auf Bau . . .	101,000	
und auf Betrieb . . .	3,000	
Für das Jahr 1907 werden vorgesehen		60,000
Nr. 61. Wärterhäuser. Neue Wärterhäuser und Vergrösserung bestehender		20,000
Nr. 62. Unterkunftslokale für das Bahndienstpersonal (gemäss Bundesgesetz vom 19. Dezember 1902)		15,000
Nr. 63. Telegraphenleitungen. Neuer Draht Yverdon-Neuchâtel		5,000
	Übertrag	5,586,000

	Fr.
Übertrag	5,586,000
Nr. 64. Streckenblockeinrichtung. Vauseyon-Neuchâtel (Baubudget 1906, Position 53)	20,000

Der hierfür im Budget 1906 enthaltene Ansatz von Fr. 10,000 musste erhöht werden, weil die Neuenburger Jurabahn, welche die genannte Strecke mitbenutzt, sich nur an der Verzinsung der Kosten dieser Einrichtung zu beteiligen hat.

Nr. 65. Bahnabschlüsse und Barrieren	15,000
--	--------

Nr. 66. Vertragliche Beiträge an Flusskorrekturen und andere gemeinnützige Unternehmungen. Jahresbeiträge an die Korrekturen der Gryonne, Venoge, Plaine de l'Orbre, Broye, Lozence, Gamsa und an die Entwässerung der Berglehne von Lavaux	30,000
---	--------

Nr. 67. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen	300,000
---	---------

Nr. 68. Unvorhergesehenes	50,000
-------------------------------------	--------

<i>Ausgaben des Kreises I für Bahnanlage und feste Einrichtungen</i>	<u>6,001,000</u>
--	------------------

	Fr.
wovon zu Lasten des Baukonto	5,641,300
und auf Betriebsrechnung fallen	359,700

Aus dem von der Kreisdirektion vorgelegten Budget sind weggelassen worden:

Die Ersetzung der Wegübergänge bei km. 77, ⁶²⁷ und 77, ⁷⁸⁶ zwischen Murten und Galmiz durch eine Überführung	Fr. 23,000
--	---------------

und die Blockeinrichtung auf der Strecke Ville-neuve-St. Maurice	55,000
--	--------

weil hierfür Projekte noch nicht vorliegen;

Fr.

ferner die Vergrößerung des Holzschuppens und der Anbau für eine Akkumulatorenbatterie in der Werkstätte in Freiburg 5,000
weil die Aufstellung dieser Batterie nicht dringlich ist.

Simplontunnel.

Nr. 69. Bau des Simplontunnels und der Zufahrtslinien (Baubudget 1906, Position 58).

Fr.

Ausgaben bis Ende 1905 . . .	74,551,755.	54
Hiervon ab die Subventionen à fonds perdus	8,195,986.	—
	<hr/>	
Bleiben	66,355,769.	54
Voraussichtliche Ausgaben im Jahre 1906	1,930,000.	—
	<hr/>	
Total	68,285,769.	54

Für das Jahr 1907 werden vorgesehen: Fr.

A. Organisations- und Verwaltungskosten (Abrechnungsarbeiten, Studien und Bauleitung für die Ergänzungsarbeiten) 50,000

D. Bahnbau:

Ergänzungsarbeiten, besonders im Parallelstollen. 250,000

300,000

Bauausgaben für Bahnanlage und feste Einrichtungen des Simplontunnels und der Zufahrtslinien . . **300,000**

Dieser Kredit ist bestimmt für die Ausmauerung verschiedener Strecken des Parallelstollens, die Deckung des Wasserablaufkanals, die Erstellung eines Dienstgeleises im Parallelstollen, sowie Arbeiten an den Ventilationseinrichtungen und Wasserleitungen. Ein Teil dieser Arbeiten ist im Voranschlag für den Tunnel II enthalten, muss aber schon jetzt ausgeführt werden. Von der Ausgabe hat gemäss Vertrag die Tunnelunternehmung einen Teil zurückzuerstatten.

Kreis II.

Bauten in Ausführung.

Nr. 70. Bahnhof Basel.

a. Umbau des Personenbahnhofes (Baubudget 1906, Position 59 a).

	Fr.	Fr.
Vom Verwaltungsrate der S. C. B. erteilter Kredit (14. Juli 1899) . . .	15,275,000	
Voranschlag vom Februar 1902 . . .	17,400,000	
Erhöhung laut Baubudget 1905, Position 58	615,000	
	<u>18,015,000</u>	
Hierzu Transitpostgebäude (durch die Postverwaltung zu verzinsen und zu amortisieren)	228,000	
	<u>Zusammen</u>	<u>18,243,000</u>
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	14,981,000	
	<u>Bleiben</u>	<u>3,262,000</u>
Für 1907 werden vorgesehen:	Fr.	
Abgrabung und Mauern	75,000	
Post- und Eilguttunnel	70,000	
Münchensteinerstrassenbrücke	20,000	
Frobenstrassenpasserelle	40,000	
Beschotterung	20,000	
Strassen und Vorplätze	10,000	
Geleise, Weichen etc.	300,000	
Neues Aufnahmegebäude, Eilgutgebäude E. L. B. und S. B. B., Transitpostgebäude, verschiedene Dienstgebäude etc.	525,000	
Perrons und Rampen	345,000	
Telegraph, elektrische Einrichtungen, Einfriedungen etc.	490,000	
Mobilier und Gerätschaften	60,000	
Bauleitungs- und Verwaltungskosten	45,000	
		<u>2,000,000</u>
	Übertrag	<u>2,000,000</u>

Fr.

Übertrag 2,000,000

b. Neue Einführung der Juralinie in den Personenbahnhof von der Münchensteinerstrassenbrücke bis zum Ruchfeld (Baubudget 1906, Position 59 b).

Kredit des Verwaltungsrates vom	Fr.
26. Februar 1904	1,750,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende	
1906	520,000
Bleiben	<u>1,230,000</u>

Für das Jahr 1907 werden vorgesehen . . . 400,000

Wie schon im Bericht zum letztjährigen Budget erwähnt wurde, muss diese Arbeit gleichzeitig mit der Erstellung des II. Geleises auf der Strecke Basel-Aesch (Position 87) ausgeführt werden.

c. Überführung der St. Jakobsstrasse mit Tieferlegung der Linie Basel-Pratteln vom Singerweg bis zur Münchensteinerstrassenbrücke (Baubudget 1906, Position 59 c).

Kredit des Verwaltungsrates vom 26. Februar 1904	Fr.	829,000
	Fr.	
wovon auf Bau	731,800	
und auf Betrieb	97,200	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	799,000	
Bleiben	—————	30,000

Nr. 71. Station Lausen. Stationserweiterung und Erstellung eines Überholungsgeleises (Baubudget 1906, Position 60).

	Fr.	
Voranschlag vom August 1903	235,000	
	Fr.	
wovon auf Bau	203,200	
und auf Betrieb	31,800	
Übertrag	<u>235,000</u>	2,430,000

	Fr.	Fr.
Übertrag	235,000	2,430,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	50,000	
Bleiben	<u>185,000</u>	
Für das Jahr 1907 werden vorgesehen . . .		80,000
Nr. 72. Bahnhof Luzern.		
<i>a.</i> Anbringen von Figurengruppen über dem Hauptportal des Aufnahmsgebäudes (Baubudget 1906, Position 61).		
	Fr.	
Voranschlag	70,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	55,000	
Bleiben -----		15,000
<i>b.</i> Vordach am Aufnahmsgebäude (Baubudget 1906, Position 77 <i>a</i>).		
	Fr.	
Voranschlag vom 11. März 1905 . .	20,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	18,000	
Bleiben -----		2,000
<i>c.</i> Vergrößerung der Lokomotivremise II im Rangierbahnhof um 20,50 m. (Baubudget 1906, Position 77 <i>b</i>).		
	Fr.	
Voranschlag vom 23. April 1906 . .	63,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	20,000	
Bleiben -----		43,000
<i>d.</i> Abortanbau an das Dienstgebäude im Lokomotivdepot und Ablaufdole (Baubudget 1906, Position 77 <i>c</i>).		
	Fr.	
Voranschlag vom 21. November 1904	6,200	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	5,200	
Bleiben -----		1,000
Nr. 73. Station Schönühl. Erweiterung der Station und Ersetzung von drei Wegübergängen durch zwei Unterführungen (Baubudget 1906, Position 79).		
	Übertrag	<u>2,571,000</u>

	Fr.	
	Übertrag	2,571,000
	Fr.	
Voranschlag vom 9. März 1906 . . .	335,000	
	Fr.	
wovon auf Bau	269,300	
und auf Betrieb	65,700	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	10,000	
	Bleiben	<u>325,000</u>
Für das Jahr 1907 werden vorgesehen . . .		40,000

Nr. 74. Bahnhof Bern.

a. Neues Dienstgebäude im Personenbahnhof (Baubudget 1906, Position 80 b).		
	Fr.	
Voranschlag vom 30. Juni 1905	264,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	200,000	
	Bleiben	<u>64,000</u>

Das Gebäude, dessen Rohbau noch im laufenden Jahre vollendet sein wird, soll im Sommer 1907 bezogen werden.

b. Umbau der Gepäckexpedition (Baubudget 1906, Position 80 c).		
	Fr.	
Voranschlag	111,000	
	Fr.	
wovon auf Bau	27,000	
und auf Betrieb	84,000	
Ausgaben bis Ende 1906	25,000	
	Bleiben	<u>86,000</u>

Nr. 75. Neue Station Bettlach zwischen Selzach und Grenchen (Baubudget 1906, Position 62).

	Fr.	
Voranschlag vom 26. Januar 1904	130,000	
Hiervon ab: Beitrag der Gemeinde (wovon Fr. 25,000 in bar)	35,000	
	Übertrag	<u>95,000</u> 2,761,000

	Fr.	Fr.
Übertrag	95,000	2,761,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	94,000	
Bleiben	-----	1,000

Nr. 76. Station Münster. Erweiterung infolge Einmündung der Solothurn-Münster-Bahn (Baubudget 1906, Position 84). Fr.

Kredit des Verwaltungsrates vom 12. Juli 1906 1,360,000

Fr.

wovon auf Bau . . . 1,230,000

und auf Betrieb . . . 130,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906 200,000

Bleiben 1,160,000

Für das Jahr 1907 werden vorgesehen 700,000

Die Erweiterung dieser Station ist dringlich, da die Betriebseröffnung der Solothurn-Münster-Bahn für den Herbst 1907 in Aussicht genommen ist.

Nr. 77. Station Laufen. Stationserweiterung und Ersetzung von zwei Niveauübergängen durch Unterführungen (Baubudget 1906, Position 63). Fr.

Kredit des Verwaltungsrates vom 29. September 1903 955,000

Zuschlag für Bauleitungs- und Verwaltungskosten und Bauzinse 80,000

Zusammen 1,035,000

Fr.

wovon auf Bau . . . 955,000

und auf Betrieb . . . 80,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906 905,000

Bleiben ----- 130,000

Nr. 78. Bahnhof Delsberg. Ersetzung der Drehscheibe von 15 m. Durchmesser m Mittelpunkt des

Übertrag 3,592,000

	Fr.	
Übertrag		3,592,000
Ringschuppens durch eine solche von 18 m. (Baubudget 1906, Position 85 b).	Fr.	
Voranschlag vom 19. Juli 1905		27,400
	Fr.	
wovon auf Bau	18,100	
und auf Betrieb	9,300	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906		26,400
Bleiben —————		1,000

Nr. 79. Station St. Ursanne. Verlängerung der Langholzrampe (Baubudget 1906, Position 64).

	Fr.	
Voranschlag		9,000
	Fr.	
wovon auf Bau	7,200	
und auf Betrieb	1,800	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906		8,000
Bleiben —————		1,000

Nr. 80. Station Pruntrut.

a. Erstellung von zwei Abstellgleisen, einer Kopf-rampe und andere Verbesserungen (Baubudget 1906, Position 87 a).

	Fr.	
Voranschlag		46,000
	Fr.	
wovon auf Bau	40,400	
und auf Betrieb	5,600	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906		45,000
Bleiben —————		1,000

b. Vergrößerung und Verbesserung des nördlichen Abortes (Baubudget 1906, Position 87 b).

	Fr.	
Voranschlag		6,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906		5,000
Bleiben —————		1,000

c. Vergrößerung der Dienstlokale im Aufnahmegebäude und Anbau (Baubudget 1906, Position 87 c).

