

Bericht und Antrag

des

Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen an
den schweizerischen Bundesrat betreffend das Budget
der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1914,
zuhanden der Bundesversammlung.

(Vom 24. September 1913.)

Hochgeachteter Herr Bundespräsident!

Hochgeachtete Herren Bundesräte!

Wir haben die Ehre, 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 1914 einzureichen, und ersuchen Sie, dasselbe der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Dieses Budget umfasst:

1. das Betriebsbudget mit 5 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 1914 werden wir im Betrieb haben:

a. für eigene Rechnung:

I. Kreis	(inbegriffen die gepachtete Linie Vevey-Chexbres)	720 km
II. "	"	621 "
III. "	"	751 "
IV. "	"	433 "
V. "	"	275 "
		2800 km

b. für Rechnung Dritter:

von den S. B. B. betriebene Bahnen oder Linien		
auswärtiger Bahnen in einer Länge von		238 "
	Zusammen	3038 km

Auf Ende des Jahres 1912 hatten wir im Betrieb (inbegriffen die der Bodensee-Toggenburgbahn gehörende Linie Ebnat-Kappel—Nesslau-Neu St. Johann von 8 km, ab 1. Oktober 1912) 2984 km

Hiezu kommen die zurückgekauften Linien:

Genf—La Plaine, ab 1. Januar 1913	15	n
Neuenburger Jurabahn, ab 1. Juli 1913	39	n

Total wie oben 3038 km

In den Gesamtsummen des vorliegenden Budgets sind nur die Einnahmen und Ausgaben der Linien der schweiz. Bundesbahnen enthalten (einschliesslich der gepachteten Linie Vevey-Chexbres, aber ausschliesslich der verpachteten Linie Wohlen-Bremgarten). Soweit darin die Verwaltungskosten und Betriebsausgaben für die nicht zu den Selbstkosten, sondern auf Grund von Aversalentschädigungen betriebenen Bahnen und Strecken inbegriffen sind, wird deren Rückerstattung auf Kapitel VI 4, Seite 20 des Betriebsbudgets verrechnet.

Das Betriebsbudget 1914 enthält ferner die Einnahmen und Ausgaben der verstaatlichten Linie Genf—La Plaine und der Neuenburger Jurabahn, deren Betrieb auf 1. Januar, bzw. 1. Juli 1913 von den Bundesbahnen übernommen worden ist. Da die Ausgaben des Jahres 1912 und der Voranschlag pro 1913 für diese beiden Linien mit Verteilung auf das Rechnungsschema der Bundesbahnen nicht bekannt sind, haben wir die daherigen Ziffern nicht in die mit dem Budget 1914 zur Vergleichung herangezogenen Jahre 1912 und 1913 eingestellt; dagegen sind in den Bemerkungen zum Budget 1914 die Befunde für die zwei genannten Linien auf allen Rubriken gesondert aufgeführt.

Das vorliegende Budget enthält unter den Voranschlägen des Kreises I noch die Ausgaben für den Betrieb der französischen Bahnstrecken Vallorbe—Pontarlier und Verrières—Pontarlier, wegen die Entschädigung der P. L. M. für diese Betriebsbesorgung unter Kapitel VI 4 „Entschädigung für den Betrieb anderer Bahnen“, budgetiert ist, weil der Zeitpunkt der Eröffnung der neuen Linie Frasné—Vallorbe (Mont d'Or), welche im Betriebsverhältnis der genannten Bahnstrecken voraussichtlich eine Änderung bringen wird, noch nicht bekannt ist.

Um die vom eidgenössischen Eisenbahndepartement wiederholt gewünschte formelle Übereinstimmung der Jahresrechnung mit dem Budget herzustellen, wurde das Format des Budgets demjenigen

der Jahresrechnung angepasst. Dieser Umstand hat uns veranlasst, die bisherigen zahlreichen Unterrubriken des Budgets in den Abschnitten der Personalausgaben und der sonstigen Ausgaben etwas zu reduzieren. Die genaue Aufstellung, bezw. Prüfung des Budgets leidet dadurch in keiner Weise, weil dasselbe bezüglich der Personalausgaben nicht nach Rubrikentotalen, sondern auf Grund von genau geprüften, detaillierten Personalverzeichnissen aufgestellt wird. Das für das vorliegende Budget angewendete Schema ist jedoch nur als ein provisorisches zu betrachten. Das eidgenössische Eisenbahndepartement hat die Revision der bundesrätlichen Verordnung betreffend das Rechnungswesen der schweizerischen Eisenbahnen vom 25. November 1884, auf welche sich auch das Rechnungswesen der Bundesbahnen stützt, in Angriff genommen, und es fanden hierüber mit sämtlichen Eisenbahnverwaltungen Verhandlungen statt. Die neue Verordnung wird in ihrem Schema sowohl für den Bau als für den Betrieb auch die Ausgaben für die elektrische Zugförderung berücksichtigen und verschiedenen andern Anforderungen, die sich seit dem Erlass der erwähnten Verordnung gezeigt haben, gerecht werden. Erst nach Erlass der neuen Verordnung durch den Bundesrat werden wir ein definitives Rechnungsschema für die Bundesbahnen aufstellen können, welches alsdann sowohl für das Budget als auch für die Jahresrechnung anzuwenden ist. Dadurch wird die vollständige Übereinstimmung dieser beiden Imprime hergestellt.

Um einem weitem Wunsche des Eisenbahndepartements nachzukommen, haben wir, gleich wie es im Voranschlag des Bundesrates für die Eidgenossenschaft geschieht, die Ziffern der zur Vergleichung herangezogenen Rechnung, bezw. des Budgets der vorangehenden Jahre vor den Rubrikentext gestellt, wodurch diese Ziffern von denjenigen des neuen Budgets räumlich getrennt werden.

* * *

Das nach diesen Grundsätzen aufgestellte Betriebsbudget erzeugt einen Einnahmenüberschuss von . . . Fr. 68,147,310

Rechnung 1912 Fr.	Budget 1913 Fr.	Budget 1914 Fr.	Gegenüber 1912 Fr.	Gegenüber 1913 Fr.
69,172,460	67,334,740	68,147,310	— 1,025,150	+ 812,570

Verglichen mit:	Rechnung 1912 Fr.	Budget 1913 Fr.
sind die veranschlagten Betriebseinnahmen höher um	+ 8,813,451	+ 6,673,310
und die veranschlagten Betriebsausgaben höher um	+ 9,838,601	+ 5,860,740
Der veranschlagte Einnahmenüberschuss ist somit niedriger, bzw. höher um	<u>-1,025,150</u>	<u>+ 812,570</u>

Diese Veränderungen werden wir im nachstehenden Berichte bei den einzelnen Kapiteln und Rubriken näher erläutern; im allgemeinen sind sie auf folgende Ursachen zurückzuführen:

Die seit dem Jahre 1909 eingetretene Verkehrsvermehrung hat während des Jahres 1912 und im ersten Halbjahr 1913 weiter angehalten. Hieraus entsteht für die veranschlagten Betriebseinnahmen des Jahres 1914, welche wir auf Grund der masslichen Einnahmen pro 1913 berechnet haben, neuerdings eine Vermehrung gegenüber der Rechnung 1912 und dem Budget 1913.

Den Mehreinnahmen stehen anderseits auch vermehrte Betriebsausgaben gegenüber, welche namentlich in Vergleichung mit der Rechnung 1912 bedeutend sind und die veranschlagten Mehreinnahmen übersteigen. Gegenüber der Rechnung 1912 betreffen sie in der Hauptsache die gesetzlichen, bzw. reglementarischen Gehalts- und Lohnerhöhungen auf 1. April 1912, welche das Budget 1914 für ein ganzes Jahr belasten, sowie die Personalvermehrung und die erhöhten Fahrleistungen infolge der Verkehrszunahme. Gegenüber dem Budget 1913 haben diese zwei letztern Faktoren für das Budget 1914 ebenfalls erhöhte Voranschläge erfordert. Weitere Mehrausgaben haben wir infolge der Revision der Reglemente für die Nebenbezüge und für die Reiseentschädigungen budgetieren müssen; die vermehrte Abgabe von Dienstkleidern ist im Kapitel VI des Betriebsbudgets mit einer runden Summe berücksichtigt, weil die Genehmigung des dahergigen revidierten Reglements noch nicht stattgefunden hat.

Schliesslich enthält das Budget 1914 noch die Voranschläge der Einnahmen und Ausgaben der zurückgekauften Linie Genf—La Plaine und der Neuenburger Jurabahn, welche aus den bereits angeführten Gründen in den Vergleichsziffern der Vorjahre nicht zum Ausdruck kommen.

Betriebseinnahmen.

Wir veranschlagen unsere gesamten Betriebseinnahmen auf **Fr. 214,869,870**, welcher Betrag sich wie folgt auf die Hauptkapitel der Einnahmen verteilt:

	Rechnung 1912	Budget 1913	Budget 1914	Gegenüber 1912	Gegenüber 1913
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
I. Ertrag des Personen-transportes	79,741,480	80,000,000	84,000,000	+ 4,258,520	+ 4,000,000
II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes .	117,955,693	120,250,000	122,000,000	+ 4,044,307	+ 1,750,000
III. Verschiedene Einnahmen	8,359,246	7,946,560	8,869,870	+ 510,624	+ 923,310
	206,056,419	208,196,560	214,869,870	+ 8,813,451	+ 6,673,310

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

I. Ertrag des Personentransportes. Die Einnahmen pro Januar bis Juli 1913 betragen mit Inbegriff derjenigen der Neuenburger Jurabahn für das I. Halbjahr Fr. 48,950,190
oder nach Rektifikation der Monate Mai bis Juli voraussichtlich „ 49,050,200

Im Durchschnitt der Jahre 1910 bis 1912 betragen die definitiven Einnahmen pro Januar bis Juli 57,40 % der Jahreseinnahme, so dass sich auf dieser Grundlage für das ganze Jahr 1913 eine wahrscheinliche Einnahme von rund Fr. 85,453,300 aus dem Personentransport ergeben wird.

Die prozentuale Steigerung der Einnahmen hat von 1909 auf 1912 für den Personentransport im Durchschnitt jährlich 4,59 % betragen. Diese Steigerung war für die drei Jahre 1910, 1911 und 1912 eine abnehmende, d. h. sie ist von 8 auf 3 und auf 2 $\frac{1}{2}$ % gesunken. Wir glauben deshalb, dass wir einer Verkehrsvermehrung im Jahre 1914 gegenüber 1913 von 1 % mit 7 854,500 genügend Rechnung tragen, ohne dass wir anderseits mit diesem Zuschlag zu optimistisch rechnen.

Fr. 86,307,800

Von diesem Betrag müssen wir dagegen die Einbusse in Abzug bringen, welche die Personentransporteinnahmen der Bundesbahnen infolge der Eröffnung der Lötschbergbahn erleiden werden und welche auf rund 7 —2,000,000 per Jahr beziffert worden ist.

Der Voranschlag für 1914 beträgt somit . Fr. 84,307,800
oder in runder Summe 7 84,000,000

II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes. Die Einnahmen pro Januar bis Juli 1913 betragen mit Inbegriff derjenigen der Neuenburger Jurabahn für das I. Halbjahr Fr. 67,245,500 oder nach Rektifikation der Monate Mai bis Juli voraussichtlich 7 67,395,500

Im Durchschnitt der Jahre 1910 bis 1912 betragen die definitiven Einnahmen pro Januar bis Juli 55,12 % der Jahreseinnahme, so dass sich auf dieser Grundlage für das ganze Jahr 1913 eine wahrscheinliche Einnahme von rund Fr. 122,270,500 aus dem Gütertransport ergeben wird.

Die prozentuale Steigerung der Einnahmen hat von 1909 auf 1912 für den Gütertransport im Durchschnitt jährlich 6,57 % betragen. An-

Übertrag Fr. 122,270,500

Übertrag Fr. 122,270,500

gesichts der gegenwärtig rückläufigen Bewegung in den Einnahmen des Güterverkehrs glaubten wir vorsichtigerweise für das Budget 1914 eine Vermehrung der Transporteinnahmen um nur 1 % = „ 1,222,700
annehmen zu sollen.

Fr. 123,493,200

Dagegen ist von diesem Voranschlag auch beim Güterverkehr der Einnahmefall in Abzug zu bringen, welcher für die Bundesbahnen infolge der Eröffnung der Löttschbergbahn entstehen wird und welcher auf „ -1,500,000 geschätzt ist.

Der Voranschlag für 1914 beträgt somit Fr. 121,993,200
oder in runder Summe „ 122,000,000

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

	Rechnung 1912 Fr.	Budget 1913 Fr.	Budget 1914 Fr.	Gegenüber 1912 Fr.	Gegenüber 1913 Fr.
1. Pacht- und Mietzinse:					
a. Für Gemeinschaftsbahnhöfe	1,123,455	1,127,960	1,239,060	+ 115,605	+ 111,100
b. „ Rollmaterial	1,519,683	1,500,000	1,730,000	+ 210,317	+ 230,000
c. „ sonstige Objekte	2,198,853	2,206,000	2,528,000	+ 329,147	+ 322,000
2. Ertrag von Hilfsgeschäften:					
a. Drucksachenverwaltung	113,272	106,450	117,940	+ 4,668	+ 11,490
b. Oberbaumaterialverwaltung	887,081	625,000	718,800	-- 168,281	+ 93,800
c. Materialverwaltungen	669,047	619,380	662,960	-- 6,087	+ 43,580
d. Werkstätten, einschliesslich Gas- anstalten	1,581,125	1,516,170	1,610,410	+ 29,285	+ 94,240
e. Privattelegramme	12,667	12,600	12,700	+ 33	+ 100
3. Sonstige Einnahmen:					
a. Erlöse	52,558	41,000	44,000	-- 8,558	+ 3,000
b. Verschiedenes	201,505	192,000	206,000	+ 4,495	+ 14,000
	8,359,246	7,946,560	8,869,870	+ 510,624	+ 923,310

1 a. Pachtzinse für Gemeinschaftsbahnhöfe und -bahnstrecken.

Die Mehreinnahmen ergeben sich aus dem Anwachsen der Baukapitalien verschiedener Gemeinschaftsbahnhöfe. Ferner ist ein Teil der von der P. L. M. für die Mitbenützung des Bahnhofes Genf-Cornavin zu bezahlenden Entschädigung auf Kapitalzins zu rubrizieren. Als weitere Vermehrung erwähnen wir noch die Entschädigungen der Regionalbahnen Saignelégier—Chaux-de-Fonds und Ponts—Sagne—Chaux-de-Fonds für die Mitbenützung des Bahnhofes Chaux-de-Fonds und diejenige der Regionalbahn Locle-Brenets für die Mitbenützung des Bahnhofes Locle; dagegen ist die Vergütung der ehemaligen Neuenburger Jurabahn für die Mitbenützung des Bahnhofes Neuenburg dahingefallen.

1 b. Mietzinse für das Rollmaterial. Eine bessere Ausnützung der eigenen Güterwagen im direkten schweizerischen und ausländischen Verkehr, sowie die Stellung von offenen Wagen für Kohlentransporte aus den Saargruben nach der Schweiz und nach Italien lassen eine vermehrte Einnahme für Wagenlaufmieten erwarten.

1 c. Mietzinse für sonstige Objekte. Die Vermehrung der Zahl der vermieteten Objekte und die Revision der Pachtverträge werden für das Jahr 1914 eine weitere Vermehrung dieser Einnahmen zur Folge haben.

2 a—e. Ertrag von Hilfsgeschäften. In den budgetierten Erträgnissen sind die Zinse der in diesen Hilfsgeschäften investierten Bau- und Betriebskapitalien inbegriffen. Die Höhe der Erträgnisse ist im Zusammenhang mit den Abgaben und Leistungen der Hilfsgeschäfte an die Dienststellen und an Dritte, mit der Höhe ihrer eigenen Regiekosten, sowie mit dem Verkauf der Altmaterialien.

3 a und b. Sonstige Einnahmen. Keine Bemerkungen.

In den für das Jahr 1914 budgetierten Einnahmen sind die verstaatlichten Linie Genf-La Plaine und der Neuenburger Jura-bahn mit folgenden Beträgen enthalten:

	Genf- La Plaine	Neuenburger Jurabahn
	Fr.	Fr.
Einnahmen aus dem Personentransport .	360,000	960,000
Einnahmen aus dem Gütertransport . .	440,000	640,000
Pachtzinse für Gemeinschaftsbahnhöfe .	100,000	8,500
Übertrag	900,000	1,608,500

	Genf- La Plaine Fr.	Neuenburger Jurabahn Fr.
Übertrag	900,000	1,608,500
Rollmaterialmieten	(kein Rollmaterial)	50,000
Sonstige Mietzinse	30,000	50,000
Ertrag von Hilfsgeschäften (Betreffnis nicht ermittelt)	—	—
Sonstige Einnahmen	6,000	—
	<u>936,000</u>	<u>1,708,500</u>

Betriebsausgaben.

