

# Schweizerisches Bundesblatt.

59. Jahrgang. V.

Nr. 47.

6. November 1907.

---

*Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 6 Franken.*

*Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp. — Inserate franko an die Expedition.*

*Druck und Expedition der Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.*

---

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend den  
Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das  
Jahr 1908.

(Vom 1. November 1907.)

Tit.

Der Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen hat uns unterm 30. September dieses Jahres seinen Bericht und Antrag betreffend das Budget für das Jahr 1908 unterbreitet. Das Budget umfasst:

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

Zu diesen Vorlagen bemerken wir folgendes:

### 1. Betriebsbudget.

Die gesamten Betriebseinnahmen werden zu Fr. 143,743,015 veranschlagt. Es bedeutet dies gegenüber der Rechnung für 1906 und dem Voranschlag für 1907 eine Steigerung von rund 11 Millionen Franken. Die gesamten Betriebs-

ausgaben, einschliesslich der vom Erneuerungsfonds zu vergütenden Posten, sollen Fr. 98,050,705 betragen.

Es ergeben diese Zahlen einen mutmasslichen Betriebskoeffizienten von 68,21%, während derselbe nach der Rechnung von 1906 ohne Einbezug der Teuerungszulagen von zirka Fr. 2,280,000 an das Personal 65,80% und nach Budget 1907 67,62% betrug. Es zeigt sich also eine stetige Verschiebung des Verhältnisses zwischen Betriebsausgaben und Einnahmen im Sinne eines raschern Anwachsens der erstern gegenüber den letztern.

Die Betriebsausgaben stellen sich mit Fr. 98,050,705 um Fr. 10,642,799 höher als die Rechnung 1906 auswies und um Fr. 8,411,165 höher als der Voranschlag von 1907 ergab. Davon fallen Fr. 50,197,005 (Fr. 5,669,927 mehr als Rechnung 1906 und Fr. 3,074,745 mehr als Budget 1907) auf Personalauslagen und Fr. 20,726,200 (Fr. 1,380,841 mehr als Rechnung 1906 und Fr. 1,577,500 mehr als Budget 1907) auf die sachlichen Kosten des Unterhalts und der Erneuerung der Bahnanlagen und des Rollmaterials.

Die Erneuerung des Oberbaues soll sich im Jahre 1908 auf 127 km. Geleise und 271 Weichen (Budget 1907 145 km. Geleise und 226 Weichen) erstrecken.

Die Fahrleistungen weisen eine weitere Steigerung auf. Es sind 38,600,000 Lokomotivkilometer vorgesehen, das heisst 3,815,702 km. oder 10,97% mehr als die Rechnung 1906 und 2,600,000 km. oder 7,22% mehr als der Voranschlag von 1907 enthielt.

An altem Rollmaterial werden ausrangiert:

	Lokomotiven	Personenwagen	Güterwagen
Nach Rechnung 1906 . . . .	19	53	118
„ Budget 1907 . . . .	16	50	97
„ Budget 1908 . . . .	18	67	81

Der herrschende Mangel an Güterwagen ist offenbar einem etwas raschern Vorgehen in der Ausserdienstsetzung des alten Materials hinderlich.

## 2. Gewinn- und Verlustrechnung.

Dieselbe schliesst mit einem Defizit von Fr. 73,790 ab, wobei die Gewährung einer Teuerungszulage nicht vorgesehen ist. Beim

Einbezug einer solchen würde das Defizit auf ungefähr Fr. 2,500,000 anwachsen. Bei der starken Entwicklung des Verkehrs darf man jedoch hoffen, dass eine Störung des Gleichgewichts der Rechnung nicht eintreten werde.

### 3. Baubudget.

Bei den Verhandlungen über das Budget der S. B. B. pro 1907 sprach die nationalrätliche Kommission den Wunsch aus, dass geprüft werde:

1. ob nicht eine schärfere Ausscheidung zwischen den eigentlichen Budgetposten und dem Bauprogramm im Baubudget zum Ausdruck gelangen sollte; und
2. ob sich nicht der Versuch einer Ausscheidung der Kompetenzen der Bundesversammlung und der Bahnverwaltung auf dem Wege eines vom Eisenbahndepartement, resp. Bundesrat, zu entwerfenden Regulativs empfehle.