Übertrag 3,596,000

	Fr.	
	Übertrag	3,596,000
	Fr.	
Voranschlag	5,300	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	3,300	
Bleiben —————		2,000
Nr. 81. Station Lyss. Neues Eilgutgebäude und		
Versetzung des bestehenden (Baubudget 1906, Pos. 90).		
	Fr.	
Voranschlag	13,000	
	Fr.	
wovon auf Bau	8,700	
und auf Betrieb	4,300	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	12,000	
Bleiben —————		1,000
Nr. 82. Station Zäziwil. Verlängerung des Aus-		
weichgeleises auf eine Nutzlänge von 350 m. (Bau-		
budget 1906, Position 91).		
	Fr.	
Voranschlag vom 3. September 1904	55,000	
	Fr.	
wovon auf Bau	39,000	
und auf Betrieb	16,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	54,000	
Bleiben —————		1,000
Nr. 83. Station Emmenmatt. Erweiterung (Bau-		
budget 1906, Position 66).		
	Fr.	
Voranschlag vom 18. Juni 1904	136,500	
	Fr.	
wovon auf Bau	111,500	
und auf Betrieb	25,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	50,000	
Bleiben —————		86,500
Nr. 84. Station Langnau. Ersetzung des Säge-		
strassentüberganges durch eine Unterführung und eine		
Passerelle über die Bahn (Baubudget 1906, Pos. 67).		
	Übertrag	3,686,500

		Fr.	
	Übertrag	3,686,500	
		Fr.	
Voranschlag vom November 1903 . . .	340,000		
		Fr.	
wovon auf Bau	327,600		
und auf Betrieb	12,400		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	240,000		
Bleiben —————			100,000

Nr. 85. Haltestelle Kaiserstuhl. Erstellung eines Aufnahmsgebäudes und zweier Überholungsgeleise (Baubudget 1906, Position 93).

		Fr.	
Voranschlag vom 30. November 1905	69,700		
		Fr.	
wovon auf Bau	66,000		
und auf Betrieb	3,700		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	29,700		
Bleiben —————			40,000

Nr. 86. Haltestelle Brienzwiler. Aufnahmsgebäude, Nebengebäude und Ausweichgeleise von 200 m. Nutzlänge (Baubudget 1906, Position 96).

		Fr.	
Voranschlag vom 30. November 1905	80,600		
		Fr.	
wovon auf Bau	77,100		
und auf Betrieb	3,500		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	40,600		
Bleiben —————			40,000

Nr. 87. II. Geleise Basel-Delsberg, Länge 35,⁸⁴⁰ km. Teilstrecke von Ruchfeld bei Basel bis Aesch, mit Erweiterung der Stationen Münchenstein, Dornach und Aesch; Länge 7,⁷⁵⁰ km. (Baubudget 1906, Pos. 69).

		Fr.	
Kredit des Verwaltungsrates vom 5. März 1906	1,740,000		
		Fr.	
wovon auf Bau	1,632,000		
und auf Betrieb	108,000		
Übertrag	1,740,000	3,866,500	

	Fr.	Fr.
Übertrag	1,740,000	3,866,500
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	380,000	
	<u>Bleiben</u>	<u>1,360,000</u>

Für das Jahr 1907 werden vorgesehen . . . 300,000

Die Genehmigung des Projektes durch das Eisenbahndepartement steht noch aus. Die Expropriationsverhandlungen sind eingeleitet.

Nr. 88. II. Geleise Aarburg-Luzern. Teilstrecke Aarburg-Sursee mit einer Länge von 27,100 km., inklusive Erweiterung sämtlicher Stationen und Ersetzung von 25 Niveautübergängen durch Über- und Unterführungen (Baubudget 1906, Position 102).

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

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

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	614,000
	<u>Bleiben</u>
	<u>4,536,000</u>

Für das Jahr 1907 werden vorgesehen . . . 1,300,000

Nr. 89. Ilfisverbauung zwischen Trubschachen und Wiggen, km. 45,130 bis 47,739 (Baubudget 1906, Position 71).

Voranschlag	Fr.
	34,450

	Fr.
wovon auf Bau	17,225
und auf Betrieb	17,225

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	22,450
	<u>Bleiben</u>
	<u>12,000</u>

Nr. 90. Steinlaubach bei Lungern, km. 33,444. Sicherung der Bahnlinie (Baubudget 1906, Position 72).

Übertrag	<u>5,478,500</u>
----------	------------------

	Fr.	
	Übertrag	5,478,500
	Fr.	
Voranschlag	90,600	
	Fr.	
wovon auf Bau	58,900	
und auf Betrieb	31,700	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	18,600	
Bleiben	—	72,000

Noch nicht begonnene Bauten.

Nr. 91. Güterstation Basel-St. Johann. Erstellung eines Geleises (B 8) und Verlängerung der Zufahrtsstrasse am Kopfe der Lagerplätze bis zum neu zu erstellenden Geleise 12,000

Nr. 92. Station Liestal. Erstellung eines Überholungsgeleises von 400 m. Nutzlänge und Ersetzung des Wegüberganges bei km. 14,220 durch eine Unterführung.

	Fr.	
Voranschlag vom 18. Mai 1906	328,500	
	Fr.	
wovon auf Bau	254,800	
und auf Betrieb	73,700	
Für das Jahr 1907 werden vorgesehen		100,000

Nr. 93. Bahnhof Olten. Passerelle über den Rangierbahnhof 45,000

Nr. 94. Werkstätte Olten. Abstellgeleise im Tannwald 52,000

Nr. 95. Bahnhof Luzern.

- Verlängerung des Gepäckperrons zwischen den Geleisen III und IV um 45 m. 2,700
- Überdachung der Umladrampe für Wagenladungs- und Stückgüter im Brünigbahnhof 38,300
- Anschluss der Weichen 77, 78, 107 und 109 an das Nebenstellwerk III und der Weichen 102

Übertrag 5,800,500

	Fr.	
	Übertrag	5,800,500
und 103 an das Nebenstellwerk IV und Er-		
stellung eines Rangiersignals		5,500
Nr. 96. Station Herzogenbuchsee. Unterführung		
der Niederönzstrasse (Baubudget 1906, Position 78).		
	Fr.	
Voranschlag vom 11. April 1905		167,600
	Fr.	
wovon auf Bau	167,500	
und auf Betrieb	100	
Für das Jahr 1907 werden vorgesehen		20,000
Nr. 97. Signalstation Wilerfeld. Expeditions-		
lokal auf der Militärrampe		2,500
Nr. 98. Bahnhof Bern Erweiterungsbauten (Bau-		
budget 1906, Position 80 a).		
Kredit des Verwaltungsrates vom	Fr.	
28. April 1905		8,565,000
Hiervon werden vorgesehen für die Erstellung eines		
Rangier- und Güterbahnhofes in Weiermannshaus		400,000
Wir haben unterm 28. April 1905 eine Vorlage		
betreffend Erweiterung der Bahnanlagen in Bern ge-		
nehmigt, welche folgende Bauten und Kredite umfasst:		
1. Die Erstellung eines Rangier- und	Fr.	
Güterbahnhofes in Weiermannshaus		3,360,000
2. Die Ausführung eines neuen ver-		
einigten Lokomotivdepots ausserhalb der		
Bühlstrassenbrücke im Aebigut und die		
Vermehrung der Geleise zwischen der		
Bühlstrassenbrücke und dem neuen Bahn-		
hof bei Weiermannshaus		2,845,000
3. Den Umbau des bisherigen Güter-		
und Rangierbahnhofes und der Depot-		
anlagen am Stadtbach zu einem Rangier-		
bahnhof für Personenzüge unter Belassung		
der Anlagen für den Stückgüterverkehr		
und Verbesserung der Einrichtungen für		
den Viehverkehr am Stadtbach		1,860,000
	Übertrag	8,064,000
		6,228,500

	Fr.	Fr.
Übertrag	8,065,000	6,228,500
4. Die Umgestaltung der Anlagen auf der Schützenmaite mit Verbesserung der Einfahrt in den Personenbahnhof vom Wilerfeld her	500,000	
Total	<u>8,565,000</u>	

Nach Erledigung eines Anstandes betreffend das Lokomotivdepot haben wir am 19. Januar 1906 dem eidg. Eisenbahndepartement die Planvorlagen eingereicht.

Nr. 99. Station Gümligen. Anschlussbauten für die Einrichtung des Rollschemeltransports der Bern-Muri-Worb-Bahn. Anteil der S. B. B. Voranschlag vom 30. Juni 1906 18,000

Nr. 100. Bahnhof Thun. Umbau mit Unterführung der Strassen (Baubudget 1906, Position 81).
Kredit des Verwaltungsrates vom 29. Mai 1903 Fr. 1,845,000
Fr.
wovon auf Bau . . . 1,585,000
und auf Betrieb . . . 260,000
Für das Jahr 1907 werden vorgesehen 200,000

In dieser Angelegenheit ist der Entscheid des Eisenbahndepartements noch nicht erfolgt.

Nr. 101. Station Olten-Hammer. Perrondach . 11,500

Nr. 102. Station Alt-Solothurn. Erweiterung infolge Einmündung der Solothurn-Münster-Bahn (Baubudget 1906, Position 82).
Voranschlag vom 6. Dezember 1905 . Fr. 610,000
Fr.
wovon auf Bau . . . 580,000
und auf Betrieb . . . 30,000
Für das Jahr 1907 werden vorgesehen 300,000

Wir verweisen auf das bei Position 76 (Station Münster) gesagte.

Übertrag 6,758,000

	Fr.	
	Übertrag	6,758,000
Nr. 103. Bahnhof Neu-Solothurn. Erweiterung zum Zwecke der Einführung der Züge der Solothurn-Münster-Bahn (Baubudget 1906, Position 83).	Fr.	
Voranschlag vom 1. Juni 1906		750,000
	Fr.	
wovon auf Bau	685,000	
und auf Betrieb	65,000	
Für das Jahr 1907 werden vorgesehen		150,000
Nr. 104. Station Selzach. Verlängerung des Ausweichgleises auf 470 m. Nutzlänge, Verbindung des Gleises 5 mit dem Gleise I		10,000
Nr. 105. Station Lengnau. Ausweichgleise von 400 m. Länge. Voranschlag vom Juli 1904		53,600
Nr. 106. Station Zwingen. Einrichtungen für den Güterdienst.	Fr.	
Voranschlag		110,000
Hiervon ab: Beiträge der interessierten Gemeinden und Industriellen: Fr.		
Bar	35,000	
Landabtretung	5,000	
	<u>40,000</u>	
Für das Jahr 1907 werden vorgesehen		70,000
Nr. 107. Bahnhof Delsberg. Neues Dienst- und Postgebäude.	Fr.	
Voranschlag vom 3. Juli 1906		110,000
	Fr.	
wovon auf Bau	97,000	
und auf Betrieb	13,000	
Für das Jahr 1907 werden vorgesehen		50,000
Nr. 108. Station Courgenay. Geleiseerweiterung		20,000
	Übertrag	<u>7,111,600</u>

	Fr.
Übertrag	7,111,600
Nr. 109. Bahnhof Pruntrut.	
a. Einrichtungen zur Viehuntersuchung und Wagenwascherei	8,700
b. Gedeckte Umladerampe zwischen den Geleisen A 7 und 8	3,000
Nr. 110. Station Court. Erweiterung der Geleiseanlage und Erstellung einer Langholzrampe . .	37,000

Nr. 111. Bahnhof Biel. Umbau und Erweiterung der gesamten Bahnhofsanlagen (Baubudget 1906, Position 88 a). Fr.

Ausgaben für Landerwerb bis Ende 1906 1,622,539

Für das Jahr 1907 werden vorgesehen . . . 200,000

Im Bericht zum Baubudget pro 1906 ist erwähnt, dass dem Eisenbahndepartement auf sein Verlangen im Oktober 1903 und April 1905 generelle Projekte mit Kostenvoranschlägen eingereicht worden sind. Die letzteren ergaben Bausummen von Fr. 15,200,000 und 16,850,000. Um eine Verminderung dieser ausserordentlich hohen Kosten zu erzielen, hat das Eisenbahndepartement am 13. Dezember 1905 die Generaldirektion eingeladen, vereinfachte Projekte für die in Betracht kommenden Lösungen auszuarbeiten; diese sollen in ihren Anlagen den jetzigen Verkehrsverhältnissen und denjenigen der nächsten Zukunft entsprechen, jedoch die Möglichkeit einer späteren rationalen Erweiterung bieten.