Wir veranschlagen die Betriebsausgaben für das Jahr 1914 auf Fr. 146,722,560

Rechnung 1912	Budget 1913	Budget 1914	Gegenüber 1912	Gegenüber 1913
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
136,883,959	140,861,820	146,722,560	+9,838,601	+5,860,740

Es ergibt sich somit gegenüber der Rechnung 1912 eine Vermehrung um 7,19 % und gegenüber dem Budget 1913 eine solche um 4,16 %.

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

	Gegenüber Rechnung 1912		Gegenüber Budget 1913	
	Fr.	%	Fr.	%
I. Allgemeine Verwaltung	+ 318,210	+ 7,25	+ 125,730	+ 2,74
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	+ 3,151,081	+ 16,48	+ 1,448,550	+ 6,95
III. Expeditions- und Zugs- dienst	+ 4,717,854	+ 10,31	+ 2,672,210	+ 5,59
IV. Fahrdienst	+ 3,250,778	+ 6,01	+ 3,202,230	+ 5,91
V. Verschiedene Ausgaben	— 2,514,956	— 15,81	+ 527,930	+ 4,10
VI. Nicht rubrizierte Aus- gaben und Einnahmen:				
1. Bauausgaben zu lasten der Betriebsrechnung	+ 796,352	+ 59,85	+ 179,760	+ 9,23

	Gegenüber Rechnung 1912		Gegenüber Budget 1913	
	Fr.	%	Fr.	%
2.-4. Bauverwaltungskosten, Ge- meinschaftsbahnhöfe, Betrieb anderer Bahnen etc.; Einnahmen	+ 80,718	+ 2,16	+ 495,670	+ 14,08
5. Mehrausgaben für den Be- trieb des Bahnhofes Genf und infolge der Revi- sion verschiedener Re- glemente	+ 200,000	+ 100,00	-1,800,000	-90,00
	+ 9,838,601	+ 7,19	+ 5,860,740	+ 4,16

Die Mehrausgaben der Kapitel I bis IV gegenüber der Rechnung 1912 betreffen, wie schon eingangs dieses Berichtes beim Überschuss der Betriebseinnahmen erwähnt, hauptsächlich die Gehalts- und Lohnerhöhungen auf 1. April 1912, welche das Budget 1914 für ein ganzes Jahr belasten. Weitere Mehrausgaben werden die erhöhten Fahrleistungen und die dadurch bedingte Personalvermehrung, sowie die Wirkung der revidierten Reglemente betreffend die Nebenbezüge und die Reiseentschädigungen erfordern. Die Minderausgaben im Kapitel V entsprechen dem Wegfall der Zuwendungen an die Pensions- und Hilfskassen für die 5 (G. B. 6) ersten Monatsbetroffenisse der periodischen Gehaltserhöhungen vom 1. April 1912.

Die Mehrausgaben gegenüber dem Budget 1913 sind im allgemeinen den grösseren Fahrleistungen und der Personalvermehrung, sowie der bereits erwähnten Wirkung der revidierten Reglemente zuzuschreiben.

Die Budgetierung der „Bauausgaben zu lasten der Betriebsrechnung“ (Kapitel VI 1) richtet sich nach dem Baubudget; die vorgesehene Ausgabe weist gegenüber der Rechnung 1912 eine bedeutende Vermehrung auf.

Endlich erwähnen wir die Mehrausgaben des Budgets 1914 gegenüber den beiden Vorjahren für den Betrieb der verstaatlichten Linie Genf-La Plaine und des Bahnhofes Genf, sowie der Neuenburger Jurabahn; die Ausgaben für diese beiden Linien sind in den Vergleichungsziffern der Jahre 1912 und 1913 aus den schon erwähnten Gründen nicht enthalten. Wir werden die daherigen, im Budget 1914 enthaltenen Voranschläge besonders darstellen.

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

Personal.	Rechnung 1912	Budget 1913	Budget 1914	Gegenüber 1912	Gegenüber 1913
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Allgemeine Verwaltung . . .	3,900,440	4,114,710	4,152,340	+ 251,900	+ 37,630
Unterhalt u. Aufsicht der Bahn	6,469,519	6,917,480	7,083,900	+ 614,381	+ 166,420
Expeditions- und Zugsdienst .	42,557,382	44,554,230	46,972,130	+ 4,414,748	+ 2,417,900
Fahrdienst	17,820,718	18,308,730	19,457,660	+ 1,636,942	+ 1,148,930
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	70,748,059	73,895,150	77,666,030	+ 6,917,971	+ 3,770,880
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Unterhalt und Erneuerung.					
Bahnanlagen	12,090,005	13,359,500	14,605,100	+ 2,515,095	+ 1,245,600
Lokomotiven und Tender . .	9,614,528	9,586,700	9,792,600	+ 178,072	+ 205,900
Personenwagen	3,652,760	3,627,800	4,023,600	+ 370,840	+ 395,800
Lastwagen	3,364,502	3,415,100	3,658,200	+ 293,698	+ 243,100
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	28,721,795	29,989,100	32,079,500	+ 3,357,705	+ 2,090,400

In den Mehrausgaben für das Personal sind diejenigen für das Personal der Hilfs- und Nebengeschäfte und für das sogenannte „Nicht rubrizierte Personal“ des Bahndienstes (Bahn- und Hilfsarbeiter) nicht enthalten, weil vorstehend nur die Ausgabenveränderungen für das Personal der allgemeinen Verwaltung und des Bahnbetriebes nachgewiesen werden. Die Gehalts- und Lohnerhöhungen der Bahnarbeiter und der Werkstättenarbeiter zeigen sich in den entsprechend erhöhten Unterhalts- und Ersatzkosten für die Bahnanlagen und das Rollmaterial. Die erhöhten Gehalte des Personals der Hilfs- und Nebengeschäfte belasten deren Regiekosten und vermindern dadurch die Erträge derselben.

Die nachstehende Tabelle gibt Aufschluss über die für das Jahr 1914 budgetierten Fahrleistungen und deren Vermehrung gegenüber den beiden Vorjahren. Im Voranschlag für 1914 sind die Leistungen auf den Linien Genf-La Plaine und Neuenburger Jurabahn inbegriffen.

	Rechnung 1912	Budget 1913	Budget 1914	Gegenüber 1912	Gegenüber 1913
Leistungen der Lokomotiven, einschliesslich der elek- trischen Lokomotiven und des Rangierdienstes, Loko- motivkilometer	46,783,768	47,090,000	49,030,000	+ 2,246,232	+ 1,940,000
Leistungen der Personen- wagen, Achskilometer . .	399,076,917	392,000,000	400,000,000	+ 923,083	+ 8,000,000
Leistungen der Lastwagen, Achskilometer	426,871,962	435,000,000	445,000,000	+ 18,128,038	+ 10,000,000

Zufolge der Verkehrsvermehrung ist für das Budget 1914 gegenüber demjenigen des Vorjahres die nachstehende Personalvermehrung vorgesehen, wobei ein Teil dieser Vermehrung bereits im Verlaufe des Jahres 1913 stattgefunden hat. Wir vergleichen die Personalzahl für 1914 mit derjenigen des Budgets 1913, weil die budgetierten Personalbestände eine feststehende, im Verhältnis zum Verkehr vorgesehene Anzahl darstellen, während der effektive Bestand, der übrigens aus den monatlichen Personalrapporten ersehen werden kann, jeden Monat veränderte Zahlen aufweist.

Anzahl des Personals	Budget 1913	Budget 1914	Mehr 1914	Wovon für	
				Genf-La Plaine	Neuenburger Jurabahn
I. Allgemeine Verwaltung	992	1,011	19	—	20
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn . . .	2,791	2,821	30	17	42
III. Expeditions- und Zugdienst	16,316	17,339	1,023	406	186
IV. Fahrdienst	5,565	5,844	279	21	58
Total für die Kapitel I—IV	25,664	27,015	1,351	444	306

In den Kapiteln I und II wird die vermehrte Personalzahl des Budgets 1914 gegenüber derjenigen pro 1913 durch die für die beiden verstaatlichten Linien vorgesehene Anzahl überschritten; es hätte somit ohne die Übernahme des Personals dieser Linien auf den genannten Kapiteln eine kleine Verminderung stattgefunden. Das Personal der Linie Genf-La Plaine ist dem Kreis I zugeteilt worden; von demjenigen der Neuenburger Jurabahn sind die 20 Mann des Kapitels I und 2 Mann des Kapitels III an die Zentralverwaltung in Bern übergegangen, alle übrigen sind mit dem Betrieb der betreffenden Linie vom Kreis I übernommen worden.

In den für das Jahr 1914 budgetierten Betriebsausgaben sind die beiden verstaatlichten Linien mit folgenden Beträgen enthalten:

	Genf-La Plaine		Neuenburger Jurabahn	
	Zentralverwaltung Fr.	Kreis I Fr.	Zentralverwaltung Fr.	Kreis I Fr.
I. Allgemeine Verwaltung	—	—	45,560	—
A. Personal	—	—	45,560	—
B. Sonstige Ausgaben	—	—	—	—
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	—	429,300	—	240,900
A. Personal	—	38,300	—	71,900
B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen	—	384,100	—	161,000
C. Sonstige Ausgaben	—	6,900	—	8,000
III. Expeditions- und Zugsdienst	—	986,700	3,200	472,560
A. Personal	—	866,300	3,200	414,100
B. Sonstige Ausgaben	—	120,400	—	58,460
IV. Fahrdienst	—	193,600	86,000	507,540
A. Personal	—	78,000	—	190,040
B. Materialverbrauch der Lokomotiven u. Wagen	—	108,400	—	309,500
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials	—	—	86,000	—
D. Sonstige Ausgaben	—	7,200	—	8,000
V. Verschiedene Ausgaben	—	92,000	62,000	56,600
A. Pacht- und Mietzinse	—	—	60,000	—
C. Sonstige Ausgaben	—	92,000	2,000	56,600
Total der Kapitel I—V	—	1,701,600	196,760	1,277,600

Die Ausgaben für den Unterhalt des Rollmaterials und für die Wagenmieten auf der Strecke Genf-La Plaine sind nicht besonders geschätzt worden; die daherigen Betreffnisse sind in den Voranschlägen für das gesamte Netz inbegriffen.

Im Kapitel der Entschädigungen für die Mitbenützung von Gemeinschaftsbahnhöfen fallen weg die bisherigen Anteile der S. B. B. an den Pachtzinsen und an den Betriebskosten der Bahnhöfe Genf und Chaux-de-Fonds mit zirka Fr. 195,000 für Pachtzins und zirka Fr. 570,000 für Betriebskostenanteil. Dagegen budgetieren wir in den Einnahmen die Anteile der mitbenützenden Bahnen an den Kosten der Bahnhöfe Genf und Chaux-de-Fonds, welche für Pachtzins Fr. 108,500 und für Betriebskosten Fr. 191,500 betragen, wobei vom letztern Betrage die an die P. L. M. zu vergütenden Kosten für ihre Dienstverrichtungen im Bahnhof Genf bereits in Abzug gebracht sind.

Im Kapitel VI sind unter den „Entschädigungen für den Betrieb anderer Bahnen“ ferner budgetiert die Vergütungen an die P. L. M. für die Führung der internationalen Züge auf der Strecke Genf-La Plaine mit Fr. 410,000 und für die Besorgung des Zugs- und Fahrdienstes auf der Strecke Locle—Col-des-Roches mit Fr. 17,000.

Der Rückkauf der Linie Genf-La Plaine und der Neuenburger Jurabahn hat für das Budget 1914 in der Gesamtheit gegenüber bisher die nachstehenden Veränderungen zur Folge:

	Genf- La Plaine Fr.	Neuenburger Jurabahn Fr.
<i>Betriebsrechnung.</i>		
Transporteinnahmen	800,000	1,600,000
Verschiedene Einnahmen	136,000	108,500
(inbegriffen die Kapitalzinsanteile der mitbenützenden Bahnen für die Gemeinschaftsbahnhöfe Genf, Chaux-de-Fonds und Locle, aber ohne Wagenmieten für die Strecke Genf-La Plaine, da mit derselben kein Rollmaterial übernommen wurde).		
Total der Einnahmen	936,000	1,708,500

	Genf- La Plaine Fr.	Neuenburger Jurabahn Fr.
Betriebsausgaben, laut vorstehender Zusammenstellung für die Kapitel I—V (für Genf-La Plaine sind die Ausgaben für Wagenmieten und für Unterhalt des Rollmaterials nicht inbegriffen).	1,701,600	1,474,360
Hievon ab:		
Einnahmen für die neuen Gemeinschaften Genf, Chaux-de-Fonds und Locle . . .	—175,000	— 16,500
Minderausgaben infolge Wegfall der alten Gemeinschaften Genf	—545,000	—
Chaux-de-Fonds und Neuenburg, netto	—	—113,500
Hiezu :		
Zugs- und Fahrdienstleistungen anderer Bahnen	+410,000	+ 17,000
Total der Ausgaben	1,391,600	1,361,360
Total der Einnahmen	936,000	1,708,500
Überschuss der Ausgaben, bzw. Einnahmen	455,600	347,140

Gewinn- und Verlustrechnung.

Einnahmen.

Überschuss der Betriebseinnahmen . . .	—	347,140
--	---	---------

Ausgaben.

Überschuss der Betriebsausgaben . . .	455,600	—
---------------------------------------	---------	---

Kapitalzinse :

Zins auf dem kapitalisierten Rückkaufspreis der Linie Genf-La Plaine . . .	427,840	—
Zins auf der an die P. L. M. bezahlten Kapitalabfindung für verschiedene Anlagen im Bahnhof Genf	73,300	—
Zins auf dem Rückkaufspreis für die J. N. Fr. 9,800,000 in Obligationen S. B. B. 3 ¹ / ₂ %	—	343,000
Übertrag	956,740	343,000

	Genf- La Plaine Fr.	Neuenburger Jurabahn Fr.
Übertrag	956,740	343,000
Zins auf der an die J. N. bezahlten Kapital- abfindung für Terrain, bzw. Bahnanlagen in Corcelles und Locele	—	8,880
Amortisationen:		
2. Rate für Abschreibung des kapitali- sierten Rückkaufspreises für Genf-La Plaine	88,360	—
2. Rate für Abschreibung der an die P. L. M. bezahlten Kapitalabfindung für verschiedene Anlagen im Bahnhof Genf	9,200	—
1. Rate für Abschreibung des Rückkaufs- preises für die Neuenburger Jurabahn	—	51,000
1. Rate für Abschreibung der an die J. N. bezahlten Kapitalabfindung für Terrain, bzw. Bahnanlagen in Corcelles und Locele	—	1,080
Total der Ausgaben	1,054,300	403,960
Total der Einnahmen	—	347,140
Überschuss der Ausgaben gegenüber dem Budget 1913 infolge des Rückkaufes der genannten Linien	1,054,300	56,820

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

I. Allgemeine Verwaltung.

	Rechnung 1912 Fr.	Budget 1913 Fr.	Budget 1914 Fr.	Gegenüber 1912 Fr.	Gegenüber 1913 Fr.
A. 1. Verwaltungsbehörden	275,934	281,000	284,000	+ 8,066	+ 3,000
2. Sekretariate, Kanzleien, Archive und Registraturen	622,144	651,280	658,180	+ 36,036	+ 6,900
3. Ausgabenkontrolle, Hauptbuchhaltung, Hauptkasse, Wertschriftenverwaltung und Rechnungsbureaux	636,068	660,090	659,060	+ 22,992	— 1,030
4. Rechtsbureaux und Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen	375,975	394,720	390,060	+ 14,085	— 4,660
5. Abteilungen für das Personentarif-, Gütertarif- und Frachtreklamations- wesen	402,335	424,590	444,210	+ 41,875	+ 19,620
6. Einnahmenkontrolle	943,751	988,010	994,860	+ 51,109	+ 6,850
7. Statistisches Bureau und Publizitäts- dienst	191,549	236,090	238,300	+ 46,751	+ 2,210
8. Bureaux für den Telegraphendienst und die elektrischen Anlagen . .	334,645	354,910	367,690	+ 33,045	+ 12,780
9. Abwartpersonal	118,039	124,020	115,980	— 2,059	— 8,040

	Rechnung 1912 Fr.	Budget 1913 Fr.	Budget 1914 Fr.	Gegenüber 1912 Fr.	Gegenüber 1913 Fr.
B. 1. Bureaukosten, Drucksachen etc.	296,688	281,300	356,800	+ 60,112	+ 75,500
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale	87,156	90,400	92,000	+ 4,844	+ 1,600
3. Ergänzung und Unterhalt des In- ventars	27,563	19,100	24,300	— 3,263	+ 5,200
4. Verschiedenes	78,783	77,600	83,400	+ 4,617	+ 5,800
	4,390,630	4,583,110	4,708,840	+ 318,210	+ 125,730

A. *Personal*. Die Mehrausgaben gegenüber der Rechnung 1912 sind die Folge der Besoldungserhöhungen auf 1. April 1912; weitere Mehrausgaben verursachen die erhöhten Reiseentschädigungen auf Grund des revidierten Reglements. Die Veränderungen gegenüber dem Budget 1913 sind den Personalmutationen zuzuschreiben.