Zu 1 bemerken wir, dass nach den Erklärungen des Verwaltungsrates auf Seite 49 des Berichtes keinem der Budgetansätze bloss programmatischer Charakter zukommt. Die Aufnahme ins Budget erfolge vielmehr immer in der bestimmten Absicht, die Arbeiten im Budgetjahre in Angriff zu nehmen oder fortzusetzen.

Während seit 1905 eine Gruppierung der Budgetposten in der Weise stattfand, dass die Bauten kreisweise in „Bauten in Ausführung“ und „Noch nicht begonnene Bauten“ ausgeschieden wurden, ist im Budget pro 1908 die Neuerung eingetreten, dass in die erste Abteilung „Die Bauten in Ausführung, sowie Überträge noch nicht begonnener Bauten aus dem letztjährigen Budget“ und in die zweite Abteilung „Neue Bauten“ eingestellt wurden.

Unseres Erachtens könnte eine Verbesserung in der Gruppierung der Budgetposten dadurch erzielt werden, dass dieselben ausgeschieden würden in *a.* Bauten in Ausführung, *b.* Bauprojekte aus frühern Jahren und *c.* Neue Bauprojekte.

Zur Vereinfachung des Budgets dürfte es sich eventuell empfehlen, einmal bewilligte, aber im Budgetjahr unbenutzt gebliebene Kredite nicht fallen zu lassen, sondern für den Bedarfsfall aufrecht zu erhalten und neben der Kolonne der Jahresbeträge vorzumerken. Bei einem solchen Verfahren hätte man z. B. den für den Bahnhof Thun (Posten Nr. 124) gutgeheissenen ersten

Kredit von Fr. 900,000 aus dem Budget 1903 in den folgenden Budgets einfach vorgetragen, und die alljährlichen neuen Begehren hätten unterbleiben können. Über eine eventuelle Abänderung des künftigen Budgets in dem angedeuteten Sinne wird sich das Eisenbahndepartement mit der Generaldirektion ins Einvernehmen setzen.

Über die unter 2 aufgeworfene Frage hat sich die Generaldirektion mit Schreiben vom 20. September 1907 geäußert. Wir gehen mit ihr darin einig, dass die Ausarbeitung eines besondern Regulativs über die Ausscheidung der Kompetenzen der Bundesversammlung einerseits und der Bundesbahnverwaltung anderseits nicht erforderlich ist, weil die beiderseitigen Kompetenzen durch die bestehende Gesetzgebung (Rückkaufgesetz vom 15. Oktober 1897, Art. 11 und 17, Ziffer 10, und Eisenbahngesetz vom 23. Dezember 1872, Art. 14) klar ausgeschieden sind. Im einzelnen erlauben wir uns, auf das erwähnte Schreiben der Generaldirektion vom 20. September 1907 zu verweisen, das wir dem Dossier beigelegt haben.

Aus dem Baubudget pro 1908 ergibt sich, dass eine ganz bedeutende Entwicklung der Bautätigkeit auf dem ganzen Netz der Bundesbahnen zu erwarten ist.

Wir geben im nachstehenden einige vergleichende Hauptzahlen:

Kapitel	Rechnung 1906	Budget 1907	Budget 1908
	Fr.	Fr.	Fr.
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen . . .	20,672,296.52	29,220,100	33,831,200
II. Rollmaterial . . .	12,726,894.02	16,082,200	18,757,000
III. Mobilien und Gerätschaften . . . . .	943,277.52	969,000	1,376,000
IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte (Bodenseedampfschiffahrt)	118,210.38	2,750	3,000
<b>Total</b>	<b>34,460,678.45</b>	<b>46,274,050</b>	<b>53,967,200</b>

Auf dem Kapitel Bahnanlage und feste Einrichtungen sind gegenüber dem Vorjahre Mehrausgaben im Betrage von Fr. 4,611,100 vorgesehen. Diese Vermehrung beschlägt alle 4 Kreise, sowie den Simplon, und zwar am fühlbarsten die Kreise I und III.