Vier in diesem Sinne ausgearbeitete Projekte sind dem Eisenbahndepartement am 17. Juli 1906 übersandt worden, und zwar ein Entwurf mit Belassung des Personenbahnhofes in der jetzigen Höhe und einer mit Hebung desselben; für beide Lösungen ist einerseits die Belassung der Solothurner Linie auf der Nordseite und andererseits die Verlegung derselben auf die Südseite des künftigen Güterbahnhofes vorgesehen. Die ermittelten Bausummen schwanken zwischen 13,8 und 15,7 Millionen.

Übertrag 7,360,300

	Fr.
Übertrag	7,360,300
Wir erwarten den grundsätzlichen Entscheid des Eisenbahndepartements.	
Nr. 112. Werkstätte Biel.	
a. Vergrößerung des Bureaue Gebäudes	36,000
b. Umbau der Kesselschmiede	147,800
Nr. 113. Station Sarnen. Vergrößerung von Aufnahmsgebäude, Güterschuppen und Nebengebäude	
	17,000
Nr. 114. Station Brünig. Vergrößerung des Postlokals und Erstellung eines Kellers im Aufnahmsgebäude	
	5,800
Nr. 115. Brückenwagen	20,000
Nr. 116. Lastkranen	20,400
Solche sind vorgesehen für die Güterstation Basel-St. Johann, den Bahnhof Bern und die Stationen Hägendorf und Reuchenette.	
Nr. 117. Wasserversorgungen für Stationen und Wärterhäuser	
	30,000
Nr. 118. Verbesserung der Beleuchtung auf Bahnhöfen und Stationen	
	20,000
Nr. 119. Zentralanlagen für Weichen und Signale auf den Stationen Läfelfingen, Sonceboz, Sonvilier, Cortébert, Konolfingen, Wiggen und Malters	
	80,000
Nr. 120. Neue Signale. Vor- und Durchfahrtsignale und Ersatz von Scheibensignalen durch Semaphore	
	20,000
Nr. 121. II. Geleise Wilerfeld-Gümligen mit Aufhebung der Niveauübergänge (exklusive Erweiterung der Station Ostermundigen); Länge 5,240 km. (Baubudget 1906, Position 103).	
Übertrag	7,757,300

	Fr.	
	Übertrag	7,757,300
	Fr.	
Voranschlag vom 13. September 1905	1,435,000	
	Fr.	
wovon auf Bau	1,286,000	
und auf Betrieb	149,000	
Für das Jahr 1907 werden vorgesehen		50,000
Nr. 122. Olten-Aarburg. Passerelle bei km. 40, ³ (Klos bei Olten) an Stelle des bisherigen Fussweges		5,400
Nr. 123. Glovelier-St. Ursanne. Ersatz der Mal- viebrücke		60,000
Nr. 124. Biel-Reuchenette.		
a. Erstellung von Verkleidungsmauern links der Bahn zwischen Kilometer 34, ^{628,5} und 34, ^{679,5}		7,400
b. Ausmauerung des Tunnels bei Kilometer 39, ^{545/708} auf 19 m. Länge		4,600
Nr. 125. Wärterhäuser. Drei Wärterhäuser, wo- von eines bei Horw und zwei auf der Strecke Solo- thurn-Busswil		20,000
Nr. 126. Unterkunftslokale für das Bahndienst- und Maschinenpersonal (gemäss Arbeitszeitgesetz) .		25,000
Nr. 127. Telephonanlagen.		
a. Sursee-Rothenburg	}	10,200
b. Glovelier-Courgenay		
c. Giswil-Meiringen		
Nr. 128. Kabelleitungen.		
a. St. Ursanne. Legung eines Kabels zum Abschluss- signal, Seite Courgenay		3,000
b. Halte du Creux-La Chaux-de-Fonds. Legung eines eigenen Bahnkabels durch den Crosettes-Tunnel		10,000
	Übertrag	7,952,900

	Fr.
	Übertrag 7,952,900
Nr. 129. Streckenblockeinrichtungen.	
Einführung des Streckenblocks Augst-Pratteln in die Station Pratteln	3,000
Nr. 130. Vertragliche Beiträge an Flusskorrek-tionen. Wildeneigraben bei Zäziwil, Dorfbach in Langnau, Ilfis bei Wiggen, kleine und grosse Emme, kleine Schliere, Lammbach u. s. w. Teilzahlungen .	30,000
Nr. 131. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen	100,000
Nr. 132. Unvorhergesehenes	50,000
<i>Ausgaben des Kreises II für Bahnanlage und feste Einrichtungen</i>	<u>8,135,900</u>
wovon Fr. 7,680,650 auf Baukonto und Fr. 455,250 auf Betriebsrechnung fallen.	

Dem von der Kreisdirektion vorgelegten Budget haben wir beigefügt:

Position 99. Station Gümligen.	
Anschlussbauten für die Einrichtung des Roll-schemeltransports der Bern-Muri-Worb-Bahn. Anteil der schweizerischen Bundesbahnen	Fr. 18,000
weil erst nach der Vorlage des Budgets eine Einigung hierüber mit der genannten Gesellschaft zu stande gekommen ist.	
Position 112 b. Werkstätte Biel. Umbau der Kesselschmiede	147,800
weil für Einhaltung eines rationellen Arbeitsvorganges und zur Vermeidung von Verzögerungen bei der Revision der Lokomotivkessel der Umbau und die Erweiterung dieser Kesselschmiede dringend nötig sind.	
Position 129. Streckenblockeinrichtungen. Einführung der Blockeinrichtung der Strecke Augst-Pratteln (Kreis III) in die Station Pratteln	3,000

Fr.

Dagegen haben wir weggelassen:

Die Telephoneinrichtung auf der Strecke Wilerfeld-Gümligen	1,800
weil diese Arbeit nicht dringlich ist und zweckmässig erst ausgeführt werden kann, wenn das II. Geleise auf dieser Strecke erstellt sein wird (vgl. Position 94).	
Ferner die Blockeinrichtung auf der Strecke Obermatt-Langnau	9,000
weil diese Sache noch nicht genügend abgeklärt ist.	

Kreis III.

Bauten in Ausführung.

Nr. 133. Neue Werkstätte Zürich (Baubudget 1906, Position 127).

	Fr.	Fr.
Kredit des Verwaltungsrates vom 2. Juni 1905	5,400,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	800,000	
Bleiben	<u>4,600,000</u>	

Für das Jahr 1907 werden vorgesehen 1,500,000

Es ist in Aussicht genommen, dass die Gebäude für die Lokomotivreparatur, die Wagenreparatur und die Schmiede, sowie das Verwaltungs- und Magazingebäude im Rohbau zur Ausführung gelangen.

Nr. 134. Station Örlikon und Verbindung Örlikon-Seebach.

a. Erweiterung der Station Örlikon mit Überführung der Affolternstrasse und Unterführung der Zürcherstrasse (Baubudget 1906, Position 111 a).

	Fr.
Kredit des Verwaltungsrates vom 22. April 1903	1,890,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	1,400,000
Bleiben	<u>490,000</u>

Für das Jahr 1907 werden vorgesehen 400,000

b. Verbindungsbahn Örlikon-Seebach (Baubudget 1906, Position 111 b).

Übertrag 1,900,000

		Fr.
	Übertrag	1,900,000
Kredit des Verwaltungsrates vom 22.	Fr.	
April 1903	200,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	110,000	
	<hr/>	
Bleiben	90,000	
Für das Jahr 1907 werden vorgesehen		80,000

Nr. 135. Station Siebnen-Wangen. Neues Aufnahmegebäude, Umbau des jetzigen Aufnahmegebäudes in einen Güterschuppen und Erweiterung der Geleiseanlagen (Baubudget 1906, Position 138).

		Fr.
Voranschlag vom 12. Januar 1905	58,300	
	Fr.	
wovon auf Bau	54,600	
und auf Betrieb	3,700	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	50,000	
	<hr/>	
Bleiben		8,300

Nr. 136. Station Flums. Erweiterung (Baubudget 1906, Position 142).

		Fr.
Voranschlag vom 23. März 1905	94,700	
	Fr.	
wovon auf Bau	86,800	
und auf Betrieb	7,900	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	70,000	
	<hr/>	
Bleiben		24,700

Das alte Stationsgebäude soll als Wohn- und Bureaugebäude für einen Bahnmeister wieder verwendet werden, so dass eine Abschreibung nicht notwendig ist.

Nr. 137. Station Näfels-Mollis. Erstellung eines neuen Stationsgebäudes und Erweiterung der Geleiseanlage und des Verladeplatzes (Baubudget 1906, Position 116).

		Fr.
a. Neues Aufnahmegebäude.		
Voranschlag vom 16. Dezember 1903	59,000	
	<hr/>	
Übertrag	59,000	2,013,000

	Fr.	Fr.
Übertrag	59,000	2,013,000
b. Neuer Verladeplatz, Verladegeleise und neues Abortgebäude.		
Voranschlag vom 8. Mai 1906 . . .	28,000	
Zusammen	87,000	
Fr.		
wovon auf Bau	83,400	
und auf Betrieb	3,600	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	40,000	
Bleiben	—	47,000 .
Nr. 138. Station Uetikon. Erweiterung (Baubudget 1906, Position 117).		
	Fr.	
Voranschlag vom 22. März 1904 . . .	286,300	
Fusswegunterführung bei km. 22. ⁶⁶ . .	24,000	
Zusammen	310,300	
Fr.		
wovon auf Bau	294,900	
und auf Betrieb	15,400	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	200,000	
Bleiben	—	110,300
Nr. 139. Station Wetzikon. Neues Aufnahmegebäude und neues Abortgebäude (Baubudget 1906, Position 147).		
	Fr.	
Voranschlag vom 27. Juli 1904. . . .	90,000	
Fr.		
wovon auf Bau	69,000	
und auf Betrieb	21,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	50,000	
Bleiben	—	40,000
Nr. 140. Station Cham. Erweiterung (Baubudget 1906, Position 153).		
	Fr.	
Voranschlag vom 9. Juni 1905	144,600	
wovon auf Bau	132,400	
und auf Betrieb	12,200	
Übertrag	144,600	2,210,300

	Fr.	Fr.
Übertrag	144,600	2,210,300
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	40,000	
Bleiben	—————	104,600

Nr. 141. Bahnhof Zug. Erweiterung der Geleiseanlagen und Erstellung eines Zwischenperrons und eines Personendurchganges (Baubudget 1906, Position 120).

	Fr.	
Voranschlag vom 27. Februar 1904	200,000	
Hierzu kommt: Verlängerung des Per-		
rondaches	15,500	
	—————	
Zusammen	215,500	
	Fr.	
wovon auf Bau	200,200	
und auf Betrieb	15,300	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	150,000	
Bleiben	—————	65,500

Nr. 142. Station Döttingen-Klingnau. Erweiterung (Baubudget 1906, Position 121).

	Fr.	
Voranschlag vom 6. Oktober 1903	215,000	
	Fr.	
wovon auf Bau	204,800	
und auf Betrieb	10,200	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	160,000	
Bleiben	—————	55,000

Nr. 143. Station Embrach-Rorbas. Neues Aufnahmegebäude und Geleiseerweiterung (Baubudget 1906, Position 149).

	Fr.	
Voranschlag vom 15. Juli 1905	65,800	
	Fr.	
wovon auf Bau	63,400	
und auf Betrieb	2,400	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	35,000	
Bleiben	—————	30,800
	Übertrag	2,466,200

		Fr.	
	Übertrag		2,466,200
Nr. 144. Station Dielsdorf. Neues Aufnahmegebäude und Erweiterung des Stationsplatzes (Baubudget 1906, Position 151). Fr.			
	Voranschlag vom 20. April 1905 . . .	Fr.	50,000
		Fr.	
	wovon auf Bau	Fr.	40,900
	und auf Betrieb	Fr.	9,100
	Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	Fr.	15,000
	Bleiben	Fr.	35,000

Nr. 145. Umbau der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Stadt Zürich (Baubudget 1906, Position 122).

	Ausgaben für Studien und Expropriationen bis Ende 1906	Fr.	1,030,000
	Für das Jahr 1907 werden vorgesehen	Fr.	400,000

Die Unterhandlungen mit der Stadt Zürich sind noch nicht zum Abschluss gelangt.