B. *Sonstige Ausgaben*. Die erheblichen Mehrausgaben auf der Rubrik der Bureau- und Druckkosten betreffen den Neudruck von Couponsbogen zweier Anleihen und die dadurch vermehrten Expeditions-
kosten.

II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.

	Rechnung 1912	Budget 1913	Budget 1914	Gegenüber 1912	Gegenüber 1913
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A. 1. Bureaux der Oberingenieure	874,021	922,520	958,130	+	84,109 + 35,610
2. Bahningenieure und deren Hülfspersonal	495,310	532,940	559,490	+	64,180 + 26,550
3. Bahnmeister und deren Gehülfen . . .	1,305,891	1,438,270	1,501,080	+	195,189 + 62,810
4. Bahnwärter, Barrierenwärter und deren Stellvertreter	3,794,297	4,023,750	4,065,200	+	270,903 + 41,450
B. 1. Unterbau	2,675,129	2,805,900	3,207,800	+	532,671 + 401,900
2. Oberbau	6,792,985	7,848,000	8,440,200	+	1,647,215 + 592,200
3. Hochbau und mechanische Stationsein- richtungen, Wasserbeschaffung	1,638,846	1,702,500	1,834,700	+	195,854 + 132,200
4. Telegraph, Signale und Verschiedenes .	854,966	790,600	891,800	+	36,834 + 101,200
5. Räumung der Bahn von Schnee und Eis	128,079	212,500	230,600	+	102,521 + 18,100
C. 1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen etc. .	79,131	83,500	89,000	+	9,869 + 5,500
2. Beleuchtung, Reinigung und Heizung der Dienstlokale	60,858	64,000	65,430	+	4,572 + 1,430
3. Beleuchtung der Bahn	85,833	70,200	77,000	-	8,833 + 6,800

	Rechnung 1912 Fr.	Budget 1913 Fr.	Budget 1914 Fr.	Gegenüber 1912 Fr.	Gegenüber 1913 Fr.
4. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	320,710	319,600	339,500	+	18,790 + 19,900
5. Entschädigungen für vorübergehende Benutzung von Landstücken und für Kulturschaden	1,433	3,300	2,700	+	1,267 — 600
6. Verschiedenes	38,660	31,100	34,600	—	4,060 + 3,500
	<u>19,146,149</u>	<u>20,848,680</u>	<u>22,297,230</u>	<u>+</u>	<u>3,151,081 + 1,448,550</u>
Hiervon ab:					
Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds für die Geleiseerneuerung *)	4,331,658	5,454,000	5,714,000	+	1,382,342 + 260,000
Nettoausgaben für Unterhalt und Aufsicht der Bahn zu lasten der Betriebsrechnung . .	<u>14,814,491</u>	<u>15,394,680</u>	<u>16,583,230</u>	<u>+</u>	<u>1,768,739 + 1,188,550</u>

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

A. Personal. Die auf 1. April 1912 erfolgten Gehalts- und Lohnerhöhungen verursachen gegenüber der Rechnung 1912 vermehrte Ausgaben. Gegenüber 1913 hat eine Vermehrung des technischen Personals stattgefunden; ferner kommt für die Rubriken A 3 und 4 die Vermehrung des Personals im Kreis I für die neuen Linien in Betracht, während die übrigen Kreise eine Personalverminderung aufweisen. Weitere Mehrausgaben werden durch die Anwendung des revidierten Reglements Nr. 21 betreffend die Reiseentschädigungen verursacht.

B 1. Unterbau. Der erhöhte Voranschlag für das Jahr 1914 enthält namentlich Mehrausgaben für Entwässerungsarbeiten und für Beschotterung der Bahn anlässlich der Geleiseumbauten. Die erhöhten Arbeitslöhne machen sich ferner auf allen Rubriken des Bahnunterhalts geltend.

B 2. Oberbau. Für 1914 ist die Erneuerung von 178 km Geleise und von 204 Weichen vorgesehen, gegenüber 141 km Geleise und 93 Weichen im Budget 1913. Der Voranschlag für die Materialien und für die Arbeitslöhne musste entsprechend erhöht werden.

B 3. Hochbau und mechanische Stationseinrichtungen. Es sind gegenüber den Vorjahren vermehrte Umbau- und Verbesserungsarbeiten an Dienstgebäuden, an Depotanlagen und an Einrichtungen für die Wasserbeschaffung vorgesehen.

B 4. Telegraph, Signale und Verschiedenes. Die umfangreicheren Anlagen für die Zentralisierung der Weichen und Signale erfordern erhöhte Unterhaltskosten. Ferner sind gegenüber dem Budget 1913 grössere Ausgaben für den Ersatz alter Barrieren und für die Verbesserung der Einfriedigung in Aussicht genommen.

C. Sonstige Ausgaben. Die Veränderungen sind nicht aussergewöhnliche. Etwas vermehrte Ausgaben wird der Unterhalt der Schotterwagen und des Werkgeschirrs verursachen.

III. Expeditions- und Zugsdienst.

	Rechnung 1912 Fr.	Budget 1913 Fr.	Budget 1914 Fr.	Gegenüber 1912 Fr.	Gegenüber 1913 Fr.
A. 1. Betriebs- und Kursinspektionen	1,169,503	1,225,190	1,249,420	+	79,917
2. Bahnhof- und Stationsvorstände und deren Personal	30,895,870	32,414,640	34,095,700	+3,199,830	+1,681,060
3. Zugsdienstpersonal	10,492,009	10,914,400	11,627,010	+1,135,001	+ 712,610
B. 1. Bureaunkosten, Drucksachen, Bil- lette etc.	1,172,130	1,201,880	1,270,110	+	97,980
2. Beleuchtung, Reinigung und Hei- zung der Dienstlokale; Beleuch- tung der Bahnhöfe und Stationen	1,462,212	1,486,830	1,611,010	+	148,798
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	327,870	321,750	351,450	+	23,580
4. Konsummaterialien für mecha- nische Stationseinrichtungen, Tele- graphenapparate etc.	34,000	37,100	41,700	+	7,700
5. Camionnage und Plombage . . .	48,278	49,000	52,000	+	3,722
6. Verschiedenes	145,774	142,500	167,100	+	21,326
	45,747,646	47,793,290	50,465,500	+4,717,854	+2,672,210

A. Personal. Dieses Kapitel umfasst das zahlreiche Personal des Stations- und Zugsdienstes und enthält die grössten Mehrausgaben, herrührend von den auf 1. April 1912 erfolgten Gehalts- und Lohnerhöhungen, sowie von der Personalvermehrung. Ferner äussert sich die Wirkung der revidierten Reglemente betreffend die Nebenbezüge und die Reiseentschädigungen namentlich auf diesem Kapitel durch erhebliche Mehrausgaben; sie betragen zusammen zirka Fr. 717,500 gegenüber der Rechnung 1912 und zirka Fr. 682,700 gegenüber dem Budget 1913. Für die Abgabe von Dienstkleidern sind infolge der Personalvermehrung und nach Massgabe der reglementarischen Tragzeiten ebenfalls höhere Ausgaben vorgesehen.

B. Sonstige Ausgaben. Ausser den durch die Übernahme des Betriebes der beiden verstaatlichten Linien Genf-La Plaine und Neuenburger Jurabahn verursachten Mehrausgaben verzeichnen wir weiter solche für den vermehrten Verbrauch von Billetten, für die Beleuchtung der zahlreicheren Dienstlokale und Bahnhofanlagen und für den Unterhalt des Inventars.

IV. Fahrdienst.

	Rechnung 1912 Fr.	Budget 1913 Fr.	Budget 1914 Fr.	Gegenüber 1912 Fr.	Gegenüber 1913 Fr.
A. 1. Zentralbureaux des Fahrdienstes .	623,298	648,900	685,260	+	61,962 + 36,360
2. Maschinenpersonal und Wagenvisi- teure	13,686,087	13,907,040	14,934,840	+	+1,248,753 +1,027,800
3. Personal für Ausrüstung und Reini- gung des Fahrmaterials	3,511,333	3,752,790	3,837,560	+	326,227 + 84,770
B. 1. Brennmaterial	17,949,712	17,537,000	18,662,000	+	712,288 +1,125,000
2. Schmiermaterial	415,896	418,000	440,000	+	24,104 + 22,000
3. Beleuchtungsmaterial	205,238	214,000	216,450	+	11,212 + 2,450
4. Reinigungs- und Desinfektions- material, Wasser, Streusand und Verschiedenes	529,061	535,000	581,100	+	52,039 + 46,100
C. 1. a. Unterhalt der Lokomotiven und Tender	7,238,314	7,317,000	7,933,000	+	694,686 + 616,000
b. Abschreibung ausrangierter Ob- jekte	2,376,214	2,269,700	1,859,600	-	516,614 - 410,100

	Rechnung 1912 Fr.	Budget 1913 Fr.	Budget 1914 Fr.	Gegenüber 1912 Fr.	Gegenüber 1913 Fr.
C. 2. a. Unterhalt der Personenwagen .	2,915,969	3,046,000	3,222,000	+ 306,031	+ 176,000
b. Abschreibung ausrangierter Ob- jekte	736,791	581,800	801,600	+ 64,809	+ 219,800
3. a. Unterhalt der Lastwagen . . .	2,281,596	2,361,000	2,463,000	+ 181,404	+ 102,000
b. Abschreibung ausrangierter Ob- jekte	1,082,906	1,054,100	1,195,200	+ 112,294	+ 141,100
4. a. Unterhalt der Motorwagen . .	193	—	—	— 193	—
b. Abschreibung ausrangierter Ob- jekte	38,387	—	—	— 38,387	—
D. 1. Bureaukosten, Drucksachen etc. .	42,289	43,950	44,050	+ 1,761	+ 100
2. Beleuchtung, Heizung und Reini- gung der Dienstlokale	178,279	187,500	194,630	+ 16,351	+ 7,130
3. Ergänzung und Unterhalt des In- ventars	252,695	241,300	242,200	— 10,495	+ 900
4. Verschiedenes	27,974	25,700	30,520	+ 2,546	+ 4,820
	54,092,232	54,140,780	57,343,010	+3,250,778	+3,202,230

Das Budget des Fahrdienstes beruht auf der Annahme folgender Fahrleistungen (Rangierdienst inbegriffen), welchen wir zur Vergleichung die Leistungen des Jahres 1912 und den Voranschlag pro 1913 gegenüberstellen:

	Rechnung 1912	Budget 1913	Budget 1914	Gegenüber 1912	Gegenüber 1913
Lokomotivkilometer					
Kreis I*)	9,679,186	9,800,000	10,600,000	+ 920,814	+ 800,000
„ II .	11,848,096	12,100,000	12,400,000	+ 551,904	+ 300,000
„ III .	11,606,126	11,600,000	11,900,000	+ 293,874	+ 300,000
„ IV .	6,117,007	6,000,000	6,300,000	+ 182,993	+ 300,000
„ V .	7,431,823	7,300,000	7,500,000	+ 68,177	+ 200,000
Total *)	46,682,238	46,800,000	48,700,000	+2,017,762	+1,900,000

*) Ohne elektrische Lokomotiven.

Die Vermehrung gegenüber den effektiven Leistungen des Jahres 1912 beträgt 4,32 % und gegenüber dem Budget 1913 4,06 %. In der Vermehrung des Kreises I sind die Leistungen auf den Linien Genf-La Plaine und Neuenburger Jurabahn inbegriffen.

A. Personal. Die Gehalts- und Lohnerhöhungen auf 1. April 1912, die Personalvermehrung, sowie die Revision des Reglements betreffend die Nebenbezüge erfordern auch auf diesem Kapitel erhebliche Mehrausgaben. Dieselben betragen für die Nebenbezüge allein gegenüber der Rechnung 1912 zirka Fr. 560,000 und gegenüber dem Budget 1913 zirka Fr. 628,000.

B. 1. Brennmaterial. Der durchschnittliche Kohlenpreis ist wie im Budget 1913 zu Fr. 27 pro Tonne angenommen; dagegen ist der mittlere kilometrische Verbrauch für das Budget 1914 den Verhältnissen entsprechend geändert worden. Die Kosten des Brennmaterials wurden für die einzelnen Kreise wie folgt ermittelt:

Kreis I.			
	Lok.-km	à kg	t
Zugförderung	9,600,000	12,9	= 123,840
Rangierdienst	1,000,000	10,5	= 10,500
Total	10,600,000		134,340

à Fr. 27 per Tonne	Fr. 3,627,180	
Heizung der Wagen etc.	„ 18,820	
	<hr/>	Fr. 3,646,000
Abzüglich: Erlös von Schlacken etc.	„	27,000
		<hr/>
		Fr. 3,619,000

Kreis II.

	Lok.-km	à kg	t
Zugförderung	9,830,000	15,0	= 147,450
Rangierdienst	2,180,000	11,5	= 25,070
Brünig (Talstrecke)	270,000	7,8	= 2,106
Brünig (Bergstrecke)	120,000	15,0	= 1,800
Total	<hr/>		<hr/>
	12,400,000		176,426

à Fr. 27 per Tonne	Fr. 4,763,500	
Heizung der Wagen etc. (inkl. Zuschlag für Gemeinschafts- dienst).	„ 76,500	
	<hr/>	Fr. 4,840,000
Abzüglich: Erlös von Schlacken etc.	„	70,000
		<hr/>
		Fr. 4,770,000

Kreis III.

	Lok.-km	à kg	t
Zugförderung	10,900,000	14,4	= 156,960
Rangierdienst	1,000,000	11,3	= 11,300
Total	<hr/>		<hr/>
	11,900,000		168,260

à Fr. 27 per Tonne	Fr. 4,543,020	
Heizung der Wagen etc.	„ 14,980	
	<hr/>	Fr. 4,558,000
Abzüglich: Erlös von Schlacken etc.	„	43,000
		<hr/>
		Fr. 4,515,000

Kreis IV.

	Lok.-km	à kg	t
Zugförderung	5,200,000	14,7	= 76,440
Rangierdienst	1,100,000	11,0	= 12,100
Total	<hr/>		<hr/>
	6,300,000		88,540

à Fr. 27 per Tonne	Fr. 2,390,580	
Heizung der Wagen etc.	„ 8,420	
		Fr. 2,399,000
Abzüglich: Erlös von Schlacken etc.	„	26,000
		<u>Fr. 2,373,000</u>

Kreis V.

	Lok.-km	à kg	t
Zugförderung	6,820,000	18,0 =	122,760
Rangierdienst	680,000	11,4 =	7,752
Total	<u>7,500,000</u>		<u>130,512</u>
à Fr. 27 per Tonne	Fr. 3,523,820		
Heizung der Wagen etc.	„ 5,180		
		Fr. 3,529,000	
Abzüglich: Erlös von Schlacken etc.	„	43,000	
		<u>Fr. 3,486,000</u>	

Total Kreise I—V Fr. 18,763,000

Hiervon ab: Rückvergütung durch die Postverwaltung für Heizen der Bahnpostwagen etc.	„	101,000
Total IV B 1, Brennmaterial		<u>Fr. 18,662,000</u>

Die Differenzen im Verbrauch per Lokomotivkilometer der Kreise sind hauptsächlich auf die Verschiedenheit der massgebenden Betriebsverhältnisse, namentlich der Steigungen zurückzuführen.

B 2—4. Weitere Konsummaterialien der Lokomotiven und Wagen. Die Kosten des Schmiermaterials sind ebenfalls auf Grund der budgetierten Lokomotivkilometer berechnet; die Erhöhung dieser Leistungen hat auf allen Rubriken der Verbrauchsmaterialien Mehrausgaben zur Folge.

C 1 a, 2 a und 3 a. Unterhalt des Rollmaterials. Die Vermehrung dieser Unterhaltskosten ist begründet durch den erhöhten Rollmaterialbestand und durch das stete Steigen der Arbeitslöhne und zum Teil auch der Rohmaterialpreise. Die Vermehrung beträgt gegenüber 1912 Fr. 1,182,100 und gegenüber dem Budget 1913: Fr. 894,000.