An grössern Arbeiten, die im Jahre 1908 in der Hauptsache zur Vollendung kommen sollen, sind zu erwähnen (wobei zu bemerken ist, dass die Vollendung der mit einem Stern versehenen schon pro 1907 in Aussicht genommen war):

- |           |   |  |
|-----------|---|--|
| Kreis I   | } | <ul style="list-style-type: none"> <li>*Stationserweiterung Gampel.</li> <li>*Stationserweiterung Visp.</li> <li>*Provisorische Bahnhofserweiterung Vallorbe.</li> <li>Stationserweiterung Colombier.</li> <li>Neues Aufnahmegebäude Chexbres-Puidoux.</li> <li>Strassenunterführung bei Bümpliz.</li> <li>*II. Geleise Villeneuve-Aigle.</li> <li>*II. Geleise Daillens-Bofflens.</li> <li>*II. Geleise Croy-Vallorbe.</li> </ul> |
| Kreis II  | } | <ul style="list-style-type: none"> <li>Stationserweiterung Lausen.</li> <li>Umbau der Gepäckexpedition im Bahnhof Bern.</li> <li>Erweiterung der Güterdienstanlagen Zwingen.</li> <li>*Stationserweiterung Laufen.</li> <li>Neues Dienst- und Postgebäude Delsberg.</li> <li>Umbau Kesselschmiede Werkstätte Biel.</li> <li>*Stationserweiterung Emmenmatt.</li> <li>Geleiseerweiterung Rangierbahnhof Olten.</li> </ul>           |
| Kreis III | } | <ul style="list-style-type: none"> <li>*Stationserweiterung Oerlikon.</li> <li>*Verbindungsgeleise Oerlikon-Seebach.</li> <li>*Stationserweiterung Cham.</li> <li>Neues Aufnahmegebäude Mühlehorn.</li> <li>Verstärkung Glattbrücke bei Zweidlen.</li> <li>Bahnhofserweiterung Brugg.</li> <li>Station Sulz (früher Haltestelle).</li> <li>Elektrische Zentrale Bahnhof Zürich.</li> </ul>   |
| Kreis IV  | } | <ul style="list-style-type: none"> <li>Vergrösserung Versandt- und Zollschuppen St. Gallen.</li> <li>*Lokomotivremise Sargans.</li> <li>Geleiseerweiterung Sargans.</li> <li>*Neue Station Attikon.</li> <li>*Neue Station Oberaach.</li> <li>*Neue Wagenwerkstätte Romanshorn.</li> <li>*Stationserweiterung Arbon.</li> </ul>  |

Von den zum ersten Mal im Baubudget enthaltenen Bauten sind folgende zu erwähnen, deren Gesamtkredit Fr. 100,000 und mehr beträgt.

	Gesamtkredit	Budgetansatz pro 1908	
	Fr.	Fr.	
Kreis I	Ersatz eines Niveauüberganges in Versoix . . . . .	158,000	50,000
	Neue Getreidelagerhäuser Renens	223,500	30,000
	Ersatz Niveauübergang bei Crin (Montreux). . . . .	350,000	60,000
	Stationserweiterung Martigny . . . . .	900,000	50,000
	Stationserweiterung Cossonay . . . . .	490,000	100,000
	II. Geleise Martigny-Riddes . . . . .	1,400,000	100,000
	„ Neuenburg-St. Blaise . . . . .	880,000	100,000
	„ Vauderens-Siviriez . . . . .	715,000	200,000
	Stationserweiterung Pratteln . . . . .	1,158,000	100,000
	Geleiseerweiterung Rangierbahn- hof Olten . . . . .	100,000	100,000
Kreis II	Erweiterung Aufnahmsgebäude Luzern, I. Rate . . . . .	100,000	100,000
	Ersatz Niveauübergänge bei Her- zogenbuchsee . . . . .	270,000	100,000
	Stationserweiterung Derendingen	172,000	28,000
	Stationserweiterung Courtelary . . . . .	120,000	80,000
	Ersatz Niveauübergänge Schüpfen	273,000	60,000
	Stationserweiterung Konolfingen . . . . .	265,000	100,000
	Stationserweiterung Schlieren . . . . .	1,800,000	200,000
	Stationserweiterung Wettingen . . . . .	480,000	50,000
	Bahnhofweiterung Brugg . . . . .	200,000	200,000
	Vergrößerung Aufnahmsgebäude Aarau . . . . .	265,000	150,000
Kreis III	Stationserweiterung Leuzburg . . . . .	350,000	100,000
	II. Geleise Thalwil-Richterswil, Projektierungsarbeiten u. Land- erwerb . . . . .	100,000	100,000
	Stationserweiterung Pfäffikon (Schwyz) . . . . .	250,000	50,000
	Stationserweiterung Dübendorf . . . . .	100,000	30,000
	Stationserweiterung Kemptal . . . . .	190,000	50,000
	Stationserweiterung Töss . . . . .	135,000	50,000
	Station Sulz (früher Haltstelle) . . . . .	118,000	118,000
	Elektr. Zentrale Bahnhof Zürich	250,000	250,000
	Verstärkung obere Limmatbrücke Wettingen . . . . .	400,000	200,000
	Landerwerb Erweiterung Bahn- hof Schaffhausen . . . . .	200,000	200,000