Nr. 146. Beseitigung von Wegübergängen in Schienenhöhe (Baubudget 1906, Position 123).

a.	Unterführung der Römerstrasse in Baden	Fr.	139,000	Fr.	
	Dazu: Fusswegunterführung und Beseitigung der Feldwegüberfahrt km. 24, ⁰⁸² bei Baden	Fr.	44,000		
					183,000
b.	Strassenüberführung km. 28, ⁴²⁰ Turgi-Brugg	Fr.	44,300		
	Dazu: Erstellung einer weiteren Wegrampe	Fr.	7,000		
					51,300
c.	Wegunterführung km. 31, ¹¹³ Siggenthal-Würenlingen-Döttingen-Klingnau	Fr.	17,100		
	Übertrag		251,400		2,901,200

	Fr.	Fr.
	Übertrag	251,400
d. Strassenunterführung in	Schooren	2,901,200
km. 9, ²²⁰ Kilchberg bei	Fr.	
Zürich-Rüschlikon . .	83,600	
Dazu: Erstellung eines		
Durchganges km. 9, ⁶⁵⁰	10,200	
	<hr/>	93,800
e. Unterführung der Bindern-Seestrasse		
km. 14, ⁹²⁰ Oberrieden-Horgen (Bau-		
budget 1906, Position 159) . . .	61,500	
f. Strassenunterführung km. 11, ⁶³⁶ bei		
der Station Thalwil.		
Voranschlag vom 6. Juni 1905 .	174,000	
	Fr.	
wovon auf Bau .	171,900	
und auf Betrieb .	2,100	
g. Fusswegunterführung km. 11, ⁴¹⁵ bei		
der Station Talwil.		
Voranschlag vom 19. Mai 1905 .	10,500	
	Fr.	
wovon auf Bau .	9,850	
und auf Betrieb .	650	
h. Fusswegunterführung km. 6, ⁶²⁵ und		
Unterführung der Widmerstrasse		
km. 6, ⁷⁹¹ zwischen Zürich-Wollis-		
hofen und Kilchberg bei Zürich.		
Voranschlag vom 25. Mai 1905 .	86,500	
i. Unterführung der Hornhaldenstrasse		
km. 7, ⁴⁵⁶ in Kilchberg bei Zürich		
und Erstellung von zwei Fussweg-		
unterführungen km. 7, ³⁷³ und 7, ⁶⁸⁰		
zur Beseitigung der bestehenden		
Übergänge.		
Voranschlag vom 21. Februar 1906	151,000	
	<hr/>	
Übertrag	828,700	2,901,200

	Fr.	Fr.
Übertrag	828,700	2,901,200
	Fr.	
wovon auf Bau . . .	148,500	
und auf Betrieb . . .	2,500	
	Zusammen	828,700
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	200,000	
	Bleiben	628,700
Für das Jahr 1907 werden vorgesehen . . .		361,000

Noch nicht begonnene Bauten.

Nr. 147. Hauptbahnhof Zürich.

a. Unterkunftslokal für das Rangierpersonal im Felde A des Rangierbahnhofes	14,000
b. Aufenthaltslokal mit Kocheinrichtung im ehemaligen Lagerhause für die Wagenreiniger	4,000
c. Anbau an die neue Lokomotivremise. Voranschlag vom 21. Mai 1906	40,000
d. Anteil an den Kosten der neuen Zollbrücke und Landerwerbung	120,000

Nr. 147 d. Die bestehende auf der Nordseite des Bahnhofes über die Sihl führende 9 m. breite Zollbrücke ist im Jahre 1857 von der ehemaligen Nordostbahn als Zufahrt zum Güterbahnhof erstellt und im Jahre 1861 auf Grund eines Vertrages mit der Gemeinde Auszersihl der öffentlichen Benützung übergeben worden. Da dieselbe schon seit längerer Zeit dem zunehmenden Verkehr nicht mehr genügte, hat sich die Stadt entschlossen, flussabwärts davon eine neue 18 m. breite Brücke zu erstellen und verlangte von der Bahnverwaltung einen Beitrag an die zu Fr. 268,000 veranschlagten Kosten. Gegen dieses Verlangen konnte nichts eingewendet werden, da die Bahn als Eigentümerin die bestehende Brücke zu

Übertrag 3,440,200

Fr.
Übertrag 3,440,200

unterhalten hat und dieselbe in absehbarer Zeit durch eine neue hätte ersetzen müssen, da sie bereits einmal verstärkt worden ist und weitere Verstärkungen nicht zulässig erscheinen. Durch die Erstellung der neuen Brücke weiter flussabwärts gewinnt die Bahn den zur Verbreiterung der Geleiseanlage im Bahnhof Zürich erforderlichen Platz. Die Unterhaltung der neuen Brücke wird von der Stadt übernommen.

Nr. 148. Station Dietikon. Umbauten im Aufnahmegebäude, Erstellung eines Perrons mit Vordach, eines neuen Abortgebäudes, sowie eines Bockkranes von 15 Tonnen Tragkraft.

Voranschlag vom 6. Juni 1906 21,500

Nr. 149. Station Wettingen.

a. Verlängerung der Lokomotivremise	Fr.	
um einen Stand (Baubudget 1906, Position 129)		16,000
b. Erstellung von Unterkunftslokalen für das Zugs- und Maschinenpersonal, sowie für die Güterarbeiter . . .		18,300
Zusammen		34,300

Nr. 150. Station Baden. Erweiterung (Baubudget 1906, Position 130.)

	Fr.	
Voranschlag vom 28. April 1906 . .		550,000
	Fr.	
wovon auf Bau	420,000	
und auf Betrieb	130,000	
Für das Jahr 1907 werden vorgesehen		250,000

Nr. 151. Station Siggenthal-Würenlingen. Erweiterung.

Voranschlag vom 26. Juni 1906 15,500

Nr. 152. Bahnhof Brugg. Aufenthaltslokal für die Wagenreiniger 3,000

Übertrag 3,764,500

	Fr.	
	Übertrag	3,764,500
Nr. 153. Station Möhlin. Erweiterung und neues Aufnahmsgebäude.		
	Fr.	
Voranschlag vom 6. Juni 1906		91,000
	Fr.	
wovon auf Bau	88,100	
und auf Betrieb	2,900	
Für das Jahr 1907 werden vorgesehen		50,000

Nr. 154. Station Wohlen-Villmergen. Neues Abortgebäude, neues Postgebäude, Verlängerung des Perrondaches und Erstellung eines Anbaues an das Aufnahmsgebäude (teilweiser Übertrag aus dem Budget für 1906, Position 132).

	Fr.	
Voranschläge vom 8. Juni 1905, 28. Februar, 6. März 1906		75,500
	Fr.	
wovon auf Bau	71,000	
und auf Betrieb	4,500	
Für das Jahr 1907 werden vorgesehen		57,500

Nr. 155. Station Rüschnikon. Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes.

Voranschlag vom 8. Juni 1906		15,500
--	--	--------

Nr. 156. Station Wädenswil. Erweiterung.

Kredit des Verwaltungsrates vom 11. Juli 1906	Fr.	1,630,000
	Fr.	
wovon auf Bau	1,484,200	
und auf Betrieb	145,800	
Für das Jahr 1907 werden vorgesehen		150,000

Diese Station ist schon seit langem erweiterungsbedürftig und nur die hohen Kosten, die dadurch entstehen, dass die Anlage zwischen den vielen Häusern an der Kantonsstrasse und dem See, dessen Grund dort ziemlich steil abfällt, eingeengt ist, haben den Umbau bis jetzt verzögert. Die Verbreiterung des Stationsplateaus wird auf der Seeseite vorgenommen werden,

Übertrag 4,037,500

Fr. 4,037,500

Übertrag

und zwar so, dass das später einmal zu erstellende zweite Geleise Thalwil-Richterswil ohne grosse Kosten eingeführt werden kann. Auf Grund vorgenommener Erhebungen und eines Gutachtens ist nicht zu befürchten, dass bei der Auffüllung in den See Rutschungen entstehen. Vor dem Aufnahmsgebäude wird ein breiter, auf grössere Länge überdachter Perron geschaffen werden, an dessen Westseite zwei Kopfgeleise für die Südostbahn und an dessen Ostseite vier lange Geleise für die Bundesbahnen angeordnet sind. Die wesentlich erweiterten Anlagen für den Güterdienst liegen südlich der Einfahrt von Biberbrücke und das Lokomotivdepot der Südostbahn wird an das Südende der Station verlegt werden.

Nr. 157. Station Weesen. Umbau des Stationsgebäudes (Baubudget 1906, Position 141). Fr.

Voranschlag vom Juli 1905	56,000	
Für das Jahr 1907 werden vorgesehen		10,000

Nr. 158. Station Netstal. Erweiterung. Fr.

Voranschlag vom Juli 1906	94,100	
	Fr.	
wovon auf Bau	83,600	
und auf Betrieb	10,500	
Für das Jahr 1907 werden vorgesehen		40,000

Nr. 159. Station Mühlehorn. Neues Aufnahmsgebäude und Vergrösserung des Vorplatzes. Fr.

Voranschlag vom 4. August 1906	125,000	
	Fr.	
wovon auf Bau	112,200	
und auf Betrieb	12,800	
Für das Jahr 1907 werden vorgesehen		20,000

Nr. 160. Station Zürich-Tiefenbrunnen. Vergrösserung des Güterschuppens 19,000

Nr. 161. Station Zollikon. Perrondach 3,600

Übertrag 4,130,100

	Fr.	
	Übertrag	4,130,100
Nr. 162. Station Uznach. Erweiterung für den Anschluss der Rickenbahn (Budget 1906, Position 146).		
Kredit des Verwaltungsrates vom 5. März 1906	Fr.	800,000
	Fr.	
wovon auf Bau	717,400	
und auf Betrieb	82,600	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	100,000	
	<u>Bleiben</u>	<u>700,000</u>
Für das Jahr 1907 werden vorgesehen		400,000
Das Projekt ist vom Eisenbahndepartement genehmigt worden; die Landerwerbung ist im Gange.		
Nr. 163. Station Bülach. Ersetzung der Drehscheibe von 12 m. Durchmesser durch eine solche von 18 m. Durchmesser.		
Voranschlag vom 7. April 1906		25,000
Nr. 164. Bahnhof Schaffhausen. Anschluss des zweiten Geleises Singen-Schaffhausen.		
Voranschlag	Fr.	4,600
wovon 52 % = Fr. 2392 zu Lasten der Bundesbahnen		2,400
und 48 % = Fr. 2208 zu Lasten der Badischen Staatseisenbahnen.		
Nr. 165. Station Dietlikon. Erweiterung.		
Voranschlag vom 19. Mai 1906		12,000
Nr. 166. Station Kempthal. Perrondach und Versetzung des Blockapparates		
		4,400
Nr. 167. Bahnhof Zug. Neuer Bockkran von 20 Tonnen Tragkraft und Versetzung des vorhandenen von 10 Tonnen Tragkraft auf die Station Muri		
		<u>10,000</u>
	Übertrag	<u>4,583,900</u>

	Übertrag	Fr. 4,583,900
Nr. 168. Station Zweidlen. Erweiterung.		
Voranschlag vom 21. Februar 1906		8,800
Nr. 169. Station Pfäffikon (Zürich). Erweiterung.		
Voranschlag vom 7. Mai 1906		46,200
Nr. 170. Station Kempten. Erstellung einer Holz- verladerampe.		
Voranschlag vom 24. April 1906		9,100
Nr. 171. Station Wülflingen. Erweiterung. Fr.		
Voranschlag vom 26. Mai 1906	82,000	
	Fr.	
wovon auf Bau	65,500	
und auf Betrieb	16,500	
Für das Jahr 1907 werden vorgesehen		30,000
Nr. 172. Station Niederweningen.		
Drehkran von 6 Tonnen Tragkraft		4,000
Nr. 173. Erstellung bezw. Verlängerung von Aus- weichgleisen.		
<i>Linie Zürich-Thalwil-Ziegelbrücke.</i>		
a. Station Oberrieden.		
Voranschlag vom 10. Mai 1906		16,900
	Fr.	
wovon auf Bau	15,400	
und auf Betrieb	1,500	
b. Station Au (Zürich).		
Voranschlag vom 24. April 1906		12,500
	Fr.	
wovon auf Bau	11,100	
und auf Betrieb	1,400	
c. Station Bäch.		
Voranschlag vom 29. Mai 1906	93,000	
	Fr.	
wovon auf Bau	85,500	
und auf Betrieb	7,500	
	Übertrag	4,711,400