C 1 b. Abschreibung ausrangierter Lokomotiven und Tender.
 Es ist die Ausrangierung von 34 Lokomotiven und 2 Lokomotivkesseln in Aussicht genommen. Nachstehend der Detailausweis sowie eine Vergleichung mit frühern Jahren:

		Inventarwert	Wert des Altmaterials	Nettoabschreibung
		Fr.	Fr.	Fr.
I. Kreis	4 Lokomotiven	208,000	14,600	193,400
II. "	5 "	278,000	19,500	258,500
III. "	10 "	601,000	42,000	559,000
IV. "	5 "	333,000	23,300	309,700
V. "	10 "	550,000	38,500	511,500
	34 Lokomotiven	1,970,000	137,900	1,832,100
	2 Lokomotivkessel	32,000	4,500	27,500
		<u>2,002,000</u>	<u>142,400</u>	<u>1,859,600</u>

Im Jahre 1912 wurden
 ausrangiert 38 Lokomotiven
 und 4 Kessel

2,562,583 186,369 2,376,214

Das Budget 1913 ent-
 hält die Ausrangierung von
 38 Lokomotiven u. 2 Kesseln

2,443,000 173,300 2,269,700

C 2 b. Abschreibung ausrangierter Personenwagen. Wir
 beabsichtigen, im Jahre 1914 im ganzen 83 Personenwagen aus-
 zurangieren, die sich wie folgt auf die Kreise verteilen:

		Inventarwert	Wert des Altmaterials	Nettoabschreibung
		Fr.	Fr.	Fr.
I. Kreis	7 Wagen	77,000	3,100	73,900
II. "	5 "	55,000	2,200	52,800
III. "	19 "	191,000	7,600	183,400
IV. "	15 "	107,000	4,300	102,700
V. "	37 "	405,000	16,200	388,800
	83 Wagen	<u>835,000</u>	<u>33,400</u>	<u>801,600</u>

Im Jahre 1912 wurden
80 Personenwagen u. 1 Motor-
wagen ausrangiert 807,477 32,299 775,178

Pro 1913 wurde die Aus-
rangierung von 67 Wagen bud-
getiert 606,000 24,200 581,800

C 3 b. Abschreibung ausrangierter Lastwagen. Für 1914
ist vorgesehen:

	Inventar- wert	Wert des Alt- materials	Netto- abschreibung
	Fr.	Fr.	Fr.
Die Ausrangierung von 286 Lastwagen	1,245,000	49,800	1,195,200

Im Jahre 1912 wurden
271 Wagen ausrangiert 1,128,027 45,121 1,082,906

Pro 1913 war die Aus-
rangierung von 266 Wagen
budgetiert 1,098,000 43,900 1,054,100

D 1—4. Sonstige Ausgaben. Die vermehrten Dienstlokale
erfordern erhöhte Kosten für deren Beleuchtung, Heizung und
Reinigung; dagegen Minderausgaben infolge Rückgang des Unter-
halts von Akkumulatorenbatterien wegen Vermehrung der Dynamos.

V. Verschiedene Ausgaben.

	Rechnung 1912 Fr.	Budget 1913 Fr.	Budget 1914 Fr.	Gegenüber 1912 Fr.	Gegenüber 1913 Fr.
A. 1. Pacht- und Mietzinse für Gemein- schaftsbahnhöfe und Bahnstrecken	853,015	814,350	677,750	— 175,263	—136,600
2. Rollmaterialmiete	4,588,560	4,500,000	4,660,000	+ 71,440	+160,000
3. Miete für sonstige Objekte	34,990	34,650	31,600	— 3,390	— 3,050
C. 1. Gerichts- und Prozesskosten	25,077	30,600	27,000	+ 1,923	— 3,600
2. Feuerversicherungen	194,417	207,200	169,600	— 24,817	— 37,600
3. Unfallversicherungen und -Entschädi- gungen	1,142,353	1,120,000	1,190,000	+ 47,647	+ 70,000
4. Transportversicherungen und -Ent- schädigungen	296,406	270,000	288,000	— 8,406	+ 18,000
5. Kosten des Transportes infolge von Bahnunterbrechungen	189	1,200	1,500	+ 1,311	+ 300
6. Steuern und Abgaben	179,762	168,100	176,100	— 3,662	+ 8,000
7. Beiträge an die Hilfskassen, Pen- sionen, Unterstützungen und Gratifi- kationen	8,209,182	5,381,550	5,740,730	—2,468,452	+359,180
8. Verschiedenes (inkl. Publizität)	382,587	336,000	429,300	+ 46,713	+ 93,300
	15,906,536	12,863,650	13,391,580	—2,514,956	+527,930

A 1. Pachtzinse für Gemeinschaftsbahnhöfe. Minderausgaben infolge des Wegfalles der Zinsanteile der S. B. B. für die Bahnhöfe Genf und Chaux-de-Fonds; dagegen ist der Anteil der Badischen Bahnen am Ertrag aus dem gemeinsamen Betrieb der Basler Verbindungsbahn, welcher als Pachtzins verrechnet wird, infolge der Verkehrsvermehrung höher zu budgetieren.

A 2. Mieten für Rollmaterial. Die Verkehrsvermehrung erfordert einen etwas höhern Voranschlag auch für die Wagenmieten. Eine Vergleichung der Ausgaben- mit den Einnahmenmieten gibt folgende Ziffern:

	Rechnung 1912	Budget 1913	Budget 1914	Gegenüber 1912	Gegenüber 1913
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Ausgabenmieten .	4,588,560	4,500,000	4,660,000	+ 71,440	+ 160,000
Einnahmenmieten	1,519,683	1,500,000	1,730,000	+210,317	+ 230,000
Nettoausgaben	3,068,877	3,000,000	2,930,000	-138,877	- 70,000

Die Besserung im Verhältnis zwischen Einnahmen und Ausgaben, d. h. die Verminderung der Nettoausgaben, ist dem Umstand zuzuschreiben, dass die S. B. B.-Wagen für Saarkohlentransporte nach der Schweiz und nach Italien wiederum bessere Verwendung finden.

C 2. Feuerversicherungen. Die Prämie an das Versicherungskonsortium ist infolge des Überganges der S. B. B. zur Selbstversicherung auf 1. Juli 1913 nicht mehr zu budgetieren. Unser Voranschlag enthält die Prämien für die obligatorisch versicherten Schäden, sowie in der Zentralverwaltung einen Betrag von Fr. 70,000 gleich dem bisher höchsten jährlichen Schadensbetrag auf den beim Konsortium versichert gewesenen Werten.

C 3. Unfallentschädigungen. Wir budgetieren für 1914 ungefähr die im Jahre 1912 verausgabten Summen, welchen die auf je Fr. 20,000 veranschlagten Ausgaben für die Linie Genf-La Plaine und die Neuenburger Jurabahn beizufügen sind.

C 7. Beiträge an die Hilfskassen, Pensionen, Unterstützungen und Gratifikationen. Die Verminderung gegenüber der Rechnung 1912 betrifft den Wegfall der Beiträge der Verwaltung an die Pensions- und Hilfskassen für die 5 (Gotthardbahn 6) ersten Monatsbetroffene der Gehaltserhöhungen auf 1. April 1912; dagegen haben die ordentlichen Beiträge an die Hilfs-

Krankenkassen infolge der Personalvermehrung einen erhöhten Voranschlag erfordert. Weitere Mehrausgaben budgetieren wir für vermehrte Dienstaltersgratifikationen, wogegen die Pensionen zu Lasten der Betriebsrechnung, beziehungsweise der betreffenden Spezialfonds, infolge Verminderung der Zahl der Berechtigten eine Abnahme aufweisen.

C 8. *Verschiedenes.* Die Ausgaben für die Publizität haben sich vermehrt, weshalb wir hierfür einen erhöhten Betrag budgetieren.

VI. Noch nicht rubrizierte Ausgaben und Einnahmen.

	Rechnung 1912 Fr.	Budget 1913 Fr.	Budget 1914 Fr.	Gegenüber 1912 Fr.	Gegenüber 1913 Fr.
1. Bauausgaben zu Lasten der Betriebsrechnung	+ 1,330,588	+ 1,947,180	+ 2,126,940	+ 796,352	+ 179,760
2. Vergütung des Baukontos für Verwaltungs- und Bauleitungskosten	- 402,363	- 200,000	- 300,000	- 102,363	+ 100,000
3. Betriebs- und Unterhaltungskosten von Gemeinschaftsbahnhöfen und Bahnstrecken, Mehreinnahmen .	- 1,990,319	- 1,857,040	- 2,631,740	+ 641,421	+ 774,700
4. Entschädigungen für Besorgung des Betriebs anderer Bahnen und für Zugs- und Fahrdienstleistungen	- 1,337,140	- 1,257,830	- 878,800	- 458,340	- 379,030
5. Mehrausgaben für den Betrieb der Strecke Genf-La Plaine und in folge der Revision verschiedener Reglemente	-	+ 2,000,000	+ 200,000	+ 200,000	- 1,800,000
Überschuss der Einnahmen bezw. Ausgaben	- 2,399,234	+ 632,310	- 1,483,600	- 915,634 Mehreinnahmen	- 2,115,910 Mehrausgaben

1. *Bauausgaben zu Lasten der Betriebsrechnung.* Hier werden die im Baubudget 1914 vorgesehenen, nicht eine Vermehrung des Baukontos bildenden Ausgaben budgetiert, abzüglich der zu Lasten des Werkstättkontos fallenden Beträge und unter Ausschluss der Abschreibungen für untergehende Anlagen, soweit dieselben dem Konto „Zu amortisierende Verwendungen“ belastet werden. Die Mehrausgaben gegenüber den Vorjahren entsprechen den im Baubudget enthaltenen vermehrten Belastungen der Betriebsrechnung.

2. *Bauleitungs- und Verwaltungskosten.* Diese Rückvergütung an die Betriebsrechnung für administrative und technische Bauleitung wird nur auf den wichtigeren Bauobjekten berechnet und stützt sich auf die im Baubudget vorgesehenen Positionen. Von deren Betrag werden die Kosten der dem Baukonto belasteten technischen Bauleitungsbureaux abgezogen und der Rest bildet die Rückvergütung an die Betriebsrechnung für die Leistungen der allgemeinen Verwaltung und der zentralen technischen Bureaux.

3. *Betriebs- und Unterhaltungskosten von Gemeinschaftsbahnhöfen und -bahnstrecken.* Das Detail findet sich auf Seiten 22—24 des Betriebsbudgets. Wir budgetieren nur den Einnahmenüberschuss, welcher sich je nach den Betriebsausgaben für die betreffenden Bahnhöfe und Bahnstrecken verändert. Es fallen weg die Anteile J N für den Bahnhof Neuenburg, andererseits die Anteile S B B für die Bahnhöfe Genf und Chaux-de-Fonds, für welche die gesamten Ausgaben nunmehr in den zutreffenden Rubriken des Betriebsbudgets figurieren. Andererseits sind die Anteile der diese Bahnhöfe mitbenützenden Bahnen in den Einnahmen der Rubrik VI 3 enthalten.

4. *Entschädigungen für die Besorgung des Betriebs anderer Bahnen und für Zugs- und Fahrdienstleistungen.* Wir geben das Detail auf Seiten 25 und 26 des Betriebsbudgets. Wir budgetieren hier den Einnahmenüberschuss, welcher kleiner geworden ist, weil das Budget 1914 die Entschädigungen an die P L M für deren Fahr- und Zugsdienstleistungen auf den Strecken Genf-La Plaine und Locle-Col-des-Roches in sich schliesst.

5. *Mehrausgaben für den Betrieb der Strecke Genf-La Plaine und für die Revision verschiedener Reglemente.* Der in das Budget 1913 als Gesamtposten vorsichtigerweise eingestellte Betrag ist hierorts im Budget 1914 nicht mehr aufzunehmen, da die betreffenden veranschlagten Ausgaben in den zutreffenden Rubriken

der Kapitel I bis V enthalten sind; eine Ausnahme bilden nur die durch die Revision des Reglements über die Abgabe von Dienstkleidern bedingten Mehrausgaben, welche wir mit Fr. 200,000 budgetiert haben.

Rechnungsabschluss.

Die Budgetansätze geben folgenden Abschluss der Betriebsrechnung:

	Rechnung 1912	Budget 1913	Budget 1914	Gegenüber 1912	Gegenüber 1913
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Gesamteinnahmen	206,056,419	208,196,560	214,869,870	+ 8,813,451	+ 6,673,310
Gesamtausgaben	136,883,959	140,861,820	146,722,560	+ 9,838,601	+ 5,860,740
Überschuss der Betriebsein- nahmen . .	69,172,460	67,334,740	68,147,310	-1,025,150	+ 812,570

Voranschläge der Hilfsgeschäfte.

Diese Voranschläge umfassen die Einnahmen und Ausgaben der Drucksachenverwaltung, der Oberbaumaterialverwaltung, der Materialverwaltungen und der Werkstätten (einschliesslich der Gasanstalten). Das Nähere darüber ist aus diesem Bericht, Seite 512, betreffend die Budgetierung der Betriebseinnahmen, sowie aus den Beilagen A bis D zum Betriebsbudget ersichtlich. Gleich wie die Jahresrechnungen 1912 haben wir im Budget 1914 die Voranschläge der Materialverwaltungen und der Werkstätten je auf einer Seite vereinigt und nur die Totalbeträge mit den entsprechenden Ziffern der Vorjahre verglichen; dadurch wird eine Vergleichung dieser Hilfsgeschäfte unter sich erleichtert und das Budget um einige Druckseiten verkürzt.

Voranschläge der Nebengeschäfte.

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

	Rechnung 1912	Budget 1913	Budget 1914	Gegenüber 1912	Gegenüber 1913
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Einnahmen . .	804,732	850,000	850,000	+ 45,268	—
Ausgaben . .	682,696	720,000	699,700	+ 17,004	—20,300
Einnahmenüber- schuss . . .	122,036	130,000	150,300	+ 28,264	+20,300

Gewinn- und Verlustrechnung.

Einnahmen.

Überschuss der Betriebseinnahmen. Im Falle der Genehmigung des Ihnen vorliegenden Betriebsbudgets wird der veranschlagte Überschuss der Einnahmen betragen Fr. 68,147,310

Rechnung	Budget	Budget	Gegenüber	Gegenüber
1912	1913	1914	1912	1913
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
69,172,460	67,334,740	68,147,310	- 1,025,150	+ 812,570

Die Verminderung gegenüber der Rechnung 1912 beträgt 1,48 % und die Vermehrung gegenüber dem Budget 1913 1,21 %. Diese Differenzen sind im vorstehenden Bericht zu den Einnahmen und Ausgaben der Betriebsrechnung näher erläutert.

Der Betriebskoeffizient beträgt:

für die Rechnung 1912	66,76
für das Budget 1913	67,66
für das Budget 1914	68,29

Ertrag verfügbarer Kapitalien. Wir schätzen die Zinsen auf unseren verfügbaren Kapitalien auf Fr. 3,560,000

Rechnung	Budget	Budget	Gegenüber	Gegenüber
1912	1913	1914	1912	1913
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
5,115,190	4,055,000	3,560,000	- 1,555,190	- 495,000

Die vorgesehenen Erträgnisse setzen sich wie folgt zusammen:

Ertrag des Portefeuilles der eigenen Wertpapiere	Fr. 223,000
Ertrag des Portefeuilles des Erneuerungsfonds	„ 2,692,000
Der gegenwärtige Stand unserer Portefeuilles bildet die Grundlage unserer Berechnungen. Wenn	
Übertrag	Fr. 2,915,000

Übertrag Fr. 2,915,000

zufolge von Realisierungen oder anderer Verwendung von Wertschriften der oben vorgesehene Betrag sich vermindern sollte, so würde Kompensation durch eine Verminderung der Passivzinsen eintreten.

Kontokorrentzinsen und Verschiedenes . . . „ 645,000

Wie für das Budget pro 1913, schätzen wir den mittleren Stand der von den Verkehrseinnahmen herrührenden, momentan verfügbaren Mittel, zwischen 15 und 17 Millionen; der Ertrag erreicht seit mehreren Jahren Fr. 500,000. Dem Ertrag dieser Kapitalien fügen wir die verschiedenen Zinsen, verjährten Coupons etc. hinzu mit Fr. 71,000.

Im weitem werden die aus dem Anleihen von Fr. 80,000,000 placierten Gelder noch Fr. 74,000 abwerfen, wenn die Depots, welche grösstenteils im März 1914 rückzahlbar sind, nicht verlängert werden.

