

Bericht und Antrag

des

Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen an den schweizerischen Bundesrat betreffend das Budget der schweizerischen Bundesbahnen für 1908, zu Handen der Bundesversammlung.

(Vom 30. September 1907.)

Hochgeehrter Herr Bundespräsident!

Hochgeehrte Herren Bundesräte!

Wir beehren uns, Ihnen mit diesem Berichte gemäss Art. 17 des Bundesgesetzes betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen, vom 15. Oktober 1897, und Art. 62 der Vollziehungsverordnung vom 7. November 1899 das Budget der schweizerischen Bundesbahnen pro 1908 einzureichen, und ersuchen Sie, dasselbe der Bundesversammlung zur Genehmigung unterbreiten zu wollen.

Dieses Budget umfasst:

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

Betriebsbudget.

Im Jahre 1908 werden wir betreiben:

a. für eigene Rechnung:

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

b. für Rechnung Dritter:

von den S. B. B. betriebene Nebenbahnen oder Linien auswärtiger Bahnen in einer Länge von	207 „
Zusammen	<u>2670 km.</u>

Im Jahre 1906 hatten wir bis 31. Mai 2615 km. betrieben, ab 1. Juni (Eröffnung des Simplon) 2656 km., ab 20. August (Eröffnung der Linie Martigny-Châtelard) 2675 km.; seit 1. Oktober wird der Zug- und Fahrdienst der Wald-Rüti-Bahn durch die Tösstalbahn besorgt, wodurch im Betrieb der S. B. B. nur noch 2668 km. verblieben. Am 24. Oktober ist die Tramwaystrecke Martigny-Bourg dem Betrieb übergeben worden und dadurch die Länge der im Betrieb der S. B. B. befindlichen Linien auf 2670 km. gestiegen.

Der vorgesehene Überschuss der Betriebseinnahmen beträgt Fr. 45,692,310

Rechnung 1906	Budget 1907	Budget 1908	Gegenüber 1906	Gegenüber 1907
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
45,429,667	42,920,045	45,692,310	+ 262,643	+ 2,772,265

Diese Erhöhungen sind durch folgendes begründet:

		Verglichen mit:	
		Rechnung 1906	Budget 1907
		Fr.	Fr.
Die veranschlagten Betriebseinnahmen sind höher um		10,905,442	11,183,430
Die veranschlagten Betriebsausgaben sind höher um		10,642,799	8,411,165
Der veranschlagte Einnahmenüberschuss ist somit höher um		<u>262,643</u>	<u>2,772,265</u>

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

Die veranschlagte Vermehrung der Betriebseinnahmen ist gegenüber der Rechnung 1906 und dem Budget 1907 ungefähr gleich hoch, indem die Transporteinnahmen pro 1906 die für das Jahr 1907 budgetierte Summe annähernd erreichen. Es ist schon jetzt mit Sicherheit anzunehmen, dass das Budget der Einnahmen pro 1907 überschritten werden wird. Die im Jahre 1906 eingetretene bedeutende Verkehrszunahme hat sich auch im Jahre 1907 noch weiter entwickelt. Da wir die Transporteinnahmen für 1908 auf Grund der zu erwartenden approximativen Einnahmen pro 1907 feststellen und dabei einen kleinen Zuschlag für Vermehrung berechnen, so erzeugt das Einnahmenbudget für 1908 gegenüber der Rechnung 1906 und dem Budget 1907 die erfreuliche Vermehrung von zirka 11 Millionen Franken.

Dieser Steigerung der Einnahmen steht aber anderseits eine verhältnismässig grössere Vermehrung der Betriebsausgaben gegenüber, welche in der Hauptsache der Verkehrszunahme und der damit verbundenen Personalvermehrung, sowie den erhöhten Arbeitslöhnen und dem Mehraufwand für Konsummaterial und Unterhaltungskosten zuzuschreiben ist. Als weitere Faktoren sind zu erwähnen die Mehrabgaben von Dienstkleidern an das Personal, die allgemeine Verteuerung der Materialpreise und die höhern Verwaltungsbeiträge an die Pensions- und Hilfskasse infolge der Personalvermehrung und der Erhöhung des versicherten Maximums.

Für Mehrausgaben an Gehältern und Löhnen des Personals zufolge der vorzunehmenden Abänderung der Besoldungs- und Löhnungsansätze haben wir in das Budget 1908 noch nichts eingestellt, da diese Revision vor Ende 1908 nicht zum Abschluss gelangen wird. Damit eine richtige Vergleichung mit den Ziffern der Vorjahre möglich ist, haben wir auch die von der Bundesversammlung nachträglich für das Jahr 1906 beschlossene Teuerungszulage, welche rund Fr. 2,280,000 betragen hat, nicht berücksichtigt.

Betriebseinnahmen.

Wir veranschlagen die Betriebseinnahmen auf Fr. 143,743,015, welcher Betrag sich wie folgt auf die Hauptkapitel der Einnahmen verteilt:

	Rechnung 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.	Budget 1908 Fr.	Gegenüber 1906 Fr.	Gegenüber 1907 Fr.
I. Ertrag des Personen- transportes	53,516,096	54,500,000	58,000,000	+ 4,483,904	+ 3,500,000
II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes .	73,405,398	73,000,000	80,000,000	+ 6,594,602	+ 7,000,000
III. Verschiedene Einnahmen	5,916,079	5,059,585	5,743,015	— 173,064	+ 683,430
	<u>132,837,573</u>	<u>132,559,585</u>	<u>143,743,015</u>	<u>+ 10,905,442</u>	<u>+ 11,183,430</u>

Zu diesen Mehreinnahmen ist folgendes zu bemerken:

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

I. Ertrag des Personentransportes. Die Einnahmen pro Januar bis Juli 1907 betragen Fr. 31,873,800 oder nach Rektifikation der Monate Mai bis Juli mindestens Fr. 32,000,000

Nach den durchschnittlichen Resultaten der letzten fünf Jahre (1902—1906) betragen die Einnahmen der sieben ersten Monate 56,24 % des Jahrestotals. Zur Vereinfachung berechnen wir rund 56,5 %, so dass sich für das Jahr 1907 eine voraussichtliche Einnahme von Fr. 56,600,000 aus dem Personentransport ergibt.

Als Vermehrung für 1908 fügen wir bei 2½ % rund „ 1,400,000

Voranschlag für 1908 Fr. 58,000,000

II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes. Die Einnahmen pro Januar bis Juli 1907 betragen Fr. 44,044,200 oder nach Rektifikation der Monate Mai bis Juli rund Fr. 44,400,000

Nach den durchschnittlichen Resultaten der letzten fünf Jahre (1902—1906) erreichen die Einnahmen der sieben ersten Monate 55,5 % des Jahrestotals, welche wir auf 56 % aufrunden. Hieraus ergibt sich eine wahrscheinliche Einnahme aus dem Güterverkehr pro 1907 von Fr. 79,300,000

Die Einnahmen aus dem Güterverkehr betragen:

im Jahre 1905	Fr. 66,808,400
„ „ 1906	„ 73,405,400
„ „ 1907 werden sie	
betragen zirka	„ 79,300,000

sie haben also in den Jahren 1906 und 1907 eine Steigerung von ungefähr je 10 % erfahren.

Wir haben bereits in unserm Bericht zum Budget des Jahres 1907 auseinandergesetzt, dass die bedeutende wirtschaftliche Entwicklung des Jahres 1906 voraussichtlich nicht andauern werde und dass die Vermehrung der Einnahmen nur auf Grund einer normalen Verkehrszunahme budgetiert werden könne. Erfreulicherweise wird aber auch das Jahr 1907 voraussichtlich eine Vermehrung von zirka 10 % der Gütertransporteinnahmen aufweisen. Diese Verkehrsentwicklung wird jedoch kaum andauern; der Höhepunkt der ausserordentlichen Entwicklung dürfte erreicht sein. Wir glauben daher für das Jahr 1908 nicht auf eine normale Verkehrssteigerung (3 %) rechnen zu dürfen, sondern veranschlagen dieselbe für den Güterverkehr nur auf 1 %. Bei dieser Annahme budgetieren wir für 1908 eine Vermehrung von rund „ 700,000

Voranschlag für 1908 Fr. 80,000,000

III. Verschiedene Einnahmen. Sie setzen sich aus folgenden Posten zusammen:

	Rechnung 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.	Budget 1908 Fr.	Gegenüber 1906 Fr.	Gegenüber 1907 Fr.
1. Pacht- und Mietzinse:					
a. Für Gemeinschaftsbahnhöfe	738,594	783,520	843,260	+ 104,666	+ 59,740
b. „ Rollmaterial	1,283,992	1,040,000	1,250,000	— 33,992	+ 210,000
c. „ sonstige Objekte	1,411,108	1,431,000	1,493,000	+ 81,892	+ 62,000
2. Ertrag von Hilfsgeschäften:					
a. Drucksachenverwaltung	112,186	51,600	63,520	— 43,666	+ 16,920
b. Oberbaumaterialverwaltung	635,150	413,400	621,200	— 13,950	+ 207,800
c. Materialverwaltungen	614,544	378,205	432,385	— 181,659	+ 54,680
d. Werkstätten	934,517	795,300	861,350	— 73,167	+ 66,050
e. Gasanstalten	36,386	30,560	27,600	— 8,786	— 2,960
f. Privattelegramme	14,287	8,000	12,200	— 2,087	+ 4,200
3. Sonstige Einnahmen:					
a. Erlöse	26,663	21,000	25,000	— 1,663	+ 4,000
b. Verschiedenes	108,652	107,000	108,000	— 652	+ 1,000
	5,916,079	5,059,585	5,743,015	— 173,064	+ 683,430

Ad 1, a. Pachtzinse für Gemeinschaftsbahnhöfe und Bahnstrecken. Die Vermehrung ist dem Anwachsen der Baukapitalien der grössern Gemeinschaftsbahnhöfe zuzuschreiben.

Ad 1, b. Mietzinse für das Rollmaterial. Zur bessern Übersicht vergleichen wir mit den Einnahmen zugleich auch die auf Seite 24 des Budgets dargestellten Ausgaben für Rollmaterialmieten:

	Rechnung 1906	Budget 1907	Budget 1908	Gegenüber 1906	Gegenüber 1907
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Ausgabenmieten .	2,919,084	2,640,000	2,350,000	— 69,084	+ 210,000
Einnahmenmieten	1,283,992	1,040,000	1,250,000	— 33,992	+ 210,000
Nettoausgaben	1,635,092	1,600,000	1,600,000	— 35,092	—

Die im Budget 1907 eingestellten Ziffern waren in Anbetracht der starken Verkehrszunahme zu niedrig.

Ad 1, c. Mietzinse für sonstige Objekte. Die Mehreinnahmen rühren her vom Abschluss neuer und von der Revision alter Mietverträge.

Ad 2. Ertrag von Hülfseschäften. In den budgetierten Erträgen sind auch die Zinse auf den Bau- und Betriebskapitalien inbegriffen. Die Erträge weisen durchgehend eine Verminderung gegenüber der Rechnung 1906 auf, weil im Jahre 1906 zufolge der Inventarisierung der Materialvorräte teilweise grössere Erträge erzielt wurden und weil die Erstellung der Voranschläge für die Hülfseschäfte überhaupt schwierig ist und die Budgetierung ihres Umsatzes vorsichtigerweise nicht zu hoch gehalten werden darf. Der bedeutende Mehrertrag der Oberbaumaterialverwaltung gegenüber dem Budget 1907 rührt zum Teil vom Kapitalzins des erhöhten Wertes der Vorräte her, welch' letztere bisher zu niedrig in das Budget eingestellt wurden.

Ad 3. Sonstige Einnahmen. Nichts Besonderes zu bemerken.

Betriebsausgaben.

Wir veranschlagen die gesamten Betriebsausgaben für das Jahr 1908 auf Fr. 98,050,705

Rechnung 1906	Budget 1907	Budget 1908	Gegenüber 1906	Gegenüber 1907
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
87,407,906	89,639,540	98,050,705	+ 10,642,799	+ 8,411,165

Gegenüber der Rechnung 1906 ergibt sich eine Vermehrung von 12,18 ‰ und gegenüber dem Budget 1907 eine solche von 9,38 ‰.

Diese Ausgabenvermehrung verteilt sich folgendermassen auf die verschiedenen Kapitel:

	Gegenüber Rechnung 1906		Gegenüber Budget 1907	
	Fr.	‰	Fr.	‰
I. Allgemeine Verwaltung . +	253,333	+ 8,34	+ 76,100	+ 2,37
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn +	1,365,698	+ 9,11	+ 1,046,490	+ 6,33
III. Expeditions- und Zugs- dienst +	3,596,847	+ 12,49	+ 2,141,570	+ 7,08
IV. Fahrdienst +	3,867,830	+ 11,63	+ 3,503,255	+ 10,33
V. Verschiedene Ausgaben . +	1,001,093	+ 12,75	+ 877,550	+ 11,00
VI. Noch nicht rubrizierte Einnahmen und Ausgaben:				
Bausgaben zu lasten der Betriebsrechnung . . +	788,630	+ 63,68	+ 822,000	+ 68,21
Bauverwaltungskosten, Ge- meinschafts-Bahnhöfe, Betrieb anderer Bahnen etc.; Einnahmen . . . +	230,632	+ 11,20	+ 55,800	+ 2,50
	+ 10,642,799	+ 12,18	+ 8,411,165	+ 9,38

Das Budget 1908 erzielt somit auf allen Kapiteln wiederum eine sehr starke Ausgabenvermehrung, deren Ursache, wie bereits gesagt, in der andauernden Verkehrszunahme und der daherigen Personalvermehrung, im gesteigerten Materialverbrauch, in den vermehrten Unterhaltungskosten und den höhern Beiträgen an die Pensions- und Hilfskasse zu suchen ist. In der Begründung der Ausgabenvermehrung zu den einzelnen Betriebsrubriken werden wir diese Vermehrung detailliert nachweisen.

Dass die Vermehrung gegenüber 1906 um zirka 2 Millionen höher ist, als diejenige gegenüber dem Budget 1907, ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, dass das Jahr 1906 die gesetzlichen Gehaltserhöhungen nur für neun Monate, und die Ausgaben für den Betrieb des Simplon nur für sieben Monate enthielt; im übrigen war bekanntlich auch im Budget 1907 gegenüber 1906 eine starke Personalvermehrung vorgesehen worden.

Im folgenden geben wir den Nachweis, wie sich die Ausgabenvermehrung auf die beiden Abschnitte „Personalausgaben“ und „Ausgaben für Unterhalt und Erneuerung“ verteilt.

	Rechnung 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.	Budget 1908 Fr.	Gegenüber 1906 Fr.	Gegenüber 1907 Fr.
Personal:					
Allgemeine Verwaltung . . .	2,654,271	2,795,375	2,839,195	+ 184,924	+ 43,820
Unterhalt und Aufsicht der Bahn	4,835,075	5,140,310	5,263,900	+ 428,825	+ 123,590
Expeditions- und Zugdienst .	25,804,194	27,295,690	29,239,120	+ 3,434,926	+ 1,943,430
Fahrdienst	11,233,538	11,890,885	12,854,790	+ 1,621,252	+ 963,905
	44,527,078	47,122,260	50,197,005	+ 5,669,927	+ 3,074,745
Unterhalt und Erneuerung:					
Bahnanlagen	9,714,362	9,717,400	10,610,200	+ 895,838	+ 892,800
Lokomotiven und Tender . .	5,350,776	5,413,500	5,718,800	+ 368,024	+ 305,300
Personenwagen	2,299,546	2,117,400	2,457,200	+ 157,654	+ 339,800
Lastwagen	1,942,132	1,895,400	1,937,000	— 5,132	+ 41,600
Motorwagen	*) 38,543	5,000	3,000	— 35,543	— 2,000
	19,345,359	19,148,700	20,726,200	+ 1,380,841	+ 1,577,500

*) Im Jahre 1906 wurde ein Motorwagen ausrangiert.

In den Mehrausgaben für das Personal ist dasjenige der Hülfseschäfte und der Spezialkonti nicht enthalten; bei diesen sind auch beträchtliche Mehrausgaben besonders beim sogenannten „Nicht rubrizierten Personal“ des Bahndienstes, sowie bei den Werkstattearbeitern zu verzeichnen, welche in den erhöhten Unterhaltungskosten der Bahnanlagen und des Rollmaterials, sowie in den vermehrten Kosten der Leistungen dieses Personals für den Baukonto zum Ausdruck kommen.

Bezüglich der fernerer hauptsächlich Mehrausgaben, wie z. B. für den gesteigerten Materialverbrauch des Rollmaterials, für die vermehrten Unfall- und Transportentschädigungen, sowie für die erhöhten Verwaltungsbeiträge an die Pensionskasse verweisen wir auf das im Verlaufe dieses Berichts zu den bezüglichen Positionen Gesagte.

* * *

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

	Kreis I	Kreis II	Kreis III	Kreis IV	Total
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
I. Allgemeine Verwaltung	— 5,600	+ 200	+ 1,900	— 1,300	— 4,800
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	— 143,500	— 188,400	— 219,900	— 81,200	— 633,000
III. Expeditions- und Zugsdienst	— 43,900	— 145,970	— 132,900	— 6,080	— 328,850
IV. Fahrdienst	+ 98,000	+ 198,000	+ 132,400	+ 62,400	+ 490,800
V. Verschiedene Ausgaben	—	—	—	+ 15,000	+ 15,000
Total der Änderungen am eigent- lichen Betriebsbudget (ohne Kapitel VI)	— 95,000	— 136,170	— 218,500	— 11,180	— 460,850

Die Vermehrung im Kapitel I bei den Kreisen II und III rührt her von Personalmutationen; für den Kreis III haben dieselben im Kapitel III eine entsprechende Verminderung zur Folge. Die Erhöhung der Ausgaben des Fahrdienstes ist bedingt durch die für 1908 in Aussicht genommenen kilometrischen Mehrleistungen, sowie durch die Erhöhung des durchschnittlichen Kohlenpreises. Die Vermehrung auf

Kapitel V des Kreises IV ist durch die etwas zu knappe Schätzung der Verwaltungsbeiträge an die Hilfskasse veranlasst.

An den Personalausgaben des Bahndienstes und des Fahrdienstes wurden keine Abstriche vorgenommen; die Reduktionen beim Kapitel II betreffen die Bahnunterhaltungskosten und diejenigen beim Expeditions- und Zugsdienst hauptsächlich das Personal, zum kleinern Teil auch die sonstigen Ausgaben, wie Heizung und Beleuchtung, Konsummaterial, etc.

* * *

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

I. Allgemeine Verwaltung.

	Rechnung 1906	Budget 1907	Budget 1908	Gegenüber 1906	Gegenüber 1907
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A. 1. Verwaltungsbehörden	244,566	243,160	243,360	— 706	+ 700
2. Sekretariate, Kanzleien, Archive und Registraturen	452,936	487,495	488,220	+ 35,284	+ 725
3. Ausgabenkontrolle, Hauptbuchhal- tung, Hauptkasse und Rechnungs- bureaux	429,367	443,815	445,790	+ 16,423	+ 1,975
4. Rechtsbureaux und Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen	229,992	240,600	265,625	+ 35,633	+ 25,025
5. Tarifbureaux, kommerzielle Agen- turen und Frachtreklamationsbureau	289,146	289,920	306,070	+ 16,924	+ 16,150
6. Einnahmenkontrolle	657,544	704,500	701,480	+ 43,936	— 3,020
Übertrag	2,303,551	2,409,490	2,451,045	+ 147,494	+ 41,555

	Rechnung 1906	Budget 1907	Budget 1908	Gegenüber 1906	Gegenüber 1907
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Übertrag	2,303,551	2,409,490	2,451,045	+ 147,494	+ 41,555
7. Statistisches Bureau	65,123	69,300	67,300	+ 2,177	— 2,000
8. Bureaux für den Telegraphendienst und die elektrischen Anlagen . .	205,856	228,905	232,580	+ 26,724	+ 3,675
9. Abwartpersonal	79,741	87,680	88,270	+ 8,529	+ 590
B. 1. Bureaukosten	252,085	258,800	293,300	+ 41,215	+ 34,500
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale	61,447	65,000	67,100	+ 5,653	+ 2,100
3. Ergänzung und Unterhalt des In- ventars	15,667	16,700	16,400	+ 733	— 300
4. Verschiedenes	55,272	80,100	76,080	+ 20,808	— 4,020
	3,038,742	3,215,975	3,282,075	+ 253,333	+ 76,100

In der Rechnung 1906 sind die gesetzlichen Gehaltserhöhungen nur für neun Monate enthalten, wodurch, ausser der Personalvermehrung, die Mehrausgaben gegenüber 1906 auf den Personalrubriken begründet sind.

Ad A 2. Sekretariate, Kanzleien, Archive und Registraturen. Einige Mutationen haben das Budget 1908 gegenüber 1907 nur wenig beeinflusst.

Ad A 3. Ausgabenkontrolle, Hauptbuchhaltung, Hauptkasse und Rechnungsbureau. Die Hauptbuchhaltung hat einen Gehülfen mehr angestellt.

Ad A 4. Rechtsbureau und Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen. Die ungewöhnlich grosse Zunahme der Geschäfte, insbesondere der Reklamationsfälle, deren Zahl sich nahezu verdoppelt hat, bedingt eine Personalvermehrung; das Rechtsbureau bei der Generaldirektion bedarf einer Vermehrung um 5, dasjenige des Kreises I um 2 und dasjenige des Kreises II um 1 Gehülfen, die zum Teil bereits angestellt werden mussten.

Die Führung des nunmehr zentralisierten Rechnungswesens der Pensions- und Hilfskasse, sowie die Arbeiten für die Vereinheitlichung der Krankenkassen erforderte eine Vermehrung um 8 Gehülfen, wovon 4 ebenfalls bereits angestellt sind.

Ad A 5. Tarifbureau, kommerzielle Agenturen und Frachtreklamationsbureau. Die starke Verkehrszunahme macht die Anstellung eines weitem Stellvertreters und von 3 Gehülfen mehr auf dem Frachtreklamationsbureau notwendig; ferner verursachen die zahlreichen Tarifkommissionen ebenfalls vermehrte Ausgaben.

Ad A 6. Einnahmenkontrolle. Auch auf dieser Dienstabteilung hatte die Verkehrszunahme eine Vermehrung der Gehülfenzahl um 6 zur Folge; die trotzdem verzeichnete Minderausgabe ist einigen Mutationen und einer Verminderung der Überzeitarbeit zuzuschreiben.

Ad A 7. Statistisches Bureau. Durch Mutationen ist der erforderliche Budgetbetrag kleiner geworden.

Ad A 8. Bureau für den Telegraphendienst und die elektrischen Anlagen. Eine kleine Personalvermehrung bei der Zentralverwaltung und den Kreisen I und IV verursacht die nachgewiesenen Mehrausgaben; im Kreis III sind 3 abgegangene Aufseher durch 3 Drahtzieher ersetzt worden.

Ad B 1. Bureaukosten. Im Jahre 1908 wird der Neudruck der Couponsbogen verschiedener Anleihen nötig, wogegen sich die übrigen Druckkosten voraussichtlich etwas reduzieren werden; verbleibende Mehrausgabe Fr. 34,500.

Ad B 2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienst-lokale. Mehrausgaben infolge Preiserhöhung des Heizmaterials.

Ad B 4. Verschiedenes. Die Kosten des Schweizerischen Eisenbahnverbandes werden sich voraussichtlich etwas vermehren, wogegen von andern Bahnen grössere Rückerstattungen an die Abrechnungskosten zu erwarten sind.

II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.

	Rechnung 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.	Budget 1908 Fr.	Gegenüber 1906 Fr.	Gegenüber 1907 Fr.
A. 1. Burcaux der Obergeringieure	565,146	605,310	633,910	+ 68,764	+ 28,600
2. Bahningenieure und deren Hülfspersonal	352,817	372,865	380,950	+ 28,133	+ 8,085
3. Bahnmeister und deren Gehülfen	896,513	976,785	1,003,900	+ 107,387	+ 27,115
4. Bahnwärter, Barrierenwärter und deren Stellvertreter	3,020,599	3,185,350	3,245,140	+ 224,541	+ 59,790
B. 1. Unterbau	1,882,529	2,064,000	2,116,800	+ 234,271	+ 52,800
2. Oberbau	5,831,948	5,833,000	6,476,800	+ 644,852	+ 643,800
3. Hochbau und mechanische Stationseinrichtungen, Wasserbeschaffung	1,175,339	1,171,400	1,284,900	+ 109,561	+ 113,500
4. Telegraph, Signale und Verschiedenes	585,804	553,000	615,700	+ 29,896	+ 62,70
5. Räumung der Bahn von Schnee und Eis	238,742	96,000	116,000	— 122,742	+ 20,00
C. 1. Bureaunkosten, Drucksachen etc.	76,032	84,100	87,200	+ 11,168	+ 3,10
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale	41,365	52,000	58,500	+ 17,135	+ 6,500
3. Beleuchtung der Bahn	48,831	53,500	55,500	+ 6,669	+ 2,000
4. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	243,069	233,100	247,600	+ 4,531	+ 14,500
5. Entschädigung für vorübergehende Benützung von Landstücken und für Kulturschaden	928	2,000	1,800	+ 872	— 200
6. Verschiedenes	31,640	28,100	32,300	+ 660	+ 4,200
	14,991,302	15,310,510	16,357,000	+ 1,365,698	+ 1,046,490

Oberbau-Erneuerung	Rechnung 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.	Budget 1908 Fr.	Gegenüber 1906 Fr.	Gegenüber 1907 Fr.
Gesamtausgaben für Unterhalt und Aufsicht der Bahn	14,991,302	15,310,510	16,357,000	+ 1,365,698	+ 1,046,490
Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds für die Geleiseerneuerung*)	4,241,202	4,360,000	4,700,000	+ 458,798	+ 340,000
Nettoausgaben für Bahnaufsicht und Unterhalt zu lasten der Betriebsrechnung	10,750,100	10,950,510	11,657,000	+ 906,900	+ 706,490

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

Für Bahnaufsicht und Unterhalt ergibt sich demnach eine Nettomehrausgabe von Fr. 906,900 gegenüber der Rechnung 1906 und eine solche von Fr. 706,490 gegenüber dem Budget 1907.

Die Mehrausgaben gegenüber 1906 in den Personalrubriken beruhen auch hier darauf, dass die gesetzlichen Gehaltserhöhungen und die Ausgaben für den Simplonbetrieb das Jahr 1906 nicht für ein volles Jahr belasteten.

Ad A 1. Bureaux der Oberingenieure. Die Mehrausgaben sind auf eine Personalvermehrung in den Kreisen II bis IV zurückzuführen, während im Kreis I ein Bureaugehülfe weniger zu verzeichnen ist.

Ad A 2. Bahningenieure und deren Hilfspersonal. Der Kreis III weist eine Minderausgabe auf infolge von Mutationen in Bahningenieurstellen, wogegen eine Vermehrung im Kreis I um 1 technischen Gehülfen und 1 Bureaugehülfen und eine solche im Kreis II um 2 Bureaugehülfen eine Mehrausgabe verursachen.

Ad A 3. Bahnmeister und deren Gehülfen. Diverse Mutationen in den Kreisen I—III haben eine Minderausgabe zur Folge, die aber durch Personalvermehrung in allen Kreisen (8 Bahnmeistergehülfen, 1 Vorarbeiter, 2 Stellwerkaufseher und 6 Monteur mehr) überholt wird.

Ad A 4. Bahnwärter, Barrierenwärter und deren Stellvertreter. Die Mehrausgaben sind eine Folge des vermehrten Ablösungsdienstes und der höhern Löhne der Stellvertreter, sowie der Mehrabgabe von Dienstkleidern; die sukzessive Trennung des Schrankendienstes vom Wärterdienst und die neue Streckeneinteilung erfordern überdies einige Personalveränderungen.

Ad B 1. Unterbau. Auf den Rubriken für Tunnels, sowie für Fluss- und Uferbauten verzeichnen wir eine Minderausgabe infolge Vollendung verschiedener Tunnelreparaturen und Uferversicherungen; anderseits sind für den Unterhalt von Entwässerungsanlagen, zur Sicherung von Berglehnen, für Ausbesserung von Unterführungen und Neuanstrich eiserner Brücken, sowie für Beschotterung des Bahnkörpers und von Strassen und Vorplätzen vermehrte Ausgaben notwendig geworden.

Ad B 2. Oberbau. Die Mehrausgaben sind hauptsächlich in den teuren Materialpreisen und in den erhöhten Arbeitslöhnen begründet. Zur Erneuerung waren im Budget 1907 145 km. Geleise und 226 Weichen vorgesehen; im Jahre 1908 sollen 127 km. Geleise und 271 Weichen ersetzt werden. Die budgetierten Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds übersteigen diejenigen pro 1907 um Fr. 340,000.

Ad B 3. Hochbau und mechanische Stationseinrichtungen. An verschiedenen Gebäuden und Einsteigehallen ist die Vornahme von Hauptreparaturen und die Erneuerung der Bedachungen nötig geworden; vermehrte Ausgaben bringen ferner der Unterhalt und teilweise Ersatz von Wassereinrichtungen samt Zuleitungen, der vermehrte Wasserkonsum, die Verschalung und der Neuanstrich von Wärterhäusern, sowie der Unterhalt der Anlagen zur elektrischen Beleuchtung.

Ad B 4. Telegraph, Signale und Verschiedenes. Wir haben den Umbau einiger Telegraphenleitungen im Kreis III vorgesehen; grössere Unterhaltungskosten erfordern ferner die vermehrten Zentralanlagen, sowie der Ersatz und die Umänderung von Bestandteilen solcher im Kreis II.

Ad C 1—6. Sonstige Ausgaben. Die Mehrausgaben betreffen die Rubriken für Bureaubedürfnisse, für Beleuchtung etc. der Dienstlokale und der Bahn, sowie für den Ersatz und Unterhalt des Inventars; sie sind den Mehrkosten für den Simplon, der verlängerten Beleuchtungsdauer infolge Ausdehnung der Dienstzeit und dem vermehrten Inventarunterhalt zuzuschreiben. Auf Rubrik *C 6*, Verschiedenes, haben wir ungefähr den Betrag der Ausgabe des Jahres 1906 vorgesehen.

III. Expeditions- und Zugsdienst.

	Rechnung 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.	Budget 1908 Fr.	Gegenüber 1906 Fr.	Gegenüber 1907 Fr.
A. 1. Betriebs- und Kursinspektionen	774,273	821,830	846,100	+	71,827 + 24,270
2. Bahnhof- und Stationsvorstände und deren Personal	18,598,289	19,729,650	21,194,170	+	2,595,881 + 1,464,520
3. Zugsdienstpersonal	6,431,632	6,744,210	7,198,850	+	767,218 + 454,640
B. 1. Bureaukosten	1,050,912	1,077,390	1,131,650	+	80,738 + 54,260
2. Beleuchtung, Heizung und Reini- gung der Dienstlokale; Beleuch- tung der Bahnhöfe und Stationen	1,429,715	1,426,210	1,544,770	+	115,055 + 118,560
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	291,648	239,500	322,810	+	31,162 + 83,310
4. Konsummaterialien für mecha- nische Stationseinrichtungen, Tele- graphenapparate etc.	29,514	29,300	33,000	+	3,486 + 3,700
5. Camionnage und Plombage . .	119,865	110,400	42,210	—	77,655 — 68,190
6. Verschiedenes	69,865	72,500	79,000	+	9,135 + 6,500
	28,795,713	30,250,990	32,392,560	+	3,596,847 + 2,141,570

Im Jahre 1906 sind die gesetzlichen Gehaltserhöhungen nur für 9 Monate und die Ausgaben für den Betrieb des Simplon nicht für ein volles Jahr enthalten, wodurch sich die grössern Mehrausgaben des Budgets 1908 gegenüber der Rechnung 1906 in den Personalrubriken erklären. Die Mehrausgaben gegenüber 1907 betreffen die infolge der Verkehrszunahme nötig gewordene Personalvermehrung, welche allerdings zum Teil schon im Jahre 1907 durchgeführt werden musste.

Ad A 1. Betriebs- und Kursinspektionen. Im Kreis III ist eine Vermehrung um 1 Stellvertreter vorgesehen; für den Kreis I ist eine Vermehrung um 4, für den Kreis II um 1, für den Kreis III um 2 und für den Kreis IV um 2 Bureaugehülfen beim Betriebschef budgetiert und die Zentralwagenkontrolle bedarf ebenfalls zufolge der Verkehrszunahme 3 weitere Gehülfen, die bereits angestellt sind.

Ad A 2. Bahnhof- und Stationsvorstände und deren Personal. Wir verweisen hier auf das bezüglich der Verkehrszunahme und der dadurch bedingten Personalvermehrung bereits Gesagte. Die Vermehrung des Personals gegenüber dem Budget 1907, mit Inbegriff der im Jahr 1907 bereits durchgeführten Vermehrung, beträgt einschliesslich der Arbeiter 906 Mann. Vom Budget 1906 auf dasjenige pro 1907 betrug sie 442 Mann, sie hat sich für die Vorausschläge pro 1908 somit mehr als verdoppelt. Eine entsprechende Vermehrung erleiden dadurch auch die Ausgaben für Dienstkleider.