	Übertrag	Fr. 4,711,400
Für 1907 werden vorgesehen		30,000
<i>d. Station Lachen.</i>		
Voranschlag vom 19. Januar 1906		48,500
	Fr.	
wovon auf Bau	44,000	
und auf Betrieb	4,500	
<i>e. Station Reichenburg.</i>		
Voranschlag vom 2. März 1906		22,000
	Fr.	
wovon auf Bau	20,400	
und auf Betrieb	1,600	
<i>f. Station Biltlen.</i>		
Voranschlag vom 26. Oktober 1905		25,000
	Fr.	
wovon auf Bau	23,200	
und auf Betrieb	1,800	
<i>Linie Effretikon-Seebach-Otelfingen.</i>		
<i>g. Station Bassersdorf.</i>		
Voranschlag vom 12. Mai 1906		31,000
	Fr.	
wovon auf Bau	27,300	
und auf Betrieb	3,700	
<i>Linie Eglisau-Schaffhausen.</i>		
<i>h. Station Hüntwangen-Wil.</i>		
Voranschlag vom 29. Mai 1906		38,600
	Fr.	
wovon auf Bau	35,100	
und auf Betrieb	3,500	
<i>i. Station Altenburg-Rheinau.</i>		
Voranschlag vom 14. Mai 1906		49,000
	Fr.	
wovon auf Bau	47,500	
und auf Betrieb	1,500	
	Übertrag	4,955,500

	Fr.	
		Übertrag 4,955,500
<i>Linie Brugg-Hendschiken.</i>		
k. Station Birrfeld.		
Voranschlag vom 8. Mai 1906		17,500
	Fr.	
wovon auf Bau	15,100	
und auf Betrieb	2,400	
<i>Linie Rapperswil-Wohlen-Villmergen-Rothkreuz.</i>		
l. Station Boswil-Bünzen.		
Voranschlag vom 15. Mai 1906		12,800
	Fr.	
wovon auf Bau	12,100	
und auf Betrieb	700	
m. Station Benzenschwil.		
Voranschlag vom 15. Mai 1906		24,500
	Fr.	
wovon auf Bau	23,000	
und auf Betrieb	1,500	
Nr. 174. Aufbauten auf Stationsgebäude zur Verbesserung der Wohnungsverhältnisse.		
Station Mägenwil		8,000
Station Mellingen		16,000
Nr. 175. Erhöhung von Perrons		
		25,000
Nr. 176. Brückenwagen		
		25,000
Nr. 177. Wasserversorgungen für Stationen und Wärterwohnhäuser		
		35,000
Nr. 178. Verbesserung der Beleuchtung auf Bahnhöfen und Stationen.		
a. Ausdehnung der elektrischen Beleuchtung im Hauptbahnhofe Zürich		50,000
b. Verbesserung der Beleuchtung auf verschiedenen Bahnhöfen und Stationen		30,000
		Übertrag 5,199,300

	Fr.	
	Übertrag	5,199,300
Nr. 179. Zentralanlagen für Weichen und Signale.		
a. Station Flums		28,000
b. Station Birrfeld		24,000
c. Station Boswil-Bünzen		27,000
d. Station Benzenschwil		27,000
Nr. 180. Neue Signale. Vor- und Durchfahr- signale und Ersatz von Scheibensignalen durch Semaphore		
		30,000
Nr. 181. Beseitigung von Wegübergängen in Schienenhöhe.		
a. Feldwegüberführung km. 38, ⁶⁰⁰ bei Holderbank zwischen Schinznach-Bad und Wildegg.	Fr.	
Voranschlag vom 2. März 1906		54,000
	Fr.	
wovon auf Bau	52,200	
und auf Betrieb	1,800	
b. Fusswegunterführung bei km. 57, ⁸³⁹ zwischen Eiken und Stein-Säckingen.		
Voranschlag vom 16. Dez. 1905		12,900
	Fr.	
wovon auf Bau	12,800	
und auf Betrieb	100	
c. Fusswegunterführungen bei km. 70, ⁹⁷⁸ und 71, ³⁹⁰ in Rheinfeldern.		
Voranschlag vom 19. April 1906		22,200
	Zusammen	<u>89,100</u>
Für das Jahr 1907 werden vorgesehen		30,000
Nr. 182. Erstellung von Sicherungsanlagen längs dem Wallensee.		
	Übertrag	<u>5,365,300</u>

	Fr.
Übertrag	5,365,300
a. Verbesserungen an einem Teil der Galerie zwischen Weisswand- und Ofenecktunnel (Weesen-Mühlehorn)	15,000
b. Ausmauerung des Ständenhorntunnels auf 16 m. Länge	7,000
Nr. 183. Ersatz und Verstärkung eiserner Brücken (Baubudget 1906, Position 161).	
a. Tössbrücke bei Töss, Linie Winterthur-Koblentz.	
Fr.	
Voranschlag	57,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	30,000
Bleiben —————	27,000
b. Glatzbrücke bei Zweidlen	85,000
c. Wildbachbrücke bei Embrach-Rorbas	65,000
d. Verstärkung der Eisenkonstruktion für die Durchfahrt der Kantonsstrasse km. 23,11 bei der Station Seebach	4,500
Nr. 184. Dichter Belag und Geländer auf den Brücken	4,000
Nr. 185. Wärterhäuser.	
a. Sieben neue Wärterhäuser (zur Durchführung der neuen Wärterstreckeneinteilung)	60,000
b. Vergrösserung des Wärterhauses km. 26,776 zwischen Weesen und Mühlehorn	4,300
Nr. 186. Telegraphenleitungen. Erstellung eines weiteren Telegraphendrahtes, Strecke Zürich-Brugg	2,200
Nr. 187. Telephonanlagen.	
a. Neue Leitungen.	
Übertrag	5,639,300

	Fr.
Übertrag	5,639,300
Strecke Effingen-Mumpf	} 8,500
Strecke Möhlin-Pratteln	
b. Verdoppelung bestehender Leitungen.	
Strecke Schinznach Dorf-Brugg	
Strecke Brugg-Dietikon	
Strecke Altstetten-Zürich Hauptbahnhof	
Strecke Oerlikon-Wallisellen	
Strecke Dietlikon-Effretikon	
Strecke Kemptthal-Winterthur	
Strecke Weesen-Mühlehorn	
Strecke Niederglatt-Bülach	

Nr. 188. Streckenblockeinrichtungen.

a. Strecke Sihlbrugg-Baar.	
Voranschlag vom 17. April 1906	41,500
b. Strecken Effingen-Mumpf und Möhlin-Augst.	
Voranschlag vom 12. Juni 1906	68,000
c. Strecke Flums-Mels	15,000

Nr. 189. Bahnabschlüsse und Barrieren.

a. Geländer und Stützmauern	6,000
b. Barrieren	20,000

Nr. 190. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen 250,000

Nr. 191. Unvorhergesehenes 50,000

Ausgaben des Kreises III für Bahnanlage und feste Einrichtungen 6,098,300

Fr.

wovon entfallen zu Lasten des Baukonto . 5,734,150
und zu Lasten der Betriebsrechnung . . 364,150

Aus dem von der Kreisdirektion vorgelegten Budget haben wir weggelassen:

Erstellung eines weiteren Telegraphendrahtes auf der Strecke Zürich-Uster-Rapperswil-Ziegelbrücke-Weesen	Fr. 6,100
--	--------------

und Ersetzung des Kabels im Örlikoner Tunnel Fr. 8,500
weil diese Arbeiten aufgeschoben werden können.

Ferner Blockeinrichtung auf der Strecke Augst-Pratteln, weil die Kosten der Einführung des Blocks in die letztgenannte Station beim Kreise II (Pos. 129) erscheinen und die weiteren Ausgaben hierfür unter Position 188 *b* (Strecke Möhlin-Augst) eingesetzt worden sind. 10,000

Kreis IV.

Bauten in Ausführung.

Nr. 192. Bahnhof St. Gallen (Baubudget 1906, Position 171).

Kredit des Verwaltungsrates vom 2. Juni 1905	Fr. 8,950,000
Voraussichtliche Ausgabe bis Ende 1906	4,500,000
	<hr/>
Bleiben	4,450,000

Für das Jahr 1907 werden vorgesehen 650,000

Im Jahre 1907 soll die Unterführung beim ehemaligen Waisenhaus erstellt und mit den Arbeiten am neuen Aufnahmsgebäude begonnen werden. Über die Schaffung eines von der Stadt St. Gallen verlangten grösseren Platzes vor dem Gebäude und eines neuen Bahnhofes für die Schmalspurbahnen sind Verhandlungen im Gange.

Nr. 193. Bahnhof Rorschach. Rangieranlagen und Strassenverlegungen (Baubudget 1906, Position 172*a*).

Voranschlag	Fr. 413,500
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	40,500
	<hr/>
Bleiben	373,000

Für das Jahr 1907 werden vorgesehen 10,000

Übertrag

 660,000

		Fr.
	Übertrag	660,000
Nr. 194. Station Rheineck. Umbau und Erweiterung der Geleiseanlagen, neues Aufnahmegebäude, Vergrößerung des Güterschuppens (Baubudget 1906, Position 173).		
		Fr.
Voranschlag vom 4. Dezember 1905	700,000	
		Fr.
wovon auf Bau	597,000	
und auf Betrieb	103,000	
Hiervon ab: Beiträge der Gemeinde Rheineck und der Strassenbahn Rheineck-Walzenhausen	80,000	
		620,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	150,000	
		470,000
	Blieben	470,000
Für das Jahr 1907 werden vorgesehen		200,000

Nachdem die Abschlüssung des alten Rheinbettes im Jahre 1905 erfolgt ist und das Projekt die Zustimmung aller Interessenten gefunden hat, sollte mit der Ausführung nun sobald als möglich begonnen werden.

Das ursprüngliche, noch von den Vereinigten Schweizerbahnen verfasste Projekt ist, wie schon im Bericht zum Budget 1906 erwähnt worden war, umgearbeitet worden, wobei sich eine erhebliche Erhöhung des Kostenvoranschlages ergab. Die wichtigsten Änderungen am früheren Entwurfe sind die grössere Verschiebung der Anlage nach der Flussseite zur Gewinnung von Raum für die Einführung der Drahtseilbahn und für eine Strasse längs der Station, die Vergrößerung des Aufnahmegebäudes, zum Teil für die Bedürfnisse der Post, die Vermehrung der Geleiseanlagen und die Expropriation eines Häuserkomplexes zur besseren Ausgestaltung der Güterdienstanlagen.

Übertrag	860,000
----------	---------

	Übertrag	Fr. 860,000
Der für die Zwecke der Post aufzuwendende Betrag von Fr. 22,000 wird von derselben verzinst und amortisiert werden.		
Nr. 195. Bahnhof St. Margrethen. Umbau und Erweiterung der Bahnhofanlagen, Erstellung einer neuen Drehscheibe von 18 m. Durchmesser (Baubudget 1906, Position 186a).		
	Fr.	
Voranschlag vom 30. Januar 1906 . . .	80,000	
	Fr.	
wovon auf Bau	77,000	
und auf Betrieb	3,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	30,000	
Bleiben	—————	50,000
Nr. 196. Bahnhof Chur. Umbau und Erweiterung des Aufnahmsgebäudes (Baubudget 1906, Position 189a).		
	Fr.	
Voranschlag vom 3. August 1905 . . .	172,000	
	Fr.	
wovon auf Bau	142,000	
und auf Betrieb	30,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	20,000	
Bleiben	—————	152,000
Nr. 197. Station Eschenz. Verlängerung des Kreuzungsgeleises (Baubudget 1906, Position 177).		
	Fr.	
Voranschlag vom 9. September 1905 . .	82,000	
Erstellung einer Fusswegunterführung	15,000	
	—————	
Voranschlag vom 11. Mai 1906 . . .	97,000	
	Fr.	
wovon auf Bau	81,400	
und auf Betrieb	15,600	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	77,000	
Bleiben	—————	20,000
	Übertrag	1,082,000

	Fr.	
	Übertrag	1,082,000
Nr. 198. Station Arbon. Vergrößerung von Aufnahmsgebäude und Güterschuppen und Erweiterung der Geleiseanlagen (Baubudget 1906, Position 178).		
Voranschlag (die Zentralanlage nicht inbegriffen) vom 3. November 1904	Fr. 260,000	
	Fr.	
wovon auf Bau	233,000	
und auf Betrieb	27,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	120,000	
Bleiben	—————	140,000
Nr. 199. Neue Station Attikon zwischen Wiesen- dungen und Islikon.		
	Fr.	
Voranschlag vom 24. November 1904	288,200	
Hiervon ab: Beiträge der Gemeinden:		
	Fr.	
Bar	40,000	
Landabtretung	27,400	
	—————	67,400
	220,800	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	140,800	
Bleiben	—————	80,000
Nr. 200. Neue Station Oberaach zwischen Erlen und Amriswil (Baubudget 1906, Position 190).		
	Fr.	
Voranschlag vom 23. Februar 1905 .	145,000	
Hiervon ab: Beiträge der Gemeinden:		
	Fr.	
Bar	40,000	
Landabtretung	10,000	
	—————	50,000
	95,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	25,000	
Bleiben	—————	70,000
	Übertrag	1,372,000

	Fr.	
	Übertrag	1,372,000
Nr. 201. Station Wattwil. Erweiterung für den Anschluss der Ricken- und der Bodensee-Toggenburg-Bahn (Baubudget 1906, Position 198).		
Kredit des Verwaltungsrates vom 5. März 1906	Fr. 865,000	
	Fr.	
wovon auf Bau	792,000	
und auf Betrieb	73,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	<u>170,000</u>	
	Bleiben	<u>695,000</u>
Für das Jahr 1907 werden vorgesehen 350,000		
Nr. 202. Bahnhof Sargans. Erstellung einer Lokomotivremise mit Wasserstation (Baubudget 1906, Position 188).		
Voranschlag vom 23. Juni 1905	Fr. 217,000	
Erhöhung des Voranschlages für Dienstlokale, Kohlegeleise und Wasserreinigungsanlage	48,000	
	<u>Zusammen</u>	265,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	65,000	
	Bleiben	200,000
Nr. 203. Zentralanlagen für Weichen und Signale.		
a. Station Kreuzlingen (Baubudget 1906, Position 179)	Fr. 55,000	
b. Station Eschenz (Baubudget 1906, Position 179)	26,000	
c. Station Oberriet (Baubudget 1906, Position 203)	25,500	
d. Station Salez-Sennwald (Baubudget 1906, Position 203)	24,000	
e. Station Haag-Gams (Baubudget 1906, Position 203)	25,000	
	<u>Zusammen</u>	155,500
	Übertrag	<u>155,500</u> 1,922,000

	Fr.	Fr.
Übertrag	155,500	1,922,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	105,500	
Bleiben	-----	50,000

Nr. 204. II. Geleise Oberwinterthur-Romanshorn (Baubudget 1906, Position 180).