Fr. 3,560,000

Zins auf den Kapitalien für neue Linien. Wir veranschlagen denselben auf Fr. 500,000

gegenüber Fr. 702,650 in Rechnung 1912 und Fr. 400,000 im Budget 1913. Diese Bauzinse berechnen wir nur auf den Ausgaben für grössere Bauobjekte; der Ertrag derselben hängt ab vom Fortschritt der Bauarbeiten, beziehungsweise von der Übergabe der vollendeten Bauten an den Betrieb.

Ertrag der Nebengeschäfte. (Dampfschiffahrt auf dem Bodensee.) Wir budgetieren den Ertrag pro 1914 auf . . . Fr. 150,300

gegenüber Fr. 122,036 in Rechnung 1912 und Fr. 130,000 im Budget 1913.

Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds. Wir budgetieren dieselben auf Fr. 9,861,000

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

	Rechnung 1912	Budget 1913	Budget 1914	Gegenüber 1912	Gegenüber 1913
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Erneuerung des Oberbaues.					
Kreis I	915,835	990,000	1,220,000	+ 304,165	+ 230,000
" II	1,021,226	1,110,000	1,230,000	+ 208,774	+ 120,000
" III	1,419,351	1,570,000	1,550,000	+ 130,649	- 20,000
" IV	486,880	865,000	761,000	+ 274,120	- 104,000
" V	673,886	1,019,000	1,053,000	+ 379,114	+ 34,000
	4,517,178	5,554,000	5,814,000	+1,296,822	+ 260,000
Erneuerung des Rollmaterials.					
Lokomotiven . .	2,310,990	2,242,200	1,832,100	- 478,890	- 410,100
Kessel	65,224	27,500	27,500	- 37,724	-
Personenwagen .	775,178*	581,800	801,600	+ 26,422	+ 219,800
Lastwagen . . .	1,082,906	1,054,100	1,195,200	+ 112,294	+ 141,100
	4,234,298	3,905,600	3,856,400	- 377,898	- 49,200
Ersatz des Mobiliars.					
Zentralverwaltung und Kreise I—V	257,913	190,400	190,600	- 67,313	+ 200
Total	9,009,389	9,650,000	9,861,000	+ 851,611	+ 211,000

* In der Rechnung 1912 ist ein Motorwagen enthalten.

Entnahmen aus den Spezialfonds zur Deckung von Pensionen der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn und der ehemaligen Gotthardbahn.

Diese Pensionen werden zu Lasten der Betriebsrechnung bezahlt; dagegen werden die gleichen Beträge aus den Spezialfonds entnommen und sind als Einnahmen der Gewinn- und Verlustrechnung gebucht.

Die im Budget pro 1914 vorgesehenen Entnahmen betragen:

Fr. 50,000 für die Pensionen der Jura-Simplon-Bahn und
" 60,000 " " " " " Gotthardbahn.

Entnahmen für die Pensionen der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn.

Rechnung 1912	Budget 1913	Budget 1914	Gegenüber 1912	Gegenüber 1913
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
57,890	40,000	50,000	- 7,890	+ 10,000

Entnahmen für die Pensionen der ehemaligen Gotthardbahn.

Rechnung 1912	Budget 1913	Budget 1914	Gegenüber 1912	Gegenüber 1913
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
85,772	52,000	60,000	— 25,772	+ 8,000

Die vorgesehenen Posten dieser beiden Spezialfonds waren im Budget pro 1913 zu niedrig angesetzt.

Entnahmen aus dem Versicherungsfonds gegen Feuerschaden.

Wir budgetieren hierfür Fr. 70,000

gleich dem auf Rubrik V C 2 der Betriebsrechnung vorgesehenen, nicht versicherten Schadensbetrag.

Betriebssubventionen. Wir sehen vor Fr. 66,000

als vertragliche Subvention des Staates Italien an den Betrieb des Simplon.

Einnahmen aus sonstigen Quellen. Wir veranschlagen dieselben auf Fr. 20,000

wie pro 1913. Die Rechnung pro 1912 hat Fr. 11,554 ergeben.

Ausgaben.*Entschädigungen an die Eigentümer gepachteter*

Linien Fr. 45,000

welchen Betrag wir der Vevey-Chexbres-Bahn als Pachtzins für ihre Linie zu bezahlen haben.

Kontokorrentzinsen, Provisionen etc. Wir ver-

anschlagen Fr. 2,852,840

Rechnung 1912	Budget 1913	Budget 1914	Gegenüber 1912	Gegenüber 1913
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
2,523,131	2,244,000	2,852,840	+ 329,709	+ 608,840

Die für das Jahr 1914 vorgesehene Ausgabe setzt sich wie folgt zusammen:

Zinsen für Barkautionen und diverse Zinsen	Fr.	105,000
An die Banken zu bezahlende Provisionen für Einlösung von Coupons und rückzahlbaren Obligationen	„	80,000
Verzinsung vorübergehender Anleihen . . .	„	2,240,000
Zinsenannuität auf dem kapitalisierten Rückkaufspreis der Linie Genf-La Plaine . .	„	427,840
	<u>Fr.</u>	<u>2,852,840</u>

Für die Zinsen der Kautionen, die verschiedenen Zinsen und die den Banken zu zahlenden Provisionen sehen wir Fr. 19,000 weniger vor als für 1913 budgetiert wurde.

Die Verzinsung vorübergehender Anleihen berechnen wir auf der Grundlage eines neuen, im Jahre 1914 für Bauausgaben aufzuwendenden Durchschnittskapitals von Fr. 22,000,000 unter Berücksichtigung des Umstandes, dass diese Ausgaben gewöhnlich erst im II. Semester des Jahres zur Auszahlung gelangen = Fr. 880,000, und der gegenwärtig in Zirkulation befindlichen, auf 15. März 1914 rückzahlbaren 4 % Kassascheine, von Fr. 34,000,000. In der Annahme, dass letztere erneuert werden, sehen wir einen Jahreszins vor = Fr. 1,360,000.

Der Unterschied zwischen der Rechnung von 1912 und den Budgets ist in der Hauptsache zurückzuführen auf die im Jahre 1912 an die Pensions- und Hilfskasse der Gotthardbahn vergüteten Verzugszinse und die an die Rickentunnelunternehmung gemäss Vergleich bezahlten Zinse. Die Erhöhung des Budgets von 1914 ist eine Folge der Erhöhung des Durchschnittskapitals für Bauausgaben um Fr. 5,000,000.

Verzinsung der konsolidierten Anleihen. Wir budgetieren Fr. 52,559,400

Rechnung	Budget	Budget	Gegenüber	Gegenüber
1912	1913	1914	1912	1913
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
51,588,904	51,707,410	52,559,400	+ 970,496	+ 851,990

Diese Differenzen werden in nachstehenden Tabellen begründet.

Im Jahre 1914 haben wir zu verzinsen:

Bezeichnung der Anleihen	Kapital	Zinssuss	Auszurichtende Zinsen pro 1914
	Fr.		Fr.
Schweiz. Eisenbahnrente von 1890	69,333,000	3 %	2,079,990
Schweiz. Bundesbahnen von 1899/1902	489,100,000	3½ %	17,118,500
		Übertrag	<u>19,198,490</u>

Bezeichnung der Anleihen	Kapital Fr.	Zinsfuss	Auszurichtende
			Zinsen pro 1914 Fr.
		Übertrag	19,198,490
Rente der schweiz. Bundesbahnen von 1900	75,000,000	4 %	3,000,000
Schweiz. Bundesbahnen von 1903, 3 % différe	148,980,000	3 1/4 %	4,837,564
Schweiz. Bundesbahnen von 1910, I. Serie	80,000,000	3 1/2 %	2,800,000
Schweiz. Bundesbahnen von 1912	83,750,000	4 %	3,350,000
Schweiz. Centralbahn vom 1. Februar 1876	19,826,500	4 %	773,265
Schweiz. Centralbahn vom 25. Juni 1880	17,355,000	4 %	690,200
Schweiz. Centralbahn vom 1. Juni 1894	30,000,000	3 1/2 %	1,050,000
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
Vereinigte Schweizerbahnen, I. Hypothek	17,503,100	4 %	676,124
Vereinigte Schweizerbahnen, II. Hypothek	8,776,700	4 %	339,068
Jura-Simplon-Bahn von 1894	138,172,500	3 1/2 %	4,836,038
Franco-Suisse von 1868	14,963,300	2 8/11 %	404,284
Jougne-Eclépens	6,954,000	3 %	207,526
Gotthardbahn von 1895	114,390,000	3 1/2 %	3,998,400
			<hr/> 49,518,896
Depotscheine der schweizerischen Bundesbahnen, zu jeder Zeit rückzahlbar, den Portefeuilles der Pensions- und Hülfskassen zugeteilt	74,200,000	div.	3,040,500
		Zusammen	52,559,396
		oder rund	<hr/> 52,559,400

Vergleichung mit der Rechnung 1912 und mit dem Budget 1913.

Bezeichnung der Anleihen	Rechnung 1912 Fr.	Budget 1913 Fr.	Budget 1914 Fr.	Bemerkungen
3 % Eisenbahnrente von 1890 . . .	2,079,990	2,079,990	2,079,990	
3 1/2 % Bundesbahnanleihen 1899/02	17,377,500	17,251,500	17,118,500	Verminderung von Fr. 126,000 pro 1913 gegen 1912 und von Fr. 133,000 pro 1914 gegen 1913 infolge Rückzahlung ausgeloster Titel.
Bundesbahnrente von 1900	3,000,000	3,000,000	3,000,000	
3 % difféé Bundesbahnanleihen von 1903	4,875,000	4,870,856	4,837,564	Verminderung von Fr. 4144 pro 1913 gegen 1912 und von Fr. 33,292 pro 1914 gegen 1913 infolge Rückzahlung ausgeloster Titel.
3 1/2 % Bundesbahnanleihen von 1910, I. Serie	2,800,000	2,800,000	2,800,000	
4 % Bundesbahnanleihen von 1912	3,350,000	3,350,000	3,350,000	
4 % Centralbahn von 1876	815,604	794,853	773,265	Verminderung von Fr. 20,751 pro 1913 gegen 1912 und von Fr. 21,588 pro 1914 gegen 1913 zufolge Rückzahlung ausgeloster Titel.
4 % Centralbahn von 1880	701,867	696,133	690,200	Verminderung von Fr. 5734 pro 1913 gegen 1912 und von Fr. 5933 pro 1914 gegen 1913. Gleiche Bemerkung.
3 1/2 % Centralbahn vom 1. Juni 1894	1,050,000	1,050,000	1,050,000	
3 1/2 % Centralbahn vom 26. Oktober 1894	1,050,000	1,050,000	1,050,000	
4 % Nordostbahn von 1880	120,000	120,000	120,000	
3 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	
Übertrag	39,039,961	38,883,332	38,689,519	

Bezeichnung der Anleihen	Rechnung 1912 Fr.	Budget 1913 Fr.	Budget 1914 Fr.	Bemerkungen
Übertrag	39,039,961	38,883,332	38,689,519	
3 1/2 % Nordostbahn von 1897	367,937	367,937	367,937	
4 % Vereinigte Schweizerbahnen, I. Hypothek	708,104	681,444	676,124	Verminderung von Fr. 26,660 pro 1913 gegen 1912 und von Fr. 5320 pro 1914 gegen 1913 zufolge Rückzahlung ausgeloster Titel.
4 % Vereinigte Schweizerbahnen, II. Hypothek	355,088	341,748	339,068	Verminderung von Fr. 13,340 pro 1913 gegen 1912 und von Fr. 2680 pro 1914 gegen 1913. Gleiche Bemerkung.
3 1/2 % Jura-Simplon-Bahn v. 1894	4,836,038	4,836,038	4,836,038	
2 8/11 % Franco-Suisse von 1868	413,552	408,983	404,284	Verminderung von Fr. 4569 pro 1913 gegen 1912 und von Fr. 4699 pro 1914 gegen 1913. Gleiche Bemerkung.
3 % Jougne-Eclépens	210,529	209,053	207,526	Verminderung von Fr. 1476 pro 1913 gegen 1912 und von Fr. 1527 pro 1914 gegen 1913. Gleiche Bemerkung.
3 1/2 % Gotthardbahn von 1895	4,038,650	4,018,875	3,998,400	Verminderung von Fr. 19,775 pro 1913 gegen 1912 und von Fr. 20,475 pro 1914 gegen 1913. Gleiche Bemerkung.
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	
Depotscheine der schweizerischen Bundesbahnen, zu jeder Zeit rückzahlbar, den Portefeuilles der Pensions- und Hülfskassen zugeteilt	49,969,859 1,619,045	49,747,410 1,960,000	49,518,896 3,040,500	Vermehrung von Fr. 340,955 pro 1913 gegen 1912 und von Fr. 1,080,500 pro 1914 gegen 1913 zufolge neuer Emissionen, unter andern derjenigen anlässlich des Rückkaufes der Neuenburger Jura-Bahn.
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	
	51,588,904	51,707,410	52,559,396	

Vergleichung unserer Zinslasten.

	Rechnung 1912	Budget 1913	Budget 1914
	Fr.	Fr.	Fr.
Kontokorrentzinse, Provisionen etc.	2,523,131	2,244,000	2,852,840
Verzinsung der konsolidierten Anleihen	51,588,904	51,707,400	52,559,400
Brutto Zinslast	54,112,035	53,951,400	55,412,240
Ertrag verfügbarer Kapitalien und Bau- zinse	-5,817,842	-4,455,000	-4,060,000
Netto Zinslast	48,294,193	49,496,400	51,352,240

Differenz gegenüber 1912 + Fr. 3,058,047 und gegenüber 1913 + Fr. 1,855,840.

Diese Differenzen beruhen in erster Linie auf den verwendeten Kapitalien für Bauausgaben und für Rückkauf der Linie Genf-La Plaine und der Neuenburger Jurabahn. Andererseits war die Rechnung 1912 mit einem Zinsnachtrag für die Hilfs- und Pensionskasse der Gotthardbahn und für die Rickentunnelunternehmung belastet.

Verwendungen zu Amortisationen und Abschreibungen.

Wir veranschlagen Fr. 10,750,260

Diese Summe enthält die gesetzlichen Amortisationen und die verschiedenen Abschreibungen.

a. Gesetzliche Amortisationen.

Rechnung 1912	Budget 1913	Budget 1914	Gegenüber 1912	Gegenüber 1913
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
7,840,777	8,224,100	8,722,300	+ 881,523	+ 498,200

Der veranschlagte Betrag setzt sich wie folgt zusammen:

12. Amortisationsquote des Anlagekapitals auf 31. Dezember 1902	Fr. 6,175,741
11. Amortisationsquote der Bauausgaben pro Jahr 1903	" 46,310
10. Amortisationsquote der Bauausgaben pro Jahr 1904	" 137,166
Übertrag	Fr. 6,359,217

	Übertrag	Fr. 6,359,217
9.	Amortisationsquote der Bauausgaben pro Jahr 1905	„ 143,615
8.	Amortisationsquote der Bauausgaben pro Jahr 1906	„ 148,635
7.	Amortisationsquote der Bauausgaben pro Jahr 1907	„ 145,253
6.	Amortisationsquote der Bauausgaben pro Jahr 1908	„ 148,495
5.	Amortisationsquote der Bauausgaben pro Jahr 1909	„ 94,330
4.	Amortisationsquote der Bauausgaben pro Jahr 1910	„ 116,356
3.	Amortisationsquote der Bauausgaben pro Jahr 1911	„ 117,744
2.	Amortisationsquote der Bauausgaben pro Jahr 1912	„ 143,376
1.	Amortisationsquote der Bauausgaben pro Jahr 1913, soweit sie der Amortisation unterliegen; wir schätzen diese Ausgaben auf rund Fr. 20,000,000 und berechnen die Quote auf Grund eines Zinses von $3\frac{1}{2}\%$ und einer Amortisation in 60 Jahren = $0,508840\%$	„ 101,768
6.	Amortisationsquote an das Baukapital der Gotthardbahn pro 30. April 1909	„ 1,143,281
1.	Amortisationsquote an die Rückkaufsumme der Neuenburger Jurabahn, mit Inbegriff der Ausgaben für das zur Erweiterung der Station Corcelles vom Kanton Neuenburg angekaufte Land und für die Spezialanlagen für den Maschinendienst der P. L. M. auf der Station Locle mit zusammen Fr. 10,021,927 = $0,508840\%$	„ 50,995
2.	Amortisationsquote der an die P. L. M.-Bahn bezahlten Entschädigung für verschiedene Installationen im Bahnhofe Genf, Fr. 1,832,470, wovon $0,501759\%$	„ 9,195
		Fr. 8,722,260
	oder rund	„ 8,722,300

b. Verschiedene Amortisationen.