Ad A 3. Zugsdienstpersonal. Nämliche Bemerkung; die Vermehrung im Budget 1908 beträgt 178 Mann, von 1906 auf 1907 betrug sie nur 65 Mann. Die Ausgaben für Nebenbezüge und Dienstkleider vermehren sich dementsprechend.

Ad B 1. Bureaukosten. Auf Grund der Ausgaben pro 1906 haben wir das Budget 1908 für Druckkosten gegenüber dem Budget 1907 etwas herabgesetzt; die verbleibende Mehrausgabe ist dem Mehrerfordernis auf den Rubriken für Inserate, Porti und Telegramme, sowie für Billete zuzuschreiben.

Ad B 2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale und Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen. Die sich stets mehrenden Dienst- und Aufenthaltslokale, die Ausdehnung der Anlagen für die elektrische Beleuchtung und die Verbesserung der Heizungseinrichtungen werden auch im Jahre 1908 wiederum eine beträchtliche Zunahme der Kosten zur Folge haben.

Ad B 3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars. Auch auf dieser Rubrik verursacht der zunehmende Verkehr einen Mehraufwand für Ersatz und Unterhalt des Stationsinventars.

Ad B 4. Konsummaterialien für mechanische Stationseinrichtungen, für Telegraphenapparate etc. Grösserer Verbrauch infolge der anhaltenden Vermehrung dieser Einrichtungen; teurere Materialpreise.

Ad B 5. Camionnage und Plombage. Für das Jahr 1908 ist die Revision und einheitliche Gestaltung der Camionnageverträge vorgesehen und es wird infolgedessen der Regiebetrieb im Kreis IV dahinfallen; daherige Minderausgabe zirka Fr. 70,000.

Ad B 6. Verschiedenes. Mehrverbrauch verschiedener Materialien und Mehrkosten für den bahnärztlichen Dienst.

IV. Fahrdienst.

	Rechnung 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.	Budget 1908 Fr.	Gegenüber 1906 Fr.	Gegenüber 1907 Fr.
A. 1. Zentralbureaux des Fahrdienstes .	415,609	452,245	449,430	+ 33,821	— 2,815
2. Maschinenpersonal und Wagenvisi- teure	8,827,065	9,287,940	9,956,960	+ 1,129,895	+ 669,020
3. Personal für Ausrüstung und Reini- gung des Fahrmaterials	1,990,864	2,150,700	2,448,400	+ 457,536	+ 297,700
B. 1. Brennmaterial	11,084,545	11,027,400	12,801,000	+ 1,716,455	+ 1,773,600
2. Schmiermaterial	433,744	458,900	393,000	— 40,744	— 65,900
3. Beleuchtungsmaterial	159,830	164,000	168,800	+ 8,970	+ 4,800
4. Reinigungs- und Desinfektions- material, Wasser, Streusand und Verschiedenes	491,147	465,500	521,700	+ 30,553	+ 56,200
C. 1. a. Unterhalt der Lokomotiven und Tender	4,154,978	4,351,000	4,577,000	+ 422,022	+ 226,000
b. Abschreibung ausrangierter Ob- jekte	1,195,798	1,062,500	1,141,800	— 53,998	+ 79,300
Übertrag	28,753,580	29,420,185	32,458,090	+ 3,704,510	+ 3,037,905

	Rechnung 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.	Budget 1908 Fr.	Gegenüber 1906 Fr.	Gegenüber 1907 Fr.
Übertrag	28,753,580	29,420,185	32,458,090	+ 3,704,510	+ 3,037,905
C. 2. a. Unterhalt der Personenwagen .	1,781,981	1,695,000	1,910,000	+ 128,019	+ 215,000
b. Abschreibung ausrangierter Ob- jekte	517,565	422,400	547,200	+ 29,635	+ 124,800
3. a. Unterhalt der Lastwagen . . .	1,458,919	1,448,000	1,600,000	+ 141,081	+ 152,000
b. Abschreibung ausrangierter Ob- jekte	483,213	447,400	337,000	— 146,213	— 110,400
4. a. Unterhalt der Motorwagen . . .	2,313	5,000	3,000	+ 687	— 2,000
b. Abschreibung ausrangierter Ob- jekte	36,230	—	— —	36,230	—
D. 1. Bureaukosten, Drucksachen . . .	40,691	53,400	50,400	+ 9,709	— 3,000
2. Beleuchtung, Heizung und Reini- gung der Dienstlokale	154,404	160,500	166,500	+ 12,096	+ 6,000
3. Ergänzung und Unterhalt des In- ventars	308,078	248,000	327,650	+ 19,572	+ 79,650
4. Verschiedenes	15,186	16,850	20 150	+ 4,964	+ 3,300
	33,552,160	33,916,735	37,419,990	+ 3,867,830	+ 3,503,255

Das Budget des Fahrdienstes beruht auf der Annahme folgender Fahrleistungen (Rangierdienst inbegriffen), welchen wir zur Vergleichung die Leistungen des Jahres 1906 und den bezüglichen Voranschlag für 1907 gegenüberstellen.

	Rechnung 1906	Budget 1907	Budget 1908	Vermehrung gegenüber 1906	Vermehrung gegenüber 1907
	Lokomotiv- kilometer	Lokomotiv- kilometer	Lokomotiv- kilometer	Lokomotiv- kilometer	Lokomotiv- kilometer
Kreis I . .	8,256,652	8,960,000	9,600,000	1,343,348	640,000
„ II . .	10,382,211	10,530,000	11,540,300	1,157,789	1,010,000
„ III . .	11,111,950	11,510,000	12,060,000	948,050	550,000
„ IV . .	5,033,485	5,000,000	5,400,000	366,515	400,000
Total	34,784,298	36,000,000	38,600,000	3,815,702	2,600,000

Die Vermehrung gegenüber den effektiven Leistungen von 1906 beträgt 10,97 % und gegenüber dem Budget 1907 7,22 %.

Als allgemeine Bemerkung bezüglich des Personals ist auch beim Fahrdienst zu erwähnen, dass die stärkere Vermehrung gegenüber 1906 den in diesem Jahre nur für 9 Monate enthaltenen dreijährlichen Gehaltserhöhungen und dem erst ab 1. Juni eröffneten Simphonbetrieb hauptsächlich zuzuschreiben ist.

Ad A 1. Zentralbureaux des Fahrdienstes. Infolge von Personalmutationen ist eine kleine Minderausgabe zu verzeichnen: im Kreis IV 1 Ingenieur weniger, im Kreis III 1 technischer Gehülfe weniger und im Kreis IV 1 solcher mehr, in den Kreisen I bis III je 1 Bureaugehülfe mehr. Mit Rücksicht auf die niedrigeren Ausgaben im Jahre 1906 können auch die Reiseentschädigungen etwas reduziert werden.

Ad A 2. Maschinenpersonal und Wagenvisiteure. Die Personalvermehrung infolge der erhöhten Fahrleistungen beträgt 297 Mann gegenüber 101 Mann von 1906 auf 1907; ein Teil dieser Vermehrung ist ebenfalls bereits im Jahre 1907 durchgeführt worden. An den Mehrausgaben sind auch die Rubriken „Nebenbezüge“ und „Dienstkleider“ beteiligt.

Ad A 3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials. Die Mehrausgaben sind durch eine Personalvermehrung um 174 Mann und der daherigen vermehrten Abgabe von Dienstkleidern bedingt.

Ad B 1. Brennmaterial. Die Mehrausgaben gegenüber dem Budget 1907 erreichen den Betrag von Fr. 1,773,600; dieselben

sind begründet durch die vermehrten Fahrleistungen, den erhöhten Durchschnittskonsum der schweren Lokomotiven und durch einen höhern durchschnittlichen Kohlenpreis. Im Budget 1907 konnten wir den durchschnittlichen Preis per Tonne mit Fr. 25. 70 einstellen, während er nunmehr mit Fr. 26. 45 in Berechnung gezogen werden muss. Die Kosten für das Brennmaterial der Lokomotiven sind für die einzelnen Kreise wie folgt ermittelt worden:

Kreis I.

Liniendienst	8,920,000	Lokomotivkm. à 12,5 kg.	= t. 111,500
Rangierdienst	680,000	" " 10,0 "	= t. 6,800
			<u>t. 118,300</u>
à Fr. 26. 45			Fr. 3,129,035
Heizung der Wagen etc.			<u>" 7,965</u>
			Fr. 3,137,000
abzüglich: Erlös von Schlacken etc.			<u>" 12,000</u>
			<u>Fr. 3,125,000</u>

Kreis II.

Liniendienst	9,320,000	Lokomotivkm. à 13,8 kg.	= t. 128,616
(exkl. Brünig)			
Brünig (Talstrecke)	268,000	" " 7,0 "	= t. 1,876
Brünig (Bergstrecke)	142,000	" " 18,5 "	= t. 2,627
Rangierdienst	1,810,000	" " 11,0 "	= t. 19,910
			<u>t. 153,029</u>
à Fr. 26. 45			Fr. 4,047,617
Heizung der Wagen etc.			<u>" 19,383</u>
			Fr. 4,067,000
abzüglich: Erlös von Schlacken etc.			<u>" 85,000</u>
			<u>Fr. 3,982,000</u>

Kreis III.

Liniendienst	11,060,000	Lokomotivkm. à 12,8 kg.	= t. 141,568
Rangierdienst	1,000,000	" " 10,0 "	= t. 10,000
			<u>t. 151,568</u>
à Fr. 26. 45			Fr. 4,008,974
Für Motorwagen			<u>" 1,895</u>
Heizung der Wagen etc.			<u>" 7,131</u>
			Fr. 4,018,000
abzüglich: Erlös von Schlacken etc.			<u>" 33,000</u>
			<u>Fr. 3,985,000</u>

Kreis IV.

Liniendienst	4,440,000	Lokomotivkm. à 12, ^s kg. = t.	56,832
Rangierdienst	960,000	„ „ 11, ^o „ = t.	10,560
			<u>t. 67,392</u>

à Fr. 26. 45	Fr. 1,782,518
Heizung der Wagen etc.	„ 13,482

Fr. 1,796,000

abzüglich: Erlös von Schlacken etc.	„ 18,000
---	----------

Fr. 1,778,000

Total Kreise I—IV	Fr. 12,870,000
-------------------	----------------

hiervon ab: Rückvergütung durch die Zentral- verwaltung für Heizung der Postwagen etc. .	„ 69,000
---	----------

Fr. 12,801,000

Ad B 2. Schmiermaterial. Trotz der vermehrten Fahrleistungen verzeichnen wir eine Minderausgabe infolge Abschluss des neuen Lieferungsvertrages für Schmieröle, dessen Einheitspreise pro 1000 Lokomotivkilometer niedriger sind.

<i>Ad B 3. Beleuchtungsmaterial.</i> Die Mehrausgabe ist der vermehrten und verbesserten Zugsbeleuchtung und der Zunahme der Fahrleistungen zuzuschreiben. Das Laden der Akkumulatorenbatterien wird durch die Zentralverwaltung verrechnet; die dahierige Ausgabe pro 1908 ist budgetiert auf . . .	Fr. 53,000
abzüglich: Rückerstattung für Beleuchtung der Bahn- postwagen	„ 7,000

Nettoausgabe für die Zentralverwaltung Fr. 46,000

Ad B 4. Reinigungs- und Desinfektionsmaterial etc. Grösserer Materialverbrauch zufolge der vermehrten Fahrleistungen.

Ad C 1 a, 2 a und 3 a. Unterhalt der Lokomotiven und Tender, der Personenwagen und der Lastwagen. Die Mehrausgaben auf diesen Rubriken sind einesteils in der Vermehrung des Rollmaterials und in den vermehrten Leistungen desselben, anderntheils aber auch in den höhern Unterhaltungskosten zufolge der erhöhten Löhne und der bezahlten Ferien der Werkstattarbeiter, sowie in der Preissteigerung des Rohmaterials begründet.

Ad C 1 b. Abschreibung ausrangierter Lokomotiven und Tender.
Es ist die Ausrangierung von 18 Lokomotiven und 7 Lokomotivkesseln in Aussicht genommen. Nachstehend eine Vergleichung mit frühern Jahren:

Budget 1908			Inventar- wert Fr.	Wert des Alt- materials Fr.	Netto- abschreibung Fr.
I. Kreis	5	Lokomotiven	300,000	21,000	279,000
II. "	2	"	61,300	4,300	57,000
III. "	6	"	420,000	29,400	390,600
IV. "	5	"	329,000	23,000	306,000
18 Lokomotiven			1,110,300	77,700	1,032,600
7 Lokomotivkessel			130,000	20,800	109,200
			1,240,300	98,500	1,141,800
Im Jahre 1906 wurden ausrangiert 19 Lokomotiven und 5 Kessel			1,292,909	97,111	1,195,798
Das Budget 1907 ent- hält die Ausrangierung von 16 Lokomotiven und 4 Kesseln			1,149,400	86,900	1,062,500

Ad C 2 b. Abschreibung ausrangierter Personenwagen. Wir beabsichtigen, im Jahre 1908 im ganzen 67 Personenwagen auszurangieren, die sich wie folgt auf die Kreise verteilen:

			Inventar- wert Fr.	Wert des Alt- materials Fr.	Netto- abschreibung Fr.
I. Kreis	21	Wagen	249,000	10,000	239,000
II. "	9	"	91,300	3,600	87,700
III. "	35	"	220,500	8,800	211,700
IV. "	2	"	9,200	400	8,800
67 Wagen			570,000	22,800	547,200

Im Jahre 1906 wurden
52 Personenwagen und 1 Mo-
torwagen ausrangiert

Pro 1907 wurde die Aus-
rangierung von 50 Wagen bud-
getiert

440,000	17,600	422,400
---------	--------	---------

Ad C 3 b. Abschreibung ausrangierter Lastwagen. Für 1908 ist vorgesehen:

	Inventar- wert Fr.	Wert des Alt- materials Fr.	Netto- abschreibung Fr.
Die Ausrangierung von 81 Lastwagen	351,000	14,000	337,000
Im Jahre 1906 wurden 118 Wagen ausrangiert. . .	503,347	20,134	483,213
Pro 1907 waren bud- getiert 97 Wagen	466,000	18,600	447,400

Die vorgesehene Ausrangierung von Lokomotiven, Kesseln und Personenwagen übersteigt diejenige des Budgets 1907, während sie für die Lastwagen geringer ist.

Ad D 1. Bureaukosten. Der Betrag der Ausgaben pro 1906 gestattet, in das Budget 1908 gegenüber 1907 einen etwas kleineren Betrag einzustellen.

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

Ad D 3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars. Die Verkehrszunahme und die Vermehrung der elektrischen Zugsbeleuchtung erfordern Mehrausgaben für Unterhalt und Ersatz von Inventargegenständen, namentlich der Akkumulatorenbatterien, der Heizschläuche, von Kurstafeln, Kohlenkörben u. dgl.

Ad D 4. Verschiedenes. Mehrverbrauch diverser Materialien und Mehrkosten für Bäder des Personals.

V. Verschiedene Ausgaben.

	Rechnung 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.	Budget 1908 Fr.	Gegenüber 1906 Fr.	Gegenüber 1907 Fr.
A. 1. Pacht- und Mietzinse für Gemein- schaftsbahnhöfe und Bahnstrecken .	567,656	572,600	616,000 +	48,344	+ 43,400
2. Rollmaterialmiete	2,919,084	2,640,000	2,850,000 —	69,084	+ 210,000
3. Miete für sonstige Objekte	36,780	39,000	39,000 +	2,220	—
C. 1. Gerichts- und Prozesskosten . . .	26,207	30,500	30,500 +	4,293	—
2. Feuerversicherungen	156,332	166,000	173,250 +	16,918	+ 7,250
3. Unfallversicherungen und -Entschädi- gungen	927,054	860,000	970,000 +	42,946	+ 110,000
4. Transportversicherungen und -Ent- schädigungen	170,623	140,000	186,000 +	15,377	+ 46,000
5. Kosten des Transportes infolge von Bahnunterbrechungen	—	1,200	1,200 +	1,200	—
6. Steuern und Abgaben	78,579	61,000	78,600 +	21	+ 17,600
7. Beiträge an die Hilfskassen, Pen- sionen, Unterstützungen und Gratifi- kationen	2,613,174	3,239,700	3,563,000 +	949,826	+ 323,300
8. Verschiedenes (inkl. Publizitätsdienst)	355,968	225,000	345,000 —	10,968	+ 120,000
	7,851,457	7,975,000	8,852,550 +	1,001,093	+ 877,550

Ad A 1. Pacht- und Mietzinse für Gemeinschaftsbahnhöfe und Bahnstrecken. Die nähern Angaben finden sich auf Seite 30 des Betriebsbudgets; die Mehrausgabe betrifft hauptsächlich die Basler Verbindungsbahn.

Ad A 2. Miete für Rollmaterial. Die Minderausgabe gegenüber der Rechnung 1906 ist eine Folge des nunmehrigen teilweisen Naturalausgleichs; die gegenüber 1907 vorgesehene Mehrausgabe ist durch die Verkehrszunahme begründet, und es wird die für 1907 budgetierte Ziffer voraussichtlich etwas zu knapp sein.

Die Darstellung der Nettoausgaben für Rollmaterialmiete haben wir bei den „Verschiedenen Einnahmen“ gegeben (siehe Seite 437).

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

Ad C 3. Unfallentschädigungen. Die Gehalts- und Lohnvergütungen und die Heilungskosten für das verunfallte Personal erleiden, entsprechend der Personalvermehrung, ebenfalls eine Steigerung.

Ad C 4. Transportentschädigungen. Mehrausgabe wegen der beträchtlichen Zunahme der Entschädigungsfälle infolge des vermehrten Verkehrs.

Ad C 6. Steuern und Abgaben. Wir budgetieren ungefähr den Betrag der Ausgaben des Jahres 1906; die im Budget 1907 vorgesehene Verminderung ist nicht eingetreten.

Ad C 7. Beiträge an die Hilfskassen, Pensionen, Unterstützungen und Gratifikationen. Die bedeutenden Mehrausgaben betreffen namentlich die Beiträge an die Pensions- und Hilfskasse und haben ihre Ursache in der Personalvermehrung und in der Erhöhung des versicherten Gehaltsmaximums, sowie in der vermehrten festen Anstellung von Tagelohnarbeitern. Ferner werden die Gratifikationen an das Personal für langjährige Dienstzeit eine Zunahme erfahren.

Ad C 8. Verschiedenes. In der Rechnung 1906 sind die Kosten der Simploneröffnungsfeier, der Ausstellung in Mailand und der Hilfskassaexpertisen enthalten. Im Jahre 1908 sind vermehrte Ausgaben für den Publizitätsdienst, unter anderm auch für die Errichtung einer Agentur in New-York vorgesehen.

VI. Nicht rubrizierte Ausgaben und Einnahmen.

	Rechnung 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.	Budget 1908 Fr.	Gegenüber 1906 Fr.	Gegenüber 1907 Fr.
1. Bauausgaben zu lasten der Betriebsrechnung	+ 1,238,370	+ 1,205,000	+ 2,027,000	+ 788,630	+ 822,000
2. Rückvergütung der Baurechnung an die Betriebsrechnung für allgemeine Bauleitungs- und Verwaltungskosten	— 178,521	— 248,000	— 294,000	+ 115,479	+ 46,000
3. Betriebs- und Unterhaltungskosten von Gemeinschaftsbahnhöfen und Bahnstrecken, Mehreinnahmen .	— 978,100	— 888,970	— 997,470	+ 19,370	+ 108,500
4. Entschädigungen für den Betrieb anderer Bahnen	— 838,711	— 1,122,700	— 997,000	+ 158,289	— 125,700
5. Fahrdienstleistungen der Bundesbahnen auf andern Strecken oder umgekehrt, Mehreinnahmen, bzw. Mehrausgaben	— 64,506	+ 25,000	— 2,000	— 62,506	+ 27,000
	— 821,468	— 1,029,670	— 263,470	— 557,998	— 766,200
				Mindereinnahmen	Mindereinnahmen

Ad 1. Bauausgaben zu lasten der Betriebsrechnung. Hier werden die im Baubudget für 1908 vorgesehenen, nicht eine Vermehrung des Baukontos bildenden Ausgaben budgetiert, abzüglich der zu lasten des Werkstattekontos fallenden Beträge und unter Ausschluss der Abschreibungen für untergehende Anlagen, welche dem Konto „Zu amortisierende Verwendungen“ zu belasten sind (siehe Baubudget). Die budgetierte Mehrausgabe gegenüber den Vorjahren entspricht der Zunahme der in Aussicht genommenen Bauarbeiten.

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. Das Detail findet sich auf Seite 28—30 des Betriebsbudgets. Wir budgetieren nur den Einnahmenüberschuss und geben nachstehend eine Vergleichung der Einnahmen und Ausgaben mit den Vorjahren:

	Rechnung 1906	Budget 1907	Budget 1908	Gegenüber 1906	Gegenüber 1907
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Einnahmen . . .	1,830,462	1,822,370	1,971,370	+ 140,908	+ 149,000
Ausgaben . . .	852,362	933,400	973,900	+ 121,538	+ 40,500
Überschuss der Einnahmen . . .	978,100	888,970	997,470	+ 19,370	+ 108,500

Die Vermehrung sowohl der Einnahmen als auch der Ausgaben rührt her von den erhöhten Betriebs- und Unterhaltungskosten der grössern Gemeinschaftsbahnhöfe, wodurch die Anteile der mitbenützenden Verwaltungen grösser werden.

Ad 4. Entschädigungen für den Betrieb anderer Bahnen. Diese Entschädigungen sind auf Seite 31 und 32 des Betriebsbudgets detailliert. Die Rechnung 1906 enthält die Vergütungen für den Betrieb der Strecke Iselle-Domodossola nur für sieben Monate und für das Budget 1908 fällt die Entschädigung der Wald-Rüti-Bahn dahin, weil der Betrieb dieser Linie seit 1. Oktober 1906 provisorisch der Tösstalbahn übertragen worden ist.

Ad 5, Fahrdienstleistungen der Bundesbahnen auf andern Strecken oder umgekehrt. Mehreinnahmen zufolge der vermehrten Leistungen auf der Strecke Immensee-Arth-Goldau; Mehrausgaben gegenüber 1906, weil in diesem Jahre die elektrische Traktion auf der Strecke Brig-Iselle durch die Firma Brown, Boveri & Cie. erst ab 1. Juni besorgt wurde. (Siehe Detail auf Seite 32 des Betriebsbudgets.)

Rechnungsabschluss.

Die Budgetansätze geben folgenden Abschluss der Betriebsrechnung:

	Rechnung 1906	Budget 1907	Budget 1908	Gegenüber 1906	Gegenüber 1907
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Gesamteinnahmen	132,837,573	132,559,585	143,743,015	+10,905,442	+11,183,430
Gesamtausgaben .	87,407,906	89,639,540	98,050,705	+10,642,799	+ 8,411,165
Überschuß d. Betriebseinnahmen . .	45,429,667	42,920,045	45,692,310	+ 262,643	+ 2,772,265
Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds f. Bahn, Rollmaterial u. Mobiliar .	6,922,296	6,442,300	7,076,000	+ 153,704	+ 633,700
	<u>52,351,963</u>	<u>49,362,345</u>	<u>52,768,310</u>	+ 416,347	+ 3,405,965

Voranschläge der Hülfsgeschäfte.

Diese Voranschläge umfassen die Einnahmen und Ausgaben der Drucksachenverwaltung, der Oberbaumaterialverwaltung, der Materialverwaltungen, der Werkstätten und der Gasanstalten. Das Nähere darüber ist aus dem gegenwärtigen Bericht, Seite 436 und 437 betreffend die Budgetierung der Betriebseinnahmen, sowie aus den Beilagen A bis Q zum Betriebsbudget ersichtlich.

Voranschläge der Nebengeschäfte.

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

	Rechnung 1906	Budget 1907	Budget 1908	Gegenüber 1906	Gegenüber 1907
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Einnahmen . .	735,089	653,000	700,000	— 35,089	+47,000
Ausgaben . .	569,775	626,570	670,600	+100,825	+44,030
Einnahmenüber- schuß . . .	165,314	26,430	29,400	—135,914	+ 2,970

Die Mehrausgaben rühren her von der Personalvermehrung, von grösseren Fahrleistungen und von höherem durchschnittlichen Brennmaterialverbrauch, sowie von Mehrkosten für das Ausbaggern des Hafens in Romanshorn.

Gewinn- und Verlustrechnung.

Einnahmen.

Überschuss der Betriebseinnahmen. Im Falle der Genehmigung des Ihnen vorliegenden Betriebsbudgets wird der voraussichtliche Einnahmenüberschuss betragen Fr. 45,692,310

Rechnung 1906	Budget 1907	Budget 1908	Gegenüber 1906	Gegenüber 1907
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
45,429,667	42,920,045	45,692,310	+ 262,643	+ 2,772,265

Wir erwarten somit eine Vermehrung um 0,88 % gegenüber 1906 und eine solche von 6,46 % gegenüber dem Budget 1907, welche Differenzen im Berichte zum Betriebsbudget begründet worden sind. Zur Vergleichung mit dem Budget 1907 ist zu bemerken, dass ein grosser Teil des zu gunsten des Jahres 1908 in Aussicht stehenden vermehrten Einnahmenüberschusses für die grössere Anleiheverzinsung, für Amortisationen und für erhöhte Einlagen in den Erneuerungsfonds zufolge Vermehrung der Fahrleistungen aufgewendet werden muss; diese Mehraufwendungen betragen zirka 2 $\frac{1}{2}$ Millionen.

Im Jahre 1906 betrug der Betriebskoeffizient, ohne Berücksichtigung der nachträglich ausbezahlten Teuerungszulagen von zirka Fr. 2,280,000 an das Personal, 65,80 %, und unter Einbezug dieser Zulagen würde er betragen zirka 67,52 %. Das vorliegende Budget, in welchem, wie im Eingang dieses Berichtes gesagt ist, keine Teuerungszulagen enthalten sind, ergibt für 1908 einen mutmasslichen Betriebskoeffizienten von 68,21 %; derjenige des Budgets 1907 betrug 67,62 %.

Ertrag verfügbarer Kapitalien. Für das Jahr 1908 schätzen wir die Zinsen auf unsern verfügbaren Kapitalien auf Fr. 2,835,000

Rechnung 1906	Budget 1907	Budget 1908	Gegenüber 1906	Gegenüber 1907
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
4,150,614	2,860,000	2,835,000	— 1,315,614	— 25,000

Die Erträge des Jahres 1908 setzen sich zusammen wie folgt:

Ertrag des Portefeuilles der eigenen Wertschriften Fr. 395,000

Ertrag des Portefeuilles des Erneuerungsfonds „ 2,090,000

Wir haben unsere Ertragsberechnungen auf Grund des gegenwärtigen Standes dieser Portefeuilles ermittelt; wenn zufolge von Realisierungen oder anderer Verwendung von Wertschriften der oben vorgesehene Betrag sich vermindern sollte, so würde die Kompensation durch eine Verminderung der vorgesehenen Passivzinsen in Konto-Korrent oder für vorübergehende Anleihen eintreten.

Konto Korrent-Zinsen und Verschiedenes „ 350,000

Der mittlere Bestand der von den Verkehrseinnahmen herrührenden, momentan verfügbaren Mittel kann auf Fr. 10,000,000 veranschlagt werden. Wir fügen dem Ertrag dieser Summe die verschiedenen Zinsen, verjährte Coupons etc. hinzu.

Fr. 2,835,000

Zins auf den Kapitalien für neue Linien. Wir veranschlagen denselben auf Fr. 654,000

Rechnung 1906	Budget 1907	Budget 1908	Gegenüber 1906	Gegenüber 1907
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1,388,058	700,000	654,000	— 734,058	— 46,000

Im Ertrag des Jahres 1906 sind die Bauzinsen für den Simplan bis zu dessen Betriebseröffnung inbegriffen. Trotz des grössern Baubudgets ist auf den für 1908 budgetierten Zinsen gegenüber 1907 eine Verminderung vorgesehen, weil einige grössere Bauobjekte, wie Anlage von Doppelspuren, Bahnhofumbauten u. s. w. dem Betrieb übergeben worden sind.

Ertrag der Nebengeschäfte. Die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee ist unser einziges Nebengeschäft. Wir schätzen seinen Betriebsertrag pro 1908 auf Fr. 29,400

Rechnung 1906	Budget 1907	Budget 1908	Gegenüber 1906	Gegenüber 1907
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
165,314	26,430	29,400	— 135,914	+ 2,970

Der Minderertrag gegenüber 1906 rührt von der Vermehrung der Ausgaben um zirka Fr. 100,000 her, worüber wir auf das bezügliche Spezialbudget verweisen; ferner waren die Einnahmen des Jahres 1906 um zirka Fr. 35,000 höher als unser Voranschlag für das Jahr 1908.

Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds. Wir budgetieren dieselben auf Fr. 6,976,000

und geben nachstehend die Zerlegung dieses Betrages auf Grund des Betriebsbudgets.

	Rechnung 1906	Budget 1907	Budget 1908	Gegenüber 1906	Gegenüber 1907
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Erneuerung des Oberbaues.					
Kreis I . . .	1,057,956	1,118,000	1,150,000	- 92,044	+ 32,000
„ II . . .	985,335	1,075,000	1,250,000	+ 264,665	+ 175,000
„ III . . .	1,441,949	1,422,000	1,600,000	+ 158,051	+ 178,000
„ IV . . .	1,050,927	745,000	800,000	- 250,927	+ 55,000
	<u>4,536,167</u>	<u>4,360,000</u>	<u>4,800,000</u>	<u>+ 263,833</u>	<u>+ 440,000</u>
Erneuerung des Rollmaterials.					
Lokomotiven .	1,134,131	1,002,500	1,032,600	- 101,531	+ 30,100
Kessel . . .	61,667	60,000	109,200	+ 47,533	+ 49,200
Personenwagen .	553,796	422,400	547,200	- 6,596	+ 124,800
Lastwagen . .	483,213	447,400	337,000	- 146,213	- 110,400
	<u>2,232,807</u>	<u>1,932,300</u>	<u>2,026,000</u>	<u>- 206,807</u>	<u>+ 93,700</u>
Ersatz des Mobiliars.					
Zentralverwaltung und Kreise I—IV	153,322	150,000	150,000	- 3,322	—
Total	<u>6,922,296</u>	<u>6,442,300</u>	<u>6,976,000</u>	<u>+ 53,704</u>	<u>+ 533,700</u>

Entnahmen aus dem Spezialfonds zur Deckung der Pensionen der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn Fr. 90,000

Rechnung 1906	Budget 1907	Budget 1908	Gegenüber 1906	Gegenüber 1907
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
97,033	100,000	90,000	— 7,033	— 10,000

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

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

Rechnung 1906	Budget 1907	Budget 1908	Gegenüber 1906	Gegenüber 1907
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
—	66,000	66,000	+ 66,000	—

Dieser Betrag betrifft die vertragliche Subvention Italiens an den Betrieb des Simplons; die Reglerung des Betreffnisses für 1906 fällt in das Jahr 1907.

Einnahmen aus sonstigen Quellen. Wir schätzen sie, wie im Budget 1907, auf . . . Fr. 20,000

Die Rechnung 1906 hat Fr. 59,039 ergeben.

Ausgaben.

Entschädigung an die Eigentümer gepachteter Linien . . . Fr. 30,000

Es betrifft die jährliche Entschädigung an die Vevey-Chexbres-Bahn für Pachtung ihrer Linie. Die Vorjahre weisen die nämlichen Beträge auf.

Kontokorrentzinsen, Provisionen etc. Wir veranschlagen . . . Fr. 700,000

Rechnung 1906	Budget 1907	Budget 1908	Gegenüber 1906	Gegenüber 1907
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
609,167	607,000	700,000	+ 90,833	+ 93,000

Die für das Jahr 1908 vorgesehene Ausgabe setzt sich wie folgt zusammen:

Zinsen für Barkautionen und diverse Zinsen	Fr.	40,000
An die Banken zu bezahlende Kommissionen		
für Einlösung von Coupons und rückzahlbaren		
Obligationen	"	60,000
Verzinsung vorübergehender Anleihen	"	600,000
	Fr.	700,000

Was die Zinsen der Kautionen, die verschiedenen Zinsen und die den Banken zu zahlenden Kommissionen betrifft, stellen wir auf die Erfahrung der frühern Jahre ab.

Die Verzinsung vorübergehender Anleihen berechnen wir auf einem Durchschnittskapital von ungefähr Fr. 17,000,000. Diese Summe berücksichtigt den Umstand, dass die Bauausgaben gewöhnlich in den letzten Monaten des Jahres bezahlt werden. Für die vorgesehene vorübergehende Ausgabe von Kassascheinen budgetieren wir auf ungefähr Fr. 17,000,000 einen Zinsbetrag von Fr. 600,000.