	Gesamtkredit	Budgetansatz pro 1908
	Fr.	Fr.
Kreis IV { Vergrößerung Versandt- u. Zoll- schuppen St. Gallen . . . . .	170,000	170,000
{ Erweiterung Rangiergeleise Win- terthur . . . . .	1,800,000	500,000
{ Unterführung Zürcherstrasse Win- terthur . . . . .	1,050,000	80,000
{ Stationserweiterung Gossau . . . . .	1,800,000	100,000
{ Vergrößerung Montierungshalle Werkstätte Chur . . . . .	100,000	100,000
{ Gemeinschaftsstation Lichtensteig (Anteil S. B. B.) . . . . .	190,000	20,000

Auch diesmal scheinen uns einige Ansätze für eine Anzahl von Bauten in Anbetracht ihrer Dringlichkeit etwas zu schwach bemessen. Dabei haben wir insbesondere eine Anzahl von Bahnhofserweiterungen, Beseitigungen von Niveauübergängen und II. Geleise im Auge.

Für einige Arbeiten, deren baldige Ausführung besonders wünschbar erscheint, vermissen wir irgendwelche Ansätze.

Mit Rücksicht auf den Charakter des Budgets und die Befugnisse des Bundesrates als Aufsichtsbehörde, wonach derselbe in dringlichen Fällen die Ausführung auch von solchen Bahnanlagen verlangen kann, für welche keine Budgetansätze vorgesehen sind, verzichten wir auf Abänderungsanträge.

Wir fügen noch bei, dass das Eisenbahndepartement bezüglich der Erstellung zweiter Geleise in Vollziehung des Postulats Nr. 674 vom 21. Dezember 1906 mit der Generaldirektion in Unterhandlung steht.

Von ganz besonderer Wichtigkeit ist der Antrag betr. die sofortige Anhandnahme des Ausbaues des zweiten Simplontunnels.

Für das Budgetjahr ist ein Posten von Fr. 1,000,000 eingesetzt.

Hinsichtlich der prinzipiellen Frage, ob der zweite Tunnel ausgeführt werden solle, bemerken wir folgendes:

Die Baugesellschaft für den Simplontunnel Brandt, Brandau & Cie. unterbreitete unterm 18. April 1907 dem Bundesrat das Gesuch, es möchten die von ihr eingegangenen Verpflichtungen aus dem Verträge für den Bau des Simplontunnels und den zugehörigen Nachträgen als erfüllt betrachtet und alle weiteren Anforderungen

an die Baugesellschaft, insbesondere die Auflage zur Erstellung des zweiten Tunnels fallen gelassen werden.

Zur Begründung wies die Baugesellschaft darauf hin, dass der Gewinn aus der Erstellung des Tunnels I ein zu kleiner sei, um den noch bestehenden Risiken, nämlich der Garantie für die bisherigen Arbeiten und der Verpflichtung zum Ausbau des Tunnels II zu begegnen. Die Sicherung des Parallelstollens in dem Umfange, wie sie durch die Experten der S. B. B. festgestellt worden sei, würde den Gewinn mehr als aufzehren. Die Kosten für den Ausbau des Tunnels II könnten die Summe erheblich übersteigen, um welche die Gesellschaft sich bei Abschluss des zweiten Nachtragsvertrages zur Ausführung der Arbeit verpflichtet hatte. Sie berufe sich hierbei auf die beruhigenden Zusicherungen, die ihr dazumal von den bundesrätlichen Delegierten gegeben worden seien. Die leitenden Organe seien erschöpft und könnten die Ausführung des Tunnels II nicht mehr durchführen.

In ihrer Vernehmlassung vom 27. August ds. Js. bemerkt die Generaldirektion der S. B. B., dass der Bund als Rechtsnachfolger der Jura-Simplon-Bahngesellschaft im Vertrage mit der Simplontunnelunternehmung gemäss Rückkaufgesetz von der Bundesbahnverwaltung vertreten werde, und es falle deshalb in deren Kompetenz zu entscheiden, ob die Enthebung der Unternehmung von ihren Verpflichtungen aus diesem Vertrage stattfinden könne oder nicht.