Rechnung 1912	Budget 1913	Budget 1914	Gegenüber 1912	Gegenüber 1913
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1,881,280	2,739,600	2,027,960	+ 146,680	— 711,640

Für das Jahr 1914 sehen wir folgende Abschreibungen, vor:

Totalabschreibung der Ausgaben für untergegangene Anlagen	Fr. 1,500,000
2. Amortisationsquote des kapitalisierten Rückkaufspreises für die Linie Genf-La Plaine	„ 88,360
11. Amortisationsquote für Kursverluste und Emissionskosten des Anleihens 3 % différe	„ 116,495
9. Amortisationsquote des Defizites des Eisenbahnfonds	„ 162,500
8. Amortisationsquote der Kursverluste der Obligationen von 1899/1902	„ 59,780
4. Amortisationsquote der Kursverluste der Obligationen von 1910	„ 100,825
	<u>Fr. 2,027,960</u>

Einlagen in den Erneuerungsfonds. Dieselben budgetieren wir auf Fr. 9,779,100

	Rechnung 1912	Budget 1913	Budget 1914	Gegenüber 1912	Gegenüber 1913
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Für den Oberbau	4,146,785	4,431,940	4,407,190	+ 260,405	— 24,750
„ das Rollmaterial	4,637,162	4,648,430	4,788,410	+ 151,248	+ 139,980
„ „ Mobiliar	541,768	545,570	583,500	+ 41,732	+ 37,930
	<u>9,325,715</u>	<u>9,625,940</u>	<u>9,779,100</u>	<u>+ 453,385</u>	<u>+ 153,160</u>

Im Budget 1913 wurde die kilometrische Geleiselänge für die Berechnung der Einlage für den Oberbau etwas zu hoch angenommen. Die Mehreinlage für das Rollmaterial ergibt sich aus den vermehrten kilometrischen Leistungen der Lokomotiven und Wagen und für das Mobiliar aus dem erhöhten Bilanzwert. Die Ansätze für die Berechnung der Einlagen sind in allen drei Jahren die gleichen, da diejenige für den Kreis V, wie bis anhin, auch für das Jahr 1914 nach dem Regulativ für den Erneuerungsfonds der ehemaligen Gotthardbahn berechnet worden ist.

Die Berechnung für das Budget 1914 ergibt:

1. Oberbau:

Einlagen nach der voraussichtlichen Geleiselänge,
 Kreise I—IV 4,548,000 m à 30 Cts. Fr. 1,364,400
 Kreis V 554,000 m à 35,20 Cts. „ 195,010

Fr. 1,559,410

Einlagen nach Lokomotivkilometern auf eigener
 Bahn, ausschliesslich des Rangierdienstes,
 Kreise I—IV 35,560,000 km à 7 Cts. Fr. 2,489,200
 Kreis V 6,690,000 km à 5,36 Cts. „ 358,580

„ 2,847,780

Fr. 4,407,190

2. Rollmaterial:

Leistungen des eigenen Rollmaterials auf eigener
 und fremder Bahn:

Lokomotiven (einschliesslich
 elektrische Lokomotiven
 und Rangierdienst),
 Kreise I—IV 41,530,000 Fr. Fr.
 Lokomotivkilom. à 4,7 Cts. 1,951,910
 Kreis V 7,500,000 Loko-
 motivkilometer à 5,05 Cts. 378,750

2,330,660

Personenwagen,
 Kreise I—IV 370,000,000
 Achsenkilometer à 0,3 Ct. 1,110,000
 Kreis V 30,000,000 Ach-
 senkilometer à 0,495 Ct. 148,500

1,258,500

Lastwagen,
 Kreise I—IV 390,000,000
 Achsenkilom. à 0,28 Ct. 1,092,000
 Kreis V 55,000,000 Ach-
 senkilometer à 0,195 Ct. 107,250

1,199,250

„ 4,788,410

3. Mobiliar und Gerätschaften:

Bilanzwert im Jahresdurchschnitt,
 Zentralverwaltung und Kreise I—IV
 Fr. 19,628,500 à 2½ 0/0, rund Fr. 490,700
 Kreis V Fr. 3,711,900 à 2½ 0/0,
 rund „ 92,800

„ 583,500

Fr. 9,779,100

Einlagen in den Fonds zur Deckung von Pensionen der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn. Als Einlagen budgetieren wir die Zinse dieses Fonds mit Fr. 12,000

Der anlässlich des Rückkaufes der Jura-Simplon-Bahn auf Fr. 1,000,000 festgestellte Kapitalbetrag dieses Fonds wird auf Ende 1913 noch zirka Fr. 290,000 betragen und sich bis zum Erlöschen des Restes dieser Pensionen weiter reduzieren.

Einlagen in den Fonds zur Deckung von Pensionen der ehemaligen Gotthardbahn. Wir budgetieren ebenfalls die Zinse dieses Fonds mit Fr. 21,000

Der anlässlich des Rückkaufes der Gotthardbahn für die Übernahme der Pensionen auf Fr. 665,000 festgestellte Kapitalbetrag wird auf Ende 1913 rund Fr. 570,000 betragen und sich, gleich wie der Jura-Simplon-Pensionsfonds, weiter reduzieren.

Einlagen in den Versicherungsfonds gegen Feuerschaden. Als Einlage des Jahres 1914 budgetieren wir . . . Fr. 331,260

welcher Betrag aus der festgesetzten Mindesteinlage von Fr. 300,000 und aus den Zinsen dieses Fonds für das Jahr 1914 besteht.

Ausgaben zu verschiedenen Zwecken. Hierfür haben wir im ganzen budgetiert Fr. 1,662,000

Dieser Betrag enthält folgende Posten:

a. Betriebsdefizit der Wald-Rüti-Bahn . . .	Fr.	5,000
b. Die Subvention an die Zürcher-Dampfschiffgesellschaft ist ab 1913 dahingefallen.		—
c. Subvention an die Strassenbahn Bremgarten-Dietikon für den Betrieb der Linie Wohlen-Bremgarten; dritte Jahresrate laut Vertrag	„	22,000
d. Subventionen an die Eisenbahnschulen . .	„	35,000
e. Achte Rate zur Verzinsung und Amortisation des Defizites der Pensions- und Hilfskasse, welche infolge Anwachsens des Defizites bis auf weiteres von Fr. 1,100,000 auf zu erhöhen ist.	„	1,500,000
f. Unvorhergesehenes	„	100,000
		<u>Fr. 1,662,000</u>

Rechnungsabschluss.

Der Abschluss des Budgets 1914 der Gewinn- und Verlustrechnung erzeigt einen Einnahmenüberschuss von Fr. 4,471,750.

Gegenüber der Rechnung 1912 ist dieser vermutliche Überschuss um rund Fr. 4,755,000 und gegenüber dem Budget 1913 um rund Fr. 1,348,000 kleiner. Es darf aber in Anbetracht der bedeutenden Mehrausgaben für die Gehalts- und Lohnerhöhungen, für die erhöhten Nebenbezüge und Reiseentschädigungen, für die reichlichere Abgabe von Dienstkleidern, sowie für die vermehrten Fahrleistungen und sonstigen Verbesserungen in den Anlagen und im Betriebe der Bundesbahnen als befriedigend bezeichnet werden. Immerhin ist daran zu erinnern, dass zur Feststellung der Transporteinnahmen des vorliegenden Budgets eine Vermehrung dieser Einnahmen für die Monate August bis Dezember 1913 im Verhältnis derjenigen für die Monate Januar bis Juli, sowie eine weitere Verkehrszunahme im Jahre 1914 vorausgesetzt wurde. Sollte diese Annahme nicht zutreffen, so könnte sich der budgetierte Aktivsaldo in einen Passivsaldo verwandeln. In Anbetracht dieser Situation und unter Berücksichtigung der bedeutenden Vermehrung unserer Aufwendungen zu Bauzwecken, sowie der uns auf diesem Gebiete fernerhin noch wartenden Aufgaben, ist angemessene Sparsamkeit im Haushalte der Bundesbahnen und ein weises Masshalten in bezug auf die Bewilligung neuer Bauten, sowie in der Gewährung sonstiger Verkehrserleichterungen dringend geboten.

Baubudget.

Die seit dem Jahre 1912 beobachtete Steigerung der Bauausgaben kommt auch im Budget für das Jahr 1914, und zwar in noch erheblicherem Masse als im Vorjahre, zum Ausdruck. Der Bedarf für die grossen in Ausführung befindlichen Bauten, Simplon- und Hauensteintunnel und auch für das Rollmaterial, nimmt noch immer zu und kann durch Zurückhaltung bei anderen bereits begonnenen Arbeiten oder auch durch die Unterlassung der Inangriffnahme neuer Erweiterungsbauten, die der zunehmende Verkehr dringlich erfordert, nicht kompensiert werden.

Das Erfordernis für das Jahr 1914 beträgt mit Inbegriff der die Betriebsrechnung belastenden Fr. 6,950,660 Fr. 58,819,740 und zeigt gegenüber dem Jahre 1913 eine Erhöhung von „ 10,363,150

	Budget 1913	Budget 1914
	Fr.	Fr.
I. Bahnanlagen u. feste Einrichtungen:		
A. Bau neuer Linien:		
Simplon	3,000,000	6,300,000
Brienerseebahn	2,000,000	1,700,000
B. Neu- und Ergänzungsbauten an den im Betrieb befindlichen Linien:		
Generaldirektion	6,150,240	8,147,140
Kreis I	7,316,500	7,101,000
Kreis II	7,519,600	8,788,700
Kreis III	5,098,400	5,672,300
Kreis IV	5,417,100	4,311,600
Kreis V	3,024,400	3,748,400
Zusammen	39,526,240	45,769,140
II. Rollmaterial	8,202,250	12,287,100
III. Mobilien und Gerätschaften	726,400	750,300
IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte	1,700	13,200
Total	48,456,590	58,819,740

Aus der vorstehenden Tabelle ist zu ersehen, dass die Zunahme auf folgende Rubriken entfällt:

I. A. Bau neuer Linien	Fr. 3,000,000
I. B. Neu- und Ergänzungsbauten an den im Betrieb befindlichen Linien	„ 3,242,900
II. Rollmaterial	„ 4,084,850
III. Mobiliar und Gerätschaften	„ 23,900
IV. Nebengeschäfte	„ 11,500
	<u>Fr. 10,363,150</u>

Das Mehrerfordernis für neue Linien ist durch die um 3,3 Millionen höhere Rate für den Simplontunnel verursacht. Von dem Mehrerfordernis von Fr. 3,242,900 für die Neu- und Ergänzungsbauten an den im Betrieb befindlichen Linien entfallen: Fr. 1,000,000 auf die Verbesserung der Hauensteinlinie, Fr. 200,000 auf die Erstellung des zur elektrischen Zugförderung auf der Gotthardlinie erforderlichen Kraftwerkes in Amsteg, Fr. 700,000 auf den Umbau des Kraftwerkes in Brig, Fr. 82,000 auf die Erwerbung von Wasserrechtskonzessionen und Fr. 1,246,000 auf den Mehrbedarf für die Erweiterungsbauten von Bahnhöfen und Stationen, den Bau von zweiten Geleisen, den Ersatz und die Verstärkung von Brücken und auf andere Verbesserungen der Bahnanlage.

Über die in den Erfordernissen der fünf Kreise für Neu- und Ergänzungsbauten gegenüber dem Jahre 1913 eintretenden Änderungen geben die folgenden Zusammenstellungen näheren Aufschluss:

Kreis	1914 mehr		1914 weniger		Differenz
	Fr.	In %	Fr.	In %	
I	Fr. —		Fr. 215,500		
„ II	„ 1,269,100		„ —		
„ III	„ 573,900		„ —		
„ IV	„ —		„ 1,105,500		
„ V	„ 724,000		„ —		
	<u>Fr. 2,567,000</u>		<u>Fr. 1,321,000</u>		
	Im ganzen mehr		„ 1,246,000		
	Budget 1913		Budget 1914		
	Im ganzen	In %	Im ganzen	In %	
	Fr.		Fr.		Fr.
In Ausführung befindliche, oder schon in früheren Budgets enthaltene Bauten	20,495,400	72,2	20,986,600	70,8	+ 491,200
Arbeiten, die neu ins Budget aufgenommen wurden	7,880,600	27,8	8,635,400	29,2	+ 754,800
Zusammen	<u>28,376,000</u>	100	<u>29,622,000</u>	100	+ 1,246,000

Dass das Erfordernis für die bereits begonnenen oder in früheren Budgets enthaltenen Arbeiten nur um zirka Fr. 500,000 erhöht werden musste, ist in der Hauptsache auf eine Reihe grösserer der Vollendung entgegengehender Bahnhof- und Stationsumbauten zurückzuführen, für welche zwar zum Teil noch grosse, aber doch erheblich kleinere Beträge als für 1913 eingestellt werden konnten. Als solche sind zu nennen: Lausanne, Brig, Pratteln, Wil, Gossau, St. Gallen und Romanshorn. Auch das zweite Geleise von Aarburg nach Sursee und von Maroggia nach Mendrisio, sowie das Transitpostgebäude in Basel, für das im vorliegenden Budget Fr. 800,000 weniger erscheinen als im letztjährigen, gehören hierher. Dass für die Erweiterung von Wädenswil, Weesen und Ziegelbrücke, sowie für das zweite Geleise auf der Strecke Thalwil-Richterswil von der Einstellung von Beträgen abgesehen werden konnte, weil die von den Behörden und der Bevölkerung erhobenen Begehren die Inangriffnahme der Arbeiten im Jahre 1914 ausschliessen, ist auf dieses geringe Mehrerfordernis ebenfalls von Einfluss gewesen.

Erhebliche und im Vergleich mit dem Vorjahre grössere Beträge mussten eingestellt werden:

für die Erweiterung der Bahnhöfe in Neu-Solothurn, Delsberg, Biel, Zürich, Winterthur und St. Margrethen, für die Erweiterungen der Stationen: Martigny, Murgenthal, Lengnau, Choindoz, Schlieren, Wildegg, Wallenstadt, Bülach, Rebstein, Gurtnellen und Rodi-Fiesso, für die zweiten Geleise auf den Strecken: Visp-Brig, St. Blaise-Neuenstadt, Siviriez-Romont, Sursee-Rothenburg, Gümligen-Kiesen, Lengnau-Biel, Winkeln-Bruggen, Rorschach-St. Margrethen, Giubiasco-Lugano-Maroggia und auf der Basler Verbindungsbahn, ferner für die Strassenunterführung im Tivoli in Freiburg, das Postgebäude in Zürich, die Verstärkung der unteren Limmatbrücke bei Wettingen und für die neue Rheinbrücke bei Ragaz.

Von den zum ersten Male im Budget erscheinenden wichtigeren Bauten seien erwähnt:

die Erweiterung der Bahnhöfe Nyon, Neuenburg, Landquart, der Bau des neuen Rangierbahnhofes Basel, die Erweiterung der Stationen Horgen, Wetzikon, Heerbrugg, Amsteg, Göschenen und Airolo, die Errichtung einer Ausweichstation zwischen Luzern und Meggen, die Überführung der Kantonsstrasse in Brunnen, der Bau des zweiten Geleises auf der Strecke Dailens-Yverdon, die Erstellung von Lagerhäusern in Brig und in der Ostschweiz und endlich der bereits erwähnte Umbau des Kraftwerkes in Brig.

Von diesen Bauten werden der neue Rangierbahnhof in Basel und der Umbau des Bahnhofes Neuenburg das Budget auf längere Zeit erheblich belasten. Da eine solche Belastung auch durch die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Gotthardlinie, ferner durch die bereits im Bericht zum Budget für das Jahr 1913 angeführten Arbeiten, von denen hier nur die Erweiterung der Bahnhöfe Zürich und Schaffhausen, sowie die Verbesserung der Cenerelinie erwähnt seien, eintreten wird, und weitere bedeutende Bauten, wie zum Beispiel die Verlegung der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Stadt Zürich und der Umbau des Bahnhofes Genf, der Verwirklichung harren, so kann eine Verminderung der Bauausgaben noch auf lange Zeit hinaus nicht erwartet werden.

Damit die Bundesbahnen imstande seien diese Bauten in den nächsten Jahren ausführen zu können, müssen sie sich bei der Projektierung der Bauten und bei der Bestimmung des Zeitpunktes ihrer Inangriffnahme in erster Linie von der Rücksicht auf die Verkehrsbedürfnisse leiten lassen. Gegenüber dem immer mehr zu beobachtenden Streben weiter Kreise der Bevölkerung beinahe bei jeder grösseren Veränderung der Bahnanlagen grosse und teure Änderungen an Strassen und Plätzen oder gar eine Verlegung der gesamten Bahnanlagen zu verlangen und lang gehegte Wünsche nach Verbesserung und Verschönerung der städtischen Anlagen auf Kosten der Bahn zu verwirklichen, muss die Bahnverwaltung daran festhalten, dass die Erfüllung solcher Begehren weit über die Mittel und Aufgabe der Bundesbahnen hinausgehen würde.