Verzinsung der konsolidierten Anleihen. Wir budgetieren Fr. 40,480,000

Rechnung 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.	Budget 1908 Fr.	Gegenüber 1906 Fr.	Gegenüber 1907 Fr.
39,505,387	38,926,000	40,480,000	+ 974,613	+ 1,554,000

Diese Differenzen werden in nachstehenden Tabellen begründet.

Im Jahre 1908 haben wir zu verzinsen:

Bezeichnung der Anleihen	Kapital Fr.	Zinssuss	Auszurichtende Zinsen pro 1908 Fr.
3 % Eisenbahnrente von 1890 .	69,333,000	3 %	2,079,990
Schweiz. Bundesbahnen 1899/1902	500,000,000	3 1/2 %	17,500,000
Rente der Schweiz. Bundesbahnen von 1900	75,000,000	4 %	3,000,000
Schweiz. Bundesbahnen von 1903, 3 % différé	150,000,000	3 1/2 %	5,250,000
Schweiz. Centralbahn vom 1. Fe- bruar 1876	22,665,000	4 %	890,954
Schweiz. Centralbahn vom 25. Juni 1880	18,150,000	4 %	722,800
Schweiz. Centralbahn vom 1. Juni 1894	50,000,000	3 1/2 %	1,050,000
		Übertrag	30,493,744

Bezeichnung der Anleihen	Kapital Fr.	Zinsfuss	Auszurichtende
			Zinsen pro 1908 Fr.
		Übertrag	30,493,744
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 der rechtsufrigen Zürichseebahn	870,000	3 %	17,437
Vereinigte Schweizerbahnen I. Hypothek	19,368,100	4 %	750,724
Vereinigte Schweizerbahnen II. Hypothek	9,711,700	4 %	376,468
Vereinigte Schweizerbahnen 3% von 1859	14,500	3 %	217
Vereinigte Schweizerbahnen 5% von 1859	28,200	5 %	705
Jougne-Eclépens	7,232,500	3 %	216,051
Franco-Suisse 1868	15,909,850	2 3/11 %	430,667
Jura-Simplon 1894	138,172,500	3 1/2 %	4,836,037
		Zu bezahlen	<u>40,479,987</u>

oder rund **Fr. 40,480,000.**

Vergleichung mit dem Jahr 1906 und dem Budget 1907.

Bezeichnung der Anleihen	Rechnung 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.	Budget 1908 Fr.	Bemerkungen
3 % Eisenbahnrente von 1890 . .	2,079,990	2,079,990	2,079,990	
3 1/2 % Bundesbahnanleihen 1899/02	15,750,000	15,750,000	17,500,000	Zunahme von Fr. 1,750,000 infolge Emission von Fr. 50,000,000 3 1/4 % Obligationen der Schweiz. Bundesbahnen von 1899/1902, Serie K, mit Zinsgenuss ab 31. Dezember 1906, für Baubedürfnisse.
Bundesbahnrente von 1900 . . .	3,000,000	3,000,000	3,000,000	
3 % différenciel Bundesbahnanleihen von 1903	5,250,000	5,250,000	5,250,000	
4 % Centralbahn von 1876 . . .	924,422	908,018	890,954	Verminderung von Fr. 16,404 im Jahre 1907 gegen 1906 und von Fr. 17,064 pro 1908 gegen 1907. Rührt von der Rückzahlung ausgeloster Titel her.
4 % Centralbahn von 1880 . . .	732,067	727,533	722,800	Verminderung von Fr. 4534 im Jahre 1907 gegen 1906 und von Fr. 4733 pro 1908 gegen 1907. — Gleiche Bemerkung.
3 1/2 % Centralbahn von 1894 (1. Juni)	1,050,000	1,050,000	1,050,000	
3 1/2 % Centralbahn von 1894 (26. Okt.)	1,050,000	1,050,000	1,050,000	
4 % Nordostbahn von 1880 . . .	120,000	120,000	120,000	
3 1/2 % Nordostbahn von 1894 . . .	350,000	350,000	350,000	
3 1/2 % Nordostbahn von 1895 . . .	245,000	245,000	245,000	
3 1/2 % Nordostbahn von 1896 . . .	1,225,000	1,225,000	1,225,000	
3 1/2 % Nordostbahn von 1897 . . .	367,937	367,937	367,937	
Nordostbahn, Subventionsanleihen rechtsufrige Zürichseebahn . .	32,813	26,775	17,437	Verminderung von Fr. 6038 pro 1907 gegen 1906 und von Fr. 9338 pro 1908 gegen 1907 infolge Rückzahlung fälliger Obligationen.
Übertrag	32,177,229	32,150,253	33,869,118	

Bezeichnung der Anleihen	Rechnung 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.	Budget 1908 Fr.	Bemerkungen
Übertrag	32,177,229	32,150,253	33,869,118	
Nordostbahn, Subventionsanleihen Bülach-Schaffhausen	3,910	310	—	Saldo des Anleihens am 1. Februar 1907 zurückbezahlt.
4 % Vereinigte Schweizerbahnen I. Hypothek	846,724	798,724	750,724	Verminderung von Fr. 48,000 pro 1907 gegen 1906 und von Fr. 48,000 pro 1908 gegen 1907 infolge Rückzahlung von ausgelosten Obligationen.
4 % Vereinigte Schweizerbahnen II. Hypothek	424,468	400,468	376,468	Verminderung von Fr. 24,000 pro 1907 gegen 1906 und von Fr. 24,000 pro 1908 gegen 1907. — Gleiche Bemerkung.
Vereinigte Schweizerbahnen 3 und 5 % von 1857	6,607	1,230	—	Saldo des Anleihens am 1. Juli 1907 zurückbezahlt.
Vereinigte Schweizerbahnen 3 und 5 % von 1859	8,370	4,035	922	Verminderung von Fr. 4335 pro 1907 gegen 1906 und von Fr. 3113 pro 1908 gegen 1907, infolge Rückzahlung ausgeloster Titel.
Franco-Suisse 2 ³ / ₁₁ % von 1868	438,561	434,666	430,667	Verminderung von Fr. 3895 pro 1907 gegen 1906 und von Fr. 3899 pro 1908 gegen 1907. — Gleiche Bemerkung.
Jougne-Eclépens 3 %	218,574	217,338	216,051	Verminderung von Fr. 1236 pro 1907 gegen 1906 und von Fr. 1287 pro 1908 gegen 1907. — Gleiche Bemerkung.
Jura-Bern-Luzern 3 ¹ / ₂ % von 1889	477,610	74,620	—	Saldo des Anleihens am 31. März 1907 zurückbezahlt.
Brünig 3 ¹ / ₂ % von 1889	67,297	7,849	—	Gleiche Bemerkung.
Jura-Simplon 3 ¹ / ₂ % von 1894	<u>4,836,037</u>	<u>4,836,037</u>	<u>4,836,037</u>	
	<u>39,505,387</u>	<u>38,925,530</u>	<u>40,479,987</u>	

Vergleichung unserer Zinslasten.

	Rechnung 1906	Budget 1907	Budget 1908
	Fr.	Fr.	Fr.
Kontokorrentzinse, Provisionen etc. .	609,167	607,000	700,000
Verzinsung der konsolidierten Anleihen	39,505,387	38,926,000	40,480,000
Brutto Zinslast	40,114,554	39,533,000	41,180,000
Ertrag verfügbarer Kapitalien und Bau- zinse	5,538,672	3,560,000	3,489,000
Netto Zinslast	34,575,882	35,973,000	37,691,000

Die Differenz zwischen der Rechnung von 1906 und dem Budget von 1908 beträgt Fr. 3,115,118
und zwischen dem Budget 1907 und Budget 1908 „ 1,718,000

Diese Differenzen rühren her von den für Bauausgaben neu aufgewendeten Kapitalien, abzüglich der Amortisationen.

Verwendungen zu Amortisationen und Abschreibungen.

Wir budgetieren Fr. 6,361,500

In dieser Summe sind die gesetzliche Amortisation und die verschiedenen Abschreibungen enthalten:

a. Gesetzliche Amortisation.

Rechnung 1906	Budget 1907	Budget 1908	Gegenüber 1906	Gegenüber 1907
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
5,890,441	5,431,000	5,728,500	— 161,941	+ 297,500

Das budgetierte Total setzt sich wie folgt zusammen:

6. Amortisationsquote des Anlagekapitals auf 31. Dezember 1902, 0,578698 ‰ von Fr. 889,615,022 Fr. 5,148,184. 30
 5. Amortisationsquote der Ausgaben von 1903, 0,583905 ‰ von Fr. 12,905,691 . „ 75,357. —
 4. Amortisationsquote der Ausgaben von 1904, 0,564159 ‰ von Fr. 23,717,654 . „ 133,805. 30
 3. Amortisationsquote der Ausgaben von 1905, 0,546081 ‰ von Fr. 22,544,071 . „ 122,883. 40
- Übertrag Fr. 5,480,230. —

	Übertrag	Fr. 5,480,230. —
2. Amortisationsquote der Ausgaben von 1906, 0,526649 % von Fr. 22,959,266 .	„	120,914. 80
1. Amortisationsquote der Bauausgaben pro 1907, welche der Amortisation unterliegen; wir schätzen diese Ausgaben auf Fr. 25,000,000 und berechnen die Quote auf Grund eines Zinses von 3½ % und einer Amortisation in 60 Jahren. Diese erste Quote wird 0,50884 % betragen .	„	127,210. —
		Fr. 5,728,354. 80
oder in runder Summe	„	<u>5,728,500. —</u>

b. Verschiedene Abschreibungen.

Rechnung	Budget	Budget	Gegenüber	Gegenüber
1906	1907	1908	1906	1907
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
558,995	588,000	633,000	+ 74,005	+ 45,000

Für das Jahr 1908 sind folgende Abschreibungen vorgesehen:

Quote für die Abschreibung auf den im Jahr 1907 untergegangenen Bahnanlagen	Fr. 300,000
5. Amortisationsquote der Emissionskosten des 3 % (différé) Anleihens	„ 116,495
2. Amortisationsquote der Emissionskosten der in den Jahren 1905 und 1906 ausgegebenen 3½ % Bundesbahnobligationen	„ 29,000
1. Amortisationsquote der Emissionskosten der im Jahre 1907 ausgegebenen 3½ % Bundesbahnobligationen (Fr. 50,000,000), Serie K .	„ 25,000
3. Amortisationsquote des Defizites von Franken 9,754,320 des Eisenbahnfonds, welches vom Bund unserer Verwaltung überbunden worden ist	„ 162,500

Die erste Annuität, welche erst im Budget 1907 vorgesehen war, ist schon in der Rechnung von 1906 enthalten, die zweite wird 1907 verrechnet.

	Fr. 632,995
oder rund	<u>„ 633,000</u>

Einlagen in den Erneuerungsfonds. Wir budgetieren diese Einlagen auf Fr. 7,761,600

	Rechnung 1906 Fr.	Budget 1907 Fr.	Budget 1908 Fr.	Gegenüber 1906 Fr.	Gegenüber 1907 Fr.
Für den Oberbau	3,286,980	3,346,500	3,594,600	+ 307,620	+ 248,100
„ das Rollma- terial .	3,464,595	3,344,540	3,784,200	+ 319,605	+ 439,660
„ „ Mobiliar	333,134	355,660	382,800	+ 49,666	+ 27,140
	<u>7,084,709</u>	<u>7,046,700</u>	<u>7,761,600</u>	<u>+ 676,891</u>	<u>+ 714,900</u>

Die Einlagen sind für alle drei Jahre auf Grund des Reglements für den Erneuerungsfonds der schweizerischen Bundesbahnen vom 28. September 1906 berechnet. Die Mehreinlagen für den Oberbau und das Rollmaterial entsprechen der grösseren Geleiselänge und den vermehrten Leistungen der Lokomotiven und Wagen, diejenigen für das Mobiliar sind im erhöhten Bilanzwert des Mobiliars begründet. Nachstehend geben wir die Berechnung der Einlagen für das Budget 1908:

1. Oberbau:

Einlagen nach der voraussichtlichen Geleiselänge, 4,107,000 m. à 30 Cts.	Fr. 1,232,100
Einlagen nach Lokomotivkilometern auf eigener Bahn, ausschliesslich des Rangierdienstes, 33,750,000 km. à 7 Cts.	„ 2,362,500
	<u>Fr. 3,594,600</u>

2. Rollmaterial:

Leistungen des eigenen Rollmaterials auf eigener und fremder Bahn:	
Lokomotiven, 38,600,000 Lokomotivkilometer à 4,7 Cts.	Fr. 1,814,200
Personenwagen, 330,000,000 Achsenkilometer à 0,3 Cts.	„ 990,000
Lastwagen, 350,000,000 Achsenkilometer à 0,28 Cts.	„ 980,000
	<u>„ 3,784,200</u>

3. Mobiliar und Gerätschaften:

Bilanzwert im Jahresdurchschnitt, Fr. 15,311,510 à 2½ 0/0, rund	„ 382,800
	<u>Fr. 7,761,600</u>

Einlagen in den Fonds zur Deckung der ehemaligen J. S.-Pensionen. Als Einlagen berechnen wir die Zinse dieses Fonds mit Fr. 20,400

Anlässlich des Rückkaufs der Jura-Simplon-Bahn ist der Kapitalbetrag dieses Fonds auf Fr. 1,000,000 festgestellt worden; auf Ende 1907 wird er noch rund Fr. 580,000 betragen und sich bis zum Erlöschen des Restes dieser Pensionen weiter reduzieren.

Einlagen in einen Versicherungsfonds gegen Brandschaden. Die bestehenden Versicherungsverträge gegen Brandschaden dauern bis 30. Juni 1913; um auf diesen Zeitpunkt zur Selbstversicherung übergehen zu können, halten wir für zweckmässig, jetzt schon mit der Schaffung eines Versicherungsfonds zu beginnen. Wir nehmen als erste Einlage ins Budget auf . . . Fr. 100,000

Ausgaben zu verschiedenen Zwecken. Hierfür haben wir im ganzen budgetiert Fr. 983,000

Dieser Betrag enthält folgende Posten:

a. Betriebsdefizit der Wald-Rüti-Bahn. Die Besorgung des Zugs- und Fahrdienstes dieser Linie ist provisorisch der Tösstalbahn übergeben worden; die Bundesbahnen besorgen noch den Bahndienst zu den Selbstkosten. Das Defizit wird sich voraussichtlich reduzieren auf Fr. 20,000

b. Subvention an die Dampfschiffgesellschaft des Zürichsees. Wir nehmen auch für 1908 keinen Beitrag in Aussicht, da die Betriebsergebnisse dieser Gesellschaft nunmehr das Verschwinden der Defizite voraussetzen lassen „ —

c. Subventionen an die Eisenbahnschulen. In der Frage der beruflichen Ausbildung unseres Personals, welche das Rückkaufsgesetz vorsieht, ist noch kein Entscheid getroffen worden, weshalb wir den Beitrag an diese Schulen wie bisher aufnehmen; die Höhe dieser Subventionen entnehmen wir den von den Schulen eingereichten Jahresvoranschlägen „ 33,000

d. Zweite Rate zur Verzinsung und Amortisation des Defizits der Pensions- und Hülfskasse. Wir budgetieren einen höhern Betrag als für 1907, weil

Übertrag Fr. 53,000

	Übertrag	Fr. 53,000
das auf Grund der neuen Statuten berechnete Versicherungs- technikische Defizit bei einer Amortisations- dauer von 60 Jahren voraussichtlich eine Quote erfordert von		„ 900,000
c. Für Unvorhergesehenes budgetieren wir		„ 30,000
		<u>Fr. 983,000</u>

Rechnungsabschluss.

Der vorgesehene Ausgabenüberschuss erzeugt den
Betrag von Fr. 73,790

Die Einnahmen- beziehungsweise Ausgabenüberschüsse be-
trugen:

Rechnung	Budget	Budget	Gegenüber	Gegenüber
1906	1907	1908	1906	1907
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
+ 4,776,790	— 248,525	— 73,790	— 4,850,580	+ 174,735

Aus unserm Bericht über die zu erwartenden Transport-
einnahmen geht hervor, dass diese Einnahmen, sofern die bisherige
Vermehrung des Personen- und Güterverkehrs anhält, im Jahre
1907 das Budget übersteigen werden und voraussichtlich der
budgetierte Ausgabenüberschuss dieses Jahres sich in einen Über-
schuss der Einnahmen verwandeln wird.

Dieser Entwicklung des Verkehrs ist es zu verdanken, dass
der Abschluss des Budgets 1908, trotz der starken Steigerung
der Betriebsausgaben, nur einen kleinen Passivsaldo aufweist.
Wenn dagegen die vorgesehene Verkehrszunahme nicht anhalten
oder sogar ein Rückgang im wirtschaftlichen Leben und damit
eine Verminderung des Verkehrs eintreten sollte, so wäre in
Anbetracht der bedeutenden Ausgabenvermehrung auf allen Ge-
bieten des Betriebs eine Störung des Gleichgewichtes unserer
Rechnung unvermeidlich.

Überdies darf, wie wir Eingangs dieses Berichtes zum Über-
schuss der Betriebseinnahmen bereits erwähnt haben, nicht ausser
Acht gelassen werden, dass das vorliegende Budget keinen Posten
für Teuerungszulagen enthält. Wenn die für 1906 ausbezahlte
Teuerungszulage von zirka Fr. 2,280,000, unter Berücksichtigung
der Personalvermehrung, in das Budget für 1908 einbezogen
worden wäre, so würde die Gewinn- und Verlustrechnung pro
1908 mit einem Defizit von ungefähr Fr. 2,500,000 abschliessen.

Baubudget.

Bei Behandlung des Budgets der Bundesbahnen in der Sitzung des Nationalrates vom 13. Dezember 1906 ist die Frage aufgeworfen worden, ob im Baubudget nicht eine schärfere Auscheidung der Budgetposten erfolgen könnte, in solche, die tatsächlich zur Ausführung bestimmt sind und in solche, denen mehr programmatischer Charakter beizumessen ist.

Die Prüfung dieser Frage hat zu folgendem Resultate geführt:

Eine Gruppierung der Budgetansätze in dem erwähnten Sinne ist deshalb nicht möglich, weil keinem dieser Ansätze bloss programmatischer Charakter zukommt. Die Aufnahme ins Budget erfolgt vielmehr immer in der bestimmten Absicht, die Arbeiten im Budgetjahre in Angriff zu nehmen oder fortzusetzen. In welchem Masse das geschehen kann und ob es möglich sein werde, im Rechnungsjahre viel oder wenig zu leisten, das findet seinen Ausdruck in der Bemessung der ins Budget aufgenommenen Jahresausgabe.

Dieser Vorgang entspricht der vom Nationalrate in seiner Sitzung vom 17. Dezember 1902 bei der Behandlung des Budgets der Bundesbahnen erhobenen Forderung, es seien in das Budget nur solche Bauten aufzunehmen, deren Projekte von uns oder von der Generaldirektion genehmigt worden sind. Wir erinnern ferner daran, dass der Bundesrat in seiner Botschaft vom 20. Mai 1904 über den Geschäftsbericht und die Rechnung der Bundesbahnen für das Jahr 1903, die Tatsache, dass von den budgetierten Beträgen nur 40% ausgegeben wurden, bemängelt und daran erinnert hat, dass das Budget nicht nur die Vollmacht, sondern auch die Verpflichtung zur Ausgabe der darin enthaltenen Summen enthält. Einer solchen Auffassung des Budgets würde es widersprechen, wenn einem Teile desselben bloss programmatische Bedeutung beigelegt würde.

Dass und warum die Annahmen über die Möglichkeit des Baubeginnes und über die Fortschritte in der Bauausführung nicht immer zutreffen, haben wir in dem einleitenden Bericht zum Baubudget für das Jahr 1905 ausführlich und mit Anführung von Beispielen auseinandergesetzt. Seither haben sich die Verhältnisse nicht geändert. Die beabsichtigte Inangriffnahme eines Baues wird noch immer in vielen Fällen dadurch verzögert,

dass anlässlich der Vorlage der Projekte von den kantonalen und kommunalen Behörden weitgehende Änderungen verlangt werden, deren Behandlung und Erledigung um so zeitraubender und schwieriger ist, als die finanziellen Folgen derselben von den genannten Behörden zumeist nicht genügend gewürdigt werden. Den Verlauf und die Dauer solcher Verhandlungen von vorneherein zu beurteilen, ist unmöglich und da das Budget schon im Juni — also mehr als ein halbes Jahr vor Beginn des betreffenden Budgetjahres — aufgestellt werden muss, lässt es sich nicht vermeiden, dass Bauten aufgenommen werden, deren Inangriffnahme verzögert wird. Aus dieser Tatsache auf einen programmatischen Charakter zu schliessen, wäre aber unrichtig.

Auch darüber haben wir uns in dem erwähnten Bericht schon ausgesprochen, ob es angezeigt wäre, solche Bauten erst dann in das Budget aufzunehmen, wenn alle Hindernisse, die sich der Bauausführung entgegenstellen, beseitigt sein würden. Wir haben damals erklärt, dass ein solcher Vorgang unzulässig wäre, weil die öffentliche Planvorlage und derzufolge die behördliche Behandlung des Projekts der mit der Budgetgenehmigung verbundenen Kreditbewilligung vorangehen würden und weil es vorkommen könnte, dass für wichtige und dringende Bauten keine Kredite vorhanden wären, wenn sie endlich zur Ausführung reif geworden sind. Auch wäre durch ein solches Vorgehen und insbesondere durch die erfolgte behördliche Genehmigung unsere eigene Schlussnahme präjudiziert.

Eine Gruppierung der Budgetposten hat übrigens bereits stattgefunden, indem seit 1905 die Bauten kreisweise in „Bauten in Ausführung“ und „Noch nicht begonnene Bauten“ ausgeschieden waren. Diese Ausscheidung ist im vorliegenden Budget noch dahin verbessert worden, 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.

Überdies haben wir die Einteilung beim Abschnitt I, Bahnanlage und feste Einrichtungen etwas mehr dem für die Jahresrechnung vorgeschriebenen Schema angepasst, indem die Posten in folgender Weise angeordnet wurden:

A. Bau neuer Linien:

Simplon,

Ricken.

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

Generaldirektion.

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

Kreis I bis IV.

- I. Bahnanlagen und feste Einrichtungen.
- III. Mobiliar und Gerätschaften,

und ausserdem bei Kreis IV:

IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte.

Der grösste Teil der vorgesehenen Bauausgaben ist zur Fortsetzung oder Vollendung begonnener Arbeiten und zur Inangriffnahme von Bauten bestimmt, die schon im letztjährigen Budget enthalten waren. So sind namhafte Beträge für die Fortführung der grossen Umbauten in Aussicht genommen in Renens, Lausanne, Vevey, Villeneuve, St. Maurice, Sitten, Payerne, Basel, St. Gallen, Rorschach und Rheineck, ferner für die durch die Weissenstein-, Ricken- und Bodensee-Toggenburgbahn verursachten Erweiterungen in Alt- und Neu-Solothurn, Münster, Uznach, Wattwil, Romanshorn, St. Fiden, sowie für den Tunnel zwischen St. Gallen und St. Fiden und endlich für die zweiten Geleise Villeneuve-Martigny, Daillens-Arnex und Aarburg-Sursee.

Auch für die Umbauten der Bahnhöfe in Bern, Biel und Thun, für die linksufrige Zürichseebahn und die zweiten Geleise von Wilerfeld nach Gümligen und von Basel nach Delsberg sind, wie schon seit einigen Jahren, ansehnliche Raten eingesetzt worden, ohne dass jedoch vorausgesagt werden kann, ob die Hindernisse, die bisher der Inangriffnahme dieser Arbeiten entgegenstanden, vor Ablauf des nächsten Jahres beseitigt sein werden.

Als die wichtigsten der im vorliegenden Budget zum ersten Male erscheinenden Arbeiten nennen wir die Erweiterung des Rangierbahnhofes und die Unterführung der Zürcherstrasse in Winterthur, die Erweiterung des Bahnhofes Brugg, der Stationen Cossonay, Schlieren und Lenzburg und die Erstellung zweier neuen Getreideschuppen in Renens, ferner die zweiten Geleise auf den Strecken Martigny-Riddes, Neuenburg-St. Blaise und Vauderens-Siviriez. Da das zweite Geleise von St. Maurice nach Martigny in zirka zwei Jahren vollendet sein wird und dasjenige von Palézieux nach Vauderens bereits seit einiger Zeit befahren

wird, ist es angezeigt, deren Fortsetzung in Angriff zu nehmen. Die Erstellung der Doppelspur muss auch auf der Strecke Yverdon-Neuenburg-Biel und zwar zunächst zwischen Neuenburg und St. Blaise ausgeführt werden, weil die rationelle Fahrplanbildung Schwierigkeiten bietet.

Zum ersten Male erscheinen im vorliegenden Budget auch Ausgaben für den elektrischen Betrieb und die Erstellung des zweiten Geleises im Simplontunnel. Eingehender Bericht hierüber ist im folgenden enthalten.

Für die durch die Zunahme des Verkehrs bedingte Vervollkommnung der Stationsanlagen und Signaleinrichtungen, sowie für die Beseitigung von Wegübergängen in Schienenhöhe sind auch im vorliegenden Budget namhafte Beträge eingestellt.

Um den Vorschriften der bundesrätlichen Verordnung vom 22. März 1907 betreffend die Reinigung, Waschung und Desinfektion der zum Viehtransport verwendeten Eisenbahnwagen und Schiffe zu entsprechen, sind zur Verbesserung der Wagenwascheinrichtungen auf verschiedenen Stationen vorerst Fr. 310,000 eingestellt worden.

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 1907 und 1908.

Kapitel	Ausgaben laut 1907	Budget 1908
	Fr.	Fr.
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen:		
Simplon	300,000	1,770,000
Rickenbahn	3,200,000	2,950,000
Generaldirektion	50,000	465,000
Kreis I	6,001,000	6,960,200
" II	8,135,900	8,344,800
" III	6,098,300	7,626,400
" IV	5,434,900	5,714,800
Zusammen	29,220,100	33,831,200
II. Rollmaterial	16,082,200	18,757,000
III. Mobiliar u. Gerätschaften, zusammen	969,000	1,376,000
IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte	2,750	3,000
Total	46,274,050	53,967,200

A. Bau neuer Linien.

Simplon.

Fr.

Nr. 1. Bau des Simplontunnels und der Zufahrtslinien (Baubudget 1907, Position 69).

Fr.

Ausgaben bis Ende 1906 . . .	76,476,058. 10
Hiervon ab die Subventionen à fonds perdus	8,195,986. —

Bleiben	68,280,072. 10
---------	----------------

Voraussichtliche Ausgaben im Jahre 1907	219,927. 90
---	-------------

Zusammen	68,500,000. —
----------	---------------

Hierzu kommen:

a. Ausbau des Tunnels II. Kredit des Verwaltungsrates vom 20. Juli 1907	34,600,000. —
---	---------------

Für das Jahr 1908 werden vorgesehen für Tunnelarbeiten und neue Kraftanlagen	1,000,000
--	-----------

b. Elektrifikation des Tunnels I. Ankauf der von der Firma Brown, Boveri & Cie. erstellten Anlagen und Einrichtungen für den elektrischen Betrieb im Tunnel I (ohne elektrische Lokomotiven)	700,000
--	---------

c. Dienstgebäude in Brig	70,000
------------------------------------	--------

Total für den Simplon	1,770,000
-----------------------	-----------

a. In bezug auf den Ausbau des zweiten Tunnels haben wir folgendes anzuführen: Da sich in den nicht ausgemauerten Teilen des Parallelstollens an vielen Stellen erhebliche Ablösungen des Gesteins an Wänden und Decke, sowie auch Hebungen der Sohle und dadurch verursachte Verengungen des Wasserablaufkanals gezeigt haben, ist man schon vor einiger Zeit zur Überzeugung gelangt, dass der Stollen nicht in seinem gegenwärtigen Zustande belassen werden kann, und dass das richtigste Mittel zur Abhülfe der Ausbau des zweiten Tunnels ist. Die Herren Oberingenieur Dr. Moser, Prof. Dr. Schmidt und Ingenieur Lusser, die um ein Gutachten über diese Frage ersucht wurden, gelangten zum gleichen Schlusse und bemerkten, dass der Stollen sich nicht

selbst überlassen werden dürfe, wenn Schädigungen an ihm und an dem im Betriebe befindlichen Tunnel vermieden werden sollen. Es muss daher entweder der Parallelstollen auf weite Strecken, wo derselbe unverkleidet geblieben ist, 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 beseitigt werden müssten, sowie aus Erwägungen betreffend den Unterhalt und Betrieb, und schliesslich im Hinblick auf die voraussichtlich lange Dauer der Ausbauarbeiten, von welcher später noch die Rede sein wird, empfehlen die Experten den sofortigen Ausbau des Tunnels II.

In Art. 4 des Vertrages vom 15. April 1898 zwischen der Jura-Simplon-Bahngesellschaft und der Unternehmung Brandt, Brandau & Cie. ist bestimmt, dass der Parallelstollen nur ausgemauert werden müsse, wo dies notwendig sein werde. (Der betreffende Artikel lautet: *Les deux tunnels seront revêtus de maçonnerie sur toute leur longueur, suivant les types annexés au contrat; la galerie de direction du second tunnel seulement où cela sera nécessaire*). Es ist nun der grösste Teil des Parallelstollens unverkleidet geblieben. Auf der heute vorhandenen Stollenlänge von 19,166 m. sind rund 4292 m. ganz und 1124 m. teilweise ausgemauert, während 13,750 m. keine Verkleidung haben. Die Unternehmung war nach Anschluss der betreffenden Gebirgspartien der Meinung, der Stollen könne daselbst ohne Nachteil unausgemauert belassen werden. Leider hat sich diese Annahme in der Folge als unzutreffend erwiesen. Selbst in scheinbar äusserst standfesten Gneisspartien zeigen sich bei der hohen Spannung, unter der sich die Gebirgsschichten befinden, an den Wänden und der Decke schalenförmige Ablösungen, welche sich immer weiter ausdehnen und denen Einhalt getan werden muss, weil sonst das Gebirge in solchem Umfange gelockert würde, dass das Mauerwerk des ersten Tunnels Schaden nehmen könnte.

Nach den vorstehend angeführten Vertragsbestimmungen ist die Unternehmung zur nachträglichen Ausmauerung der betreffenden Stollenpartien (gemäss Gutachten auf mindestens 7000 m. Länge), oder zum Ersatz der dafür erwachsenden Ausgaben verpflichtet. Wir gehen indessen mit den Experten einig, dass

hiervon abgesehen und der sofortige Ausbau des Tunnels II an die Hand genommen werden sollte.

Für den sofortigen Ausbau sprechen aber auch die Rücksichten auf den Unterhalt des Tunnels I. In dem einspurigen, langen und engen Tunnel sind bei dem sich über 20 Stunden eines Tages erstreckenden Zugsverkehr schon die gewöhnlichen Unterhaltungsarbeiten sehr schwer durchzuführen. Grössere Reparaturen, besonders am Mauerwerk, welche in der Folge nicht ausbleiben werden, weil in mehreren drückenden und blähenden Gebirgspartien noch kein Ruhezustand eingetreten ist, wären unter Umständen nur mit Unterbrechung des Betriebes, oder mit ganz enormen Kosten herzustellen. Mit solchen Reparaturen muss man aber rechnen, da das Mauerwerk an einigen Stellen Bewegungen zeigt, und das viele zum Teil heisse Wasser mit der Zeit auf den Mörtel ebenfalls zerstörend einwirken wird.

Auch die Erneuerung des Oberbaues, welche in einem langen feuchten Tunnel, wo trotz des rauchlosen elektrischen Betriebes alle Eisenteile rasch rosten, viel schneller erfolgen muss als auf den offenen Strecken, würde bei einspurigem Betrieb auf grosse Schwierigkeiten stossen.

Obwohl der Oberbau im Simplontunnel aus schweren Schienen von 49 kg. per m. besteht, darf man nicht rechnen, dass er länger als 10 bis 12 Jahre aushalten wird. In unsern meisten Tunneln müssen die Auswechslungen schneller erfolgen; im Hauensteintunnel z. B. in 5 bis 7 Jahren. Da es nicht möglich sein wird, in einem Jahre mehr als $2\frac{1}{2}$ bis 3 km. Tunnelgeleise zu erneuern, muss mit den Geleiseumbauten im Simplontunnel angefangen werden, bevor der Oberbau vollständig abgenutzt ist. Wir werden schon nach Verfluss von 6 bis 7 Jahren, beziehungsweise im Jahre 1913/14 an die streckenweise Geleiseauswechslung herantreten müssen. Dabei würde es bedeutende Schwierigkeiten bieten, wenn die 20 km. des Tunnels bei einspurigem Betrieb umgebaut werden müssten. Der Zugsverkehr würde zeitweise äusserst unangenehme Störungen erleiden. Es ist zu berücksichtigen, dass neben dem Geleise kein Platz vorhanden ist, um Materialien zu deponieren. Die Arbeiten sind nach allen Richtungen gehemmt und viel schwerer durchzuführen, als in einem zweigleisigen Tunnel, wo das eine Geleise vorübergehend ausser Betrieb gesetzt werden kann.