Im ferneren konstatiert die Generaldirektion, dass die rechtliche Verpflichtung der Unternehmung zur Ausführung des Tunnels II vollständig ausser Frage stehe. Gegenüber dem Hinweis der Unternehmung auf ihr Risiko zitiert die Generaldirektion den Artikel 1 des Bedingnisheftes zum Bauvertrage, aus dem deutlich ersichtlich ist, dass die Unternehmung zur Tragung des Risikos verpflichtet ist.

Die Generaldirektion hat über den Zustand des Parallelstollens und über die Frage, ob mit dem Ausbau desselben zum Tunnel II noch zugewartet werden könne, ein Gutachten erstellen lassen von den Herren Oberingenieur Dr. Moser in Zürich, Dr. C. Schmidt, Professor der Geologie an der Universität in Basel und Ingenieur Lusser, Bauunternehmer in Zug.

Die Experten kamen zu dem Schlusse, dass der Parallelstollen nicht länger sich selbst überlassen werden dürfe, sondern sofort gesichert werden müsse, wenn grössere Schädigungen an demselben und mit der Zeit auch an dem im Betriebe befind-

lichen Tunnel I vermieden werden wollten. Es müsse daher entweder der Parallelstollen auf weite Strecken, wo derselbe unverkleidet geblieben sei, beförderlich ausgemauert oder aber ehestens mit dem Ausbau desselben zum Tunnel II angefangen werden.

Die gehörige Sicherung des Stollens in den Partien, wo sich Ablösungen an den Wänden und der Decke, sowie Sohlenhebungen gezeigt haben, veranschlagen die Experten auf eine Summe von  $2\frac{1}{2}$  Millionen Franken. Mit Rücksicht auf diese hohe Ausgabe, die für Arbeiten zu machen wäre, welche beim Ausbau des Tunnels grösstenteils (mindestens zu  $\frac{4}{5}$ ) wieder demoliert werden müssten, sowie anderweitige Erwägungen, vor allem die für die Ausbaurbeiten in Aussicht zu nehmende lange Bauzeit empfehlen die Experten den sofortigen Ausbau des Tunnels II.

Die Tunnelunternehmung Brandt, Brandau & Cie. ist gemäss Vertrag vom 15. April 1898 und dem zweiten Nachtrag vom 9. Oktober 1903 verpflichtet, den zweiten Tunnel, ohne Beschotterung und Oberbau, für die Summe von Fr. 19,500,000 in gleicher Weise zu erstellen wie den ersten, wenn ihr innert zwei Jahren nach Vollendung der Arbeiten im ersten Tunnel hierfür Auftrag erteilt wird. Die Abnahme des Tunnels I hat den 22. Februar 1906 stattgefunden, so dass ein solcher Auftrag bis zum 22. Februar 1908 zu erteilen ist. Der vollständige Ausbau des zweiten Tunnels mit Oberbau, Telegraph, Signalen, Kraftbeschaffung und Unvorhergesehenem erfordert einen Kostenaufwand von Fr. 34,600,000.

Gestützt auf das oben erwähnte Gutachten der Experten Dr. Moser, Dr. Schmidt und Ingenieur Lusser hat der Verwaltungsrat der S. B. B. in seiner Sitzung vom 20. Juli dieses Jahres folgenden Beschluss gefasst:

1. Der Verwaltungsrat ermächtigt die Generaldirektion zum Ausbau des zweiten Simplontunnels und bewilligt hierfür, sowie zur Herstellung genügender hydraulischer Kraftanlagen für den elektrischen Betrieb beider Tunnel einen auf die Baujahre zu verteilenden Kredit von Fr. 34,600,000.

2. Die Generaldirektion wird beauftragt, die Baugesellschaft für den Simplontunnel Brandt, Brandau & Cie. zur Ausführung des Tunnels gemäss Nachtragsvertrag vom 9. Oktober 1903 anzuhalten.