	Fr.	
Kredit des Verwaltungsrates vom 29. September 1903	5,800,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	5,400,000	
Bleiben	-----	400,000

Noch nicht begonnene Bauten.

Nr. 205. Bahnhof Winterthur.

a. Hydranten bei den Kohlenlagern des Depots Ost	4,500
b. Hydraulische Rädersonkvorrichtung im Depot Ost	16,500
c. Wasserturm und Einrichtung für die Wassereinreinigung beim Depot West	40,000

Nr. 206. Station Schwarzenbach. Neues Abortgebäude mit Anbau für ein Magazin 2,800

Nr. 207. Station St. Fiden. Umbau und Erweiterung anlässlich der Einmündung der Bodensee-Toggenburg-Bahn.

	Fr.
Voranschlag vom 29. August 1905	2,225,000
Für das Jahr 1907 werden vorgesehen	500,000

Im Jahre 1907 soll zuerst die Überwölbung der Steinach vorgenommen werden. Nach der Vollendung derselben kann der Bau des Tunnels St. Fiden-St. Gallen (Position 229^a) beginnen, dessen Ausbruchmaterial zur Anschüttung des Stationsdammes verwendet werden wird.

Nr. 208. Werkstätte Rorschach.

a. Erweiterung der Montierwerkstätte auf der Westseite (Baubudget 1906, Position 185^a).

Übertrag 2,935,800

	Fr.
Übertrag	2,935,800
	Fr.
Voranschlag vom 27. Mai 1905	42,000
Erhöhung des Voranschlages wegen Beseitigung einer Längswand	20,000
	62,000
b. Überdeckung eines Teiles des Hofes für die Er- stellung einer Detailschlosserei	19,000
c. Erstellung von zwei Putzgruben in den Ge- leisen 3 und 8	3,800
Nr. 209. Station Staad. Herstellung der nor- malen Geleisedistanz	11,300
Nr. 210. Bahnhof St. Margrethen. Anlage von zwei Abstellgleisen.	
Voranschlag vom 14. April 1906	46,000
Nr. 211. Station Trübbach. Neues Abort- gebäude	2,200
Nr. 212. Bahnhof Sargans. Erweiterung der Geleiseanlagen.	
Voranschlag vom 2. Mai 1906	150,000
Nach Vollendung der neuen Lokomotivremise (Position 202) soll eine Vermehrung der Geleise auf dem durch den Abbruch der alten Lokomotiv- und Wagenschuppen frei werdenden Platz vorge- nommen werden. Damit dürfte es möglich sein, den Anforderungen des gesteigerten Verkehrs auf längere Zeit zu entsprechen.	
Nr. 213. Station Maienfeld. Vergrößerung des Güterschuppens und Erstellung einer Laderampe . .	8,400
Nr. 214. Werkstätte Chur.	
a. Vergrößerung der Blechspannerei und Erstellung eines Schuppens für die Lagerung von Er- satzteilen	15,000
b. Magazin für Feuerlöschgeräte	2,500
	Übertrag 3,256,000

	Fr.
Übertrag	3,256,000
Nr. 215. Station Frauenfeld. Erweiterung und Umbau der Güterschuppenanlagen	26,000
Nr. 216. Station Weinfelden. Erstellung eines neuen Güterschuppens	40,000
Anlässlich der Erstellung der II. Spur von Oberwinterthur nach Romanshorn sind in Weinfelden verschiedene Geleiseänderungen ausgeführt worden, welche eine Verlegung des Güterschuppens erforderlich machen.	
Nr. 217. Bahnhof Romanshorn.	
a. Umbau und Erweiterung der Bahnhofanlagen anlässlich der Einmündung der Bodensee-Toggenburg-Bahn.	Fr.
Voranschlag vom 23. April 1906	2,130,000
wovon auf Bau	1,640,000
und auf Betrieb	490,000
Für das Jahr 1907 werden vorgesehen	300,000
b. Einrichtung zur Reinigung von Hülsenfrüchten und Getreide im Lagerhaus Romanshorn	17,000
c. Neue Wagenwerkstätte bei der Schiffswerfte.	
Voranschlag vom 25. Juni 1906	150,000
Nr. 218. Station Etwilen.	
a. Verlängerung der Stumpengeleise S2 und S3	18,500
b. Erstellung eines Arbeiterlokales	5,000
Nr. 219. Station Hemishofen. Erweiterung der Geleiseanlagen	20,000
Nr. 220. Station Steckborn. Verlängerung des Ausweichgeleises und Vergrößerung der Ausladeplätze	31,200
Nr. 221. Station Kreuzlingen. Vergrößerung des Güterschuppens und Erstellung eines Bureaus für die Güterexpedition	5,600
Übertrag	3,869,300

	Fr.
Übertrag	3,869,300
Nr. 222. Station Kesswil. Erweiterung der Geleiseanlagen	11,000
Nr. 223. Erhöhung von Perrons.	5,000
Nr. 224. Brückenwagen	10,000
Nr. 225. Wasserversorgungen für Stationen und Wärterhäuser	8,000
Nr. 226. Verbesserung der Beleuchtung auf Bahnhöfen und Stationen.	
a. Elektrische Beleuchtung des Bahnhofes Buchs .	30,500
b. Verbesserung der Beleuchtung auf verschiedenen Stationen	17,000
Nr. 227. Zentralanlagen für Weichen und Signale.	
	Fr.
a. Station Steckborn	26,000
b. „ Emmishofen-Egelshofen	43,000
c. „ Staad	38,000
d. „ Trübbach	25,000
e. „ Hauptwil	9,000
	141,000
Nr. 228. Neue Signale. Ersatz von Signalen älterer Bauart durch Semaphore	30,000
Nr. 229. II. Geleise Winterthur - St. Gallen-St. Margrethen.	
a. Erstellung eines zweispurigen Tunnels zwischen St. Gallen und St. Fiden gleichzeitig mit der Einführung der Bodensee-Toggenburg-Bahn in den Bahnhof St. Gallen.	Fr.
Voranschlag vom 15. Mai 1905	2,617,000
Für das Jahr 1907 werden vorgesehen	400,000
Die Berechnungen haben ergeben, dass die Erstellung des II. Geleises zwischen St. Gallen	
Übertrag	4,521,800

Fr.
4,521,800

Übertrag
und St. Fiden in offener Linie neben dem bestehenden Geleise um Fr. 1,410,000 billiger wäre als der Tunnel. Da mit dem letzteren eine wesentlich bessere und nicht teurere Erweiterung der Station St. Fiden möglich ist, da ferner das unterirdische Tracé schwächere Steigungen aufweist und für den Bahnbetrieb und die städtische Bevölkerung grosse Vorteile bietet, erscheint es gerechtfertigt, dasselbe auszuführen. An die Mehrkosten sollen die Stadt und die Bodensee-Toggenburg-Bahn eine Subvention von Fr. 1,000,000 leisten und die Bundesbahnen den Rest übernehmen, wogegen die frei werdende Linie St. Gallen-St. Fiden Eigentum der Stadt werden soll.

Die Bodensee-Toggenburg-Bahn beteiligt sich ferner am Anlagekapital der neuen zweigeleisigen Verbindung mit Fr. 450,000 und an demjenigen der Station St. Fiden mit Fr. 550,000.

- | | |
|--|---------|
| b. Fortsetzung der Projektierungsarbeiten auf den anderen Strecken | 30,000 |
| c. Vorsorgliche Landerwerbungen | 200,000 |

Der Kredit ist für die Fortsetzung der Studien und für Erwerbungen an denjenigen Orten bestimmt, wo die Überbauung des Terrains verhindert werden muss.

Nr. 230. Verlegung des Fussgängersteges an der Rheinbrücke bei Laufen auf die Nordseite (flussabwärts) der Brücke mit Erstellung eines Fussweges nach der Station Neuhausen (Baubudget 1906, Position 206).

	Fr.
Voranschlag vom 3. Juli 1906	29,100
Hiervon ab: Beitrag der Interessenten	13,000

16,100

Zur Zeit besteht an der flussaufwärts gelegenen Seite der Rheinbrücke ein Fussgängersteg, der am rechten Ufer à niveau über die Bahn geführt ist. Früher war beabsichtigt, diesen Übergang durch eine

Übertrag 4,767,900

Übertrag 4,767,900

Unterführung zu ersetzen. Zu diesem Zwecke waren im Budget des Jahres 1906 Fr. 6300 eingestellt.

Gegen das Projekt haben die Interessenten Einsprache erhoben und es ist sodann im Einvernehmen mit diesen in der Weise abgeändert worden, dass auf der gegen den Rheinfluss liegenden Seite der Brücke ein neuer Fussgängersteg angebracht wird, wodurch der Übergang und damit auch die Unterführung am rechten Ufer von selbst dahinfallen. Am linken Ufer soll der Weg vor dem Tunnelportal mittelst einer eisernen Brücke über die Bahn geführt werden. Ausserdem ist beabsichtigt, vom rechten Ufer aus einen 2 m. breiten Weg der Bahnlinie entlang bis zur Station Neuhausen zu erstellen.

Nr. 231. Wärterhäuser. Erstellung von vier Wärterhäusern 36,000

Nr. 232. Unterkunftslokale für das Bahndienstpersonal (gemäss Bundesgesetz vom 19. Dezember 1902). Feste Unterkunftslokale im Bahnhof St. Gallen und in der Kiesgrube bei Arlen-Rielasingen . . . 3,000

Nr. 233. Glockensignale. Ersatz der Rasselwerkanlage Winterthur-Rätterschen durch Gruppenschläger 3,600

Nr. 234. Telephonanlagen.

a. Winterthur-Romanshorn 20,000
 b. Etwilen-Stein a. Rh. und Etwilen-Hemishofen 3,000
 c. Auf Bahnhöfen 1,400

Nr. 235. Bahnabschlüsse und Barrieren.

a. Neue Einfriedungen 12,000
 b. Neue Barrieren 20,000

Nr. 236. Schutzstreifen gegen Waldbrände. Land-
 erwerb 5,000

Übertrag 4,871,900

Fr.

Übertrag 4,871,900

Nr. 237. Beiträge an Bauten zum Schutze der Bahn. Beitrag an die Kosten für die Erstellung des rheintalischen Binnenkanals 113,000

Die Kosten des Rheintalischen Binnenkanals sind zu Fr. 6,175,000 veranschlagt. Sie werden zu 50% von der Eidgenossenschaft und zu 25% vom Kanton aufgebracht. Der Rest, inklusive Bauzinsen und Verwaltungskosten, Fr. 1,822,000 betragend, ist von dem im Perimeter (Interessenzone) liegenden Grundbesitz zu tragen. Hiervon hat die Bundesbahnverwaltung gemäss Beschluss des Regierungsrates des Kantons St. Gallen vom 22. August 1905 als ordentlichen Beitrag Fr. 31,260 und als ausserordentlichen Beitrag Fr. 81,990 zusammen rund Fr. 113,300 beizusteuern. Die Belastung des Grundeigentums der Bahn mit einem ausserordentlichen Beitrag entspricht den durch ein kantonsgerichtliches Urteil in Sachen der Beitragsleistung der ehemaligen V. S. B. an die Kosten des Werdenberger Binnenkanals festgestellten Grundsätzen.