Für die betriebssichere Instandhaltung des Tunnels und die regelmässige Abwicklung des Zugsverkehrs durch denselben ist

demnach die baldige Ausführung des Tunnels II unbedingtes Bedürfnis.

Die Nachteile eines langen eingleisigen Tunnels für den Betrieb werden überhaupt viel zu wenig gewürdigt, sonst würde man nicht neuerdings noch längere Tunnel als den Simplon einspurig projektieren. Bei solchen wichtigen und teuren Bauwerken sollte man nicht bloss deren Herstellung ins Auge fassen, sondern auch alle diejenigen Anforderungen, welche in der Zukunft während des Betriebs für die Durchführung von Reparaturen am Geleise, Mauerwerk etc. und für die regelmässige und sichere Abwicklung des Betriebs notwendig sind.

Im weiteren ist zu erwähnen, dass die Schweiz gestützt auf die Konvention mit dem Königreich Italien vom 16. Mai 1903, Art. 4, verpflichtet ist, das zweite Geleise durch den Simplontunnel innert fünf Jahren zu erstellen, sobald die Bruttoeinnahmen der Strecke Brig-Domodossola Fr. 50,000 per Effektivkilometer überschritten haben. Obwohl die Einnahmen heute diesen Betrag nicht erreichen, ist nicht ausgeschlossen, dass unter normalen Verkehrsverhältnissen ungefähr nach zehn Jahren der kilometrische Bruttoertrag Brig-Domodossola auf die angeführte Höhe steigen wird.

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 wie den ersten zu bauen, wenn ihr innert zwei Jahren nach Vollendung der Arbeiten im ersten Tunnel hierfür Auftrag erteilt wird. Die Abnahme des Tunnels I hat am 22. Februar 1906 stattgefunden, so dass ein solcher Auftrag bis zum 22. Februar 1908 zu erteilen ist. Nach Ablauf dieser Frist kann die Unternehmung nicht mehr zur Ausführung der Arbeiten für den Tunnel II angehalten werden.

In dem erwähnten Nachtrag ist eine Bestimmung enthalten, dass die Herstellung des Tunnels II auch innert der Frist bis 22. Februar 1908 ausgeschrieben und anderweitig vergeben werden könne, ohne dass die Unternehmung deswegen irgendwelche Entschädigungen geltend machen kann.

Es empfiehlt sich aber, von einer Ausschreibung abzusehen und der Unternehmung Brandt, Brandau & Cie. diese Arbeiten direkt zu übertragen. Die letztere hat beim Bau des ersten Tunnels alle Verhältnisse des Gebirges gründlich kennen gelernt. Sie ist daher am besten in der Lage, den Bau des

Tunnels II so durchzuführen, dass keine nachteiligen Einwirkungen auf den im Betrieb stehenden Tunnel I eintreten. Es ist dieser Umstand von erheblicher Bedeutung. Beim Ausbau des Parallelstollens zum Tunnel II für die Ausweichstation haben nämlich die Ausbrucharbeiten Bewegungen im Mauerwerk des Tunnels I nach sich gezogen, so dass auf der betreffenden Strecke ein beträchtlicher Teil der Ausmauerung rekonstruiert werden musste.

Der Abstand der beiden Tunnel beträgt von Axe zu Axe 17 m. Es bleibt somit zwischen den beiden Hohlräumen, je nach der Stärke der Mauerung, ein Gebirgskern von 9,60 m. bis 11,30 m. Dicke (in der Druckpartie von km. 4,45 bis km. 4,49 der Südseite von bloss 7,70 m.). Dieser Kern ist, entgegen den seinerzeitigen Annahmen, nicht stark genug, um überall die vollständige Unabhängigkeit der zwei Tunnelröhren von einander zu sichern. Die Arbeiten für den Ausbau des Tunnels II müssen deshalb mit grosser Vorsicht und Umsicht erfolgen, um grössere Beschädigungen am Tunnel I zu vermeiden. Es dürfte an einigen Orten sogar erforderlich sein, den Tunnel I einzurüsten, bevor mit dem Ausbruch im nebenanliegenden Parallelstollen begonnen wird. Da nun die bisherige Unternehmung am sicheren Bestande des von ihr erstellten Tunnels in hohem Masse interessiert ist, wird sie bei der Ausführung der Vollendungsarbeiten des grossen Werkes mit grösserer Sorgfalt vorgehen als andere Unternehmer.

Die Unternehmung Brandt, Brandau & Cie. hat zwar vor einiger Zeit beim Bundesrat, welcher gegenüber dem Königreich Italien die Sorge für richtige Herstellung des grossen Tunnels übernommen und auch den zweiten Nachtragsvertrag vom 9. Oktober 1903 mit der Unternehmung genehmigt hat, das Gesuch eingereicht, man solle sie von der Verpflichtung weiterer Ausmauerungen im Parallelstollen und der Ausführung des Tunnels II entbinden. Wir sind der Meinung, dass auf dieses Ansuchen nicht eingetreten werden könne.

Im Vertrag vom 15. April 1898 und im II. Nachtrag vom 9. Oktober 1903 hat die Unternehmung sich verpflichtet, den Tunnel II ohne Beschotterung und Geleiselage innert 4 Jahren nach Auftragserteilung zu vollenden. Dieser kurze Termin könnte nur eingehalten werden, wenn die Arbeiten stark forciert würden. Das ist aber bei den vorhandenen Verhältnissen nicht zu empfehlen, weil diese, wie oben ausgeführt wurde, ein äusserst umsichtiges Vorgehen erfordern. Es muss deshalb auf eine erheblich längere Bauzeit abgestellt werden, und

die Ansicht der Experten, welche für die Herstellung des Tunnels II eine Bauzeit von 7 Jahren angenommen haben, muss als zutreffend bezeichnet werden. Wird nun der Ausbau im Jahre 1908 begonnen, so kann die Fertigstellung des Tunnels II nicht vor dem Jahre 1915 erfolgen.

Was die Kosten betrifft, so führen wir, bevor wir die Zusammenstellung darüber folgen lassen, folgendes an:

Wie bereits erwähnt wurde, ist die Unternehmung Brandt, Brandau & Cie. vertraglich verpflichtet, den Parallelstollen um die Summe von Fr. 19,500,000 in gleicher Weise als Tunnel auszubauen wie der Tunnel I erstellt wurde. In der Nähe des Nordportales sind vom Tunnel II für besondere Zwecke bereits 110 m. erstellt worden, und die Unternehmung hat dafür rund Fr. 129,000 erhalten. Für den Tunnel II bleiben deshalb noch Fr. 19,371,000 zu leisten.

Der Tunnel II erhält, da das Nordportal zirka 15 m. weiter auswärts zu liegen kommt als beim ersten, und weil beim Südportal, wo die beiden Tunnel sich auf eine gewisse Strecke von 17 m. auf 8 m. nähern, eine Verlängerung von zirka 7 m. gegenüber dem Tunnel I eintritt, eine Gesamtlänge von 19,825 m. Der Tunnel I hat eine Länge von 19,803 m. Beim letzteren hat sich gezeigt, dass das Profil mit 4,5 m. Breite auf Schwellenhöhe und 5 m. bei 2 m. über der letzteren etwas zu eng gewählt worden ist. Dieses Mass ist besonders für Partien, wo Verengungen vorkommen, zu gering. Es hat deshalb die Kreisdirektion seinerzeit für den Tunnel II eine Verbreiterung von 50 cm. vorgeschlagen, während die Experten eine solche von 20 oder besser 40 cm. befürworten. Eine Profilverbreiterung von 35 cm. dürfte ausreichend sein, indem es mit diesem Mass in allen Fällen, auch bei etwelchen Verengungen, möglich sein wird, die Kühlwasserleitung neben dem Geleise zweckmässig zu placieren. Für diese Profilvergrösserung müssen der Unternehmung der erwachsende Mehrausbruch und die Mehrmauerung besonders bezahlt werden. Die daherigen Leistungen sind auf Fr. 1,600,000 zu veranschlagen.

Vertraglich ist die Unternehmung bloss zur Erstellung von Nischen auf der einen Tunnelseite, je in Abständen von 50 m., gehalten. Es ist aber geboten, im zweiten Tunnel beidseitig Nischen auszuführen, wie dies seit Jahren für alle neuen Tunnel mit Recht gefordert wird. Demnach wären rund 390 Stück mit rund Fr. 100,000 besonders zu vergüten.

Im Tunnel I ist für das Mauerwerk in der Hauptsache Mörtel aus hydraulischem Kalk verwendet worden. Für die Mauerungen im Tunnel II sollte statt Kalk durchwegs künstlicher Portlandzement verwendet werden, wie dies in den letzten Jahren auch in Österreich bei den neuen grossen Tunneln durchwegs geschieht. Der Bestand des Mauerwerkes hängt neben der Verwendung soliden Steinmaterials hauptsächlich vom Mörtel ab. Deshalb muss bei einem Bauwerk wie das vorliegende hierauf ein Hauptaugenmerk gerichtet und guter künstlicher Portlandzement gebraucht werden. Die Mehrkosten hierfür werden sich auf rund Fr. 600,000 stellen.

Die richtige Ableitung des vielen heissen Wassers der Südseite wird auch in Zukunft immer viele Mühe verursachen. Bei der Unsicherheit in bezug auf den Ruhezustand des Gebirges zwischen km. 4,400 und km. 9,000 der Südseite ist es notwendig, eigene Vorkehrungen zu treffen, damit Reparaturen am Ablaufkanal zu allen Zeiten ohne grössere Störungen und ohne unverhältnismässige Kosten vorgenommen werden können. Man muss daher einen zweiten Kanal vorsehen, welcher eine Ausgabe von zirka Fr. 350,000 erfordern wird.

Für den Ausbau des Tunnels II hat die Unternehmung Anspruch auf die von ihr beschafften Wasserkraftanlagen und Installationen auf beiden Tunnelseiten. Die vorhandene Kraft wird dermalen für den elektrischen Betrieb des ersten Tunnels, sowie die Ventilation, Beleuchtung, Abkühlung und die verschiedenen Einrichtungen der Station Brig verwendet. Zur Anhandnahme der Arbeiten für den Ausbau des Parallelstollens muss der Unternehmung die erforderliche Kraft zur Verfügung gestellt werden. Bei dieser Kraftbeschaffung ist auch der Bedarf für den künftigen elektrischen Betrieb beider Tunnel nebst Ventilations-, Abkühlungs-, Beleuchtungs-, etc. Einrichtungen in Betracht zu ziehen. Die daherigen Untersuchungen haben ergeben, dass dafür auf beiden Tunnelseiten 3000—3400 P. S. neu zu beschaffen sind. Die Projekte für diese Anlagen sind vorbereitet, und die Kosten betragen zusammen rund Fr. 4,200,000.

Die neuen Kraftanlagen können aber nicht bis zu dem in Aussicht genommenen Beginn der Arbeiten im Tunnel vollendet werden. Deshalb wird es nötig werden, für die Dauer von 1½ bis 2 Jahren anderweitige Kraft zu liefern. Die Kosten dieser Kraftbeschaffung mit Änderungen an den Installationen dürften auf zirka Fr. 360,000 zu stehen kommen.

Mit der Fertigstellung des Tunnels II sind auch die Einrichtungen in demselben für den elektrischen Betrieb desselben auszuführen. Die Kontaktleitungen mit der Herstellung der Rückleitung durch die Schienen und die Ergänzungen der Zentralen für den elektrischen Betrieb beider Tunnel dürften zirka 600,000 Franken kosten.

Zu allen diesen näher erörterten Ausgaben kommen noch die Kosten für die Beschotterung des Tunnels, die Geleiseanlage, die Signal-, Beleuchtungs- und Abkühlungseinrichtungen, die Änderungen der Signalanlagen für den zweispurigen Betrieb etc., sowie die Aufwendungen für die Bauverwaltung, die Kapitalverzinsung und Landerwerbungen zu neuen Depotplätzen, so dass sich der Voranschlag für den Ausbau des Tunnels II wie folgt gestaltet:

		Fr.	
I. A. Organisations- und Verwaltungskosten		1,200,000	
I. B. Verzinsung des Baukapitals:			
Bauzeit 7 Jahre (für die Kraftanlagen 2 Jahre)		3,800,000	
I. C. Expropriation:			
Landerwerbung für Depotplätze etc.		50,000	
I. D. Bahnbau:			
1. Unterbau:			
a. Erdarbeiten:		Fr.	
Für die Anschlussstrecke zwischen Station und Tunnelanfang Nordseite		5,000	
b. Tunnel:		Fr.	
1. Vertraglicher Preis der Unternehmung	19,371,000		
2. Für Verbreiterung des Lichtraumprofils des Tunnels um 35 cm.	1,600,000		
3. Erstellung von Nischen auch auf der linken Seite .	100,000		
4. Für Ausführung des Mauerwerkes in Portlandzement- mörtel statt in hydraulischem Kalk	600,000		
5. Vorkehren zur Wasserableitung km. 4,4—9,0 Südseite	350,000		
6. Provisorische Kraftbeschaffung wegen Verwendung der vorhandenen Kraft für elektrischen Betrieb des Tunnels I	360,000		
	Übertrag	22,381,000	5,000 5,050,000

	Fr.	Fr.	Fr.
Übertrag	22,381,000	5,000	5,050,000
7. Erweiterung der Kraftanlagen, beidseits zirka 3400 P. S.	4,200,000		
8. Verschiedenes	469,000		
		27,050,000	
d. Beschotterung:			
Für 19,300 m. im Tunnel à Fr. 10	193,000		
Ausser dem Tunnel	2,000		
		195,000	
2. Oberbau:			
Rund 19,500 m. Geleise à Fr. 45		880,000	
4. Telegraph, Signale etc.:			
a. Elektrische Tunnelbeleuchtung, Telephone, Glockensignale etc. und Änderungen der Sicherungseinrichtungen		320,000	
b. Kontaktleitungen etc. für den elektrischen Betrieb, Ergänzung der Zentralen		600,000	
5. Unvorhergesehenes		500,000	
	Total I. D. Bahnbau		29,550,000
		Gesamttotal	
			34,600,000

b. Die Einrichtungen des elektrischen Betriebes samt allen dazu erforderlichen Anlagen und Lieferungen sind mit Vertrag vom 19. Dezember 1905 der Aktiengesellschaft Brown, Boveri & Cie. in Baden übertragen worden. Diese Firma hat sich verpflichtet, auf ihre eigenen Kosten die zur Erzeugung und Fortleitung der elektrischen Energie erforderlichen Einrichtungen und insbesondere in jedem der auf der Nord- und Südseite des Tunnels bestehenden Maschinenhäuser einen Generator nebst Erregermaschine und Schaltanlage, sowie auf der Strecke Brig-Iselle und in diesen beiden Stationen die Fahr-(Kontakt-)leitung zu erstellen; ferner hat es die Gesellschaft übernommen, die ihr unentgeltlich zur Verfügung gestellten Kraftanlagen in Brig und Iselle zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des elektrischen Betriebes zu ergänzen und mindestens fünf elektrische Lokomotiven beizustellen. Die Aktiengesellschaft Brown, Boveri & Cie. hat sich weiterhin verpflichtet, den Fahrdienst zwischen Brig und Iselle vom 1. Juni 1906 für die Dauer eines Jahres und auf Begehren der Bundesbahnen auch noch für ein zweites Jahr, also bis zum 1. Juni 1908, auf eigene Kosten zu besorgen. Die Bundesbahnen zahlen hieran einen Beitrag von 60 Cts. für jeden mittelst elektrischer Traktion geleisteten Zugskilometer. Für die Übernahme der Einrichtungen und Lokomotiven besteht keine Verpflichtung und die Firma kann sogar zur Entfernung derselben ohne Entschädigung auch bei günstigem Ergebnis des Betriebes veranlasst werden. Für die Übernahme der elektrischen Einrichtungen auf den Zeitpunkt des Ablaufs des Vertrages wurden in das Budget folgende Beträge eingestellt:

Für die Kraftzentralen in Brig und Iselle, die	
Kontaktleitung und Verschiedenes . . .	Fr. 700,000
für die elektrischen Lokomotiven (s. Rollmaterial)	„ 680,000
	Fr. 1,380,000

c. Ein neues Dienstgebäude in Brig ist für die Unterbringung von Aufenthaltslokalen und Schlafzimmern für das Fahr- und Zugpersonal und von Ankleideräumen für die im Tunnel beschäftigten Beamten und Arbeiter nötig.

Nr. 2. **Rickenbahn.**

	Fr.	Fr.
Kostenvoranschlag nach Vertrag vom 7. Oktober 1901 zwischen dem eidgenössischen Eisenbahndepartement und dem Kanton St. Gallen	11,015,000	
Mehrkosten laut Kreditbewilligung des Verwaltungsrates vom 22. April 1903	785,000	
Nachtragskredit des Verwaltungsrates vom 28. November 1903	400,000	
	<u>12,200,000</u>	
Voraussichtliche Ausgabe bis Ende 1907	9,150,000	
	<u>Bleiben</u>	<u>3,050,000</u>

Für 1908 werden vorgesehen:

Bauleitung, Bureaukosten, Miete und Verschiedenes	60,000	
Verzinsung des Baukapitals	280,000	
Expropriation	20,000	
Erdarbeiten und Mauern	50,000	
Tunnel	2,315,000	
Brücken und Durchlässe	30,000	
Beschotterung	48,000	
Strassen und Wege	10,000	
Fluss- und Uferbauten	2,000	
Hochbau	25,000	
Telegraph, Signale etc., Verschiedenes .	110,000	
Total für die Rickenbahn	<u>2,950,000</u>	
<i>Total A für den Bau neuer Linien</i>	<u>4,720,000</u>	

Gemäss dem Vertrag mit der Unternehmung war der Durchschlag des Stollens im Rickentunnel für Ende Juli 1907 und die Vollendung des Tunnels für Ende 1907 vorgesehen. Der Stand der Arbeiten war anfangs 1907 ein günstiger, so dass die Einhaltung dieser Termine gesichert schien. Seither eingetretene Ereignisse haben dies verunmöglicht. Im Monat März des Jahres 1907, als noch 600 m. zu durchbohren waren, sind bei km. 3,₈₀ auf der Südseite und bei km. 4,₁₄ auf der Nordseite so starke Ausströmungen von Grubengas aufgetreten, dass man gezwungen war, den Vortrieb einzustellen und die Arbeit auf die Ausweitung und die Mauerung zu beschränken. Auf der Nordseite

verbrennt das austretende Gas, ohne die Arbeiten in den weiter hinten liegenden Strecken zu hindern. Allmählich ist die Gasausströmung auch etwas zurückgegangen. Schwieriger liegen die Verhältnisse auf der Südseite, wo die Ausströmung viel mächtiger ist. Die Verbrennung erfolgte mit einer fast die ganze Stollenbrust deckenden Flamme, und die Temperatur stieg vor Ort trotz guter Ventilation bis auf 67° C. Auf Anraten zweier zu einem Augenschein eingeladenen Mineningenieur, der Herren Gruner, früher Direktor der Kohlenminen von Ronchamp, und Faure, Oberingenieur der Minen von St. Etienne, wurde der Stollen Ende April bei km. $3,708/3,720$ (rund 80 m. vor dem Gasaustritt) durch einen Erd- und Steindamm abgeschlossen, um den fertigen Tunnel und die Arbeitsstrecke vor Gas und Hitze zu schützen. Am 29. Juni 1907 war die Mauerung bis nahe vor Ort des Firstschlitzes — km. $3,535$ — fertiggestellt und damit musste die Arbeit auf dieser Seite bis zur Wiederaufnahme des Stollenvortriebs ruhen bleiben. Die Vollendung des Tunnels wird durch diese Vorkommnisse auf mehr als ein Jahr hinausgeschoben.

Die vermehrten Schwierigkeiten waren für die Tunnelunternehmung Veranlassung, erhebliche Mehrforderungen geltend zu machen. Die hierauf eingeleiteten Verhandlungen haben noch nicht zu einem Ergebnis geführt.

Überschreitungen des Voranschlages werden aber auch noch aus andern Gründen eintreten. Der Charakter des durchfahrenen Gebirges hat die Anwendung des vorgesehenen leichten Verkleidungsprofils für das Mauerwerk nur an sehr wenigen Stellen gestattet. Beinahe durchwegs mussten stärkere Mauerwerkstypen ausgeführt werden. In der Mergelzone, die der Tunnel auf eine Länge von mehr als 4000 m. durchfährt, konnte die Sohle nicht ungeschützt bleiben. Diese Felsart wird durch Luft und Feuchtigkeit in einen breiigen Zustand versetzt, so dass ohne einen gemauerten Boden der Schotter sich mit diesem Brei vermengen und die Instandhaltung des Geleises sehr erschweren würde. Es wäre sogar zu befürchten, dass die Aufweichung des Mergels bis unter die Fundamente der Widerlager sich ausdehnen könnte, wodurch das Fundamentmauerwerk gefährdet würde. Die infolgedessen angeordnete Herstellung einer gemauerten Sohle in den Mergelpartien wird einen Aufwand von ungefähr Fr. 360,000 verursachen.

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

Generaldirektion.

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.

Nr. 3. Vergrößerung des Dienstgebäudes im Brückfeld in Bern.

	Fr.	Fr.
Voranschlag vom Juli 1907	850,000	
Ausgabe pro 1908		400,000

Durch den am 1. Mai 1909 stattfindenden Übergang der Gotthardbahn an den Bund werden die Arbeiten der Zentralverwaltung in Bern bedeutend vermehrt werden; namentlich bringt die Einbeziehung der kommerziellen Abteilung der Gotthardbahn in den in Bern zentralisierten kommerziellen Dienst eine erhebliche Vermehrung des Personals.

Die Unterbringung der neuen Beamten ist in den vorhandenen Bureaux nicht möglich. Sowohl in dem Verwaltungsgebäude auf der grossen Schanze, wie in dem Dienstgebäude auf dem Brückfeld sind die Räume vollständig besetzt und zum Teil jetzt schon überfüllt. Auch der Mangel an Archiven und Konferenzzimmern macht sich geltend. Nach den gemachten Erhebungen müssen etwa 40 neue Lokale geschaffen werden.

Eine nähere Prüfung hat ergeben, dass von einer Vergrößerung des Verwaltungsgebäudes auf der grossen Schanze durch Schliessung des Hofes abgesehen werden muss. Der Hofraum ist zu beschränkt, um durch einen Verbindungsbau zwischen beiden Flügeln auf der Nordseite eine angemessene Lokalvermehrung gewinnen zu können; dabei würde einem Teil der vorhandenen Räume Licht und Luft entzogen. Auch wären die Kosten der Foundation in dem ehemaligen Schanzengraben bedeutende. Beim Dienstgebäude auf dem Brückfeld hat man schon von Anfang an auf eine Vergrößerung Bedacht genommen. Sie lässt sich bewerkstelligen durch eine Verlängerung der beiden Flügel und durch einen dieselben verbindenden Längsbau, welcher letzterer um ein Geschoss niedriger zu halten ist, um die Benutzbarkeit der vorhandenen Räume nicht zu schädigen.

Zurzeit sind in diesem Gebäude untergebracht: die Einnahmenkontrolle mit der Drucksachenverwaltung und der Billetdruckerei, das Gütertarif- und das Frachtreklamationsbureau und die Oberbaumaterialverwaltung. Nach der geschilderten Erweiterung sollen ausserdem dort Aufnahme finden: das Rechtsbureau,

das Personentariffbureau und die Verwaltung der Hilfs- und Pensionskasse, während im Verwaltungsgebäude auf der grossen Schanze verbleiben: das Präsidium mit dem Generalsekretariat, die sämtlichen Departementsvorsteher, die Finanzverwaltung, die Dienstabteilungen des Betriebs- und Baudepartements, ausgenommen die Oberbaumaterialverwaltung.

Nr. 4. Planaufnahmen und Projektierungsarbeiten:

a. Vorarbeiten zur Beschaffung von Wasserkraften für den elektrischen Bahnbetrieb	Fr.	Fr.
b. Studien für einen Hauensteinbasistunnel und die damit konkurrierenden Projekte	25,000	
c. Expertisen, Verschiedenes	30,000	
	10,000	
Zusammen		65,000
Total B. I		<u>465,000</u>

Das Baubudget für 1907 enthielt unter dieser Position bereits Fr. 25,000 mehr als frühere Budgets. Das vorliegende Budget zeigt eine weitere Erhöhung von Fr. 15,000, welche darauf zurückzuführen ist, dass ausser den Vorarbeiten für den elektrischen Betrieb auch die Studien für die Tieferlegung des Hauensteintunnels von der Generaldirektion besorgt werden. Diese Studien ziehen eine Vermehrung des Personals und andere Kosten nach sich.

II. Rollmaterial.

Nr. 5. Anschaffung von 108 Lokomotiven, wovon 73 Stück als Vermehrung und 35 Stück als Ersatz für die Periode 1908/09.

Im Budget pro 1907 war unter Nr. 240 für das Jahr 1908 die Lieferung von 58 und die Ausrangierung von 22 Lokomotiven vorgesehen, während nach neuern Erhebungen voraussichtlich nur 16 Lokomotiven zur Ausrangierung gelangen werden. Auf das Jahr 1909 fällt somit die Anschaffung von 50 Lokomotiven, wovon 19 Stück als Ersatz für die vorgesehene Ausrangierung.

Bei Festsetzung des Lokomotivbedarfes auf Ende 1909 wurde nach Anleitung der bundesrätlichen Verordnung vom 8. Februar 1898 von der Zahl der im Sommer 1905 eingeteilten Lokomotiven ausgegangen, wobei 25 % der Gesamtzahl disponibel oder in Reparatur sein sollen.

	Loko- motiven
Im Sommer 1905 waren eingeteilt . . .	746 (75 %)
es müssen demnach disponibel sein . . .	248 (25 %)
Zusammen	<u>994 (100 %)</u>

Dazu rechnen wir als Vermehrung für den	
Simplonverkehr	27
und für den Ricken	6
	<u> </u>

Es müssen demnach auf Ende 1909 vor- handen sein	<u>1027</u>
---	-------------

In der dreijährigen Periode 1907/09 wird der Lokomotiv-
bestand voraussichtlich folgende Änderungen erfahren:

	Lokomotiven
Bestand Ende 1906	902
Ausrangierung 1907	9
Neubeschaffung 1907	61
Vermehrung 1907	—
	<u>52</u>
Bestand Ende 1907	954
Ausrangierung 1908	16
Neubeschaffung 1908	58
Vermehrung 1908	—
	<u>42</u>
Bestand Ende 1908	996
Ausrangierung 1909	19
Neubeschaffung 1909	50
Vermehrung 1909	—
	<u>31</u>
Bestand Ende 1909	<u>1027</u>

Davon fallen auf

	Loko- motiven
Kreis I (exkl. elektr. Lokomotiven)	244
„ II (exkl. Brünig)	304
„ III	312
„ IV	167

	Loko- motiven
Die Vermehrung während der dreijährigen Periode beträgt	125

Dazu der voraussichtliche Abgang während der gleichen Zeit	<u>44</u>
---	-----------

Somit Totalbedarf 169

Hiervon werden gemäss den bestehenden Verträgen im Jahre 1907 abgeliefert	61
und es sind, wie budgetiert, pro 1908/09 zu beschaffen	108
wovon bereits vergeben sind	58

Es bleiben zu bestellen, lieferbar pro 1909	50
---	----

Zur Neubeschaffung sind, den Verkehrsbedürfnissen entsprechend, die bereits vorhandenen und bewährten Lokomotivtypen Serie A^{3/5}, B^{3/4}, C^{4/5}, E^{c3/4} und E^{3/3} vorgesehen.

Die Gesamtkosten der 108 Lokomotiven sind veranschlagt zu	Fr. 10,313,000
wovon zu lasten des Jahres 1908	„ 5,599,000
und zwar auf Betriebsrechnung	„ 1,049,000
und auf Baurechnung	„ 4,550,000

Die Budgetansätze der verschiedenen Lokomotiven entsprechen der seit einiger Zeit bestehenden und auch schon im Budget für das Jahr 1907 zum Ausdruck gekommenen hohen Preislage. Der höhere Preisansatz bei den A^{3/5} Lokomotiven gegenüber dem Jahre 1907 rührt davon her, dass wir den Bau von 4 Cylinder-Heissdampflokomotiven in Aussicht nehmen; bei den B^{3/4} Lokomotiven erwies sich der Preisansatz pro 1907 als nicht ganz genügend. Bemerkt sei noch, dass wir einen neuen Typ E^{c3/5} studieren mit grösserer Leistungsfähigkeit, der an Stelle des E^{c3/4} Lokomotivtypes zu treten hätte. Damit wären etwas höhere Baukosten verbunden, welche im Budget des Jahres 1909 eingestellt würden.

Nr. 6. Es ist vorgesehen die elektrischen Installationen am Simplon auf 1. Juni 1908 von der Firma Brown, Boveri & Cie. in Baden zu erwerben. Für die 4 elektrischen Lokomotiven setzen wir, gestützt auf eine vorläufige Kostenangabe der genannten Firma, einen Betrag von Fr. 680,000 ins Budget.

Nr. 7. Wie wir bereits in unserm Budgetbericht pro 1907 sagten, müssen die alten Brünig-Berglokomotiven der Serie HG^{2/2} sukzessive zur Ausrangierung gelangen, da ein Ersatz der Kessel und der Cylinder nicht angezeigt ist. Die neuen HG^{3/3} Lokomotiven haben sich bestens bewährt, namentlich auch durch geringern Kohlenverbrauch bezogen auf den Bruttotonnenkilometer. Von den für die Jahre 1908 und 1909 budgetierten Lokomotiven sind 6 Stück als Ersatz und 4 als Vermehrung vorgesehen.

Nr. 8. Für die Einführung der Luftdruckbremse an 30 Lokomotiven der Brünigbahn genügt der im Budget 1907 unter Nr. 242 vorgesehene Kredit von Fr. 30,000 nicht, sondern er muss im ganzen auf Fr. 45,000 erhöht werden, wovon Fr. 15,000 pro 1907 verausgabt werden.

Nr. 9. Anschaffung von 434 Personenwagen für die Periode 1908/1909. Im Baubudget 1907 ist unter Nr. 243 die Anschaffung von 194 Personenwagen im Jahre 1908 bereits erhalten; nachdem inzwischen in vermehrtem Masse Mangel an Personenwagen III. Klasse im Betriebe konstatiert worden ist, haben wir für das Jahr 1908 die Anschaffung von weitem 30 Wagen III. Klasse vorgesehen. Es fallen somit von der zweijährigen Periode 210 Stück auf das Jahr 1909. Laut dem Entwurfe 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 1905 mit 1,277,744,561 Personenkilometer ausgehen, so erhalten wir auf Ende 1909 den Bedarf von 138,134 Sitzplätzen. Eine annähernde Berechnung der Personenkilometer des Simplonverkehrs ergibt einen weitem Bedarf von rund 6000 Sitzplätzen, während für den Brünigbetrieb 3006 Plätze in Abzug zu bringen sind. Der Bestand auf Ende des Jahres 1909 ergibt sich demnach zu 141,128 Sitzplätzen.

Gemäss dem nachfolgenden Bestandesausweis wird auf Ende 1909 die Sitzplatzzahl voraussichtlich 140,016 betragen, nämlich:

	Anzahl Wagen	Sitzplätze			
		I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	Total
Bestand am 31. Dezember 1906 . .	2283	6366	26,316	78,219	110,901
Vermehrung pro 1907	220	1030	3,140	6,840	11,010
	2503	7396	29,456	85,059	121,911
Ausrangierung pro 1907	50	36	791	1,188	2,015
Bestand am 31. Dezember 1907 . .	2453	7360	28,665	83,871	119,896
Vermehrung pro 1908	224	550	3,100	8,280	11,930
	2677	7910	31,765	92,151	131,826
Übertrag	2677	7910	31,765	92,151	131,826

	Anzahl Wagen	Sitzplätze			
		I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	Total
Übertrag	2677	7910	31,765	92,151	131,826
Ausrangierung pro 1908	67	65	1,418	888	2,371
Bestand am 31. De- zember 1908 . .	2610	7845	30,347	91,263	129,455
Vermehrung pro 1909	210	330	1,440	10,760	12,530
	2820	8175	31,787	102,023	141,985
Ausrangierung pro 1909	48	43	930	996	1,969
Bestand am 31. De- zember 1909 . .	2772	8132	30,857	101,027	140,016
In %	—	5,8	22	72,2	100

Von den im Baubudget 1907 vorgesehenen 194 Personenwagen für 1908 sind 134 Stück bereits vergeben worden, während bezüglich der weitem 60 Stück, zu denen noch 30 C³ hinzukommen, die Verhandlungen noch zu führen sind. Wie ersichtlich, haben wir für die Jahre 1908 und 1909 einen grössern Prozentsatz von Wagen III. Klasse zur Beschaffung vorgesehen, entsprechend den Bedürfnissen des Betriebes. Es sind auch wieder mehr Wagen ohne Faltenbälge und geschlossene Plattformen vorgesehen, nachdem der Bedarf an teureren und schwerern Wagen für die Hauptzüge einstweilen gedeckt ist. Die Einzelpreise entsprechen den letzten Vertragsabschlüssen.