Das im vorliegenden Budget enthaltene Erfordernis für Bauten, die ausschliesslich den Zwecken der Post- und Zollverwaltung zu dienen bestimmt sind, beträgt Fr. 645 000.

Die rund 4,1 Millionen betragende Zunahme des Erfordernisses für das Rollmaterial ist in den folgenden Ausführungen begründet.

Über die Steigerung, die die Bauausgaben seit 1909 erfahren haben, orientieren die folgenden Ziffern, welche sich auf die Neu- und Ergänzungsbauten an den im Betrieb befindlichen Linien beziehen.

	Budget Fr.	Ausgabe Fr.
1909	24 251 000	16 040 000
1910	22 998 000	19 153 000
1911	26 149 000	22 060 000
1912	31 173 000	30 208 000
1913	34 526 000	—
1914	37 770 000	—

A. Bau neuer Linien.

Nr. 1. **Simplontunnel.** Ausbau des Tunnels II.

Baubudget 1912, Nr. 1.

Kredit des Verwaltungsrates vom 20. Juli 1907	Fr.	34,600,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	„	6,900,000
		Bleiben Fr. 27,700,000
Für das Jahr 1914 werden vorgesehen	Fr.	6,300,000

Nachdem das Projekt für den Ausbau des zweiten Tunnels am 12. Dezember 1912 die behördliche Genehmigung erhalten hatte, wurden die Arbeiten von der mit der Ausführung in Regie betrauten Bauabteilung, mit der Instandstellung der Installationen und der Ausbeutung des Steinbruches an der Massa begonnen. Im Tunnel selbst wurden die Arbeiten am 20. Dezember 1912 auf der Nordseite und am 30. März 1913 auf der Südseite in Angriff genommen.

Bis zum Ende des Jahres 1913 werden voraussichtlich folgende Arbeitsleistungen bewältigt sein:

	Ausbruch m	Mauerung m
Nordseite	2540	2340
Südseite	1900	1600
Zusammen	4440	3940

Für das Jahr 1914 sind folgende Leistungen in Aussicht genommen:

	Ausbruch m	Mauernug m
Nordseite	3100	3100
Südseite	2600	2600
Zusammen	5700	5700

In die auf der Südseite fertigzustellende Strecke (zwischen km 4,4 und 4,5 vom Südportal) fällt auch diejenige Partie, in welcher der Bau des ersten Tunnels durch starke Wassereinbrüche und hohen Gebirgsdruck sehr erschwert und verzögert wurde.

Wird das Arbeitsprogramm eingehalten, so werden auf Ende des Jahres 1914, 10,140 m oder 51 % der ganzen Tunnellänge ausgebrochen und 9640 m oder 49 % ausgemauert sein.

Von der als Ausgabe bis Ende des Jahres 1913 ausgewiesenen Summe von Fr. 6,900,000 sind Fr. 212,300 schon vor Beginn des Regiebaues in den Jahren 1908—1912 verausgabt worden.

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

Voranschlag laut Bericht an den Verwaltungsrat vom 8. April 1904	Fr. 5,500,000
Neuer Voranschlag (ohne Station Interlaken Ost) laut Bericht an den Verwaltungsrat (Erhöhung infolge Rücksichtnahme auf spätern Umbau auf Normalspur etc.)	Fr. 6,475,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	„ 3,200,000
	<hr/>
Bleiben	Fr. 3,275,000
	<hr/>
Für 1914 werden vorgesehen	Fr. 1,700,000

Nachdem die Vergebung der Unterbauarbeiten der 14 km langen Strecke Brienz-Ringgenberg im September 1912 an zwei Unternehmerfirmen erfolgt war, wurde mit der Ausführung begonnen. Mit Ende des Jahres 1913 werden 70 % der Erdarbeiten, 50 % der Stütz- und Futtermauern, Brücken und Durchlässe und 25 % der Tunnels fertiggestellt sein. Die Vollendung dieser Arbeiten wird im Jahre 1914 erfolgen. Die Inangriffnahme der Arbeiten auf der Strecke Ringgenberg-Interlaken mit der Brücke über die Aare soll erst erfolgen, wenn über die Motion entschieden sein wird, ob, entgegen dem Bundesgesetze vom 17. Dezember 1907, die Brienzerseebahn normalspurig erstellt werden soll. Das Projekt für die Einführung der Linie in die Station Interlaken-Ost hat die behördliche Genehmigung noch immer nicht erhalten.

A. *Total für den Bau neuer Linien* Fr. 8,000,000

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

Generaldirektion.

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.

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

Baubudget 1913, Nr. 3.

Kredit des Verwaltungsrates vom 25. November 1909, genehmigt durch Bundesbeschluss vom 20. Juni 1910	Fr. 24,000,000
Erhöhung infolge teurerer Vergebung des Tunnels (13. Januar 1912)	2,000,000
Total	26,000,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	11,500,000
Bleiben	14,500,000

Für 1914 werden vorgesehen 6,500,000

Die Arbeiten im Tunnel schreiten mit bemerkenswerter Raschheit vorwärts. Mit Ende des Jahres 1913 wird der Stollen voraussichtlich die Länge von 6200 m = 76 ‰ der Gesamtlänge und die fertig ausgemauerte Tunnelröhre die Länge von 4000 m = 50 ‰, erreichen.

Nach dem Stand der Arbeiten ist der Durchschlag des Stollens auf Ende des Jahres 1914 zu erwarten. Trifft diese Annahme zu, so würde der Durchschlag ein volles Jahr früher erfolgen, als im Verträge mit der Bauunternehmung festgesetzt worden ist.

Da auch der Fortschritt der Arbeiten auf der offenen Strecke in jeder Hinsicht befriedigt, kann angenommen werden, dass die Vollendung und Inbetriebnahme der Linie, wenn nichts aussergewöhnliches eintritt im Jahre 1916 erfolgen wird.

Übertrag 6,500,000

Fr.
Übertrag 6,500,000

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

a. Im Reussgebiet.

Jährliche Entschädigung (Wasserzins) gemäss dem am 27. Dezember 1907 vom schweizer. Bundesrate genehmigten Verträge zwischen der Regierung des Kantons Uri und der Direktion der Gotthardbahn 72,000
Zahlbar am 27. Dezember 1914.

b. In der oberen Leventina (Kanton Tessin).

Jährliche Entschädigung (Wasserzins) gemäss dem zwischen dem Staatsrate des Kantons Tessin und der Direktion der Gotthardbahn abgeschlossenen, am 15. März 1909 vom Bundesrat genehmigten Vertrag 95,000
Zahlbar am 18. Juli 1914.

c. Im Rhonegebiet (Kanton Wallis).

1. Entschädigungen gemäss dem am 6. Mai 1911 vom Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen genehmigten Verträge zwischen dem Staatsrat des Kantons Wallis und der Kreisdirektion I betreffend die Rhonewasserkraft zwischen Fiesch und Mörel.
Jährliche Entschädigung (Wasserzins) 40,000
Zahlbar am 6. Mai 1914.

2. Jährliche Entschädigung (Wasserzins) gemäss den am 25. Juni 1909 von der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen genehmigten Verträgen zwischen den Gemeinderäten Binn, Ausserbinn, Grengiols und Ernen einerseits und der Kreisdirektion I andererseits betreffend die Wasserkraften der Binna 5,140
Zahlbar am 25. Juni 1914.

d. Konzessionsgebühren für neu zu erwerbende Wasserkraften 160,000

Übertrag 6,872,140

Fr.

Übertrag 6,872,140

Nr. 5. Einführung des elektrischen Betriebes.

a. Allgemeines 75,000
 b. Erstfeld-Bellinzona. Fr.

Voranschlag vom Juli 1913 . . 37,500,000

Für 1914 werden vorgesehen 500,000

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Nr. 6. Umbau des Kraftwerkes in Brig.

Fr.

Voranschlag vom 11. März 1913 . . 1,400,000

Für 1914 werden vorgesehen 700,000

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Das von der Unternehmung Brandt, Brandau & Cie. für den Bau des Simplontunnels erstellte Kraftwerk, das das Gefälle der Rhone zwischen Mörel und Brig ausnützt, wird zurzeit für den Betrieb des Tunnels und die Beleuchtung des Bahnhofes Brig verwendet. Seine Anlage und sein Zustand sind nicht befriedigend; das Wasserschloss ist zu klein, die Druckleitung ist zu lang und verursacht erhebliche Druckverluste, die Vorrichtung zur Klärung des viel Sand führenden Wassers, durch welchen die Schaufeln der Turbinen beschädigt werden, ist ungenügend und infolge des Mangels einer Ausgleichvorrichtung kann sich das Kraftwerk dem wechselnden Kraftbedarf des Bahnbetriebes nicht anpassen. Durch die Erstellung eines Ausgleichsreservoirs, einer neuen kürzeren Druckleitung und eines neuen Maschinenhauses im Massaboden sollen die vorhandenen Mängel beseitigt werden und die Leistungsfähigkeit des Kraftwerkes, das beim jetzigen Verkehr schon voll ausgenützt ist, die für den zweispurigen Betrieb erforderliche Steigerung erfahren.

Total I 8,147,140

II. Rollmaterial.

Den Bedarf an Rollmaterial haben wir wie bisanhin auf Grund der Erfahrungen im Betrieb ermittelt.

Für die Budgetperiode 1914/1915 tritt trotz der Verkehrsvermehrung nur eine geringe Zunahme des Bestandes an normalspurigen Dampflokomotiven ein; in der Hauptsache wird das auszurangierende Material ersetzt.

Nr. 7. *Ansaffung von 81 Dampflokomotiven für die Periode 1914/1915, wovon 40 Stück im Jahre 1914 zu beschaffen sind.*

In der dreijährigen Periode 1913/1915 finden folgende Änderungen im Lokomotivbestand statt:

	Stück
Bestand an normalspurigen Dampflokomotiven Ende 1912 (inklusive 11 Stück der ehemaligen J. N. Bestand am 1. Juli 1913)	1187
Ausrangierung 1913	37
Neubeschaffung 1913	30
Verminderung 1913	7
Bestand Ende 1913	1180
Ausrangierung 1914	33
Neubeschaffung 1914	40
Vermehrung 1914	7
Bestand Ende 1914	1187
Ausrangierung 1915	33
Neubeschaffung 1915	41
Vermehrung 1915	8
Bestand Ende 1915	1195

Hiervon entfallen auf:

	Stück
Kreis I (inklusive ehemalige J. N.)	251
„ II (ohne Brüning)	295
„ III	304
„ IV	177
„ V	168

In den drei Jahren 1913/1915 werden demnach 103 Dampflokomotiven ausrangiert und 111 Dampflokomotiven neu beschafft.

Von diesen 111 Lokomotiven werden vertragsgemäss 30 Stück im Jahre 1913 geliefert. Pro 1914/1915 sind somit noch 81 Lokomotiven zu beschaffen, von denen 40 Stück, lieferbar 1914, bereits bestellt sind. (Statt der im Baubudget 1913 enthaltenen, 1914 lieferbaren 42 Lokomotiven wurden nur deren 40 bestellt, nämlich statt 14 nur 12 Rangierlokomotiven 7 E^{3/5} und 5 E^{4/4} [neue Type].)

Die im Jahre 1915 zu liefernden 41 Lokomotiven verteilen sich auf die Serien A^{3/5}, B^{3/4}, C^{5/6}, E^{b3/5}, E^{3/5} und E^{4/4}.

Die schwere Rangierlokomotive der Serie E^{4/4} ist für grosse Güterbahnhöfe bestimmt.

Die Budgetpreise pro 1915 sind für die Serien A^{3/5}, B^{3/4}, C^{5/6}, E^{b3/5} und E^{3/5} die nämlichen wie die im Budget 1913 für die Lieferung 1914 vorgesehenen. Das Budget für die Lieferung 1914 ist auf Grund der Vertragspreise festgesetzt.

Die Gesamtkosten der 81 Lokomotiven sind veranschlagt zu	Fr. 8,409,000
wovon pro 1914	„ 4,126,000
für 1915 verbleiben sonach	„ 4,283,000

Im Wagenmaterial ist ebenfalls eine den Betriebsverhältnissen entsprechende Vermehrung gemäss folgender Nachweisung in Aussicht genommen:

Nr. 8. *Ansaffung von 266 Personenwagen für die Periode 1914/1915, wovon 101 Stück im Jahre 1914 zu beschaffen sind.*

Im Baubudget 1913 ist für das Jahr 1914 die Anschaffung von 111 Personenwagen vorgesehen, wovon jedoch nur 101 Stück in Bau gegeben wurden (10 B-Wagen wurden vorläufig nicht bestellt). Es würden somit von der zweijährigen Periode 170 Stück auf das Jahr 1915 entfallen; wir beabsichtigen aber, die Anschaffung auf 165 Stück zu beschränken, womit allerdings nur den dringendsten Bedürfnissen Rechnung getragen ist. Vermehrt werden namentlich die Wagen III. Klasse.

Gemäss dem nachfolgenden Bestandesausweis werden auf Ende 1915 voraussichtlich 178,222 Sitzplätze vorhanden sein, nämlich:

	Anzahl Wagen	Sitzplätze			
		I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	Total
Bestand am 31. Dezember 1912 . .	3304	7981	36,525	122,176	166,682
Vermehrung pro 1913	82	72	760	4,412	5,244
	3386	8053	37,285	126,588	171,926
Ausrangierung 1913	67	—	575	2,412	2,987
Bestand am 31. Dezember 1913 . .	3319	8053	36,710	124,176	168,939
Vermehrung pro 1914	101	72	1,100	5,080	6,252
	3420	8125	37,810	129,256	175,191
Ausrangierung 1914	83	138	760	2,132	3,030
Bestand am 31. Dezember 1914 . .	3337	7987	37,050	127,124	172,161
Vermehrung pro 1915	165	120	1,330	8,360	9,810
	3502	8107	38,380	135,484	181,971
Ausrangierung 1915	93	24	1,110	2,615	3,749
Bestand am 31. Dezember 1915 . .	3409	8083	37,270	132,869	178,222
In %	—	4,5	21	74,5	100

Die Preisansätze für die pro 1915 vorgesehenen Wagen wurden der derzeitigen Marktlage angepasst.

Für die zwei Jahre 1914 und 1915 ergibt sich für die 266 Personenwagen eine Kostensumme von Fr. 8,472,100. Die Voranschlagsumme für 1914 beträgt Fr. 3,605,100; die Anschaffungen im Jahre 1915 werden eine Ausgabe von Fr. 4,867,000 erfordern.

Nr. 9. *Anschaffung von 80 Gepäckwagen*, wovon 40 Stück dreiachsig mit Faltenbälgen und 40 Stück zweiachsig ohne Faltenbälge, für die Periode 1914/1915, wovon 40 Stück im Jahre 1914 zu beschaffen sind.

40 Stück dreiachsige Gepäckwagen mit Faltenbälgen sind als Bedarf des Jahres 1914 aus dem Baubudget 1913 übertragen und bereits bestellt worden.

Gemäss dem nachfolgenden Bestandesausweis wird auf Ende 1915 die Anzahl der Gepäckwagen voraussichtlich 779 betragen, nämlich:

	Stück
Bestand am 31. Dezember 1912	722
Vermehrung pro 1913	25
	<u>747</u>
Ausrangierung pro 1913	16
Bestand am 31. Dezember 1913	731
Vermehrung pro 1914	40
	<u>771</u>
Ausrangierung pro 1914	16
Bestand am 31. Dezember 1914	755
Vermehrung pro 1915	40
	<u>795</u>
Ausrangierung pro 1915	16
Bestand am 31. Dezember 1915	<u>779</u>

Durch die Anschaffung von 40 Gepäckwagen der Serie F werden die im Jahre 1915 notwendigen Ausrangierungen gedeckt, und mit dem Überschuss wird dem gesteigerten Bedarf Rechnung getragen. Diese Wagen sind zur Einstellung in Personenzüge bestimmt und werden zweiachsig, ohne Faltenbälge, jedoch mit gleich grossem Laderaum wie die F³ⁱⁱ, erstellt.

Die Voranschlagssumme für 1914 beträgt Fr. 778,000; für 1915 ist mit einer Ausgabe von Fr. 680,000 zu rechnen.