Nr. 238. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen 400,000

Nr. 239. Unvorhergesehenes 50,000

Ausgaben des Kreises IV für Bahnanlage und feste Einrichtungen **5,434,900**

Fr.

wovon entfallen auf Baukonto 5,087,800

„ „ „ Betriebsrechnung 347,100

Dem von der Kreisdirektion vorgelegten Budget haben wir beigefügt:

Position 215. Station Frauenfeld. Umbau und Erweiterung des Güterschuppens 26,000

und Position 217c. Neue Wagenwerkstätte bei der Schiffswerfte in Romanshorn 150,000

Dagegen haben wir weggelassen:

Zentralanlage im Bahnhof Winterthur 150,000

weil hierfür ein Projekt noch nicht vorliegt, und die Erweiterung der Werkstätte in Rorschach 150,000

weil die Bedürfnisfrage noch nicht abgeklärt ist, ferner die Erstellung eines Aufnahmsgebäudes mit Güterschuppen und Erweiterung der Geleiseanlagen auf der Station Dachsen	Fr. 10,000
weil diese Arbeiten nicht dringlich sind.	

Auch die für die Unterführung der Zürcherstrasse in Winterthur von der Kreisdirektion eingesetzte Rate von	50,000
ist weggelassen worden, weil die Stadtbehörde, obgleich sie mit dem Projekte einverstanden ist, bis jetzt jede Beitragsleistung an diese Baute abgelehnt hat.	

II. Rollmaterial.

Nr. 240. Anschaffung von 119 Lokomotiven, wovon 81 Stück als Vermehrung und 38 Stück als Ersatz für die Periode 1907/08.

Im Budget pro 1906 war unter Nr. 212 für das Jahr 1907 die Lieferung von 61 und die Ausrangierung von 20 Lokomotiven vorgesehen, während nach neuern Erhebungen voraussichtlich nur 16 Lokomotiven zur Ausrangierung gelangen werden. Auf das Jahr 1908 fällt somit die Anschaffung von 58 Lokomotiven, wovon 22 Stück als Ersatz für die vorgesehene Ausrangierung.

Bei Festsetzung des Lokomotivbedarfes auf Ende 1908 wurde nach Anleitung der bundesrätlichen Verordnung vom 8. Februar 1898 von der Zahl der im Sommer 1904 eingeteilten Lokomotiven ausgegangen, wobei 25 % der Gesamtzahl disponibel oder in Reparatur sein sollen.

	Loko-
	motiven
Im Sommer 1904 waren eingeteilt	702 (75 %)
es müssen demnach disponibel sein	234 (25 %)
Zusammen	<u>936 (100 %)</u>

Dazu müssen gerechnet werden als Ver-	
mehrung für den Simplonverkehr	40
und für den Ricken	<u>6</u>

Es müssen demnach auf Ende 1908 vor-	
handen sein	<u>982</u>

In der dreijährigen Periode 1906/08 wird der Lokomotivbestand folgende Änderungen erfahren:

	Lokomotiven
Bestand Ende 1905	861
Ausrangierung 1906	20
Neubeschaffung 1906	60
Vermehrung 1906	—
	<u>40</u>
Bestand Ende 1906	901
Ausrangierung 1907	16
Neubeschaffung 1907	61
Vermehrung 1907	—
	<u>45</u>
Bestand Ende 1907	946
Ausrangierung 1908	22
Neubeschaffung 1908	58
Vermehrung 1908	—
	<u>36</u>
Bestand Ende 1908	<u>982</u>

Davon fallen auf

	Loko- motiven
Kreis I	235
„ II (exkl. Brünig)	285
„ III	302
„ IV	160

Die Vermehrung während der dreijährigen Periode beträgt	121	Loko- motiven
Dazu der voraussichtliche Abgang während der gleichen Zeit	58	
Somit Totalbedarf	179	
Hiervon werden gemäss den bestehenden Verträgen im Jahre 1906 abgeliefert	60	
und es sind, wie budgetiert, pro 1907/08 zu beschaffen	119	
wovon bereits vergeben sind	61	
Es bleiben zu bestellen, lieferbar pro 1908	58	

Zur Neubeschaffung sind, den Verkehrsbedürfnissen entsprechend, die bereits vorhandenen und bewährten Lokomotivtypen Serie A^{3/5}, B^{3/4}, C^{4/5}, E^{3/4} und E^{3/3} vorgesehen.

Die Gesamtkosten der 119 Lokomotiven sind veranschlagt zu	Fr. 10,899,000
wovon zu lasten des Jahres 1907	„ 5,300,000
und zwar auf Betriebsrechnung	„ 1,078,000
und auf Baurechnung	„ 4,222,000

Die Budgetansätze der verschiedenen Lokomotiven mussten gegenüber frühern Jahren etwas erhöht werden, um der Steigerung der Materialpreise, dem Wachsen der Arbeitslöhne und der Anwendung der Dampfüberhitzung, sowie anderer konstruktiver Verbesserungen Rechnung zu tragen.

Nr. 241. Die stetige Verkehrszunahme auf der Brünigbahn erfordert eine Vermehrung des Lokomotivparks um 6 Zahnradlokomotiven, Serie HG^{3/3}, von denen 2 Stück noch vor Beginn der Sommersaison 1907 zur Ablieferung kommen sollten. Für die alten, weniger leistungsfähigen Lokomotiven der Serie HG^{2/2} muss in den nächsten Jahren mit der Ausrangierung begonnen werden.

Nr. 242. Die vorhandenen Bremsenrichtungen an den Brüniglokomotiven, namentlich bei den schneller fahrenden, müssen der Betriebssicherheit wegen verbessert werden, und wir sehen dafür eine Summe von Fr. 30,000 vor, die sich gleichmässig auf die Jahre 1907 und 1908 verteilt.

Nr. 243. Anschaffung von 414 Personenwagen für die Periode 1907/08. Im Baubudget 1906 ist unter Nr. 215 die Anschaffung von 220 Personenwagen im Jahre 1907 bereits vorgesehen, so dass der Restbedarf der zweijährigen Periode mit 194 Stück auf das Jahr 1908 fällt. Nach dem Entwurf für die Revision der bundesrätlichen Verordnung vom 8. Februar 1898 soll auf 9250 Personenkilometer ein Sitzplatz vorhanden sein, wobei für die Neunormierung eine Periode von 4 Jahren vorgesehen ist. Wenn wir in Anlehnung an diese Vorschriften vom Ergebnis des Jahres 1904 mit 1,125,938,965 Personenkilometer ausgehen, so erhalten wir auf Ende 1908 den Bedarf von 121,723 Sitzplätzen. Eine annähernde Berechnung der Personenkilometer des Simplonverkehrs ergibt einen weitem Bedarf von rund 6000 Sitzplätzen, so dass der Bestand auf Ende des Jahres 1908 sich ergibt zu 127,723 Sitzplätzen.

Gemäss dem nachfolgenden Bestandesausweis wird auf Ende 1908 die Sitzplatzzahl voraussichtlich 127,427 betragen, nämlich:

	Anzahl Wagen	Sitzplätze			
		I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	Total
Bestand am 31. Dezember 1905	2179	5925	24,599	75,916	106,440
Vermehrung pro 1906	157	784	2,330	4,120	7,234
	2336	6709	26,929	80,036	113,674
Ausrangierung pro 1906	52	204	701	1,213	2,118
Bestand am 31. Dezember 1906	2284	6505	26,228	78,823	111,556
Vermehrung pro 1907	220	1030	3,140	6,840	11,010
	2504	7535	29,368	85,663	122,566
Ausrangierung pro 1907	50	36	791	1,188	2,015
Bestand am 31. Dezember 1907	2454	7499	28,577	84,475	120,551
Vermehrung pro 1908	194	550	3,100	6,480	10,130
Übertrag	2648	8049	31,677	90,955	130,681

	Anzahl Wagen	Sitzplätze			
		I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	Total
Übertrag	2648	8049	31,677	90,955	130,681
Ausrangierung pro 1908	86	377	991	1,886	3,254
Bestand am 31. De- zember 1908 . . .	2562	7672	30,686	89,069	127,427
In %	—	6,0	24,1	69,9	100

Von den 414 Personenwagen sind die schon im Baubudget 1906 enthaltenen 220 Stück bereits vergeben worden, um die rechtzeitige Ablieferung zu sichern. Bemerket sei noch, dass mehr Personenwagen (140 Stück) mit gedeckten Plattformen und Faltenbälgen ausgerüstet werden sollen, als im letztjährigen Budget angenommen war. Deshalb und wegen der gesteigerten Arbeitslöhne und Materialpreise mussten die neuen Budgetansätze wesentlich erhöht werden.

Von der Voranschlagssumme für 1907 von Fr. 7,155,000 fallen auf Betriebsrechnung „ 440,000
und auf Baurechnung Fr. 6,715,000

Nr. 244. Anschaffung von 100 Gepäckwagen mit Faltenbälgen für die Periode 1907/08; davon sind 40 Stück als Bedarf des Jahres 1907 aus dem Baubudget 1906 (Nr. 216) übertragen worden.

Laut der bundesrätlichen Verordnung vom 8. Februar 1898 sollen für die im Fahrdienstbuch aufgeführten Kurse nicht mehr als 70% des Bestandes der hierfür geeigneten Wagen beansprucht werden. Im Jahre 1905 waren von 438 Wagen 362 in die Kurse eingestellt, was einen Sollbestand von $362 \times \frac{100}{70} = 517$ Wagen ergibt. Auf Ende 1906 werden $438 - 10 + 40 = 468$ Gepäckwagen vorhanden sein; daraus ergibt sich der erforderliche Zuwachs zu $517 - 468 = 49$ Wagen und dazu der vorgesehene Ersatz für 52 in den Jahren 1907/08 auszurangierende Gepäckwagen oder rund 100 Stück für die zweijährige Periode.

Nr. 245. Anschaffung von 910 Güterwagen. Nach dem oben genannten Entwurf für die Revision der bundesrätlichen Verordnung vom 8. Februar 1898 soll auf 12,000 zu leistende Kilometer ein Güterwagen vorhanden sein. Die Leistungen unserer

Güterwagen (exklusive Brünig) betragen im Jahre 1905 im ganzen 129,966,888 Wagenkilometer, was einem Bestand von 10,830 Güterwagen entspricht. Ende 1905 waren (exklusive Dienstwagen) vorhanden 10,651 Güterwagen. Unter Berücksichtigung der budgetmässigen Ausrangierung pro 1906 mit 150 Wagen und der Anschaffung von 340 Wagen ergibt sich der Bestand auf Ende 1906 zu 10,841 Güterwagen. Zu beachten ist, dass der oben berechnete Güterwagenbestand ein Minimum darstellt und dass sich im Betriebe immer noch auf längere Zeitabschnitte im Jahre Güterwagenmangel geltend macht. Wir haben deshalb ausser den schon im Budget 1906 vorgesehenen und pro 1907 zu liefernden 410 Güterwagen weitere 500 Wagen in das Baubudget für die zweijährige Periode 1907/08 eingestellt. Zur Ausrangierung für die Jahre 1907 und 1908 haben wir nur 140 Güterwagen vorgesehen. Es ergibt sich hieraus auf Ende 1908 ein Bestand von $10,841 + 910 - 140 = 11,611$ Güterwagen und für die dreijährige Periode 1906/08 eine wirkliche Vermehrung um $(11,611 - 10,651) 960$ Güterwagen.

Nr. 246. Weil sich das Bedürfnis nach gut eingerichteten Krankenwagen, die auch im Ausland ohne Einschränkung verkehren können, häufig geltend macht, haben wir den Bau von 4 solchen Wagen in Aussicht genommen, wovon 2 für das Jahr 1907.

Nr. 247 bis Nr. 249. Zur Ergänzung des Brünigwagenparks sind, den Bedürfnissen entsprechend, für das Jahr 1907 zur Anschaffung vorgesehen 2 Personenwagen, Serie AB³, 1 Gepäckwagen, Serie F³, und 10 Güterwagen (je 5 K und L Wagen).

Nr. 250. Es hat sich die Notwendigkeit herausgestellt, die Klosedampfbremse beim Brünigwagenmaterial aus Gründen der Betriebssicherheit zu ersetzen, und wir haben zu diesem Zwecke einen Posten von Fr. 216,400 vorgesehen, der sich je hälftig auf die Jahre 1907 und 1908 verteilt.