Von der Voranschlagsumme für 1908 mit . Fr. 6,682,000
fallen auf Betriebsrechnung „ 570,000
und auf Baurechnung Fr. 6,112,000

Nr. 10. Anschaffung von 70 Gepäckwagen mit Faltenbälgen für die Periode 1908/09; davon sind 60 Stück als Bedarf des Jahres 1908 aus dem Baubudget 1907 (Nr. 244) 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 1906 waren von 464 Wagen 370 in die Kurse eingestellt, was einen Sollbestand von $370 \times 100/70 = 530$ Wagen ergibt. Auf Ende 1907 werden $464 - 27 + 40 = 477$ Gepäckwagen vorhanden sein; daraus ergibt sich der

erforderliche Zuwachs von $530 - 477 = 53$ Wagen und dazu der vorgesehene Ersatz für 21 in den Jahren 1908/09 auszurangierende Gepäckwagen oder rund 70 Stück für die zweijährige Periode.

Nr. 11. Anschaffung von 1600 Güterwagen für die Periode 1908/09. Laut 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) betrugen im Jahre 1906 im ganzen 139,763,206 Wagenkilometer, was einem Bestand von 11,647 Güterwagen entspricht. Ende 1906 waren (exklusive Dienstwagen) vorhanden 10,879 Güterwagen. Unter Berücksichtigung der budgetmässigen Ausrangierung pro 1907 mit 70 Wagen und der Anschaffung von 410 Wagen ergibt sich der Bestand auf Ende 1907 zu 11,219 Güterwagen. Hierbei ist zu beachten, dass der so berechnete Güterwagenbestand ein Minimum darstellt, und nachdem seit längerer Zeit empfindlicher Wagenmangel herrscht, haben wir ausser den schon im Budget 1907 vorgesehenen und pro 1908 zu liefernden 500 Wagen weitere 300 Wagen für 1908 und 800 Wagen für 1909 eingestellt. Zur Ausrangierung für die Jahre 1908 und 1909 sind 130 Güterwagen vorgesehen. Es ergibt sich hieraus auf Ende 1909 ein Bestand von $11,219 + 1600 - 130 = 12,689$ Güterwagen und für die dreijährige Periode 1907/1909 eine wirkliche Vermehrung um $12,689 - 10,879 = 1810$ Güterwagen.

Nr. 12. Weil die Projekte noch nicht endgültig festgestellt werden konnten, mussten die 4 unter Nr. 246 des Budgets 1907 enthaltenen Krankenwagen auf das Jahr 1908 übertragen werden, unter Erhöhung des Stückpreises.

Nr. 13 und Nr. 14. Die Ergänzung des Brünigwagenparks erfordert im Jahr 1908 die Beschaffung von 2 Gepäckwagen, Serie F^s und von 15 Güterwagen (5 K, 5 L und 5 M^e).

Nr. 15 bis 18. Diese Arbeiten bedeuten die Fortsetzung der Einführung und die Verbesserung der elektrischen Beleuchtung in den Zügen. Für das Brünigwagenmaterial wird damit die elektrische Beleuchtung vollständig durchgeführt sein.

III. Mobilíar und Gerätschaften.

Nr. 19. Inventaranschaffungen für die Bureaux
der Generaldirektion Fr. 10,000

Nr. 20. Apparate für die Obertelegraphen-
inspektion „ 2,000

Nr. 21. Vermehrung des Inventars des Fahr-
dienstes.

950 Akkumulatorenbatterien für Wagenbeleuchtung à Fr. 280	Fr. 266,000
50 Akkumulatorenbatterien für Wagenbeleuchtung (Brünig) à Fr. 230	„ 11,500
300 Paare Dampfheizkupplungen mit Gewindeanschluss à Fr. 70 . „	21,000
700 Stück Dampfheizkupplungen mit Überschlagbügel à Fr. 40 . „	28,000
	„ 326,500
Total III	Fr. 338,500

Rekapitulation.

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen . .	Fr. 465,000
II. Rollmaterial	„ 18,757,000
III. Mobilíar und Gerätschaften	„ 338,500
Total B I bis III:	Fr. 19,560,500

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

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

Nr. 22. Station Allaman. Ersetzung des Niveauüberganges bei km. 21,⁴²³ durch eine Unterführung bei km. 21,³⁵⁹.

Baubudget 1907, Position 30.	Fr.	Fr.
Voranschlag vom 26. Dezember 1905 .	161,000	
Mehrkosten laut Voranschlag vom 3. Juni 1907 für gleichzeitige Aufhebung des Niveauüberganges bei km. 21, ⁶⁹⁴ . .	5,000	
Zusammen	<u>166,000</u>	
wovon auf Bau . .	Fr. 152,500	
und auf Betrieb . .	„ 13,500	
Ausgaben pro 1908		60,000

Nr. 23. Bahnhof Morges. Ersetzung von fünf Niveauübergängen bei km. 11,⁷⁷⁰, 11,⁷⁹⁰, 12,⁰²³, 12,⁰³⁴ und 12,¹⁷⁶ durch zwei Strassenunterführungen.

Baubudget 1907, Position 31.	Fr.	
Voranschlag vom September 1905 . .	320,000	
Mehrkosten gemäss revidiertem Voranschlag vom 27. Mai 1907	57,000	
Zusammen	<u>377,000</u>	
a. Unterführung für die Strasse von Cossonay, km. 11, ⁷⁹⁸	230,000	
b. Unterführung der alten Strasse von La Vallée, km. 12, ¹⁵⁴	147,000	
Zusammen	<u>377,000</u>	
Beitrag der Gemeinde	60,000	
Bleiben	<u>317,000</u>	
Ausgaben pro 1908		10,000

Nr. 24. Bahnhof Renens.

a. Erweiterung des Bahnhofes und der Depotanlage.

Baubudget 1907, Position 3.

Übertrag 70,000

	Fr.	70,000
	Übertrag	
Kredit des Verwaltungsrates vom	Fr.	
30. Dezember 1905	3,930,000	
wovon auf Bau . Fr. 3,680,000		
und auf Betrieb . „ 250,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	2,270,000	
Bleiben	<u>1,660,000</u>	
Ausgaben pro 1908		350,000

b. Einrichtung eines elektrischen Antriebes für die Schiebebühne.

Baubudget 1907, Position 32.	Fr.	
Voranschlag	20,000	
Mehrkosten infolge Steigerung der Materialpreise und für die Erstellung der Kraftzuleitung	10,000	
Zusammen	<u>30,000</u>	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	20,000	
Bleiben	<u>10,000</u>	
Ausgaben pro 1908		10,000
Siehe auch Position 63.		

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

Baubudget 1907, Position 4.

Kredit des Verwaltungsrates vom	Fr.	
30. Dezember 1905	10,050,000	
wovon auf Bau Fr. 8,900,000		
und auf Betrieb „ 1,150,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	4,190,000	
Bleiben	<u>5,860,000</u>	
Ausgaben pro 1908		500,000

Für nächstes Jahr sind vorgesehen die Erstellung des westlichen Personentunnels und des Posttunnels, sowie die Vorarbeiten für das neue Aufnahmsgebäude.

Übertrag 930,000

Fr.
Übertrag 930,000

Nr. 26. Lausanne. Neues Dienstgebäude für die Kreisdirektion I.

Baubudget 1907, Position 28.

Kredit des Verwaltungsrates vom 20. Juli 1907	Fr. 500,000
wovon auf Bau	Fr. 450,000
und auf Betrieb	„ 50,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	20,000
Bleiben	<u>480,000</u>

Ausgaben pro 1908 200,000

Das neue Gebäude soll neben das bestehende Verwaltungsgebäude an der avenue de la Gare zu stehen kommen. Dasselbe ist nötig geworden, weil im letztern der Platz nicht mehr ausreicht, um die Dienstabteilungen der Kreisdirektion und namentlich deren Archive und Magazine unterzubringen, so dass Räume gemietet werden mussten. Der Baugrund gehört seit Jahren der Bahnverwaltung. Bisher standen zwei Gebäude auf demselben, in welchen sich die Bureaux zweier Bahningenieure und der Güterexpedition befanden. Diese Gebäude sind nun abgebrochen worden.

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

Baubudget 1907, Position 33. Fr.

Voranschlag vom 26. Mai 1906	133,000
wovon auf Bau	Fr. 119,000
und auf Betrieb	„ 14,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	20,000
Bleiben	<u>113,000</u>

Ausgaben pro 1908 80,000

Nr. 28. Bahnhof Vevey. Erweiterung des Bahnhofes, Einmündung der Linie Vevey-Chexbres und der elektrischen Bahnen von Vevey.

Baubudget 1907, Position 5.

Übertrag 1,210,000

	Fr.	
	Übertrag	1,210,000
Kredit des Verwaltungsrates vom 23. September 1905	Fr.	
	2,313,000	
wovon auf Bau	Fr. 2,153,000	
und auf Betrieb	„ 160,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	1,883,000	
	<u>Bleiben</u>	<u>430,000</u>
Ausgaben pro 1908		200,000

Die für 1908 vorgesehenen Arbeiten bestehen in der Erweiterung des Aufnahmegebäudes und der Erstellung eines neuen Perrondaches vor demselben.

Nr. 29. Clarens-Montreux. Ersetzung von drei Niveauübergängen für Fussgänger bei km. 23,⁸⁷³, 24,¹¹² und 24,¹¹⁹ durch zwei Passerellen bei km. 23,⁸⁴⁰ und 24,¹¹⁵.

Baubudget 1907, Position 58.

Voranschlag 8,500

Nr. 30. Territet. Ersetzung des Niveauüberganges der Kantonsstrasse durch eine Unterführung.

Baubudget 1907, Position 6. Fr.

Voranschlag vom 28. März 1904 . . . 375,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907 138,000

Bleiben 237,000

Ausgaben pro 1908 20,000

Der Beitrag der Interessenten ist nicht in Abzug gebracht. Das Projekt wird voraussichtlich noch Änderungen unterzogen, welche eine Erhöhung des Voranschlages zur Folge haben. Die Unterhandlungen, von welchen in früheren Budgetberichten die Rede war, sind noch nicht zum Abschluss gelangt.

Nr. 31. Station Villeneuve. Erweiterung der Station und Ersetzung von drei Niveauübergängen durch eine Strassenüberführung und eine Passerelle.

Übertrag 1,438,500

	Fr.	
	Übertrag	1,438,500
Baubudget 1907, Position 34.	Fr.	
Voranschlag vom 31. Mai 1906 . . .	700,000	
Kredit des Verwaltungsrates vom 25. März 1907	720,000	
wovon auf Bau . Fr. 635,000		
und auf Betrieb . „ 85,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	100,000	
Bleiben	620,000	
Ausgaben pro 1908		150,000

Im Jahre 1907 sind nur Landerwerbungen vorgenommen worden. Die Vorlage des Projektes hat verschiedene Einsprachen zur Folge gehabt, die noch nicht erledigt sind.

Nr. 32. Yvorne-Aigle. Ersetzung der Niveauübergänge bei km. 38,⁴⁴⁵, 38,⁹¹⁵ und 39,⁰⁶⁹ durch zwei Unterführungen.

Baubudget 1907, Positionen 59 und 60.	Fr.	
Voranschlag	170,000	
Mehrkosten laut Voranschlag vom 24. Januar 1907 gemäss Abmachung mit der Gemeinde	56,000	
Zusammen	226,000	
wovon auf Bau . Fr. 197,000		
und auf Betrieb . „ 29,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	40,000	
Bleiben	186,000	
Ausgaben pro 1908		150,000

Nr. 33. Collombey (Monthey-Vouvry). Ersetzung des Niveauüberganges der Kantonsstrasse von Collombey nach 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.

Übertrag	1,738,500
----------	-----------

	Fr.	
	Übertrag	1,738,500
Baubudget 1907, Position 7.	Fr.	
Voranschlag vom 13. Mai 1905	64,200	
Anteil der S. B. B.	28,200	
Mehrkosten infolge der Vorbehalte des Staates	20,000	
Zusammen	48,200	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	28,200	
Bleiben		20,000

Nr. 34. Station Monthey. Erstellung eines Abstellgleises anlässlich der Einmündung der elektrischen Schmalspurbahn Monthey-Champéry.

Baubudget 1907, Position 35.	Fr.	
Voranschlag vom 30. Mai 1906	16,500	
wovon auf Bau	Fr. 16,000	
und auf Betrieb	500	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	13,000	
Bleiben		3,500

Nr. 35. Station St. Maurice. Umbau und Erweiterung.

Baubudget 1907, Position 8.		
Kredit des Verwaltungsrates vom 1. Oktober 1904	Fr. 2,222,000	
wovon auf Bau	Fr. 1,938,000	
und auf Betrieb	284,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	1,438,000	
Bleiben	784,000	
Ausgaben pro 1908		300,000

Nr. 36. Station Sitten. Erweiterung.

Baubudget 1907, Position 9.

Übertrag 2,062,200

	Fr.	
Übertrag	2,062,000	
Kredit des Verwaltungsrates vom 23. September 1905	Fr. 800,000	
wovon auf Bau	Fr. 720,000	
und auf Betrieb	„ 80,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	154,000	
Bleiben	646,000	
Ausgaben pro 1908		200,000
Siehe auch Position 70.		
Nr. 37. Station Gampel. Erweiterung.		
Baubudget 1907, Position 10.	Fr.	
Voranschlag vom Juli 1904	180,000	
wovon auf Bau	Fr. 148,000	
und auf Betrieb	„ 32,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	145,000	
Bleiben	—	35,000
Nr. 38. Station Visp. Neues Überholungsgeleise und Verlängerung des Ausweichgeleises.		
Baubudget 1907, Position 11.	Fr.	
Voranschlag vom Juli 1904	142,000	
wovon auf Bau	Fr. 124,000	
und auf Betrieb	„ 18,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	124,000	
Bleiben	—	18,000
Nr. 39. Station La Sarraz. Vergrößerung des Verladeplatzes anlässlich der Erstellung einer neuen Strasse zwischen Eclépens und La Sarraz durch den Kanton.		
Baubudget 1907, Position 38.	Fr.	
Voranschlag vom 14. Februar 1907	19,000	
wovon auf Bau	Fr. 18,000	
und auf Betrieb	„ 1,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	11,000	
Bleiben	—	8,000
Übertrag	2,323,000	

Fr.
Übertrag 2,323,000

Nr. 40. Croy-Vallorbe. Entwässerung des obern Teiles vom „Coteau du Day“, zwischen „Praz-Matthey“ und „Les Champs-du-Bois“.

Baubudget 1907, Position 54.	Fr.	
Approximativer Voranschlag		200,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907		10,000
	Bleiben	<u>190,000</u>
Ausgaben pro 1908		30,000

Nr. 41. Haltestelle Le Day. Neues Aufnahme- und Abortgebäude.

Baubudget 1907, Position 39.	Fr.	
Voranschlag vom 29. April 1907		47,000
wovon auf Bau	Fr. 39,000	
und auf Betrieb	„ 8,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907		12,000
	Bleiben	<u>35,000</u>

Nr. 42. Station Vallorbe. Erweiterung (erste Bauperiode).

Baubudget 1907, Position 12.	Fr.	
Kredit des Verwaltungsrates vom 28. April 1905		1,400,000
wovon auf Bau	Fr. 1,300,000	
und auf Betrieb	„ 100,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907		1,300,000
	Bleiben	<u>100,000</u>
Ausgaben pro 1908		50,000

Nr. 43. Station Colombier. Erweiterung der Güteranlagen.

Baubudget 1907, Position 41.	Fr.	
Voranschlag vom 26. Mai 1906		121,500
wovon auf Bau	Fr. 103,600	
und auf Betrieb	„ 17,900	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907		50,000
	Bleiben	<u>71,500</u>
	Übertrag	2,509,500

Fr.

Übertrag 2,509,500

Nr. 44. Station Serrières. Erweiterung der Station und Erstellung eines neuen Güterschuppens mit Rampe für den Lokalverkehr.

Baubudget 1907, Position 15.

Fr.

Voranschlag vom 7. Mai 1904 . . . 211,400

Hiervon ab: Beitrag der Gemeinde . . . 10,600

Bleiben zu Lasten der S. B. B. 200,800

Mehrkosten infolge Erweiterung des ursprünglichen Projektes nach Verständigung mit den Kantons- und Gemeindebehörden, gemäss Voranschlag vom 1. Juni 1907

289,200

Zusammen 490,000

wovon auf Bau . Fr. 426,500

und auf Betrieb . „ 63,500

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907 200,000

Bleiben 290,000

Ausgaben pro 1908 150,000

Nr. 45. Bahnhof Neuenburg. Erweiterung gemäss dem vom Eisenbahndepartement am 4. Juni 1902 genehmigten Projekte.

Baubudget 1907, Position 16.

Fr.

Voranschlag vom 16. April 1902 . . 1,015,000

Mehrkosten laut Baubudget 1904, Position 13 250,000

Zusammen 1,265,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907 941,000

Bleiben 324,000

Ausgaben pro 1908 20,000

Das Projekt muss, nunmehr auch mit Rücksicht auf die vorgesehene Erstellung des II. Geleises auf der Strecke Neuenburg-Neuenstadt, nach verschiedenen Richtungen erweitert werden.

Übertrag 2,679,500

Fr.
Übertrag 2,679,500

Nr. 46. Station Travers. Erweiterung der Geleiseanlagen.

Baubudget 1907, Position 42.	Fr.
Voranschlag vom 25. November 1905 . . .	65,000
wovon auf Bau . . .	Fr. 51,500
und auf Betrieb . . . „	13,500
Ausgaben pro 1908	35,000

Nr. 47. Boveresse-Les Verrières. Sicherungsarbeiten an der Felspartie „Le Riondel“ bei km. 33,500.

Baubudget 1907, Position 56.	
Eventueller Beitrag der S. S. B.	5,000

Nr. 48. Station Les Verrières. Erstellung einer Wasserstation.

Baubudget 1907, Position 43.	Fr.
Voranschlag vom 17. April 1906 . . .	14,600
Mehrkosten für Anschluss an die Gemeindeleitung gemäss revidiertem Voranschlag vom 5. Juni 1907	21,400
Zusammen	36,000
wovon auf Bau . . .	Fr. 35,000
und auf Betrieb . . . „	1,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	14,000
Bleiben ———	22,000

Nr. 49. Station Chexbres-Puidoux. Neues Aufnahmegebäude, Abort und Vordach.

Baubudget 1907, Position 44.	Fr.
Voranschlag vom 7. April 1905 . . .	95,000
Übertrag	95,000 2,741,500

	Fr.	Fr.
Übertrag	95,000	2,741,500
Mehrkosten infolge Änderungen am Projekte, gemäss Voranschlag vom 15. Dezember 1906 Fr. 19,000		
und der Überdachung des Zwischenperrons . . . „ 28,000		
	<u>47,000</u>	
Zusammen	142,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 120,000		
und auf Betrieb . . „ 22,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	50,000	
Bleiben	<u> </u>	92,000

Nr. 50. Station Oron. Erweiterung der Güterdienstanlagen.

Baubudget 1907, Position 45.	Fr.	
Voranschlag vom 9. März 1905 . . .	95,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 83,200		
und auf Betrieb . . „ 11,800		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	50,000	
Bleiben	<u> </u>	45,000

Nr. 51. Station Vauderens. Erweiterung der Station und Ersetzung des Niveautüberganges bei km. 36,⁶⁴⁶ durch eine Unterführung bei km. 30,⁶³⁶.

Baubudget 1907, Position 46.	Fr.	
Voranschlag vom 29. Juni 1905 . . .	270,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 232,500		
und auf Betrieb . . „ 37,500		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	50,000	
Bleiben	<u>220,000</u>	
Ausgaben pro 1908		<u>150,000</u>
Übertrag		3,028,500

Fr.
Übertrag 3,028,500

Nr. 52. Bahnhof Freiburg. Ersetzung des Niveau-
überganges im Tivoli durch eine Unterführung.

Baubudget 1907, Position 47.	Fr.
Voranschlag vom 26. Mai 1904 . . .	90,000
wovon auf Bau . . .	Fr. 80,000
und auf Betrieb . . . „	10,000
Ausgaben pro 1908	90,000

Das Projekt muss noch umgearbeitet werden.
Dabei wird der Voranschlag voraussichtlich eine Er-
höhung erfahren.

Nr. 53. Bümpliz-Bern. Ersetzung des Niveau-
überganges bei km. 93,746 durch eine Unterführung
bei km. 93,694.

Baubudget 1907, Position 57.	Fr.
Voranschlag vom 24. Mai 1904	107,000
wovon auf Bau . . .	Fr. 106,800
und auf Betrieb . . . „	200
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	77,000
Bleiben —————	30,000

Nr. 54. Station Payerne. Erweiterung der
Station, mit Neu- und Umbau von Gebäuden.

Baubudget 1907, Position 18.	
Kredit des Verwaltungsrates vom	Fr.
20. Juli 1907	1,163,200
wovon auf Bau .	Fr. 1,035,200
und auf Betrieb „	128,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	107,000
Bleiben —————	1,056,200
Ausgaben pro 1908	150,000
	Übertrag 3,298,500

	Fr.	
Übertrag	3,298,500	
Nr. 55. II. Geleise Villeneuve-Aigle mit Umbau der Stationen Roche, Yvorne und Aigle; Länge km. 9,970.		
Baubudget 1907, Position 21.	Fr.	
Voranschlag	970,000	
wovon auf Bau	Fr. 859,000	
und auf Betrieb	„ 111,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	795,000	
	<u>Bleiben</u>	<u>175,000</u>
Ausgaben pro 1908		115,000

Nr. 56. II. Geleise Aigle-St. Maurice mit Umbau
der Stationen St. Triphon und Bex, der Erstellung
einer Signalstation bei der Abzweigung „aux Paluds“
und einer zweiten Brücke über die Rhone; Länge
km. 12,222.

Baubudget 1907, Position 22.		
Kredit des Verwaltungsrates vom 1. Ok- tober 1904	Fr. 1,850,000	
wovon auf Bau Fr. 1,648,000		
und auf Betrieb „ 202,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	1,624,000	
	<u>Bleiben</u>	<u>226,000</u>

Das zweite Geleise auf dem letzten Teilstück
Aigle-St. Triphon wurde am 1. Mai 1907 dem Betrieb
übergeben.

Nr. 57. II. Geleise St. Maurice-Martigny mit
Umbau der Stationen Evionnaz und Vernayaz; Länge
14,989 m.

Baubudget 1907, Position 23.	Fr.	
Voranschlag vom 24. Dezember 1904	2,207,000	
	<u>Übertrag</u>	<u>3,639,500</u>

	Fr.	
Übertrag		3,639,500
Kredit des Verwaltungsrates vom 25. März 1907 (ohne Umbau der Station Martigny, für welchen ein besonderer Kredit eingesetzt ist)	Fr.	1,690,000
wovon auf Bau	Fr. 1,541,400	
und auf Betrieb	„ 148,600	
Voraussichtliche Ausgaben auf Ende 1907	100,000	
	<u>Bleiben</u>	<u>1,590,000</u>
Ausgaben pro 1908		400,000

Die Erweiterung der Station Martigny konnte hier nicht einbezogen werden, weil zur Zeit der Feststellung des Doppelspurprojektes noch nicht bekannt war, in welcher Weise die Unternehmung der Martigny-Orsières-Bahn den Anschluss ihrer Linie an die Station Martigny zu bewerkstelligen beabsichtigt.

Nr. 58. II. Geleise Daillens-Bofflens mit Umbau der Abzweigstation Daillens und der Stationen La Sarraz und Arnex; Länge km. 10,548.

Baubudget 1907, Position 24.

Kredit des Verwaltungsrates vom 20. Juli 1904	Fr.	1,470,000
wovon auf Bau	Fr. 1,126,000	
und auf Betrieb	„ 344,000	
Voraussichtliche Ausgaben auf Ende 1907	1,075,000	
	<u>Bleiben</u>	<u>395,000</u>
Ausgaben pro 1908		364,000

Die Arbeiten sind beschleunigt worden, so dass das letzte Stück der II. Spur (Daillens-Arnex) voraussichtlich noch im Jahr 1907 dem Betrieb übergeben werden kann.

Nr. 59. II. Geleise Croy-Vallorbe mit Umbau der Station Croy und der Signalstation Le Day, aber

Übertrag 4,403,500

	Fr.	
Übertrag	4,403,500	
ohne den Bahnhof Vallorbe; Länge km. 12, ²⁴⁶ (gemäss dem am 15. April 1902 genehmigten Projekt).		
Baubudget 1907, Position 25.		
Kredit des Verwaltungsrates vom 26. Mai	Fr.	
1905	2,880,000	
wovon auf Bau	Fr. 2,550,000	
und auf Betrieb „	330,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	2,810,000	
Bleiben	<u>70,000</u>	
Ausgaben pro 1908		25,000

Neue Bauten.

Nr. 60. Versoix. Ersetzung des Niveauüberganges bei km. 51,⁹⁹⁶ durch eine Unterführung.

	Fr.	
Voranschlag vom 15. Juni 1907 . . .	158,000	
wovon auf Bau . .	Fr. 155,600	
und auf Betrieb . . „	2,400	
Ausgaben pro 1908		50,000

Nr. 61. Station St. Prex. Perrondach und Perronrandsteine	7,000
---	-------

Nr. 62. Bahnhof Morges. Verbesserung beim Stationsausgang und Erstellung eines neuen Abortgebäudes.

Voranschlag vom 10. Mai 1907	13,500
--	--------

Nr. 63. Bahnhof Renens.

a. Erstellung von zwei neuen Getreidelagerhäusern.

	Fr.	
Voranschlag vom 5. Juni 1907 . .	223,500	
wovon auf Bau . .	Fr. 220,000	
und auf Betrieb . . „	3,500	
Ausgaben pro 1908		30,000

b. Erstellung eines Gebäudes zur Untersuchung von Steinkohlenbriketten für die Lokomotivfeuerung	<u>7,000</u>
--	--------------

Übertrag 4,536,000

Fr.
Übertrag 4,536,000

Nr. 64. Lausanne-Pully. Aufhebung des Niveau-überganges „des Combes“ bei km. 2,¹⁴³ durch Erstellung eines Parallelweges.

Voranschlag vom 4. Juni 1907 16,500

Nr. 65. Montreux-Territet. Ersetzung des Niveau-überganges bei „Crin“, km. 25,⁰²⁴ durch eine Unterführung.

Fr.

Voranschlag vom 11. August 1906 . . 350,000
wovon auf Bau . . Fr. 338,000
und auf Betrieb . . „ 12,000

Ausgaben pro 1908 60,000

Nr 66. Station Aigle. Vergrösserung des Aufnahmegebäudes und Erstellung einer neuen Abortanlage.

Voranschlag vom 28. Mai 1907 47,000

Nr. 67. Station Bex. Vergrösserung des Aufnahmegebäudes.

Voranschlag vom 28. Mai 1907 36,500

Nr. 68. Station Bouveret. Erweiterung der Geleiseanlagen.

Voranschlag vom 17. Mai 1907 52,000

Nr. 69. Station Martigny. Erweiterung der Station und Anschluss der normalspurigen Nebenbahn Martigny-Orsières.

Fr.

Voranschlag vom 15. März 1907 . . . 900,000
wovon auf Bau . . Fr. 720,000
und auf Betrieb . . „ 180,000

Voraussichtliche Ausgaben auf Ende 1907 100,000

Bleiben 800,000

Ausgaben pro 1908 50,000

Übertrag 4,798,000

	Fr.
Übertrag	4,798,000
Nr. 70. Station Sitten. Erstellung eines Buffetgebäudes.	
Voranschlag vom Mai 1907	55,000
Nr. 71. Sitten-St. Léonard. Rhoneverbauung in „Plata d'en bas“, km. 94, ₃₁₀ bis 94, ₅₅₀ . Fr.	
Voranschlag vom 10. April 1907	14,000
Vermutlicher Beitrag des Bundes (40 %) .	
und des Kantons (30 %)	9,800
Bleiben zu Lasten der S. B. B. (30 %) ———	4,200
Nr. 72. Station St. Léonard. Erstellung eines Ausweichgeleises.	
Voranschlag vom 20. April 1907	55,000
Nr. 73. Siders-Salgesch. Ersetzung des Niveauüberganges der Kantonsstrasse bei Glarey, km. 109, ₃₁₄ , durch eine Überführung.	
Voranschlag vom 31. August 1906	40,000
Nr. 74. Station Turtmann. Erstellung eines Ausweichgeleises.	
Voranschlag vom 29. April 1907	56,000
Nr. 75. Station Raron. Aufstellung des in St. Triphon frei gewordenen Güterschuppens.	
Voranschlag vom 30. Mai 1907	8,000
Nr. 76. Station Cossonay. Erweiterung der Geleiseanlagen. Fr.	
Voranschlag vom 29. Juni 1907	490,000
wovon auf Bau	Fr. 355,000
und auf Betrieb	„ 135,000
Ausgaben pro 1908	100,000
Übertrag	5,116,200

Fr.

Übertrag 5,116,200

Nr. 77. La Sarraz-Croy. Erstellung von Schneeschutzhürden in den Einschnitten von Pompages (km. 24,⁵⁵⁰ bis 24,⁹⁷⁰), Bofflens (km. 30,⁶²⁰ bis 31,⁴⁰⁰) und Croy (km. 31,⁹⁵⁰ bis 32,⁸²⁰).

Voranschlag vom 3. Juni 1907 37,000

Nr. 78. Station Vallorbe. Erweiterung der Anlagen für den Lokalgüterverkehr.

Voranschlag vom 15. Juni 1907 93,000

Nr. 79. Pont-Vallorbe. Schutzdamm gegen Stein-
schlag von der Dent de Vaulion, km. 7,⁸⁵⁰ bis 7,⁹⁵⁰.

Voranschlag vom 21. September 1906 11,000

Nr. 80. Bahnhof Yverdon.

a. Erstellung eines Dienstgeleises für die Lager-
plätze der Oberbaumaterialverwaltung.

Voranschlag vom 10. November 1906 . . . 12,000

b. Ersetzung der Niveauübergänge links und rechts
des „Canal oriental“ durch eine Unterführung
bei km. 37,⁷⁸⁴. Fr.

Voranschlag vom 8. Oktober 1906 90,000

Beitrag der Gemeinde 15,000

Bleiben zu Lasten der S. B. B. 75,000

wovon auf Bau . . Fr. 66,300

und auf Betrieb . . „ 8,700

Ausgaben pro 1908 60,000

Nr. 81. Station Grandson. Vergrößerung des
Aufnahmegebäudes.

Voranschlag vom 17. Mai 1907 12,000

Übertrag 5,341,200

	Fr.
Übertrag	5,341,200
Nr. 82. Bahnhof Neuenburg. Vergrößerung der Bureaux für den Güterdienst	10,000
Nr. 83. Lausanne-Conversion. Ersetzung des Niveauüberganges von „Chissiez“ bei km. 1,595 der Linie Lausanne-Berne durch eine Unterführung.	
Voranschlag vom 13. Februar 1905	50,000
Nr. 84. Werkstätte Freiburg. Erstellung eines Anbaues an das Elektrizitätsgebäude zur Aufnahme einer Reserve-Akkumulatorenbatterie	2,200
Nr. 85. Bahnhof Freiburg.	
a. Direkte Verbindung des Salzmagazingeleises mit den Bahnhofgeleisen.	
Voranschlag vom 21. Februar 1907	11,500
b. Aufenthaltslokal für die Fahrdienstarbeiter	3,500
c. Verlängerung einer Putzgrube im Depot	4,000
Nr. 86. Station Châtillens. Erweiterung der Güterdienstanlagen.	
Voranschlag vom 23. März 1907	20,000
Nr. 87. Station Avenches. Verlängerung des Ausweichgeleises und Erweiterung der Güterdienst- anlagen.	
Voranschlag vom 18. Februar 1907	44,000
Nr. 88. Station Kerzers. Erstellung einer Passe- relle.	
	Fr.
Voranschlag vom Februar 1907	15,000
Beitrag der Gemeinde	1,000
Bleiben zu Lasten der Bahn	14,000
Übertrag	5,500,400

Fr.

Übertrag 5,500,400

Nr. 89. Station Aarberg. Erweiterung der Güterdienstanlagen.

Voranschlag vom 23. April 1907 52,000

Nr. 90. Wagenwascheinrichtungen und Desinfektionsanlagen für den Viehtransport 100,000

Um der Gefahr der Ausbreitung von Viehseuchen wirksam entgegenzutreten, hat das schweizerische Landwirtschaftsdepartement unterm 22. März 1907 eine Verfügung erlassen, infolge welcher wir gehalten sind, die Wagenwascheinrichtungen und Desinfektionsanlagen erheblich zu vermehren (siehe auch Pos. 184, 270 und 336).