In ihrer Vernehmlassung vom 27. August 1907 führt die Generaldirektion weiter aus, es könne auf die Mitwirkung der Firma Brandt, Brandau & Cie. beim Ausbau des Tunnels II hauptsächlich darum nicht verzichtet werden, weil sie am besten zur Ausführung dieser Arbeit qualifiziert sei. Beim weitem Ausbau des Tunnels II müsse mit Rücksicht auf den Tunnel I mit aller Sorgfalt vorgegangen werden und diese Sorgfalt werde von der Unternehmung Brandt, Brandau & Cie. am ehesten zu erwarten sein, und es werde ihr auch am ehesten möglich sein, die zweckdienlichen Mittel zur sorgfältigen Durchführung der Arbeit zu finden, da ihr die beim Bau des Tunnels I erworbenen reichen Erfahrungen zu Gebote stehen. Es wäre sehr zu bedauern, wenn diese sehr verdienten Herren sich bei dem zweiten Teile des Werkes nicht mehr so intensiv beteiligen könnten wie beim Bau des Tunnels I. Dem Werke werde es aber förderlicher sein, wenn sie sich überhaupt noch, wenn auch in reduziertem Masse, beteiligen, als wenn dasselbe ganz neuen Unternehmern in die Hände gelegt würde.

Wir halten den Standpunkt des Verwaltungsrates und der Generaldirektion in dieser Frage für richtig und empfehlen Ihnen, den Budgetposten für den Ausbau des zweiten Simplontunnels zu genehmigen. Erfolgt diese Genehmigung, so ist die Generaldirektion in der Lage, die Aufforderung zur Ausführung des Tunnels II an die Simplontunnelunternehmung innert nützlicher Frist ergehen zu lassen.\*)

---

\*) Unterm 19. Oktober 1907 erneuerte die Gesellschaft Brandt, Brandau & Cie. das Gesuch, es möchten die von ihr eingegangenen Verpflichtungen als erfüllt betrachtet und sie von allem weitem entlastet werden, indem sie zur Begründung ihres Gesuches folgende Drucksache vorlegte:

Antworten der Baugesellschaft für den Simplontunnel Brandt, Brandau & Cie.

1. auf das Gutachten der Herren Ingenieur Dr. R. Moser, Professor Schmidt und Ingenieur Lusser, vom 12. Dezember 1906, über den Zustand und den Ausbau des Simplontunnels;
2. auf den Bericht der Generaldirektion und der ständigen Kommission der Bundesbahnen an den Verwaltungsrat derselben betreffend den Ausbau des zweiten Simplontunnels, vom 25. Juni, resp. 2. Juli 1907, sowie ein Gutachten über den Zustand des Stollens II, von Herrn Bergmeister Müller, königl. preussischem Bergrevierbeamten.

Die Baugesellschaft kommt hierbei zu folgenden Schlüssen:

Bezüglich der Elektrifikation des Tunnels I erwähnen wir, dass die Firma Brown, Broveri & Cie. die für den elektrischen Betrieb der Strecke Brig-Iselle erforderlichen Installationen, sowie die dazu nötigen 4 elektrischen Lokomotiven auf eigene Rechnung und Gefahr geliefert hat. Die Generaldirektion beabsichtigt nun, diese Anlagen und Maschinen gemäss Vertrag auf 1. Juni 1908 von der genannten Firma zu übernehmen und stellt dafür vorläufig für die festen Einrichtungen Fr. 700,000 und für die 4 elektrischen Lokomotiven Fr. 680,000 ins Budget ein.

An dem 8604 m. langen Rickentunnel, dessen Bau ursprünglich keine besondern Schwierigkeiten zu bieten schien und zu dessen Durchschlag nur noch 602 m. fehlen, haben auf beiden Seiten auftretende Gasausströmungen sehr unangenehme Überraschungen gebracht. Glücklicherweise sind diese Gaseinbrüche ohne Katastrophe für die Arbeiter abgelaufen, dagegen muss eine Verzögerung der Bauvollendung um mehr als ein Jahr und — auch infolge vermehrter und verstärkter Ausmauerung — eine erhebliche Überschreitung des Kostenvoranschlags befürchtet werden.

Für Anschaffung von Rollmaterial sind Fr. 18,757,000, d. h. Fr. 2,674,800 mehr als im Voranschlag von 1907 vor-

---

1. Die Notwendigkeit des Ausbaues des zweiten Simplontunnels aus bautechnischen Gründen, wie sie die Experten der Bundesbahnen behaupten, liegt nicht vor.

2. Ebenso wenig liegt die Notwendigkeit des Ausbaues aus betriebstechnischen Gründen, wie dies die Generaldirektion der Bundesbahnen behauptet, vor.

3. Mit dem eingleisigen Simplontunnel wird man den Verkehr vor aussichtlich noch auf mindestens 20 Jahre hinaus bewältigen können.