Nr. 251 bis Nr. 254. Diese Arbeiten bedeuten die Fortsetzung der Einführung der elektrischen Beleuchtung in den Zügen.

III. Mobilien und Gerätschaften.

Generaldirektion.

Nr. 255. Inventaranschaffungen für die Bureaux der Generaldirektion	Fr. 3,000
Nr. 256. Apparate für den Dienst der Ober- telegrapheninspektion	1,500
Nr. 257. Vermehrung des Inventars des Fahr- dienstes:	
600 Akkumulatorenbatterien für Wagen- beleuchtung à Fr. 280	Fr. 168,000
50 Akkumulatorenbatterien für Wagen- beleuchtung (Brünig) à Fr. 230	11,500
Messinstrumente für elektrischen Bahn- betrieb:	
a. 3 registrierende Wattmeter à zirka Fr. 1300	3,900
b. 1 Isolationsprüfer à zirka Fr. 1100	1,100
470 Paar Dampfheizkupplungen mit Ge- windeanschluss à Fr. 70	32,900
400 Stück Dampfheizkupplungen mit Überschlagbügel à Fr. 40	16,000
	<hr/>
	233,400
<i>Ausgaben der Generaldirektion für Mobilien und Gerätschaften</i>	<hr/> 237,900 <hr/>

Kreis I.

Nr. 258. Vermehrung des Inventars der Kreis- direktion (einschliesslich Telegrapheninspektion)	Fr. 4,000
Nr. 259. Vermehrung des Inventars des Bahn- dienstes.	Fr.
Mobilien und Werkzeug	15,000
Neue Schotterwagen	20,000
	<hr/>
	35,000
Nr. 260. Vermehrung des Inventars des Stationsdienstes	15,000
	<hr/>
Übertrag	54,000

	Fr.
Übertrag	54,000
Nr. 261. Vermehrung des Inventars des Fahr- dienstes:	Fr.
Werkzeugwagen (Baubudget 1906, Posi- tion 229)	24,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1906	8,000
	<hr/> Bleiben 16,000
Verschiedenes	5,000
	<hr/> 21,000
Nr. 262. Ergänzung der Werkzeuge und der mechanischen Einrichtungen der Werkstätte Yverdon	90,000
Nr. 263. Ergänzung der Werkzeuge und der mechanischen Einrichtungen der Werkstätte Freiburg	3,200
Nr. 264. Telegraphenapparate für die neuen Leitungen.	
Yverdon-Neuchâtel	2,500
Nr. 265. Vermehrung der Telephonapparate .	<hr/> 1,000
<i>Ausgaben des Kreises I für Mobiliar und Gerät- schaften</i>	<hr/> 171,700

Kreis II.

Nr. 266. Vermehrung des Inventars der Kreis- direktion (einschliesslich Telegrapheninspektion) . .	4,500
Nr. 267. Vermehrung des Inventars des Bahn- dienstes:	Fr.
Anschaffung von Schotterwagen für die Brünigbahn	31,800
Umänderung von 16 offenen Wagen der Serie N ¹ in S-Wagen	10,000
Wärterbuden	2,000
	<hr/> 43,800
Nr. 268. Vermehrung des Inventars des Stations- dienstes	16,500
Nr. 269. Vermehrung des Inventars des Fahr- dienstes:	
Übertrag	<hr/> 64,800

	Übertrag	Fr. 64,800
1 Werkzeugwagen (Baubudget 1906, Position 237)	Fr. 19,000	
Verschiedenes	6,000	
	<hr/>	25,000
Nr. 270. Ergänzung der Werkzeuge und der mechanischen Einrichtungen der Werkstätte Olten		160,000
Nr. 271. Ergänzung der Werkzeuge und der mechanischen Einrichtungen der Werkstätte Biel		44,000
<i>Ausgaben des Kreises II für Mobilien und Gerätschaften</i>		<hr/> 293,800
Kreis III.		
Nr. 272. Vermehrung des Inventars der Kreisdirektion (einschliesslich Telegrapheninspektion) . .		4,500
Nr. 273. Vermehrung des Inventars des Bahndienstes		20,000
Nr. 274. Vermehrung des Inventars des Stationsdienstes		25,000
Nr. 275. Vermehrung des Inventars des Fahrdienstes:		
1 Werkzeugwagen	Fr. 22,000	
Verschiedenes	12,200	
	<hr/>	34,200
Nr. 276. Ergänzung des Werkzeuges und der mechanischen Einrichtungen der Werkstätte Zürich .		17,100
Nr. 277. Ergänzung des Werkzeuges und der mechanischen Einrichtungen der Depotwerkstätten Zürich und Brugg		7,200
Nr. 278. Vermehrung der Telegraphen- und Telephonapparate:		
Telegraphenapparate		5,200
Telephonapparate		2,500
<i>Ausgaben des Kreises III für Mobilien und Gerätschaften</i>		<hr/> 115,700

Kreis IV.

Nr. 279. Vermehrung des Inventars der Kreis- direktion (einschliesslich Telegrapheninspektion) . . .	Fr. 2,200
Nr. 280. Vermehrung des Inventars des Bahn- dienstes:	
Unterkunftslokale und Kocheinrichtungen	Fr.
für Bahnarbeiter	1,500
Verschiedenes	7,500
	<hr/>
	9,000
Nr. 281. Vermehrung des Inventars des Stations- dienstes	20,000
Nr. 282. Vermehrung des Inventars des Fahr- dienstes:	Fr.
1 Werkzeugwagen	20,000
Ergänzung der Akkulatorentransport- wagen mit Kran und Ausladevorrichtung	1,200
Verschiedenes	4,800
	<hr/>
	26,000
Nr. 283. Ergänzung der Werkzeuge und der mechanischen Einrichtungen der Werkstätte Rorschach und der Depotwerkstätten Winterthur, St. Gallen und Rorschach	49,000
Nr. 284. Ergänzung der Werkzeuge und der mechanischen Einrichtungen der Werkstätte Chur	38,200
Nr. 285. Ergänzung der Werkzeuge und der mechanischen Einrichtungen der Werkstätten Romans- horn.	
a Depotwerkstätte	500
b. Wagenwerkstätte	3,000
Nr. 286. Vermehrung der Telegraphenapparate. Telegraphenapparate für vier neue Telegraphen- stationen als Ersatz für eidgenössische Bureaux	2,000
<i>Ausgaben des Kreises IV für Mobilien und Gerät- schaften</i>	<hr/>
	149,900

**Rekapitulation der Ausgaben für Mobiliar und
Gerätschaften.**

	Fr.
Generaldirektion	237,900
Kreis I	171,700
Kreis II	293,800
Kreis III	115,700
Kreis IV	149,900
Total	<u>969,000</u>

Von dieser Summe gehen Fr. 885,475 zu lasten des Baukontos; der Rest von Fr. 83,525 ist mit Fr. 16,000 von der Betriebsrechnung und mit Fr. 67,525 vom Werkstättkonto zu tragen.

IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte.

	Fr.	Fr.
Nr. 287. Inventarvermehrung für die Schiffswerfte in Romanshorn.		
1 Holzdrehbank mit Vorgelege	350	
1 Bauholzfräse mit Antriebmotor	2,400	
	<u> </u>	2,750
		<u>2,750</u>

welche samthaft zu lasten des Baukonto gehen.

Budget der Ausgaben der Kapitalrechnung.

1. Bauausgaben.

Sie ergeben laut Spezialbudget Fr. 42,637,325

2. Rückzahlung von Kapitalien.

Dieselben werden betragen „ 12,395,550

3. Beteiligung bei der Wynentalbahn.

Sie wird sich belaufen auf „ 135,000

Fr. 55,167,875

Die voraussichtlichen Kapitalrückzahlungen stellen sich wie folgt:

Anleihen der ehemaligen Schweiz. Centralbahn.

4 % vom 1. Februar 1876. Rückzahlung der auf 1. Februar 1907 auszulösenden 823 Obligationen à Fr. 500 Fr. 411,500

4 % vom 25. Juni 1880. Rückzahlung der auf 30. April 1907 auszulösenden 115 Obligationen à Fr. 1000 „ 115,000

Anleihen der ehemaligen Schweiz. Nordostbahn.

Subventionsanleihen der rechtsufrigen Zürichseebahn. Rückzahlung der auf 15. Februar 1907 verfallenen 18 Obligationen à Fr. 10,000 „ 180,000

Subventionsanleihen der Linie Bülach-Schaffhausen. Rückzahlung der auf 1. Februar 1907 verfallenen 24 Obligationen à Fr. 5000 (Rest des Anleihens) „ 120,000

Anleihen der ehemaligen Vereinigten Schweizerbahnen.

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

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

Es sind zurückzuzahlen 164 Obligationen auf 1. Juli 1907 in Titeln von Fr. 300 und Fr. 500 „ 53,800

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

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

Übertrag Fr. 880,300

	Übertrag	Fr. 880,300
Es sind im ganzen zurückzuzahlen 292 Obligationen auf 1. Juli 1907 in Titeln von Fr. 300 und Fr. 500		
	"	103,200
4 % I. Hypothek vom 31. März 1865. Rückzahlung der auf 30. Juni 1907 auszulosenden Obligationen in verschiedenen Beträgen		
	"	1,200,000
4 % II. Hypothek vom 31. März 1865. Rückzahlung der auf 30. Juni 1907 auszulosenden Obligationen in verschiedenen Beträgen		
	"	600,000
<i>Anleihen der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn.</i>		
2 ⁸ / ₁₁ % Franco-Suisse von 1868. Rückzahlung der auf 10. März 1907 auszulosenden 261 Obligationen, rückzahlbar mit Fr. 550		
	"	143,550
3 % Jougne-Eclépens. Rückzahlung der pro 1907 auszulosenden 87 Obligationen à Fr. 500		
	"	43,500
3 ¹ / ₂ % Jura-Bern-Luzern von 1889. Rückzahlung auf 31. März 1907 der im Jahre 1906 nicht konvertierten 8528 Obligationen à Fr. 1000		
	"	8,528,000
3 ¹ / ₂ % Brünig von 1889. Rückzahlung auf 31. März 1907 der im Jahre 1906 nicht konvertierten 897 Obligationen à Fr. 1000		
	"	897,000
	Total	<u>Fr. 12,395,550</u>

Die Gesellschaft der Wynentalbahn hat das Gesuch an uns gerichtet, wir möchten uns bei der Konsolidierung ihrer Unternehmung beteiligen, deren finanzielle Lage infolge Überschreitung der devisierten Baukosten um zirka Fr. 400,000 und eines Betriebsdefizits eine missliche geworden ist. Wir haben ihr geantwortet, dass die Bundesbahnen nur als Rechtsnachfolger der ehemaligen Centralbahn und Nordostbahn, welche den Gründungsvertrag von 1872 abgeschlossen hatten, mitwirken können und zwar nur innert den Grenzen der seinerzeit von den genannten Gesellschaften übernommenen Verpflichtung; jede weitergehende Beteiligung müssten wir daher ablehnen. Laut diesem Vertrag haben wir einen Drittel an die ersten Erstellungskosten der Bahn beizutragen, und zwar mit den nämlichen Rechten und Pflichten wie die übrigen Beteiligten. Unser nachträgliche Anteil beträgt somit rund Fr. 135,000.

Am Schluss des gegenwärtigen Berichts beehren wir uns, Ihnen folgenden

Antrag

zu stellen:

Der Bundesversammlung sind zur Genehmigung vorzulegen:

1. Das Betriebsbudget der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1907, abschliessend mit Fr. 132,559,585 Einnahmen und mit Fr. 89,639,540 Ausgaben.

2. Das Budget der Gewinn- und Verlustrechnung der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1907, abschliessend mit Fr. 53,134,775 Einnahmen und mit Fr. 53,383,300 Ausgaben.

3. Das Baubudget der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1907 im Betrage von Fr. 42,637,325.

4. Das Budget der Ausgaben der Kapitalrechnung der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1907 im Betrage von Fr. 55,167,875.

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

Bern, den 28. September 1906.

Namens des Verwaltungsrates
der schweizerischen Bundesbahnen,

Für den Präsidenten:

Hirter.

Der Sekretär:

Mürset.



Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen an den schweizerischen Bundesrat betreffend das Budget der schweizerischen Bundesbahnen für 1907, zu Handen der Bundesversammlung. (Vom 28. September 1906.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1906
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	42
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.10.1906
Date	
Data	
Seite	751-883
Page	
Pagina	
Ref. No	10 022 117

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dall'Archivio federale svizzero.