Nr. 91. Brückenwagen 12,000

Nr. 92. Lastkräne 10,000

Nr. 93. Wasserversorgungen für Stationen und Wärterhäuser 20,000

Nr. 94. Verbesserung der Beleuchtung auf Bahnhöfen und Stationen 30,000

Nr. 95. Neue Signale. Vor- und Durchfahrtsignale, Ersatz von Scheibensignalen durch Semaphore, Weichensignale etc. 30,000

Nr. 96. II. Geleise Martigny-Riddes mit Umbau der Stationen Charrat-Fully, Saxon und Riddes; Länge km. 13,₁₁₆.

Fr.

Voranschlag vom 24. Juni 1907 . . . 1,400,000

wovon auf Bau . Fr. 1,272,000

und auf Betrieb „ 128,000

Ausgaben pro 1908 100,000

Übertrag 5,854,400

	Fr.
Übertrag	5,854,400
Nr. 97. II. Geleise Neuenburg-St. Blaise mit Umbau der Station St. Blaise und Änderung der Anschlüsse in Neuenburg; Länge km. 4,035. Fr.	
Voranschlag vom 24. Juni 1907 . . .	880,000
wovon auf Bau . . . Fr.	704,000
und auf Betrieb . . . „	176,000
Ausgaben pro 1908	100,000
Nr. 98. II. Geleise Vauderens-Siviriez mit Erweiterung der Station Siviriez; Länge km. 4,882. Fr.	
Voranschlag vom 20. Juni 1907 . . .	715,000
wovon auf Bau . . . Fr.	377,000
und auf Betrieb . . . „	338,000
Ausgaben pro 1908	200,000
Die für 1908 vorgesehenen Arbeiten bestehen hauptsächlich in der Ausbesserung und teilweisen Erneuerung des Mauerwerkes im Tunnel bei Vauderens.	
Nr. 99. Neue Wärterhäuser und Vergrösserung bestehender	
	30,000
Nr. 100. Unterkunftslokale für das Bahndienstpersonal (gemäss Bundesgesetz vom 19. Dezember 1902)	
	20,000
Nr. 101. Bahnabschlüsse und Barrieren . .	
	25,000
Nr. 102. Telegraphenleitungen (einschliesslich der Apparate).	
Erstellung eines zweiten Kabels im Tunnel . . . Fr.	
bei St. Maurice	6,900
Direkter Draht zwischen Travers und Verrières (Transit)	2,700
Lokaldraht zwischen Neuenburg und Biel	5,600
	15,200
Übertrag	6,244,600

	Fr.	
Übertrag	6,244,600	
Nr. 103. Neue Telephonanlagen.	Fr.	
Lausanne-Lutry	2,600	
Lausanne-La Conversion	1,700	
Vevey-Villeneuve	5,500	
Bex-St. Maurice	2,000	
Auvernier-Vauseyon	1,800	
Nyon-Genève	8,500	
Lausanne-Renens	2,500	
Chexbres-Puidoux-Palézieux	3,000	
		27,600

Mit diesen neuen Telephonanlagen wird eine Entlastung des Telegraphen und eine Erleichterung der gegenseitigen Verständigung der Stationen und Wärterposten auf diesen stark befahrenen Strecken bezweckt.

Nr. 104. Streckenblockeinrichtungen.	Fr.	
Lausanne-La Conversion-Lutry	40,000	
Auvernier-Vauseyon, mit Zwischenstation in Serrières	45,000	
		85,000

Nr. 105. Glockensignale. Erstellung elektrischer Läutwerke auf den Strecken:		
Payerne-Cugy, Corcelles (L.), Corcelles (T.) und Granges-Marnand	Fr. 11,000	
Faoug-Murten-Muntelier-Kerzers-Fräschels	12,000	
		23,000

Nr. 106. Vertragliche Beiträge an Flusskorrek- tionen und andere gemeinnützige Unternehmungen.		
Jahresbeiträge an die Verbauung der Gryonne, Venoge, Plaine de l'Orbe, Broye und Lozence und an die Entwässerung der Berglehne von Lavaux		30,000

Nr. 107. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen 500,000

Nr. 108. Unvorhergesehenes 50,000

Total 6,960,200

Von dem Budget der Kreisdirektion I haben wir weggelassen :
Streckenblockeinrichtungen :

Montreux-Villeneuve	Fr. 95,000
Bex-St. Maurice	„ 92,000
Bümpliz-Bern	„ 28,000
Zusammen	<u>Fr. 215,000</u>

Dagegen haben wir beigelegt:

Position 70. Station Sitten :

Erstellung eines Buffetgebäudes	<u>Fr. 55,000</u>
---	-------------------

Position 103. Neue Telephonanlagen :

Lausanne-Lutry	Fr. 2,600
Lausanne-La Conversion	„ 1,700
Bex-St. Maurice	„ 2,000
Auvernier-Vauseyon	„ 1,800
Zusammen	<u>Fr. 8,100</u>

III. Mobiliar und Gerätschaften.

Nr. 109. Vermehrung des Inventars der Kreis-	Fr.
direktion (einschliesslich der Telegrapheninspektion)	4,000

Nr. 110. Vermehrung des Inventars des Bahndienstes.

Transportable Schirmhütten, Zelte und	Fr.
Kochapparate	13,000
Neue Schotterwagen	10,000
Mobiliar und Werkzeug	17,000
Zusammen	<u>40,000</u>

Nr. 111. Vermehrung des Inventars des Stations-	
dienstes	<u>24,000</u>

Übertrag	68,000
----------	--------

	Fr.	
Übertrag	68,000	
Nr. 112. Vermehrung des Inventars des Fahrdienstes.		
	Fr.	
Werkzeugwagen	20,500	
Baubudget 1907, Position 261.		
Elektrischer Motor, Bandsäge etc. für das Depot in Renens	2,200	
Verschiedenes	6,800	
Zusammen	29,500	
Nr. 113. Ergänzung des Werkzeuges und der mechanischen Einrichtungen der Werkstätte Yverdon		
	135,000	
Nr. 114. Ergänzung des Werkzeuges und der mechanischen Einrichtungen der Werkstätte Freiburg		
	28,000	
Nr. 115. Vermehrung der Telephonapparate für den Lokaldienst		
	1,000	
Total	<u>261,500</u>	

Rekapitulation.

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen	6,960,200
III. Mobiliar und Gerätschaften	261,500
Total	<u>7,221,700</u>

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

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

Nr. 116. Bahnhof Basel.

a. Umbau des Personenbahnhofes.

Baubudget 1907, Position 70 a.

Vom Verwaltungsrate der S. C. B. erteilter Kredit (14. Juli 1899)	Fr.	Fr.
	15,275,000	

Voranschlag vom Februar 1902 .	17,400,000
--------------------------------	------------

Erhöhung laut Baubudget 1905, Position 58	615,000
--	---------

18,015,000

Hierzu Transitpostgebäude (durch die Postverwaltung zu verzinsen und zu amortisieren)	228,000
---	---------

Zusammen 18,243,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	16,826,000
--	------------

Bleiben 1,417,000

Für 1908 werden vorgesehen:

Probenpasserelle (Vollendung) . .	10,000
-----------------------------------	--------

Beschotterung	6,000
-------------------------	-------

Strassen und Vorplätze	4,000
--------------------------------	-------

Dienstgebäude im Depot an der Nauenstrasse und Vollendung im	
---	--

Bau befindlicher Hochbauten .	170,000
-------------------------------	---------

Sicherungsanlagen	350,000
-----------------------------	---------

Abschlüsse	10,000
----------------------	--------

Mobiliar und Gerätschaften . .	10,000
--------------------------------	--------

Verschiedenes u. Unvorhergesehenes	100,000
------------------------------------	---------

Bauleitungs- u. Verwaltungskosten	40,000
-----------------------------------	--------

700,000

Das neue Aufnahmsgebäude wurde am
24. Juni 1907 dem Betrieb übergeben.

Übertrag	700,000
----------	---------

	Übertrag	Fr. 700,000
b. Neue Einführung der Juralinie in den Personen- bahnhof von der Münchensteinerstrassenbrücke bis zum Ruchfeld.		
Baubudget 1907, Position 70 b.		
Kredit des Verwaltungsrates vom	Fr.	
26. Februar 1904	1,750,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende		
1907	830,000	
	<u>Bleiben</u>	<u>920,000</u>
Ausgaben pro 1908		500,000

Nr. 117. Station Liestal. Überholungsgeleise,
Zwischenperron, sowie Ersatz der Wegübergänge für
den Sichternweg und die Oristhalstrasse durch eine
Unterführung.

Baubudget 1907, Position 92.	Fr.	
Voranschlag vom 25. Januar 1907 . .	765,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	65,000	
	<u>Bleiben</u>	<u>700,000</u>
Ausgaben pro 1908		100,000

Nr. 118. Station Lausen. Erweiterung der
Station und Erstellung eines Überholungsgeleises.

Baubudget 1907, Position 71.	Fr.	
Voranschlag vom August 1903 . . .	235,000	
wovon auf Bau . . . Fr.	203,200	
und auf Betrieb . . . „	31,800	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	130,000	
	<u>Bleiben</u>	<u>105,000</u>

Nr. 119. Werkstätte Olten. Provisorische Ab-
stellgeleise im Tannwald.

Baubudget 1907, Position 94.	Fr.	
Voranschlag vom 11. Mai 1906 . . .	52,000	
wovon auf Bau . . . Fr.	51,500	
und auf Betrieb . . . „	500	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	51,000	
	<u>Bleiben</u>	<u>1,000</u>
	Übertrag	1,406,000

		Fr.	
	Übertrag	1,406,000	
Nr. 120. Bahnhof Luzern.			
a. Neues Vordach am Aufnahmegebäude.			
	Baubudget 1907, Position 72 b.	Fr.	
	Voranschlag vom 11. März 1905 . .	20,000	
	Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	5,000	
	Bleiben		15,000
b. Vergrößerung der Lokomotivremise II im Rangierbahnhof um 20,60 m.			
	Baubudget 1907, Position 72 c.	Fr.	
	Voranschlag vom 23. April 1906 . .	63,000	
	Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	62,000	
	Bleiben		1,000
c. Überdachung der Umladerampe für Wagenladungs- und Stückgüter im Brünigbahnhof.			
	Baubudget 1907, Position 95 b.	Fr.	
	Voranschlag vom 26. Mai 1906 . .	38,300	
	wovon auf Bau . . .	Fr. 37,200	
	und auf Betrieb . . .	„ 1,100	
	Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	33,300	
	Bleiben		5,000
Nr. 121. Station Herzogenbuchsee. Unterführung der Niederönzstrasse.			
	Baubudget 1907, Position 96.	Fr.	
	Voranschlag vom 11. April 1905 . .	167,600	
	wovon auf Bau . .	Fr. 167,500	
	und auf Betrieb . .	„ 100	
	Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	10,000	
	Bleiben	157,600	
	Ausgaben pro 1908		50,000
Das Projekt konnte noch nicht ausgeführt werden, weil eine Verständigung mit der Gemeinde über deren Beteiligung an den Kosten nicht zu erzielen war.			
	Übertrag	1,477,000	

Fr.
Übertrag 1,477,000

Nr. 122. Station Schönbühl. Erweiterung der Station und Ersetzung von drei Wegübergängen durch zwei Unterführungen.

Baubudget 1907, Position 73.	Fr.
Voranschlag vom 9. März 1906	335,000
wovon auf Bau	Fr. 271,600
und auf Betrieb	" 63,400
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	60,000
Bleiben	<u>275,000</u>

Ausgaben pro 1908	100,000
-----------------------------	---------

Seit Aufstellung des Baubudgets ist die Erstellung der Linie Solothurn-Schönbühl beschlossen worden. Mit der Ausführung unseres Projektes muss nun zugewartet werden, bis der Anschluss dieser Linie bereinigt ist.

Nr. 123. Bahnhof Bern.

a. Erweiterungsbauten.

Baubudget 1907, Position 98.	Fr.
Kredit des Verwaltungsrates vom 28. April 1905	8,565,000
Hiervon werden vorgesehen an die Erstellung des Rangier- und Güterbahnhofes in Weiermannshaus	500,000

Die Kantons- und Gemeindebehörden haben zu dem vom Verwaltungsrate genehmigten Projekte eine Reihe von Abänderungsbegehren gestellt, zu denen wir uns dem eidgenössischen Eisenbahndepartement gegenüber ausgesprochen haben. Dessen Entscheid steht noch aus.

b. Umbau der Gepäckexpedition.

Baubudget 1907, Position 74 b.	Fr.
Voranschlag vom 25. April 1907	111,000
wovon auf Bau	Fr. 27,000
und auf Betrieb	" 84,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	11,000
Bleiben	<u>100,000</u>
Übertrag	2,177,000

Fr.
Übertrag 2,177,000

Ob diese Erweiterung der Gepäckdienstanlagen im Jahre 1908 zur Ausführung gelangen kann, ist noch zweifelhaft, da die Kantons- und Gemeindebehörden im Plangenehmigungsverfahren Stellung gegen das Projekt genommen haben.

Nr. 124. Bahnhof Thun. Umbau mit Unterführung der Strassen.

Baubudget 1907, Position 100.

Kredit des Verwaltungsrates vom 29. Mai Fr.

1903 1,845,000

wovon auf Bau . Fr. 1,585,000

und auf Betrieb . „ 260,000

Ausgaben pro 1908 200,000

Es schweben seit 1903 Verhandlungen über ein den Bahnhof Thun, die Station Scherzligen und die Landestelle der Dampfboote vereinigendes Projekt, dessen Ausführung uns auferlegt werden soll, wenn die Interessenten an die Mehrkosten einen Beitrag von zwei Millionen Franken leisten.

Nr. 125. Station Alt-Solothurn. Erweiterung infolge Einmündung der Solothurn-Münster-Bahn.

Baubudget 1907, Position 102.

Kredit des Verwaltungsrates vom 20. Juli Fr.

1907 710,000

wovon auf Bau . Fr. 655,000

und auf Betrieb . „ 55,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907 150,000

Bleiben 560,000

Ausgaben pro 1908 300,000

In Alt-Solothurn findet der eigentliche Geleisanschluss statt, aber die Züge der neuen Bahn sollen bis Neu-Solothurn geführt werden, beziehungsweise von dort ausgehen.

Übertrag 2,677,000

Fr.
Übertrag 2,677,000

Nr. 126. Bahnhof Neu-Solothurn. Erweiterung infolge Einführung der Züge der Solothurn-Münster-Bahn.

Baubudget 1907, Position 103.	Fr.	
Voranschlag vom 1. Juni 1906	750,000	
wovon auf Bau	Fr. 685,000	
und auf Betrieb	„ 65,000	
Ausgaben pro 1908		100,000

Für 1908 sind die dringendsten Geleiseerweiterungen in Aussicht genommen.

Nr. 127. Station Lengnau. Ausweichgeleise von 400 m. Länge.

Baubudget 1907, Position 105.	Fr.	
Voranschlag vom Juli 1904	53,600	
wovon auf Bau	Fr. 48,700	
und auf Betrieb	„ 4,900	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	30,000	
Bleiben	—	23,600

Nr. 128. Station Zwingen. Einrichtungen für den Güterdienst.

Baubudget 1907, Position 106.	Fr.	
Voranschlag vom 26. Juni 1906	110,000	
Hiervon ab: Beiträge der interessierten Gemeinden und Industriellen in		
bar	Fr. 35,000	
Landabtretung	„ 5,000	
		40,000
wovon auf Bau	Fr. 57,000	
und auf Betrieb	„ 13,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	30,000	
Bleiben	—	40,000

Nr. 129. Station Laufen. Erweiterung der Station und Ersetzung von zwei Niveauübergängen durch Unterführungen.

Baubudget 1907, Position 77.

Übertrag 2,840,600

	Fr.	
	Übertrag	2,840,600
Kredit des Verwaltungsrates vom 29. September 1903	Fr.	
	955,000	
Zuschlag für Bauleitungs- und Verwaltungskosten und Bauzinse	80,000	
	<u>1,035,000</u>	

wovon auf Bau . . . Fr.	955,000	
und auf Betrieb . . . „	80,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	995,000	
Bleiben	<u>40,000</u>	
Die Erweiterungsarbeiten sind nahezu vollendet.		

Nr. 130. Bahnhof Delsberg. Neues Dienst- und Postgebäude.

Baubudget 1907, Position 107.	Fr.	
Voranschlag vom 3. Juli 1906	110,000	
wovon auf Bau . . . Fr.	97,000	
und auf Betrieb . . . „	13,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	10,000	
Bleiben	<u>100,000</u>	

Nr. 131. Bahnhof Pruntrut.

a. Erstellen von zwei Abstellgleisen, einer Kopf-rampe und Ausführung anderer Verbesserungen.

Baubudget 1907, Position 80 a.	Fr.	
Voranschlag vom Juni 1905	46,000	
wovon auf Bau . . . Fr.	40,400	
und auf Betrieb . . . „	5,600	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	45,000	
Bleiben	<u>1,000</u>	

b. Vergrößerung und Verbesserung des nördlichen Abortes.

Baubudget 1907, Position 80 b.	Fr.	
Voranschlag vom Juni 1905	6,000	
wovon auf Bau . . . Fr.	2,000	
und auf Betrieb . . . „	4,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	5,000	
Bleiben	<u>1,000</u>	
Übertrag	2,982,600	

Fr.

Übertrag 2,982,600

c. Vergrößerung der Dienstlokale im Aufnahmsgebäude und Anbau.

Baubudget 1907, Position 80 c. Fr.

Voranschlag vom 19. Dezember 1904 . 5,300

wovon auf Bau . . Fr. 2,500

und auf Betrieb . . „ 2,800

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907 3,300

Bleiben ——— 2,000

d. Einrichtungen zur Viehuntersuchung und Wagenwascherei.

Baubudget 1907, Position 109 a. Fr.

Voranschlag vom 18. Oktober 1906 . 8,700

wovon auf Bau . . Fr. 8,500

und auf Betrieb . . „ 200

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907 7,700

Bleiben ——— 1,000

Siehe auch Position 166.

Nr. 132. Station Münster. Erweiterung infolge Einmündung der Solothurn-Münster-Bahn.

Baubudget 1907, Position 76.

Kredit des Verwaltungsrates vom 11. Juli Fr.

1906 1,360,000

wovon auf Bau . Fr. 1,230,000

und auf Betrieb . „ 130,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907 600,000

Bleiben ——— 760,000

Ausgaben pro 1908 500,000

Nr. 133. Bahnhof Biel. Umbau und Erweiterung der gesamten Bahnhofsanlagen.

Baubudget 1907, Position 111.

Übertrag 3,485,600

	Fr.	
Übertrag	3,485,600	
Ausgaben bis Ende 1907 für Landerwer- bung	Fr. 1,622,539	
Ausgaben pro 1908		200,000
Eine Einigung über das Projekt für die Bahn- hoferweiterung hat noch nicht erzielt werden können.		

Nr. 134. Werkstätte Biel.

a. Vergrößerung des Bureaugebäudes.		
Baubudget 1907, Position 112 a.	Fr.	
Voranschlag vom 24. Mai 1905 . . .	36,000	
wovon auf Bau	Fr. 34,000	
und auf Betrieb	„ 2,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	10,000	
Bleiben	-----	26,000

b. Umbau der Kesselschmiede.		
Baubudget 1907, Position 112 b.	Fr.	
Voranschlag vom 25. März 1907 . . .	213,000	
wovon auf Bau	Fr. 206,500	
und auf Betrieb	„ 6,500	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	10,000	
Bleiben	-----	203,000

Siehe auch Position 170.

Nr. 135. Station Lyss. Neues Eilgutgebäude und Versetzung des bestehenden.

Baubudget 1907, Position 81.	Fr.	
Voranschlag vom Juni 1905	13,000	
wovon auf Bau	Fr. 8700	
und auf Betrieb	„ 4300	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	12,000	
Bleiben	-----	1,000

Nr. 136. Station Zäziwil. Verlängerung des Ausweichgleises auf eine Nutzlänge von 350 m.

Baubudget 1907, Position 82.

Übertrag 3,915,600

		Fr.	
	Übertrag	3,915,600	
	Fr.		
Voranschlag vom 3. September 1904 . .	55,000		
wovon auf Bau . . .	Fr. 39,000		
und auf Betrieb . . .	„ 16,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	54,000		
Bleiben	—	1,000	
Nr. 137. Station Emmenmatt. Erweiterung der Station.			
Baubudget 1907, Position 83.		Fr.	
Voranschlag vom 18. Juni 1904 . . .	136,500		
wovon auf Bau . . .	Fr. 111,500		
und auf Betrieb . . .	„ 25,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	130,500		
Bleiben	—	6,000	
Nr. 138. Station Langnau. Ersetzung des Sägestrassenüberganges durch eine Unterführung und Erstellung einer Passerelle über die Bahn.			
Baubudget 1907, Position 84.		Fr.	
Voranschlag vom November 1903 . .	340,000		
wovon auf Bau . . .	Fr. 327,600		
und auf Betrieb . . .	„ 12,400		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	338,000		
Bleiben	—	2,000	
Die Arbeiten werden bis Ende 1907 vollendet, so dass der Übertrag auf 1908 nur mit Rücksicht auf allfällige Nacharbeiten erfolgt.			
Nr. 139. Station Sarnen. Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes, des Güterschuppens und des Nebengebäudes.			
Baubudget 1907, Position 113.		Fr.	
Voranschlag vom Oktober 1906 . . .	17,000		
wovon auf Bau . . .	Fr. 15,500		
und auf Betrieb . . .	„ 1,500		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	13,000		
Bleiben	—	4,000	
	Übertrag	3,928,600	

Fr.
Übertrag 3,928,600

Nr. 140. Haltestelle Kaiserstuhl. Erstellung eines Aufnahmsgebäudes und zweier Kreuzungsgeleise.

Baubudget 1907, Position 85. Fr.

Voranschlag vom 30. November 1905 . 69,700

wovon auf Bau . . . Fr. 66,000

und auf Betrieb . . . „ 3,700

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907 67,700

Bleiben ————— 2,000

Nr. 141. Station Meiringen. Erstellung einer neuen Wagenremise von 12 Ständen. Fr.

Voranschlag vom 23. April 1907 . . . 50,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907 40,000

Bleiben ————— 10,000

Weil die Remise zur Montierung der neuen (Westinghouse-) Bremsen dringend nötig war, mussten die Bauten schon im Jahre 1907 in Angriff genommen und eine erste Rate auf den in Position 132 des Baubudgets pro 1907 enthaltenen Kredit für Unvorhergesehenes verrechnet werden.

Nr. 142. Haltestelle Brienzwiler. Aufnahmsgebäude, Nebengebäude und Ausweichgeleise von 200 m. Nutzlänge.

Baubudget 1907, Position 86. Fr.

Voranschlag vom 30. November 1905 . 80,600

wovon auf Bau . . . Fr. 77,100

und auf Betrieb . . . „ 3,500

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907 78,600

Bleiben ————— 2,000

Nr. 143. II. Geleise Basel-Delsberg, Länge 35,840 km. Teilstrecke von Ruchfeld bei Basel bis Äsch, mit Erweiterung der Stationen Münchenstein, Dornach und Aesch; Länge 7,750 km.

Baubudget 1907, Position 87.

Übertrag 3,942,600

	Fr.	
	Übertrag	3,942,600
Kredit des Verwaltungsrates vom 5. März	Fr.	
1906		1,740,000
wovon auf Bau . Fr. 1,632,000		
und auf Betrieb . „ 108,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907		520,000
Bleiben		<u>1,220,000</u>
Ausgaben pro 1908		600,000

Nr. 144. II. Geleise Aarburg-Luzern. Teilstrecke Aarburg-Sursee, mit Erweiterung sämtlicher Stationen und Ersetzung von 25 Niveauübergängen durch Über- und Unterführungen; Länge 27,100 km.
Baubudget 1907, Position 88.

Kredit des Verwaltungsrates vom 28. April	Fr.	
1905		5,150,000
wovon auf Bau . Fr. 4,650,000		
und auf Betrieb . „ 500,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907		1,020,000
Bleiben		<u>4,130,000</u>
Ausgaben pro 1908		1,500,000

Die Arbeiten wurden im Jahre 1907 auf der Strecke Dagmersellen-Wauwil in Angriff genommen und sollen im Jahre 1908, anschliessend an die begonnene Strecke, fortgesetzt werden.

Nr. 145. II. Geleise Wilerfeld-Gümligen, mit Verlegung der Linie Wilerfeld-Ostermundigen und Erweiterung der Station Ostermundigen.

Baubudget 1907, Position 121.

Kredit des Verwaltungsrates vom 25. März	Fr.	
1907		2,775,000
wovon auf Bau . Fr. 2,526,000		
und auf Betrieb . „ 249,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907		50,000
Bleiben		<u>2,725,000</u>
Ausgaben pro 1908		400,000
	Übertrag	6,442,600

Fr.
Übertrag 6,442,600

Ein von uns im Jahre 1907 dem eidgenössischen Eisenbahndepartement vorgelegtes Projekt konnte infolge Einsprache der bernischen Kantonsregierung noch nicht genehmigt werden. Beanstandet wird hauptsächlich die Durchschneidung des Exerzierplatzes bei Bern durch die neue Linie.

Nr. 146. Glovelier-St. Ursanne. Ersatz des Malvie-Viaduktes.

Baubudget 1907, Position 123.	Fr.	
Voranschlag	60,000	
wovon auf Bau	Fr. 16,000	
und auf Betrieb	„ 44,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	50,000	
Bleiben ————		10,000

Nr. 147. Steinlaubach bei Lungern. Sicherung der Bahn.

Baubudget 1907, Position 90.	Fr.	
Voranschlag vom 1. Mai 1906	90,600	
wovon auf Bau	Fr. 58,900	
und auf Betrieb	„ 31,700	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	80,600	
Bleiben ————		10,000

Nr. 148. Zentralanlagen für Weichen und Signale. Stationen Konolfingen, Wiggen und Malters.

Baubudget 1907, Position 119.	Fr.	
Voranschlag	80,000	
wovon auf Bau	Fr. 73,000	
und auf Betrieb	„ 7,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	50,000	
Bleiben ————		30,000
Übertrag	6,492,600	

Fr.

Übertrag 6,492,600

Neue Bauten.

Nr. 149. Bahnhof Basel. Einrichtung von Magazinen für die Materialverwaltung (Güterstrasse Nr. 109).

Voranschlag vom Februar 1907 43,000

Das Projekt wird noch vereinfacht, wobei sich eine Reduktion der Kosten ergeben wird.

Nr. 150. Güterstation St. Johann. Erstellung eines Überholungsgeleises von 614 m. Nutzlänge.

Voranschlag vom 25. Mai 1907 39,000

Nr. 151. Station Pratteln. Stationserweiterung mit Ersetzung zweier Niveauübergänge durch eine Strassenüberführung und eine Unterführung.

Voranschlag vom 10. September 1906 Fr.

und 28. Mai 1907 1,158,000

wovon auf Bau Fr. 1,004,600

und auf Betrieb „ 153,400

Ausgaben pro 1908 100,000

Nr. 152. Bahnhof Olten.

a. Erweiterung der Geleise im Rangierbahnhof im Eyfeld 100,000

b. Überdachung des Raumes zwischen dem Aufnahmsgebäude und dem Dienstgebäude . . . 13,000

Voranschlag vom 4. Juni 1907.

Nr. 153. Werkstätte Olten.

a. Aufbau der Bureau- und Magazingebäude . . 19,000

b. Erstellung eines Gebäudes zur Aufbewahrung von Feuerwehrgerätschaften 5,500

c. Vorarbeiten für den Bau einer neuen Wagenreparaturwerkstätte 5,000

Nr. 154. Bahnhof Luzern.

a. Erweiterung des Aufnahmsgebäudes (1. Rate) . 100,000

Übertrag 6,917,100

	Fr.
Übertrag	6,917,100
b. Überdachung eines Teils der Rampe II im Güterbahnhof.	
Voranschlag vom 20. Juni 1906	10,000
c. Einrichtung der Brünigbahn-Wagenremise als provisorische Werkstätte.	
Voranschlag vom 23. April 1907	10,500
d. Verlängerung des Gepäckperrons zwischen den Geleisen I und II um 45 m.	2,700
Nr. 155. Station Murgenthal. Verlängerung des Perrons um 95 m.	6,000
Nr. 156. Bahnhof Langenthal. Personendurchgang an der Aarwangerstrasse, mit Rücksicht auf die Station der Langenthal-Jura-Bahn	32,000
Die Station der Nebenbahn wird neben der unsrigen erstellt, aber auf der unserem Aufnahmegebäude entgegengesetzten Seite der Geleiseanlage. Zur schienenfreien Verbindung der beiden Stationen ist die Erstellung eines unterirdischen Durchgangs erforderlich.	
Nr. 157. Herzogenbuchsee. Beseitigung der Niveauübergänge bei km. 65, ⁴²⁵ , 66, ²⁶⁷ und 66, ⁴⁶⁵ , nördlich der Station.	Fr.
Voranschlag vom 22. Januar 1907 . .	270,000
wovon auf Bau . . Fr.	255,500
und auf Betrieb . . „	14,500
Ausgaben pro 1908	100,000
Nr. 158. Station Gümligen. Verlängerung des Perrondaches.	
Voranschlag vom 1. Juni 1907	4,000
Nr. 159. Station Inkwil. Erstellung eines Perrondaches.	
Voranschlag vom 14. Mai 1906	3,300
Übertrag	7,085,600

Fr.
Übertrag 7,085,600

Nr. 160. Station Derendingen. Stationserweiterung.

	Fr.
Voranschlag vom 24. Februar 1905	172,000
wovon auf Bau	Fr. 132,900
und auf Betrieb	39,100
Ausgaben pro 1908	28,000

Nr. 161. Station Lengnau.

a. Wegunterführung bei km. 88, ²⁶⁷ .	
Voranschlag vom 23. Juli 1907	25,000
b. Erstellung eines Perrondaches.	
Voranschlag vom 26. April 1906	3,500

Nr. 162. Station Pieterlen. Stationserweiterung.

Voranschlag vom 17. Dezember 1906	14,000
---	--------

Nr. 163. Station Mett-Bözingen. Erstellung eines Perrondaches.

Voranschlag vom 20. April 1906	2,100
--	-------

Nr. 164. Station Dotzigen. Erstellung eines Ausweichgeleises von 370 m. Nutzlänge.

Voranschlag vom 3. April 1907	16,000
---	--------

Nr. 165. Bahnhof Delsberg. Vermehrung der Abstellgeleise

50,000

Nr. 166. Bahnhof Pruntrut. Erweiterung des Postgebäudes und Erstellung eines neuen Perrondaches vor demselben.

Voranschlag vom 24. Dezember 1906	25,300
---	--------

Nr. 167. Station Sonceboz. Neues Abortgebäude.

Voranschlag vom 10. Juli 1906	6,500
---	-------

Nr. 168. Station Courtelary. Verbindung des Geleises 3 mit dem Geleise I, Vergrößerung des

Übertrag 7,256,000

	Fr.
Übertrag	7,256,000
Aufnahmegebäudes und des Güterschuppens, Erstellung eines Dienstgebäudes und Versetzen einer Langholzrampe.	
	Fr.
Voranschlag vom 12. Oktober 1906	120,000
wovon auf Bau	Fr. 97,000
und auf Betrieb	„ 23,000
Ausgaben pro 1908	80,000
Nr. 169. Station Sonvilier. Neues Abortgebäude.	
Voranschlag vom 24. Mai 1907	4,200
Nr. 170. Werkstätte Biel. Erstellung eines überdeckten Raumes zwischen Schreinerei- und Montierungsgebäude, zur Unterbringung der Spenglerei.	
Voranschlag vom 27. Juni 1907	3,600
Nr. 171. Biel-Reuchenette.	
a. Ausmauerung des Tunnels O, km. 34, ⁶⁸⁸ / ₇₀₀ .	
Voranschlag vom 3. Juli 1907	4,000
b. Ausmauerung des Tunnels 4, km. 39, ⁵⁸⁸ / ₆₀₀ und 39, ⁶⁴⁴ / ₆₄₇ .	
Voranschlag vom 3. Juli 1907	6,200
Nr. 172. Station Schüpfen. Erstellung eines Überholungsgeleises, Vergrößerung des Güterschuppens und der Freiverladeplätze und Ersatz von zwei Niveauübergängen durch eine Überführung.	
	Fr.
Voranschlag vom 6. Mai 1905	273,000
wovon auf Bau	Fr. 240,000
und auf Betrieb	„ 33,000
Ausgaben pro 1908	60,000
Nr. 173. Worb-Tägertschi. Ersetzung des Fusswegübergangs bei km. 14, ²⁰⁸ durch eine Passerelle bei km. 14, ¹⁹⁸ (Gemeinde Trimstein).	
Voranschlag vom 16. April 1907	2,700
Übertrag	7,416,700

Fr.