4. Wenn der Verkehr einst die Zweigleisigkeit erfordert, so sollen vorerst der viel geringeren Kosten wegen die Zufahrtslinien darauf ausgebaut werden.

5. Der vorzeitige Ausbau des zweiten Simplontunnels würde der Preisgabe des für unser Land wertvollen und zugleich humanen Prinzips des Zweistollen-, resp. Zweitunnelsystems gleichkommen, wozu kein Grund und keine Veranlassung vorliegen.

Diese Akten sind der Generaldirektion zur Vernehmlassung zugestellt worden; wir werden dieselben nach Eingang der Vernehmlassung samt dieser letztern dem Dossier noch beifügen und, soweit erforderlich, einen ergänzenden Bericht nachfolgen lassen.

gesehen und Fr. 6,030,106 mehr als laut Rechnung vom Jahre 1906 ausgegeben, veranschlagt. Der Bedarf wurde auf Grund der bundesrätlichen Verordnung vom 8. Februar 1898 berechnet.

Es sollen demgemäss für die Periode 1908/9 beschafft werden:

- 112 Lokomotiven, wovon 4 elektrische für den Simplon,
- 434 Personenwagen,
- 70 Gepäckwagen,
- 1600 Güterwagen.

Der Umstand, dass der Berechnung des Bedarfs an Lokomotiven für die Periode 1907/9 die Bedarfszahlen des Jahres 1905 zu Grunde gelegt worden sind, hat zur Folge, dass der Lokomotivbestand in den Jahren 1908 und 1909 ein äusserst knapper sein wird.

Über diesen Punkt, sowie über einige Detailfragen bezüglich der Anzahl und der verschiedenen Arten der zu bestellenden Personen-, Gepäck- und Güterwagen wird sich das Eisenbahndepartement mit der Generaldirektion der S. B. B. ins Benehmen setzen.

Wir bestätigen hier nur unsere schon in der letztjährigen Budgetbotschaft ausgesprochene Ansicht, dass die Expresszüge ausschliesslich mit 4-achsigen Wagen ausgerüstet werden sollten und dass demgemäss eine Vermehrung dieses Materials anzustreben ist. Wir heben noch hervor, dass der Bau von 4 A <sup>3</sup>/<sub>8</sub> (Schnellzugs-) Lokomotiven als Heissdampflokomotiven in Aussicht genommen ist und dass auf der Brünigbahn die Luftdruckbremse an Stelle der bisherigen Dampfbremse eingeführt wird. Beim Wagenmaterial dieser Bahn, das bis jetzt mit Petrolbeleuchtung ausgestattet war, soll im Budgetjahre die elektrische Beleuchtung vollständig durchgeführt werden. Die in unserer letztjährigen Botschaft erwähnten 4 Krankenwagen sind noch nicht angeschafft worden. Der betreffende Budgetposten ist im Budget von 1908 wiederum eingestellt.

#### 4. Budget der Kapitalrechnung.

Dasselbe gibt uns zu keinen Bemerkungen Anlass.

Wir empfehlen Ihnen den nachstehenden Beschlussesentwurf zur Annahme und benützen auch diesen Anlass, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 1. November 1907.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Müller.**

Der I. Vizekanzler:

**Schatzmann.**

***Beilage:***

Bericht und Antrag des Verwaltungsrates vom 30. September 1907.

---

(Entwurf.)

## Bundesbeschluss

betreffend

den Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für  
das Jahr 1908.

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. eines Berichtes und Antrages des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen vom 30. September 1907;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 1. November 1907,

beschliesst:

Die nachfolgenden Budgets der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1908 werden genehmigt:

1. Das Betriebsbudget der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1908, abschliessend mit Fr. 143,743,015 Einnahmen und mit Fr. 98,050,705 Ausgaben.

2. Das Budget der Gewinn- und Verlustrechnung der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1908, abschliessend mit Fr. 56,362,710 Einnahmen und mit Fr. 56,436,500 Ausgaben.

3. Das Baubudget der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1908 im Betrage von Fr. 49,536,470.

4. Das Budget der Ausgaben der Kapitalrechnung der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1908 im Betrage von Fr. 52,448,070.

---

## **Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend den Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1908. (Vom 1. November 1907.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1907
Année	
Anno	
Band	5
Volume	
Volume	
Heft	47
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.11.1907
Date	
Data	
Seite	417-430
Page	
Pagina	
Ref. No	10 022 627

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.