Übertrag 7,416,700

Nr. 174. Station Konolfingen. Stationserweiterung und Ersatz des Niveauüberganges durch eine Strassenunterführung bei km. 20,⁴⁴² (ohne Zentralanlage).

Fr.

Voranschlag vom 15. März 1907 . . . 265,000

wovon auf Bau . . . Fr. 242,000

und auf Betrieb . . . „ 23,000

Ausgaben pro 1908 100,000

Nr. 175. Station Signau. Erweiterung der Geleiseanlage, Verlängerung des Güterschuppens und der Rampe etc.

Fr.

Voranschlag vom 9. Juni 1906 64,000

wovon auf Bau Fr. 55,000

und auf Betrieb „ 9,000

Ausgaben pro 1908 40,000

Nr. 176. Station Langnau. Vergrösserung des Bureau im Güterschuppen.

Voranschlag vom 22. Mai 1907 6,300

Nr. 177. Station Escholz matt. Verlängerung des Ausweichgeleises.

Fr.

Voranschlag vom 26. Mai 1906 80,000

wovon auf Bau Fr. 60,600

und auf Betrieb „ 19,400

Ausgaben pro 1908 40,000

Nr. 178. Entlebuch-Wolhusen. Ersatz des Wegüberganges beim Tunnelportal, km. 73,⁷⁹⁸, durch eine Unterführung

20,000

Nr. 179. Station Malters. Vergrösserung des Güterschuppens und Erstellung eines Wartesaals II. Klasse.

Voranschlag vom 6. Juni 1907 14,000 .

Übertrag 7,637,000

	Fr.
Übertrag	7,637,000
Nr. 180. Station Littau. Erstellung einer Paserelle über die Bahn neben dem Wegübergang bei km. 89, ¹⁴⁹ .	
Voranschlag vom 18. Mai 1906	14,000
Nr. 181. Station Sarnen. Erstellung eines Stumpengeleises mit Freiverladeplatz.	
Voranschlag vom 17. Oktober 1906	11,000
Nr. 182. Giswil-Kaiserstuhl. Umänderung des gedeckten Durchlasses bei km. 30, ¹²⁷ in einen offenen Durchlass.	
Voranschlag vom 10. Oktober 1905	4,500
Nr. 183. Station Meiringen. Erstellung einer Geleiseverbindung A II—A 3	
	4,000
Nr. 184. Wagenwascheinrichtungen und Desinfektionsanlagen für den Viehtransport gemäss den Vorschriften des schweizerischen Landwirtschaftsdepartementes vom 22. März 1907	
	80,000
Nr. 185. Brückenwagen	20,000
Nr. 186. Lastkräne	20,000
Nr. 187. Wasserversorgung für Stationen und Wärterhäuser	
	20,000
Nr. 188. Verbesserung der Beleuchtung auf Bahnhöfen und Stationen	
	24,000
Nr. 189. Neue Signale. Vor- und Durchfahrtsignale und Ersatz von Scheibensignalen durch Semaphore .	
	20,000
Übertrag	7,854,500

Fr.
Übertrag 7,854,500

Nr. 190. Zentralanlagen für Weichen und Signale.

	Fr.	
a. Station Courtelary	30,000	
b. „ Sonceboz (Ergänzung)	46,000	
c. „ Grenchen	31,000	
d. „ Courfaivre	21,000	
e. „ Ergänzungen auf verschiedenen Stationen	42,000	170,000

Nr. 191. Wärterhäuser. Bau von drei Wärterhäusern, je eines bei Dagmersellen, Horw und Brienzwiler 35,000

Nr. 192. Unterkunftslokale für das Bahndienst-, Expeditions- und Maschinenpersonal 56,000

Nr. 193. Telegraphenleitungen, einschliesslich der Apparate. Basel-Liestal 4,300

Nr. 194. Telephonanlagen.

Neue Anlagen:	Fr.	
a. Olten-Hammer-Solothurn-Biel	21,200	
b. Tavannes-Sorvilier	3,500	24,700

Verdoppelung bestehender Leitungen:

c. Basel-Olten	} 6,300
d. Sorvilier-Delsberg	
e. Rothenburg-Fluhmühle	

Nr. 195. Glockensignale.

Inkwil-Derendingen	} 14,000
Lüsslingen-Dotzigen	
Meiringen-Brienz	

Nr. 196. Vertragliche Beiträge an Flusskorrekturen. Wildeneigraben und Dürnbach bei Zäziwil, Übertrag 8,164,800

	Fr.
Übertrag	8,164,800
Dorfbach in Langnau, Ilfis bei Wiggen, grosse und kleine Emme, kleine Schliere, Lammbach u. s. w. .	30,000
Nr. 197. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen	100,000
Nr. 198. Unvorhergesehenes	50,000
Total	<u>8,344,800</u>

Aus dem Budget der Kreisdirektion II haben wir gestrichen:

Bahnhof Biel.	Fr.
a. Erstellung von drei neuen Abstellgleisen . .	24,000
b. Verlängerung des Gleises B. 23	2,800
Bahnhof Delsberg. Vergrösserung der Lokomotivremise um sechs Stände und Schaffung von Räumen für die Fahrdienststarbeiter	145,000
Station Mallcray. Geleiseerweiterung und neuer Verladeplatz	28,000
Station Reconvilier. Erweiterung der Geleiseanlage	44,000
Station Tavannes. Ersetzung des Niveauüberganges bei km. 55,385 durch eine Wegunterführung bei km. 55,379	40,000
Station Suberg. Geleiseverbindung und Vergrösserung des Freiverladeplatzes; Ersatz des Strassenüberganges durch eine Unterführung	50,000
Station Schüpfheim. Verlängerung des Ausweichgleises	30,000
Zusammen	<u>363,800</u>

Dagegen haben wir dem Budget der Kreisdirektion beigefügt:

Position 154 a. Bahnhof Luzern. Erweiterung des Aufnahmsgebäudes (1. Rate)	Fr. 100,000
---	----------------

Position. 156. Bahnhof Langenthal. Personen- durchgang an der Aarwangerstrasse	32,000
---	--------

Zusammen	<u>132,000</u>
----------	----------------

III. Mobiliar und Gerätschaften.

Nr. 199. Vermehrung des Inventars der Kreis- direktion (einschliesslich der Telegrapheninspektion)	Fr. 4,500
---	--------------

Nr. 200. Vermehrung des Inventars des Bahn- dienstes.	Fr.
--	-----

Wärterbuden	1,000
-----------------------	-------

Zelte und Kochmaterial für das Bahnunter- haltungspersonal (gemäss Arbeitsgesetz)	15,000
--	--------

Neue Schotterwagen	20,000
------------------------------	--------

Mobiliar und Werkzeug	5,000
---------------------------------	-------

	<u>41,000</u>
--	---------------

Nr. 201. Vermehrung des Inventars des Stationsdienstes.	Fr.
--	-----

a. Anschaffung eines Motorlastwagens für den Bahnhof Basel zur Vermittlung des Lokalverkehrs zwischen den ver- schiedenen Expeditionsstellen . . .	20,000
---	--------

b. Mobiliar und Geräte, einschliesslich 60 Wagendecken	25,000
---	--------

	<u>45,000</u>
--	---------------

Nr. 202. Vermehrung des Inventars des Fahrdienstes.	
--	--

Übertrag	<u>90,500</u>
----------	---------------

	Fr.
Übertrag	90,500
1 Werkzeugwagen (Baubudget 1907, Position 269)	Fr. 20,500
Umbau von 5 Güterwagen in Schlacken-transportwagen	5,250
Vermehrung der Kleider- und Werkzeugkasten etc.	4,000
Beschaffung von neuen Kurstafeln	8,000
Verschiedenes	5,750
	43,500
Nr. 203. Ergänzung des Werkzeugs und der mechanischen Einrichtungen der Werkstätte Biel	51,600
Nr. 204. Ergänzung des Werkzeugs und der mechanischen Einrichtungen der Werkstätte Olten	118,900
Nr. 205. Ergänzung der mechanischen Einrichtungen der Gasanstalt Olten	4,700
Nr. 206. Maschinen und mechanische Einrichtungen für verschiedene Depots	15,400
Nr. 207. Vermehrung der Telegraphen- und der Telephonapparate.	
Telegraphenapparate	1,600
Telephonapparate	1,200
Total	327,400

Rekapitulation.

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen	8,344,800
III. Mobiliar und Gerätschaften	327,400
Total	8,672,200

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

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

Nr. 208. Neue Werkstätte in Zürich.

Baubudget 1907, Position 133.

Kredit des Verwaltungsrates vom 2. Juni	Fr.	Fr.
1905	5,400,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	2,000,000	
Bleiben	3,400,000	
Ausgaben pro 1908		1,500,000

Die Bauarbeiten wurden im Jahre 1906, zunächst mit der Verlegung der Geleise der Aarauer Linie, sodann mit der Erstellung der östlichen Gebäudegruppe (Lokomotivreparatur, Räderwerkstätte, Schmiede, Kesselhaus, sowie Verwaltungs- und Magazingebäude) begonnen. Zurzeit sind die Maurerarbeiten dieser Gebäude fertig und die Dachkonstruktionen in Arbeit.

Die westliche Gebäudegruppe (Wagenreparatur, nebst Schreinerei und Sattlerei, Malerei, Revision, Holzschuppen und Speiseanstalt) wurde im Jahre 1907 in Angriff genommen.

Nr. 209. Station Oerlikon und Verbindungsgeleise Oerlikon-Seebach.

a. Erweiterung der Station Oerlikon mit Überführung der Affolternstrasse und Unterführung der Zürcherstrasse.

Baubudget 1907, Position 134a.

Kredit des Verwaltungsrates vom	Fr.	
22. April 1903	1,890,000	
Hierzu für einen neuen Güterschuppen, Rampenanlage und Abortgebäude	68,000	
Zusammen	1,958,000	
Übertrag	1,958,000	1,500,000

	Fr.	Fr.
Übertrag	1,958,000	1,500,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	1,858,000	
Bleiben	<u> </u>	100,000
b. Verbindungsbahn Oerlikon-Seebach.		
Baubudget 1907, Position 134 b.		
Kredit des Verwaltungsrates vom 22. April 1903	Fr. 200,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	190,000	
Bleiben	<u> </u>	10,000

Die Erweiterungsarbeiten in Oerlikon und die Erstellung der Verbindungsbahn werden bis Ende 1907 in der Hauptsache vollendet sein.

Nr. 210. Station Wetzikon. Neues Aufnahms- und neues Abortgebäude.

Baubudget 1907, Position 139.	Fr.	
Voranschlag vom 27. Juli 1904	90,000	
wovon auf Bau	Fr. 69,000	
und auf Betrieb	21,000	
Dazu für eine Badeeinrichtung und Lampisterie	4,300	
Zusammen	<u>94,300</u>	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	55,000	
Bleiben	<u> </u>	39,300

Nr. 211. Station Cham. Erweiterung der Geleiseanlagen, des Verladeplatzes und Vergrößerung des Güterschuppens.

Baubudget 1907, Position 140.		
Voranschlag vom 9. Juni 1905	144,600	
wovon auf Bau	Fr. 132,400	
und auf Betrieb	12,200	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	40,000	
Bleiben	<u> </u>	104,600
Übertrag		<u>1,753,900</u>

Fr.
Übertrag 1,753,900

Nr. 212. Umbau der linksufrigen Zürichseebahn
im Gebiete der Stadt Zürich.

Baubudget 1907, Position 145.

Ausgaben für Studien und Landerwerb Fr.

bis Ende 1907 1,050,000

Ausgaben pro 1908 500,000

Eine Einigung mit der Stadt Zürich über das Projekt
und die zu leistenden Beiträge hat noch nicht erzielt
werden können.

Nr. 213. Beseitigung von Wegübergängen in
Schienenhöhe.

Baden-Turgi:

a. Unterführung der Römerstrasse bei
Baden.

Baubudget 1907, Position

146 Fr. 139,000

Dazu: Fusswegunterfüh-
rung zur Beseitigung
der Feldwegüberfahrt
km. 24,⁰⁸² bei Baden

„ 44,000

Fr.
183,000

Rüschlikon-Thalwil:

b. Strassenunterführung km.
11,⁶³⁵ bei der Station
Thalwil.

Baubudget 1907, Position

146 f.

Voranschlag vom 6. Juni

1905 „ 174,000

Mehr für Vergrösserung
der Brückenlichtweite
und der Strassenbreite
und für eine Fussweg-
unterführung bei km.
11,⁷²³ laut Voranschlag
vom 4. Januar 1907

„ 45,000

Zusammen

219,000

Übertrag 402,000 2,253,900

	Fr.	Fr.
Übertrag	402,000	2,253,900
wovon auf Bau . Fr.	216,000	
und auf Betrieb . „	3,000	
c. Fusswegüberführung km. 11, ³⁸⁰ bei der Station Thalwil (an Stelle von Position 146 g des Baubudgets für 1907).		
Voranschlag vom 24. Oktober 1906	19,800	
wovon auf Bau . . Fr.	18,500	
und auf Betrieb . . „	1,300	

Zürich-Wollishofen-Kilchberg bei Zürich:

d. Fusswegunterführung km. 6, ⁶²⁵ und Unterführung der Widmerstrasse km. 6, ⁷⁹¹ .		
Baubudget 1907, Position 146 h.		
Voranschlag vom 25. Mai 1905 . .	86,500	
e. Unterführung der Hornhaldenstrasse km. 7, ⁴⁵⁶ in Kilchberg bei Zürich, und Erstellung von zwei Fusswegunter- führungen km. 7, ³⁷³ und 7, ⁶⁸⁰ zur Beseitigung der bestehenden Über- gänge.		
Baubudget 1907, Position 146 i.		
Voranschlag vom 21. Februar 1906	151,000	
wovon auf Bau . . Fr.	148,500	
und auf Betrieb . . „	2,500	

Schinznach-Bad-Wildegg:

f. Feldwegüberführung km. 38, ⁵⁵⁵ bei Holderbank (an Stelle von Position 181 a des Baubudgets von 1907).		
Voranschlag vom 25. April 1907 .	55,200	
wovon auf Bau . . Fr.	53,200	
und auf Betrieb . . „	2,000	

Übertrag	714,500	2,253,900
----------	---------	-----------

	Fr.	Fr.
Übertrag	714,500	2,253,900

Rheinfelden-Augst:

g. Fusswegunterführungen km. 70,⁹⁷⁸
und 71,³⁹⁰ in Rheinfelden.

Baubudget 1907, Position 181 c.

Voranschlag vom 19. April 1906 . 22,200

Zusammen 736,700

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907 80,000

Bleiben 656,700

Ausgaben pro 1908 200,000

Nr. 214. Bahnhof Baden. Erweiterung der Geleiseanlagen und der Verladeplätze, Verlegung und Vergrösserung der Güterschuppen, Anlage eines Zwischenperrons mit Personendurchgang, Erstellung von Perrondächern und Änderungen im Aufnahmegebäude.

Baubudget 1907, Position 150.

Kredit des Verwaltungsrates vom 28. Dezember 1906 Fr. 575,000

wovon auf Bau . Fr. 441,000

und auf Betrieb . „ 134,000

Ausgaben pro 1908 100,000

Die Arbeiten konnten im Jahre 1907 nicht in Angriff genommen werden, weil das Projekt den Kantons- und Gemeindebehörden nicht weitgehend genug erschien. Die letztern lassen nun selbst ein Projekt aufstellen. Der Abschluss des Plangenehmigungsverfahrens und der Beginn der Ausführung ist damit auch für das Jahr 1908 zweifelhaft.

Nr. 215. Station Siggenthal-Würenlingen. Erweiterung der Stationsanlage.

Baubudget 1907, Position 151.

Voranschlag vom 26. Juni 1906 15,500

Übertrag 2,569,400

Fr.
Übertrag 2,569,400

Nr. 216. Station Möhlin. Erweiterung der Geleiseanlagen und des Verladeplatzes, und neues Aufnahmegebäude.

Baubudget 1907, Position 153.	Fr.	
Voranschlag vom 6. Juni 1906	91,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 88,100		
und auf Betrieb . . . „ 2,900		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	40,000	
Bleiben —————		51,000

Nr. 217. Station Wohlen-Villmergen. Neues Abortgebäude, neues Postgebäude, Verlängerung des Perrondaches und Erstellung eines Anbaues an das Aufnahmegebäude.

Baubudget 1907, Position 154.	Fr.	
Voranschlag vom 25. Mai 1906	75,500	
wovon auf Bau . . . Fr. 71,000		
und auf Betrieb . . . „ 4,500		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	20,000	
Bleiben —————	55,000	
Ausgaben pro 1908		25,000

Nr. 218. Station Wädenswil. Erweiterung der Geleiseanlagen und des Verladeplatzes, Vergrößerung des Aufnahmegebäudes, Erstellung eines überdachten Perrons, neues Abortgebäude, Verlegung und Vergrößerung des Güterschuppens und der Rampe, Verlegung der Werkstätte der Südostbahn.

Baubudget 1907, Position 156.		
Kredit des Verwaltungsrates vom 11. Juli	Fr.	
1906	1,630,000	
wovon auf Bau . Fr. 1,484,200		
und auf Betrieb . „ 145,800		
Ausgaben pro 1908		200,000
	Übertrag	2,845,400

Fr.

Übertrag 2,845,400

Die Arbeiten konnten im Jahre 1907 noch nicht begonnen werden, weil die Gemeindebehörde das Projekt in verschiedenen Punkten beanstandet hat; dasselbe ist daher vom eidgenössischen Eisenbahndepartement noch nicht genehmigt worden.

Nr. 219. Station Weesen. Umbau des Aufnahmsgebäudes.

Baubudget 1907, Position 157. Fr.

Voranschlag vom Juli 1905 56,000

wovon auf Bau . . . Fr. 46,000

und auf Betrieb . . . „ 10,000

Ausgaben pro 1908 10,000

Zur Ausführung dieses Umbaues kann solange nicht geschritten werden, als die Frage der Vereinfachung der Linienführung zwischen Ziegelbrücke, Weesen und Näfels nicht zur Erledigung gelangt ist.

Nr. 220. Station Mühlehorn. Neues Aufnahmsgebäude und Vergrösserung des Vorplatzes.

Baubudget 1907, Position 159. Fr.

Voranschlag vom 4. August 1906 . . . 125,000

wovon auf Bau . . . Fr. 112,200

und auf Betrieb . . . „ 12,800

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907 . . . 20,000

Bleiben ——— 105,000

Nr. 221. Station Uznach. Erweiterung der Geleise- und Güteranlagen für den Anschluss der Rickenbahn, Depotalanlage und neues Aufnahmsgebäude.

Baubudget 1907, Position 162.

Kredit des Verwaltungsrates vom 5. März Fr.

1906 800,000

wovon auf Bau . . . Fr. 717,400

und auf Betrieb . . . „ 82,600

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907 . . . 300,000

Bleiben 500,000

Ausgaben pro 1908 300,000

Übertrag 3,260,400

Fr.
Übertrag 3,260,400

Die Arbeiten haben im Jahre 1907 begonnen und werden bis zur Eröffnung der Rickenbahn vollendet sein.

Nr. 222. Station Pfäffikon (Zürich). Erweiterung der Geleiseanlagen und des Verladeplatzes, Vergrößerung des Güterschuppens.

Baubudget 1907, Position 169.	Fr.	
Voranschlag vom 7. Mai 1906	46,200	
Hierzu für Verlängerung des Güterschuppens und Erstellung eines Wasserkranes	5,400	
Zusammen	51,600	
wovon auf Bau Fr.	46,100	
und auf Betrieb „	5,500	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	30,000	
Bleiben		21,600

Nr. 223. Station Wülflingen. Erweiterung der Geleiseanlagen und des Verladeplatzes, neues Stationsgebäude und Vergrößerung des Güterschuppens.

Baubudget 1907, Position 171.	Fr.	
Voranschlag vom 26. Mai 1906	82,000	
wovon auf Bau Fr.	65,500	
und auf Betrieb „	16,500	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	30,000	
Bleiben		52,000

Nr. 224. Erstellung bzw. Verlängerung von Ausweichgleisen.

Teilweiser Übertrag aus dem Baubudget 1907, Position 173.

a. Station Bäch (Position 173 c).	Fr.	
Voranschlag vom 29. Mai 1906	93,000	
wovon auf Bau Fr.	85,500	
und auf Betrieb „	7,500	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	30,000	
Bleiben		63,000
Übertrag		3,397,000

	Fr.	
Übertrag	3,397,000	
b. Station Lachen (Position 173 <i>d</i>).	Fr.	
Voranschlag vom 19. Januar 1906 . . .	48,500	
Mehr für Vergrößerung des Schuppens . . .	3,500	
„ „ Zentralanlage	9,000	
Zusammen	61,000	
wovon auf Bau Fr.	56,500	
und auf Betrieb. . . . „	4,500	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	40,000	
Bleiben	—	21,000
c. Stations Hüntwangen-Wil (Position 173 <i>i</i>).	Fr.	
Voranschlag vom 29. Mai 1906 . . .	38,600	
wovon auf Bau Fr.	35,100	
und auf Betrieb. . . . „	3,500	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	35,000	
Bleiben	—	3,600
d. Station Altenburg-Rheinau (Position 173 <i>i</i>). Fr.		
Voranschlag vom 14. Mai 1906 . . .	49,000	
wovon auf Bau Fr.	47,500	
und auf Betrieb. . . . „	1,500	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	44,000	
Bleiben	—	5,000
e. Station Benzenschwil (Position 173 <i>m</i>). Fr.		
Voranschlag vom 15. Mai 1906 . . .	24,500	
wovon auf Bau Fr.	23,000	
und auf Betrieb. . . . „	1,500	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	14,500	
Bleiben	—	10,000

Nr. 225. Ersatz und Verstärkung eiserner Brücken.

Baubudget 1907, Position 183.

a. Glattbrücke bei Zweidlen (Position 183*b*).

Übertrag 3,436,600

		Fr.	
	Übertrag	3,436,600	
		Fr.	
Voranschlag vom 25. Mai 1906 . .	85,000		
Mehr infolge grösseren Gewichtes, sowie höherer Materialpreise und Löhne	35,000		
	Zusammen	120,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	85,000		
	Bleiben		35,000
<i>b. Wildbachbrücke bei Embrach - Rorbas (Position 183c).</i>			
		Fr.	
Voranschlag vom 25. Mai 1906 . .	65,000		
Mehr infolge grösseren Gewichtes, sowie höherer Materialpreise und Löhne . .	29,000		
	Zusammen	94,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	65,000		
	Bleiben		29,000
Nr. 226. Streckenblockeinrichtungen. Baubudget 1907, Position 188.			
<i>a. Strecke Sihlbrugg-Baar.</i>			
		Fr.	
Voranschlag vom 28. November 1906 (erweitertes Projekt)	47,600		
wovon auf Bau	Fr. 36,500		
und auf Betrieb	„ 11,100		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	27,600		
	Bleiben		20,000
<i>b. Strecken Effingen-Mumpf und Möhlin-Pratteln.</i>			
		Fr.	
Voranschlag vom 18. April 1907 . .	70,000		
wovon auf Bau	Fr. 69,000		
und auf Betrieb	„ 1,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	10,000		
	Bleiben		60,000
<i>c. Strecke Flums-Mels</i>			15,000
	Übertrag	3,595,600	

Fr.

Übertrag 3,595,600

Nr. 227. Wärterwohnhäuser. Sieben neue Wärterwohnhäuser zur Durchführung der neuen Wärterstreckeneinteilung.

Baubudget 1907, Position 185. Fr.

Voranschlag	60,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	55,000	
Bleiben ———		5,000

Neue Bauten.

Nr. 228. Hauptbahnhof Zürich.

- a. Erstellung einer Wasser- und Kohlenstation im Rangierbahnhof.
Voranschlag vom 6. November 1906 7,000
 - b. Einführung des elektrischen Antriebes in der Werkstätte des neuen Lokomotivdepots.
Voranschlag 8,000
 - c. Erstellung von Rohrleitungen im Personenbahnhofe für die Beheizung der Personenzüge mit Dampf vom Schlusse aus.
Voranschlag 4,000
 - d. Erstellung eines Warenaufzuges in der Empfangsgüterhalle.
Voranschlag 9,000
- Siehe auch Position 273 a.

Nr. 229. Station Altstetten.

- a. Erweiterung der Geleiseanlagen.
Voranschlag vom 11. April 1907 3,400
- b. Verlängerung des Güterschuppens und Ver-
setzung eines Abortes.
Voranschlag vom 10. Juni 1907 38,000

Nr. 230. Station Schlieren. Erweiterung der Geleiseanlagen und des Verladeplatzes, Anlage eines Zwischenperrons, Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes, neuer Güterschuppen und zwei Strassenüberführungen.

Übertrag 3,670,000

	Fr.	
Übertrag	3,670,000	
	Fr.	
Voranschlag vom 29. Mai 1907 . . .	1,800,000	
wovon auf Bau Fr. 1,752,000		
und auf Betrieb " 48,000		
Ausgaben pro 1908		200,000
Nr. 231. Station Wettingen. Erweiterung der Ge-		
leiseanlagen, Vergrösserung des Güterschuppens und		
Erstellung einer Fussgängerunterführung an der		
Seminarstrasse, 20,178 km.		
	Fr.	
Voranschlag vom 23. Mai 1907 . . .	480,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 442,000		
und auf Betrieb . . . " 38,000		
Ausgaben pro 1908		50,000
Nr. 232. Bahnhof Brugg.		
a. Erweiterung		200,000
b. Ergänzung der Depotanlagen.		
1. Erstellung einer Putzgrube im Zu-	Fr.	
fahrtsgelise zur neuen Drehscheibe	3,000	
2. Erstellung eines Wasserkranes bei		
dieser Grube	2,800	
3. Aufstellung von Öfen, Vergrösserung		
der Oberlichter und Erstellung von		
Ventilationstürmen in der Lokomotiv-		
remise	7,200	
Zusammen	—	13,000
Nr. 233. Bahnhof Aarau. Vergrösserung des Auf-		
nahmsgebäudes.		
	Fr.	
Voranschlag vom 26. März 1907 . . .	265,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 173,500		
und auf Betrieb . . . " 91,500		
Ausgaben pro 1908		150,000
Nr. 234. Haltestelle Dulliken. Verbesserung der		
Signaleinrichtungen		
		8,500
Übertrag	4,291,500	

Fr.

Übertrag 4,291,500

Nr. 235. Station Augst. Erweiterung der Geleiseanlagen und des Verladeplatzes, Erstellung einer Schiebebühne.

Voranschlag vom 13. Februar 1907 69,000

Nr. 236. Station Baden-Oberstadt.

a. Perrondach am Aufnahmsgebäude.

Voranschlag vom 23. März 1907 5,600

b. Neue Abortanlage.

Voranschlag vom 18. März 1907 5,200

Nr. 237. Station Mellingen. Vergrößerung des Güterschuppens und Verlängerung der Rampe.

Voranschlag vom 22. Juni 1907 10,500

Nr. 238. Station Lenzburg. Erweiterung der Geleiseanlagen und des Verladeplatzes, Vergrößerung des Güterschuppens und der Rampe.

Voranschlag vom 3. Mai 1907 Fr. 350,000

wovon auf Bau . . . Fr. 278,000

und auf Betrieb . . . „ 72,000

Ausgaben pro 1908 100,000

Nr. 239. Station Dottikon-Dintikon. Versetzung und Vergrößerung des Güterschuppens.

Voranschlag vom 10. September 1906 12,000

Nr. 240. II. Geleise Thalwil-Richterswil. Projektierungsarbeiten und vorsorgliche Landerwerbungen .

100,000

Nr. 241. Station Zürich-Wollishofen. Aufstellung eines Kranes von 25 Tonnen Tragkraft.

Voranschlag 10,000

Nr. 242. Station Kilchberg bei Zürich. Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes, des Güterschuppens, der Verladerrampe und des Verladeplatzes.

Voranschlag vom 5. Juni 1906 49,000

Übertrag 4,652,800

	Fr.
Übertrag	4,652,800
Nr. 243. Station Rüslikon. Erweiterung des Verladeplatzes, Vergrößerung des Güterschuppens und Erstellung eines Drehkranes.	
Voranschlag	47,000
Nr. 244. Station Horgen. Erweiterung der Geleiseanlage und Vergrößerung des Güterschuppens.	
Voranschlag vom 2. Mai 1907	55,000
Nr. 245. Station Pfäffikon (Schwyz). Erweiterung der Geleiseanlagen und neues Aufnahmegebäude.	
Voranschlag vom 17. April 1907 . . .	250,000
wovon auf Bau . . .	Fr. 228,500
und auf Betrieb . . .	„ 21,500
Ausgaben pro 1908	50,000
Nr. 246. Station Glarus. Erstellung eines Dienstgebäudes.	
Voranschlag	17,000
Dieses Gebäude soll Aufenthaltslokale, Bade- und Wascheinrichtungen für das Zugspersonal, sowie eine Waschküche enthalten.	
Nr. 247. Station Linthal. Erweiterung der Geleiseanlagen, Vergrößerung des Güterschuppens und neuer Abort.	
Voranschlag vom 22. April 1907	22,000
Nr. 248. Station Mels. Erstellung eines neuen Verladeplatzes und Verlängerung der Verladegeleise.	
Voranschlag vom 23. Mai 1907	13,500
Nr. 249. Station Dübendorf. Erweiterung der Geleiseanlagen und des Verladeplatzes, Vergrößerung des Güterschuppens und der Rampe.	
Übertrag	4,857,300

	Fr.	
Übertrag	4,857,300	
	Fr.	
Voranschlag vom 14. Juni 1906 . . .	100,000	
wovon auf Bau . . .	Fr. 83,000	
und auf Betrieb . . .	„ 17,000	
Ausgaben pro 1908		30,000
Nr. 250. Station Schwerzenbach. Erweiterung der Geleiseanlagen und des Verladeplatzes.		
Voranschlag vom 13. Juni 1906		23,000
Nr. 251. Station Uster. Erweiterung der Geleiseanlagen.		
	Fr.	
Voranschlag vom 31. März 1907 . . .	75,000	
wovon auf Bau . . .	Fr. 66,000	
und auf Betrieb . . .	„ 9,000	
Ausgaben pro 1908		75,000
Nr. 252. Station Bubikon. Erweiterung des Verladeplatzes und Verlängerung des Verladegeleises.		
Voranschlag vom 12. Oktober 1906		43,000
Nr. 253. Bahnhof Rapperswil. Ergänzung der Depotanlagen.		
a. Aufstellung einer neuen Drehscheibe	Fr.	
von 18 m. Durchmesser		32,000
b. Vergrößerung der Lokomotivremise durch einen Anbau für 5 weitere Stände		60,000
c. Erstellung einer hydraulischen Räder-senkvorrichtung		13,000
Zusammen	—	105,000
Nr. 254. Neue Kreuzungsstation Bollingen, zwischen Rapperswil und Schmerikon.		
	Fr.	
Voranschlag vom 8. Juni/16. Juli 1904 .	76,000	
wovon auf Bau . . .	Fr. 69,000	
und auf Betrieb . . .	„ 7,000	
Ausgaben pro 1908		40,000
Übertrag	5,173,300	

	Fr.	
Übertrag	5,173,300	
Nr. 255. Station Zürich-Tiefenbrunnen. Erstellung eines Anbaues an das Abortgebäude behufs Einrichtung einer Waschküche und einer Lampisterie.		
Voranschlag vom 19. März 1907	6,500	
Nr. 256. Station Herrliberg-Feldmeilen. Perrondach.		
Voranschlag vom 12. April 1906	4,000	
Nr. 257. Bahnhof Zug. Erstellung eines Eilgut-schuppens.		
Voranschlag vom 13. Februar 1907	8,800	
Nr. 258. Station Gisikon-Root. Erweiterung der Geleiseanlagen und des Güterschuppens.		
Voranschlag vom 4. August 1906	13,000	
Nr. 259. Station Ebikon. Erweiterung der Geleiseanlagen und des Verladeplatzes, Vergrößerung des Güterschuppens.		
Voranschlag vom 12. April 1906	40,000	
Nr. 260. Station Kemptthal. Erweiterung der Geleiseanlagen und des Verladeplatzes.		
Voranschlag vom 21. Mai 1907 . . .	Fr. 190,000	
wovon auf Bau . . .	Fr. 181,000	
und auf Betrieb . . .	„ 9,000	
Ausgaben pro 1908	50,000	
Nr. 261. Station Illnau. Erweiterung der Geleiseanlagen und des Verladeplatzes, Vergrößerung des Güterschuppens und der Rampe.		
Voranschlag vom 7. Juni 1907	54,000	
Nr. 262. Stationen Affoltern bei Zürich, Hunzenschwil, Buchs-Dällikon und Regensdorf-Watt. Umbau		
Übertrag	5,349,600	

Fr.

Übertrag 5,349,600

der Stationsgebäude, beziehungsweise Vergrößerung
der Dienstwohnungen.

Voranschläge vom 22. Juni 1907:

a.	Station Affoltern bei Zürich	19,500
b.	„ Hunzenschwil	9,500
c.	„ Buchs-Dällikon	9,500
d.	„ Regensdorf-Watt	9,500

Nr. 263. Station Glattdrugg. Erweiterung des
Aufnahmegebäudes und des Güterschuppens.

Voranschlag vom 17. Juni 1907 21,000

Nr. 264. Station Oberglatt. Erstellung einer
Passerelle nördlich vom Aufnahmegebäude, bei Kilo-
meter 13,160.

Voranschlag vom 16. März 1907 19,000

Nr. 265. Station Bülach. Erweiterung der Ge-
leiseanlagen.

Voranschlag vom 20. Februar 1907 46,000

Nr. 266. Station Töss. Erweiterung der Geleise-
anlagen und neues Aufnahmegebäude.

Fr.

Voranschlag vom 23. April 1907 . . . 135,000

wovon auf Bau . Fr. 124,000

und auf Betrieb . „ 11,000

Ausgaben pro 1908 50,000

Nr. 267. Erweiterung der Haltestelle Sulz zu
einer Station mit Ausweichgeleise.

Fr.

Voranschlag vom 12. Juni 1907 . . . 118,000

Hiervon ab: Beitrag der Gemeinde Sulz 23,000

Bleiben ————— 95,000

Nr. 268. Erstellung und Verlängerung von Aus-
weichgeleisen auf der Linie Rupperts-
wil-Rothkreuz.

Übertrag 5,628,600

		Fr.
	Übertrag	5,628,600
a.	Station Dottikon-Dintikon	4,900
b.	„ Muri	6,300
c.	„ Mühlau	12,900
d.	„ Sins	7,000
e.	„ Oberrüti	12,600
Nr. 269. Erhöhung der Einsteigeplätze auf den Stationen Wallisellen, Effretikon, Bülach und Weesen.		
	Voranschlag vom 19. April 1907	15,000
Nr. 270. Wagenwascheinrichtungen und Des- infektionsanlagen für den Viehtransport gemäss den Vorschriften des schweizerischen Landwirtschafts- departementes vom 22. März 1907		
		80,000
	Nr. 271. Brückenwagen	45,000
	Nr. 272. Wasserversorgungen für Stationen und Wärterwohnhäuser	20,000
Nr. 273. Verbesserung der Beleuchtung auf Bahn- höfen und Stationen.		
a.	Erstellung einer elektrischen Umformer- und Verteilungszentrale im Hauptbahnhofe Zürich .	250,000
Die schweizerischen Bundesbahnen haben mit der Stadt Zürich einen Vertrag für die Lieferung von elektrischem Strom zur Beleuchtung des Bahnhofes Zürich abgeschlossen. Es ist dem- zufolge auf Ende 1908 eine Umformer- und Verteilungsanlage zu erstellen.		
b.	Verbesserung der Beleuchtung auf verschiedenen Bahnhöfen und Stationen	30,000
Nr. 274. Neue Signale.		
a.	Neue Vorsignale	25,000
b.	Durchfahrtsignale und Ersatz von Scheibensignalen durch Semaphore	35,000
	Übertrag	6,172,300

	Fr.
Übertrag	6,172,300
c. Neue Signale an englischen Weichen . . .	19,000
d. Ersetzung der vorhandenen Abschlusssignale durch Signale neuester Bauart auf den Stationen Mumpf, Möhlin, Rheinfelden und Augst.	°
Voranschlag vom 18. April 1907	19,000

Nr. 275. Zentralanlagen für Weichen und Signale.

a. Station Däniken	20,000
b. „ Ebikon	26,000
c. „ Gisikon-Root	32,000
d. „ Dottikon-Dintikon	26,000
e. „ Benzenschwil	27,000
f. „ Muri	33,000
g. „ Mühlau	24,500
h. „ Sins	24,500
i. „ Oberrüti	23,000
k. „ Ziegelbrücke	20,500
l. Ergänzungen an bestehenden Zentralanlagen .	10,000

Nr. 276. Beseitigung von Wegübergängen in Schienenhöhe.

Brugg-Schinznach-Bad:

a. Strassenüberführung km. 35, ¹¹⁵ und Wegunterführung km. 35, ⁴⁴² .	Fr.
Voranschlag vom 18. Nov. 1905 .	77,000
wovon auf Bau . Fr. 75,100	
und auf Betrieb . „ 1,900	
b. Strassenunterführung km. 35, ⁹⁸⁰ .	
Voranschlag vom 18. Nov. 1905 .	83,000
wovon auf Bau . Fr. 81,100	
und auf Betrieb . „ 1,900	
Übertrag	160,000 6,476,800

	Fr.	Fr.
Übertrag	160,000	6,476,800

Schinznach-Bad-Wildeggen:

- c. Fusswegüberführung km. 38.³³¹ bei Holderbank.

° Voranschlag vom 1. März 1907 .	15,000
wovon auf Bau . Fr. 14,800	
und auf Betrieb . " 200	

Hornussen-Frick:

- d. Wegunterführungen bei km. 46.⁹⁶⁰ und 48.⁰⁰⁰, und Erstellung eines Parallelweges bei Hornussen (Vertrag mit der Gemeinde Hornussen vom 10. Dezember 1906).

Voranschlag vom 9. Februar 1907	48,500
wovon auf Bau . Fr. 48,500	
und auf Betrieb . " —	

Stein-Säckingen-Mumpf:

- e. Strassenunterführung km. 59.⁰⁴¹ bei Stein-Säckingen.

Voranschlag vom 9. Juni 1906 .	70,000
wovon auf Bau . Fr. 68,000	
und auf Betrieb . " 2,000	

- f. Feldwegüberführung km. 60.⁶²⁵.

Voranschlag vom 9. Juni 1906 .	34,000
wovon auf Bau . Fr. 33,200	
und auf Betrieb . " 800	

Erlenbach (Zürich) - Herrliberg-Feldmeilen:

- g. Strassenüberführung km. 13.⁶⁸⁰ bei Erlenbach (Zürich).

Voranschlag vom 4. August 1906	28,000
wovon auf Bau . Fr. 28,000	
und auf Betrieb . " —	

Übertrag	355,500	6,476,800
----------	---------	-----------

	Fr.	Fr.
Übertrag	355,500	6,476,800

Koller-Cham :

h. Strassenunterführung km. 43,158 bei Cham.

Voranschlag vom 10. Juni 1907 .	40,000
wovon auf Bau . Fr.	39,100
und auf Betrieb . "	900
Zusammen	<u>395,500</u>

Für 1908 werden vorgesehen 200,000

Nr. 277. Ersatz und Verstärkung eiserner Brücken.
Obere Limmatbrücke bei Wettingen. Fr.

Voranschlag vom 1. Juni 1907	400,000
Ausgaben pro 1908	200,000

Nr. 278. Erstellung von Sicherungsanlagen zum Schutze gegen Steinschlag auf der Strecke Weesen-Mühlehorn 11,800

Nr. 279. Wärter- und Beamtenwohnhäuser.

a. Sechs neue Wärterwohnhäuser zur Durchführung der neuen Wärterstreckeneinteilung	58,000
b. Ein Wärterwohnhaus für den Weichenwärter auf der Station Glattfelden	9,000
c. Ein Beamtenwohnhaus auf der Station Sihlbrugg	38,000

Nr. 280. Unterkunftslokale mit Magazinen für Bahnarbeiter auf den Stationen Rapperswil, Wallisellen, Stein-Säckingen, Weesen, Glarus und Linthal 18,000

Nr. 281. Telegraphenleitungen (einschliesslich der Apparate).

a. Neue Telegraphenleitung Olten-Zürich ohne Einschaltung von Zwischenstationen	7,200
---	-------

Übertrag 7,018,800

Fr.

Übertrag 7,018,800

b. Neue Telegraphenleitung Brugg-Arth-Goldau mit Einschaltung der Stationen Wohlen-Villmergen und Rothkreuz	6,200
c. Neue Telegraphenleitung Pfäffikon (Schwyz)- Ziegelbrücke mit Einschaltung aller Zwischen- stationen	5,500
d. Neue Telegraphenleitung Rapperswil-Uznach zum Anschluss an die Rickenbahnleitung und mit Einschaltung der Station Schmerikon	2,800

Nr. 282. Telephonanlagen.

a. Neue Anlagen:	
Zürich Hauptbahnhof-Enge	} 21,100
Thalwil-Richterswil	
Thalwil-Sihlbrugg	
Cham-Luzern	
Neuhausen-Schaffhausen	
Effingen-Mumpf und Möhlin-Pratteln. Voranschlag vom 18. April 1907	6,500
b. Verdoppelung bestehender Leitungen:	
Zürich Hauptbahnhof-Enge	} 2,100
Koller-Cham-Steinhausen	
Rothkreuz-Immensee	
Aarau-Suhr	

Nr. 283. Glockensignale.

a. Oerlikon-Seebach	1,900
b. Oerlikon-Kloten-Bassersdorf	4,500
c. Birrfeld-Hendschiken	3,000

Nr. 284. Bahnabschlüsse und Barrieren.

a. Geländer und Einfriedungen	4,000
b. Barrieren	20,000

Übertrag 7,096,400

	Fr.
Übertrag	7,096,400
Nr. 285. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen	450,000
(Mit Einschluss von rund Fr. 200,000 für die Erweiterung des Bahnhofes Schaffhausen.)	
Nr. 286. Unvorhergesehenes	80,000
Total	<u>7,626,400</u>

Von dem Budget der Kreisdirektion haben wir nichts gestrichen. Fr

Dagegen haben wir beigefügt:

Position 273 a. Verbesserung der Beleuchtung auf Bahnhöfen und Stationen. Erstellung einer elektrischen Umformer- und Verteilungszentrale im Hauptbahnhofe Zürich 250,000

Ferner wurden Position 212. Umbau der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Stadt Zürich, um 400,000

Position 232 a. Bahnhof Brugg. Erweiterung, um 100,000
und Position 251. Station Uster. Erweiterung der Geleiseanlagen, um 21,000 erhöht.

Position 234. Haltestelle Dullikon haben wir dagegen, entsprechend einem frühern Antrag der Kreisdirektion, um 6,500 herabgesetzt.

III. Mobiliar und Gerätschaften.

Nr. 287. Vermehrung des Inventars der Kreisdirektion (einschliesslich der Telegrapheninspektion) . 3,000

Nr. 288. Vermehrung des Inventars des Bahndienstes.

	Fr.
1 Lokomotivschneepflug für Glarus-Linthal	18,000
1 Beleuchtungswagen für Tunnelreparaturen	30,000
15 neue Schotterwagen	10,000
Verschiedenes	22,000
	<u>80,000</u>
Übertrag	83,000

	Übertrag	Fr. 83,000
Nr. 289. Vermehrung des Inventars des Stationsdienstes.	Fr.	
135 Wagendecken	21,100	
6 zweirädrige Gepäckrollwagen und 30 Perronwagen	5,560	
9 Zentesimalwagen	4,500	
17 bewegliche Viehladebrücken	8,500	
Verschiedene Mobilien und Gerätschaften	34,340	
		74,000
Nr. 290. Vermehrung des Inventars des Fahrdienstes.	Fr.	
1 Gastransportwagen	15,000	
1 Werkzeugwagen (Baubudget 1907, Position 275)	23,500	
Verschiedenes	8,000	
		46,500
Nr. 291. Ergänzung des Werkzeuges und der mechanischen Einrichtungen der Werkstätte Zürich .		11,500
Nr. 292. Ergänzung des Werkzeuges und der mechanischen Einrichtungen der Depotwerkstätten Zürich, Brugg und Rapperswil		24,000
Nr. 293. Vermehrung der Telegraphen- und Telephonapparate.		
a. Telegraphenapparate		2,900
b. Telephonapparate		800
	Total	242,700
Rekapitulation.		
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen		7,626,400
III. Mobiliar und Gerätschaften		242,700
	Total	7,869,100

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

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

Nr. 294. Bahnhof Winterthur.**a. Erstellung einer Wasserreinigungsanlage.**

Baubudget 1907, Position 205 c.	Fr.	Fr.
Voranschlag	40,000	
b. Erstellung von Leitungen und Reservoirs zur Ergänzung der Wasserstation	60,000	
		100,000

Das in Winterthur zur Speisung der Lokomotiven dienende Wasser ist besonders kalkhaltig und verursacht Unkosten sowohl für den Unterhalt der Kessel als auch für Brennmaterial (weil der Kesselstein schlechter Wärmeleiter ist). Es handelt sich hier um eine Versuchsanlage, mit der wir uns über Zweckmässigkeit und Wirtschaftlichkeit der im Ausland nun schon mancherorts in Verwendung stehenden Wasserreinigungsanlagen für unsere Verhältnisse orientieren wollen.

Nr. 295. Bahnhof St. Gallen.**a. Bahnhofumbau.**

Baubudget 1907, Position 192.	
Kredit des Verwaltungsrates vom	Fr.
2. Juni 1905	8,950,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende	
1907	4,650,000
Bleiben	4,300,000
Ausgaben pro 1908	330,000
b. Vergrösserung des Versand- und Zollschuppens	170,000

Nr. 296. Station St. Fiden. Umbau und Erweiterung anlässlich der Einmündung der Bodensee-Toggenburg-Bahn.

Übertrag 600,000

	Fr.	Fr.
Übertrag		600,000
Voranschlag vom 29. August 1905 .	2,225,000	
wovon auf Bau . Fr. 2,152,000		
und auf Betrieb „ 73,000		
Hiervon ab: Kapitalbeteiligung der Bodensee-Toggenburg-Bahn . . .	550,000	
Kredit des Verwaltungsrates vom 25. März 1907	1,675,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	325,000	
Bleiben	<u>1,350,000</u>	
Ausgaben pro 1908		600,000

Dieser Umbau ist auch infolge des gesteigerten Güterverkehrs der Station St. Fiden, sowie im Hinblick auf die Erstellung eines II. Geleises Winterthur-St. Gallen-St. Margrethen nötig geworden (siehe auch Position 305).

Nr. 297. Bahnhof Rorschach. Rangiergeleiseanlagen mit Strassenverlegungen.

Baubudget 1907, Position 193.	Fr.	
Voranschlag	413,500	
Ausgaben pro 1908		200,000

Nr. 298. Station Rheineck. Umbau und Erweiterung der Geleiseanlagen, neues Aufnahmsgebäude, Vergrößerung des Güterschuppens.

Baubudget 1907, Position 194.	Fr.	
Voranschlag vom 4. Dezember 1905 .	700,000	
wovon auf Bau . . Fr. 597,000		
und auf Betrieb . . „ 103,000		
Erhöhung des Voranschlages wegen Er- weiterung der Auffüllung und Ver- größerung des Aufnahmsgebäudes für Post und Telegraph	100,000	
	<u>800,000</u>	
Übertrag	800,000	1,400,000

	Fr.	Fr.
Übertrag	800,000	1,400,000
Hiervon ab: Beiträge der Gemeinde Rheineck und der Drahtseilbahn Rhein- eck-Walzenhausen	80,000	
(Kredit des Verwaltungsrates vom 2. Sep- tember 1907)	720,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	120,000	
Bleiben	600,000	
Ausgaben pro 1908		200,000

Diese seit Jahren nötig gewordene Stations-
erweiterung kann nun nach Beseitigung vieler Komplika-
tionen endlich zur Ausführung gelangen.

Nr. 299. Bahnhof Sargans.

a. Erstellung einer Lokomotivremise mit Wasser- station.

Baubudget 1907, Position 202.

Voranschlag vom 23. Juni 1905 mit	Fr.	
Nachtrag	265,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	165,000	
Bleiben	100,000	

b. Erweiterung der Geleiseanlagen.

Baubudget 1907, Position 212.

Voranschlag vom 2. Mai 1906 . .	150,000	
wovon auf Bau . . Fr.	20,000	
und auf Betrieb . . „	130,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	100,000	
Bleiben	50,000	

Nr. 300. Station Wattwil. Erweiterung für den Anschluss der Ricken- und Bodensee-Toggenburg-Bahn.

Baubudget 1907, Position 201.

Übertrag 1,750,000

	Fr.	
	Übertrag	1,750,000
Kredit des Verwaltungsrates vom 5. März	Fr.	
1906	865,000	
wovon auf Bau	Fr. 792,000	
und auf Betrieb	„ 73,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	115,000	
	<u>Bleiben</u>	<u>750,000</u>
Ausgaben pro 1908		360,000

Nr. 301. Station Attikon. Neue Station und Beseitigung der Niveaübergänge bei km. 33,⁴⁴⁴ und 33,⁷⁶⁵.

Baubudget 1907, Position 199.	Fr.	
Voranschlag vom 24. November 1904 . .	288,200	
Hiervon ab: Beiträge der Gemeinden . .	67,400	
	<u>220,800</u>	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	210,800	
	<u>Bleiben</u>	<u>10,000</u>

Nr. 302. Station Oteraach.

Baubudget 1907, Position 200.	Fr.	
Voranschlag vom 23. Februar 1905 . .	145,000	
Hiervon ab: Beiträge der Gemeinden . .	50,000	
	<u>95,000</u>	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	60,000	
	<u>Bleiben</u>	<u>35,000</u>

Nr. 303. Bahnhof Romanshorn.

a. Umbau und Erweiterung der Bahnhofanlagen anlässlich der Einmündung der Bodensee-Toggenburg-Bahn.

Baubudget 1907, Position 217 a.

Übertrag	<u>2,155,000</u>
----------	------------------

	Fr.	
Übertrag	2,155,000	
Genereller Voranschlag vom 23. April 1906	Fr. 2,130,000	
wovon auf Bau	Fr. 1,640,000	
und auf Betrieb	„ 490,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	30,000	
Bleiben	<u>2,100,000</u>	
Ausgaben pro 1908		250,000
b. Neue Wagenwerkstätte.		
Baubudget 1907, Position 217 c.	Fr.	
Voranschlag vom 25. Juni 1906	150,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	20,000	
Bleiben	<u>130,000</u>	

Nr. 304. Station Arbon. Vergrößerung von Aufnahmegebäude und Güterschuppen und Erweiterung der Geleiseanlagen.

Baubudget 1907, Position 198.		
Voranschlag (die Zentralanlage nicht inbegriffen) vom 3. November 1904	Fr. 260,000	
wovon auf Bau	Fr. 233,000	
und auf Betrieb	„ 27,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	240,000	
Bleiben	<u>20,000</u>	

Nr. 305. II. Geleise Winterthur-St. Gallen-St. Margrethen.

Baubudget 1907, Position 229.		
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.	
Gesamtkosten	3,165,000	
wovon auf Bau	Fr. 2,365,000	
und auf Betrieb	„ 800,000	
Übertrag	<u>3,165,000</u>	2,555,000

	Fr.	F.
Übertrag	3,165,000	2,555,000
Hiervon kommt in Abzug die von der Bodensee-Toggenburg-Bahn und der Stadtgemeinde St. Gallen zu leistende Subvention von . .	1,000,000	
Bleiben eigentliche Baukosten	2,165,000	
Hiervon ab: Kapitalbeteiligung der Bodensee-Toggenburg-Bahn . .	450,000	
Kredit des Verwaltungsrates vom 25. März 1907	1,715,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	15,000	
Bleiben	1,700,000	
Ausgaben pro 1908		600,000
b. Fortsetzung der Projektierungsarbeiten auf den andern Strecken und vorsorglicher Landerwerb		200,000

Nr. 306. II. Geleise Oberwinterthur-Romanshorn.
Baubudget 1907, Position 204.

	Fr.	
Kredit des Verwaltungsrates vom 29. Sep- tember 1903	5,800,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	5,750,000	
Bleiben		50,000

Die Arbeiten werden auf Ende 1907 bis auf
einige Nacharbeiten vollendet. Am 1. Oktober soll
der doppelspurige Betrieb auf dem letzten Stück der
Strecke Oberwinterthur-Romanshorn eröffnet werden.

Nr. 307. Verlegung des Fussgängersteges an der
Rheinbrücke bei Laufen auf die Nordseite der Brücke
(flussabwärts) mit Erstellung eines Fussweges nach
der Station Neuhausen und Aufhebung des Fussweg-
überganges östlich der Brücke.

Baubudget 1907, Position 230.

Übertrag 3,405,000

	Fr.	
Übertrag	3,405,000	
	Fr.	
Voranschlag vom 3. Juli 1906	29,100	
Erhöhung des Voranschlages wegen Er- gänzung des Projektes	6,900	
	<u>36,000</u>	
Hiervon ab: Beitrag der Interessenten . .	13,000	
	<u>23,000</u>	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	13,000	
Bleiben	<u>10,000</u>	

Nr. 308. Elektrische Beleuchtung des Bahnhofes
Buchs.

Baubudget 1907, Position 226.	Fr.	
Voranschlag	30,500	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	25,500	
Bleiben	<u>5,000</u>	

Nr. 309. Station Steckborn. Zentralanlage für
Weichen und Signale.

Baubudget 1907, Position 227 a.	Fr.	
Voranschlag	26,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1907	16,000	
Bleiben	<u>10,000</u>	

Neue Bauten.

Nr. 310. Bahnhof Winterthur.

a. Erweiterung der Rangiergeleiseanlagen.	Fr.	
Voranschlag vom 20. Juni 1907 . .	1,800,000	
Ausgaben pro 1908		500,000
b. Unterführung der Zürcherstrasse.	Fr.	
Voranschlag	1,050,000	
wovon auf Bau	Fr. 943,000	
und auf Betrieb	„ 107,000	
Ausgaben pro 1908		80,000
Übertrag	4,010,000	

	Fr.
Übertrag	4,010,000
Die schwierige Frage ist noch nicht allseitig bereinigt. Neben der Kantonsstrasse sind auch die Eulach und der Eulachkanal zu korrigieren. Der Beitrag der Stadt ist in obiger Summe nicht in Abzug gebracht.	
Nr. 311. Station Eschlikon. Erstellung eines Überholungsgeleises.	
Voranschlag vom 2. Juli 1907	42,000
Nr. 312. Station Gossau. Vergrösserung der Station unter Verlegung derselben und Beseitigung des Niveauüberganges der Herisauerstrasse. Fr.	
Gesamtkosten	1,800,000
Ausgaben pro 1908	100,000
Nr. 313. St. Gallen-Bruggen. Strassenunterfüh- rung bei km. 82, ₈₁₆ im „Ahorn“.	
	30,000
Nr. 314. Station Mörschwil. Erweiterung des Aussteigeplatzes	
	11,000
Nr. 315. Rorschach-Goldach. Strassenunterfüh- rung bei km. 67, ₃₈₁ beim „Ochsengarten“, zwischen Rorschach und Goldach	
	75,000
Nr. 316. Bahnhof Rorschach. Asphaltierung der Perrons	
	20,000
Nr. 317. Werkstätte Rorschach.	
a. Erstellung eines Magazingebäudes mit Malerei und Schreinerei	18,000
b. Erstellung eines Raumes für die Aufstellung eines Probierkessels	2,500
c. Schalttafeln und elektrische Zuleitungen für Motoren	5,500
Übertrag	4,314,000

	Fr.
Übertrag	4,314,000
Nr. 318. Bahnhof St. Margrethen. Erweiterungen der Bahnhofanlagen (Ergänzung der Auffüllungen) .	60,000
Nr. 319. Station Au. Vergrößerung des Ausladeplatzes und des Güterschuppens	33,500
Nr. 320. Station Oberriet. Vergrößerung des Güterschuppens	13,000
Nr. 321. Werkstätte Chur.	
a. Vergrößerung der Montierungshalle	100,000
b. Proberstation für elektrische Wagenbeleuchtung	9,500
c. Schiebebühne mit elektrischem Antrieb . . .	36,000
d. Änderung und Erweiterung der Geleiseanlagen	8,000
Nr. 322. Station Lütisburg. Erstellung eines Kreuzungsgeleises und Zentralanlage für Weichen und Signale	50,000
Nr. 323. Station Lichtensteig. Erweiterung anlässlich der Einmündung der Bodensee-Toggenburg-Bahn (Erstellung einer Gemeinschaftsstation). Fr.	
Anteil der schweizerischen Bundesbahnen	190,000
Ausgaben pro 1908	20,000
Nr. 324. Station Marthalen. Vergrößerung des Güterschuppens	6,500
Nr. 325. Station Seuzach. Verbindung des Rampengeleises mit dem Hauptgeleise und Erstellung eines Stumpengeleises	7,500
Nr. 326. Station Thalheim. Verbindung des Stumpengeleises mit dem Hauptgeleise	6,500
Nr. 327. Attikon-Islikon. Strassenüberführung bei km. 34, ³⁴² für den Weg von Rickenbach nach Attikon	38,000
Übertrag	4,702,500

	Fr.
Übertrag	4,702,500
Nr. 328. Station Frauenfeld. Verlängerung des Perrondaches am Aufnahmegebäude	28,000
Nr. 329. Station Sulgen. Erstellung einer Fusswegunterführung bei km. 66,348 (Strasse Sulgen-Kradolf).	Fr.
Voranschlag	28,000
Hiervon ab: Beitrag der Gemeinde Sulgen	2,500
Bleiben	25,500
Nr. 330. Station Amriswil. Erstellung einer Passerelle	23,000
Nr. 331. Station Sitterthal. Verbindung des Stumpengeleises mit dem Hauptgeleise	4,000
Nr. 332. Station Arbon. Erstellung einer Fusswegunterführung bei km. 90,100 (Strasse Arbon-Roggwil)	31,000
Nr. 333. Vordächer an Aufnahmegebäuden.	Fr.
Station Felben	3,000
„ Mullheim	3,500
„ Märstetten	4,500
„ Bürglen	3,000
„ Erlen	3,000
„ Amriswil	7,500
„ Steckborn	8,500
„ Kreuzlingen	3,500
„ Emmishofen-Egelshofen	10,000
„ Kesswil	4,000
„ Au	7,000
„ Oberriet	5,500
	63,000
Nr. 334. Abortgebäude. Stationen: Stein a/Rh., Emmishofen-Egelshofen, Amriswil und Sulgen . . .	20,600
Übertrag	4,897,600

Fr.

Übertrag 4,897,600

Nr. 335. Verlängerung von Kreuzungsgeleisen.

a.	Station Mammern	30,000
b.	„ Ermatingen	11,000
c.	„ Egnach	25,000
d.	„ Stammheim	44,000

Nr. 336. Erhöhung von Perrons 5,000

Nr. 337. Wagenwascheinrichtungen und Desinfektionsanlagen für den Viehtransport gemäss den Vorschriften des schweizerischen Landwirtschaftsdepartementes vom 22. März 1907 50,000

Nr. 338. Brückenwagen 8,500

Nr. 339. Wasserversorgungen für Stationen und Wärterhäuser 8,000

Nr. 340. Verbesserung der Beleuchtung auf Bahnhöfen und Stationen.

	Fr.
Elektrische Beleuchtung der Station Arbon	2,000
Elektrische Beleuchtung der Station Oberwinterthur	4,000
Elektrische Beleuchtung der Station Winkeln	3,000
Elektrische Beleuchtung des Bahnhofes Sargans	20,000
Elektrische Beleuchtung verschiedener Stationen	16,000
	45,000

Nr. 341. Zentralanlagen für Weichen und Signale.

	Fr.
Station Kesswil	27,000
„ Arbon	86,000
„ Hettlingen	13,000
„ Arnegg	10,000
„ Bischofszell	10,000
„ Sitterthal	11,000
	157,000

Übertrag 5,281,100

	Fr.
Übertrag	5,281,100
Nr. 342. Weichensicherungen.	
Anbringen von Verschlüssen bei nicht zentralisierten Weichen	7,000
Nr. 343. Neue Signale.	
Ersatz von Signalen älterer Bauart durch Semaphore	30,000
Nr. 344. Wärterhäuser.	
Erstellung von 3 Wärterhäusern	31,000
Nr. 345. Telegraphenleitungen (einschliesslich der Apparate). Erstellung einer zweiten Lokaltelegraphenlinie.	
	Fr.
a. Rorschach-Altstätten	7500
b. Buchs-Sargans	4200
	11,700
Nr. 346. Telephonanlagen.	
	Fr.
a. Oberwinterthur-Etzwilen	12,000
b. Bahnhof Chur: Fahrdienstbureau-Zwischenperron-Werkstätte	1,100
c. Verschiedenes	1,900
	15,000
Nr. 347. Glockensignale.	
Wil-Ebnat-Kappel	14,000
Arnegg-Kradolf	10,000
St. Gallen-Bruggen	3,000
	27,000
Nr. 348. Bahnabschlüsse und Barrieren.	
a. Neue Einfriedungen	12,000
b. Neue Barrieren	20,000
Nr. 349. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen	
	200,000
Nr. 350. Unvorhergesehenes	
	80,000
Total	
	5,714,800

III. Mobiliar und Gerätschaften.

Nr. 351. Vermehrung des Inventars der Kreis- direktion (einschliesslich der Telegrapheninspektion, Fr. 1500)	Fr. 2,000
Nr. 352. Vermehrung des Inventars des Bahn- dienstes.	
Umänderung von 10 ausrangierten Güter- wagen in Schotterwagen	Fr. 2,500
Anschaffung eines fahrbaren Drehkrans von 10 t. Tragkraft	14,000
Vermehrung der Signalmittel des Bahn- personals	7,000
Erstellung von Buden für Wärterablöser	5,000
Verschiedenes	6,500
	35,000
Nr. 353. Vermehrung des Inventars des Stations- dienstes	28,500
Nr. 354. Vermehrung des Inventars des Fahr- dienstes.	Fr.
1 Werkzeugwagen	21,500
Baubudget 1907, Position 282.	
Verschiedenes	5,000
	26,500
Nr. 355. Ergänzung des Werkzeugs, der mecha- nischen Einrichtungen und des Mobiliars der Werk- stätte Romanshorn und der Depotwerkstätte daselbst	23,900
Nr. 356. Ergänzung des Werkzeugs, der mecha- nischen Einrichtungen und des Mobiliars der Werk- stätte Rorschach und der Depotwerkstätten Winter- thur, St. Gallen und Rorschach	53,900
Nr. 357. Ergänzung des Werkzeugs, der mecha- nischen Einrichtungen und des Mobiliars der Werk- stätte Chur	33,350
Nr. 358. Vermehrung der Telegraphenapparate	2,750
	Total 205,900

IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte.

Nr. 359. Ergänzung des Werkzeugs und der mechanischen Einrichtungen der Schiffswerfte in Romanshorn		3,000
Total		<u>3,000</u>

Rekapitulation.

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen	5,714,800
III. Mobiliar und Gerätschaften	205,900
IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte	3,000
Total	<u>5,923,700</u>

Budget der Ausgaben der Kapitalrechnung.

1. Bauausgaben.

Sie betragen laut Spezialbudget Fr. 49,536,470

2. Rückzahlung von Kapitalien.

Dieselben werden betragen „ 2,911,600

Fr. 52,448,070

Die voraussichtlichen Kapitalrückzahlungen stellen sich wie folgt:

Anleihen der ehemaligen Schweiz. Centralbahn.

4 % vom 1. Februar 1876. Rückzahlung der
auf 1. Februar 1908 auszulösenden 856 Obliga-
tionen à Fr. 500 Fr. 428,000

4 % vom 25. Juni 1880. Rückzahlung der auf
30. April 1908 auszulösenden 120 Obligationen
à Fr. 1000 „ 120,000

Anleihen der ehemaligen Schweiz. Nordostbahn.

Subventionsanleihen der rechtsufrigen Zürichsee-
bahn. Rückzahlung der auf 15. Februar 1908
verfallenen 33 Obligationen à Fr. 10,000 . . „ 330,000

Anleihen der ehemaligen Vereinigten Schweizerbahnen.

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

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

Übertrag Fr. 878,000

	Übertrag	Fr. 878,000
Es sind im ganzen zurückzuzahlen 123 Obligationen auf 1. Juli 1908 in Titeln von Fr. 300 und Fr. 500	"	42,700
4 % I. Hypothek vom 31. März 1865. Rückzahlung der auf 30. Juni 1908 auszulösenden Obligationen in verschiedenen Beträgen	"	1,200,000
4 % II. Hypothek vom 31. März 1865. Rückzahlung der auf 30. Juni 1908 auszulösenden Obligationen in verschiedenen Beträgen . .	"	600,000
Total		Fr. 2,911,600

* * *

Am Schluss des gegenwärtigen Berichts beehren wir uns, Ihnen folgenden

A n t r a g

zu stellen:

Der Bundesversammlung sind zur Genehmigung vorzulegen:

1. Das Betriebsbudget der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 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.

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

Bern, den 30. September 1907.

Namens des Verwaltungsrates
der schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:

Casimir von Arx.

Der Sekretär:

Mürset.



Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen an den schweizerischen Bundesrat betreffend das Budget der schweizerischen Bundesbahnen für 1908, zu Handen der Bundesversammlung. (Vom 30. September 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	431-591
Page	
Pagina	
Ref. No	10 022 628

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.