Nr. 10. *Anschaffung von 1030 Güterwagen für die Periode 1914/1915*, wovon 540 Stück im Jahre 1914 zu beschaffen sind. Die Vergebung der für das Jahr 1914 zu beschaffenden 540 Güterwagen hat mit Vertrag vom 21. Januar 1913 bereits stattgefunden.

Nachträglich wurden, weil dringend notwendig, weitere 100 gedeckte Güterwagen J^{3d} mit Vertrag vom 3. Juni 1913 bestellt und dafür die Ablieferung von 100 der auf das Jahr 1914 fallenden Wagen der Serie K³ auf das Jahr 1915 verschoben.

Gemäss dem nachstehenden Bestandesausweis wird auf Ende 1915 die Anzahl der Güterwagen voraussichtlich 14,933 betragen, nämlich:

	Stück
Bestand am 31. Dezember 1912	14,437
Vermehrung pro 1913	302
	<u>14,739</u>
Ausrangierung pro 1913	250
Bestand am 31. Dezember 1913	14,489
Vermehrung pro 1914	540
	<u>15,029</u>
Ausrangierung pro 1914	270
Bestand am 31. Dezember 1914	14,759
Vermehrung pro 1915	490
	<u>15,249</u>
Ausrangierung pro 1915	316
Bestand am 31. Dezember 1915	<u>14,933</u>

Der Bestand an Güterwagen in der dreijährigen Periode 1913/1915 wird um 496 Wagen vermehrt.

Für die im Jahre 1915 vorgesehene Beschaffung von 490 Güterwagen sind in Aussicht genommen:

- 100 Stück der Serie J^{3d} mit 65 m³ Laderaum und 15 t Ladegewicht zum Transport von sperrigen Gütern,
- 340 Stück der Serie K³ mit 50 m³ Laderaum und 15 t Ladegewicht,
- 30 Stück vierachsige Güterwagen der Serie M³ mit 15 m Ladelänge und 35 t Ladegewicht zum Transport von langen und schweren Gegenständen und
- 20 Stück der Serie N² mit 15 t Ladegewicht und verschiebbarer Kuppelstange.

Die Voranschlagssumme für 1914 beträgt . Fr. 3,355,000; für die Anschaffungen im Jahre 1915 werden voraussichtlich Fr. 3,523,000 aufzuwenden sein.

Nr. 11. *Ausrüstung von 70 Personen- und Gepäckwagen der Kreise I—III mit Dynamos für die elektrische Beleuchtung.*

Es wird damit eine Verbesserung der Wagenbeleuchtung erzielt. Die Ausgabe ist zu Fr. 67,000 veranschlagt.

Nr. 12. *Ersatz der Gasbeleuchtung in 40 Personenwagen der Kreise II—V mit Dynamos für die elektrische Beleuchtung.*

Auch hier handelt es sich um Verbesserung der Beleuchtung, wofür wir einen Betrag von Fr. 56,000 in Aussicht nehmen.

Nr. 13. *Elektrische Probelokomotiven für die Gotthardlinie.*
I. Rate Fr. 300,000

Für die Elektrifizierung der Gotthardlinie sind rechtzeitig Probelokomotiven zu beschaffen. Für das Jahr 1914 ist vorläufig ein Betrag von Fr. 300,000 als I. Rate eingesetzt; die II. und III. Rate mit zusammen Fr. 700,000 werden für 1915 in Aussicht genommen.

III. Mobilien und Gerätschaften.

Fr.

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

Nr. 16. Anschaffung von Apparaten für das
Versuchslaboratorium der Obertelegapheninspektion 1,500

Nr. 17. Vermehrung des Inventars des Fahr-
dienstes:

300 Stück Dampfheizkupplungen mit Gewindean- schluss à Fr. 30	9,000
100 Stück Dampfheizkupplungen mit Überschlagnügel à Fr. 32	3,200
40 Stück Dampfheizkupplungen für P. L. M.-An- schluss à Fr. 40	1,600
300 Akkumulatorenbatterien, Modell S. B. B. für die elektrische Wagenbeleuchtung à Fr. 250	75,000

Total III 105,300

Rekapitulation, Generaldirektion.

Fr.

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen	8,147,140
II. Rollmaterial	12,287,100
III. Mobilien und Gerätschaften	105,300

Total Generaldirektion 20,539,540

Kreis I.**I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.***A. Bauten in Ausführung, sowie Überträge noch nicht begonnener Bauten aus dem letztjährigen Budget.*

Nr. 18. Station Versoix. Erweiterung der Station und Erstellung eines neuen Aufnahmegebäudes.

	Fr.	Fr.
Baubudget 1913, Nr. 21.		
Kredit des Verwaltungsrates vom 30. März 1912	510,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 471,000		
und auf Betrieb . . . „ 39,000		
Dazu Fr. 14,000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	242,000	
Bleiben	<u> </u>	268,000

Nr. 19. Station Gland. Erweiterung der Güterdienstanlagen, Erstellung eines neuen Abortes und zentrale Weichen- und Signalstellung.

	Fr.	
Baubudget 1913, Nr. 22.		
Voranschlag vom 25. Juli 1910 . . .	110,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 82,000		
und auf Betrieb . . . „ 28,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	95,000	
Bleiben	<u> </u>	15,000

Nr. 20. Bahnhof Morges. Verlegung der Kantonsstrasse Morges-Bière zur Aufhebung der Niveauübergänge bei km 12,⁶²⁶ und 12,⁹⁵⁸.

	Fr.	
Baubudget 1913, Nr. 47	52,000	
Voranschlag vom 8. April 1913 . . .	<u>69,000</u>	
Dazu Fr. 1200 für Abschreibungen.		
Ausgaben pro 1914		5,000

Mit den Arbeiten konnte noch nicht begonnen werden, weil der Projektplan infolge verschiedener bei der öffentlichen Auflage gestellter Begehren abgeändert werden muss.

Übertrag	<u> </u>	288,000
----------	-----------------	---------

Fr.

Übertrag 288,000

Nr. 21. Renens-Lausanne. Verbreiterung des Unterbaues zwischen Lausanne und Malley für ein weiteres Geleise.

Baubudget 1913, Nr. 48. Fr.

Landerwerb zwischen km 0,800 und 1,950 43,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913 13,000

Bleiben ————— 30,000

Nr. 22. Bahnhof Lausanne. Umbau und Erweiterung des Bahnhofes.

Baubudget 1913, Nr. 25.

Kredit des Verwaltungsrates vom Fr.

30. Dezember 1905 und 11. Mai 1911 10,490,000

wovon auf Bau Fr. 9,340,000

und auf Betrieb „ 1,150,000

Dazu Fr. 435,000 für Abschreibungen.

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende

1913 8,586,000

Bleiben ————— 1,904,000

Ausgaben pro 1914 500,000

Ein Teil des neuen Aufnahmsgebäudes ist bereits bezogen worden. Im Jahre 1914 sollen die beiden Flügelanbauten, in welchen das Buffet und die Dienst-räume unterzubringen sind, erstellt werden.

Nr. 23. Station Lutry. Erweiterung der Station und Beseitigung des Niveauüberganges bei km 4,584.

Baubudget 1913, Nr. 26. Fr.

Voranschlag vom 14. Juni 1912 . . . 240,000

wovon auf Bau . . Fr. 211,000

und auf Betrieb . . „ 29,000

Ausführung verschoben.

Übertrag 818,000

Fr.
Übertrag 818,000

Nr. 24. Rivaz-Vevey. Strassenüberführung bei km 16,705 zum Ersatz der Niveauübergänge „de la Crotta“ bei km 16,499 und 16,788.

Baubudget 1913, Nr. 49. Fr.

Voranschlag vom 27. März 1912 . . . 275,000

wovon auf Bau . . . Fr. 262,000

und auf Betrieb . . . „ 13,000

Dazu Fr. 3700 für Abschreibungen.

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913 —
Bleiben 275,000

Ausgaben pro 1914 40,000

Die Beiträge des Staates und der übrigen Interessenten sind nicht in Abzug gebracht.

Nr. 25. Territet. Ersetzung des Niveauüberganges der Kantonsstrasse durch eine Unterführung.

Baubudget 1913, Nr. 28. Fr.

Voranschlag vom Januar 1907 . . . 500,000

wovon auf Bau . . . Fr. 475,000

und auf Betrieb . . . „ 25,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913 147,000
Bleiben 353,000

Der Beitrag der Interessenten ist nicht in Abzug gebracht. Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Ausführung verschoben.

Nr. 26. Station Martigny. Erweiterung der Station und Geleiseänderungen auf der Ostseite infolge der Erstellung der II. Spur Martigny-Riddes.

Baubudget 1913, Nr. 51.

Übertrag 858,000

	Übertrag	Fr.	858,000
	Fr.		
Voranschlag vom 15. Mai 1912 . . .	428,000		
Hiervon ab: Arbeiten, welche zu Lasten des II. Geleises Martigny-Riddes, Nr. 40, gerechnet sind	77,000		
	<u>Bleiben</u>	351,000	
wovon auf Bau . . . Fr.	284,000		
und auf Betrieb . . . „	67,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	61,000		
	<u>Bleiben</u>	290,000	
Ausgaben pro 1914			240,000

Nr. 27. Station Sitten. Strassenüberführung bei
km 92,945 zum Ersatz der Niveauübergänge „Ste. Mar-
guerite“ und „des Mayennets“.

	Baubudget 1913, Nr. 52.	Fr.	
Voranschlag vom 12. April 1912 . .		264,000	
wovon auf Bau . . . Fr.	255,500		
und auf Betrieb . . . „	8,500		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	100,000		
	<u>Bleiben</u>	164,000	
Ausgaben pro 1914			140,000

Nr. 28. Station Visp. Neues Aufnahmegebäude.

	Baubudget 1913, Nr. 54	Fr.	210,000
Voranschlag vom 10. Juni 1913 . . .		140,000	
wovon auf Bau . . . Fr.	136,000		
und auf Betrieb . . . „	4,000		
Dazu Fr. 28,000 für Abschreibungen.			
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	10,000		
	<u>Bleiben</u>	130,000	
Ausgaben pro 1914			100,000
	Übertrag		1,338,000

Fr.
Übertrag 1,338,000

Das Projekt ist durch Weglassung der Räume für die Bahnhofswirtschaft reduziert und verbilligt worden.

Nr. 29. Bahnhof Brig.

a. Erweiterung für die Einführung der Berner Alpenbahn (B. L. S.) und Vergrößerung des Lokalgüterschuppens.

Baubudget 1913, Nr. 32.

Kredit des Verwaltungsrates vom 2. Dezember 1911 Fr. 2,050,000

Hiervon ab: Anteil der Berner Alpenbahn-Gesellschaft (Pauschale) . . . 965,000

Bleiben 1,085,000

wovon auf Bau . Fr. 1,005,000

und auf Betrieb . „ 80,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913 675,000

Bleiben 410,000

Ausgaben pro 1914 30,000

Die durch die Einführung der Lötschbergbahn nötig gewordenen Arbeiten sind in der Hauptsache vollendet. Der Rest des Kredites ist für die Verlegung der Hauptgeleise im östlichen Teil des Bahnhofes und für die Erstellung der Militärrampe samt den dazu gehörigen Geleisen bestimmt, welche erst zur Ausführung gelangen sollen, nachdem die erforderlichen Anschüttungen aus dem Tunnelausbruchmaterial erstellt sein werden.

b. Zollgebäude.

Fr.

Voranschlag vom 31. Januar 1913 . . 25,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913

auf Rechnung vom Baubudget 1913,

Nr. 80 (Unvorhergesehenes) . . . 20,000

Bleiben ----- 5,000

Übertrag 1,373,000

Fr.
Übertrag 1,373,000

Nr. 30. Croy-Vallorbe. Entwässerung und Verbauung der „Coteau du Day“ mit Verlegung der Orbe durch ein Konsortium.

Fr.	
Baubudget 1913, Nr. 56	50,000
Voranschlag vom August 1912	256,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	206,000
Bleiben	50,000

Ausgaben pro 1914 30,000

Die Bundesbahnen haben ein Drittel der Kosten zu übernehmen. In den vorstehenden Beträgen sind die Beiträge des Staates und der anderen Beteiligten nicht in Abzug gebracht.

Nr. 31. Bahnhof Vallorbe. Erweiterung zu einem internationalen Bahnhof gemäss Vertrag mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn-Gesellschaft.

Fr.	
Baubudget 1913, Nr. 33.	
Kredit des Verwaltungsrates vom 28. November 1910	6,450,000
wovon auf Bau . Fr. 6,220,000	
und auf Betrieb . „ 230,000	
Dazu Fr. 190,000 für Abschreibungen.	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	4,900,000
Bleiben	1,550,000

Ausgaben pro 1914 1,000,000

Die Unterbau- und Oberbauarbeiten werden in der Hauptsache und die Hochbauten zum grossen Teil im Jahre 1913 vollendet werden. Infolge des im Dezember 1912 erfolgten Wassereinbruches wird die Fertigstellung des Mont d'or Tunnels und damit auch die Eröffnung der neuen Linie und des Bahnhofes, die auf den 1. Oktober 1913 festgesetzt waren, voraussichtlich erst im Frühjahr 1914 erfolgen können.

Übertrag 2,403,000

Fr.
Übertrag 2,403,000

Nr. 32. Station Ependes. Verlängerung des Ausweichgleises.

Baubudget 1913, Nr. 57.	Fr.	
Voranschlag vom 18. Juni 1912	40,000	
wovon auf Bau Fr. 31,000		
und auf Betrieb „ 9,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	15,000	
Bleiben	—	25,000

Nr. 33. Conversion-Grandvaux. Sicherungsarbeiten für den Damm bei km 5,172.

Baubudget 1913, Nr. 35.	Fr.	
Voranschlag vom 13. Juni 1911	25,000	
Hierzu für die Einwölbung der Lutrive laut Voranschlag vom 12. November 1912	37,000	
Zusammen	62,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	152,000	
Voraussichtliche Überschreitung bis Ende 1913	90,000	
Für 1914 werden vorgesehen		3,000

Der veranschlagte Betrag genügt nicht, weil neue Bewegungen des Dammes die vorzunehmenden Entwässerungsarbeiten beträchtlich vermehrten.

Nr. 34. Grandvaux-Puidoux. Verstärkung der Stützmauer und Entwässerungsarbeiten bei km 9,908/920.

Baubudget 1913, Nr. 36.	Fr.	
Voranschlag vom 20. Februar 1912 . . .	28,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	26,000	
Bleiben	—	2,000

Nr. 35. Bahnhof Freiburg. Ersetzung des Niveauüberganges im „Tivoli“ durch eine Unterführung.

Baubudget 1913, Nr. 38.

Übertrag 2,433,000

	Fr.	
		Übertrag 2,433,000
	Fr.	
Voranschlag vom 15. Januar 1911 . . .	815,000	
Hiervon ab: Beitrag der Gemeinde Frei- burg	235,000	
Kredit des Verwaltungsrates vom 6. Mai 1911	580,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 547,000		
und auf Betrieb . . . „ 33,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	367,000	
	Bleiben	<u>213,000</u>
Ausgaben pro 1914		200,000

Nr. 36. Bahnhof Payerne. Erweiterung des Bahnhofes mit Neu- und Umbau von Gebäuden.

Baubudget 1913, Nr. 39.

Kredit des Verwaltungsrates vom 20. Juli 1907	Fr. 1,163,200	
wovon auf Bau . Fr. 1,035,200		
und auf Betrieb . „ 128,000		
Dazu Fr. 125,300 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	800,200	
	Bleiben	<u>363,000</u>

Nr. 37. Station Galmiz. Ausweichgeleise und Erweiterung der Güterdienstanlagen.

Baubudget 1913, Nr. 61.

Voranschlag vom 16. April 1912 . . .	Fr. 79,000	
Hierzu für die Vergrösserung des Verlade- platzes und Erstellung eines Stumpen- geleises laut Voranschlag vom 18. Januar 1913	14,000	
	Zusammen	<u>93,000</u>
wovon auf Bau . . . Fr. 87,400		
und auf Betrieb . . . „ 5,600		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	71,000	
	Bleiben	<u>22,000</u>
	Übertrag	<u>3,018,000</u>

	Fr.	
	Übertrag	3,018,000
Nr. 38. Station Kerzers. Erweiterung der Station.		
Baubudget 1913, Nr. 40.	Fr.	
Voranschlag vom 11. Dezember 1909	73,000	
Hierzu für die zentrale Weichen- und Signalstellung	40,000	
	Zusammen	113,000
wovon auf Bau	Fr. 96,000	
und auf Betrieb	" 17,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	48,000	
Bleiben	—	65,000
Nr. 39. II. Geleise Martigny-Riddes mit Umbau der Stationen Charrat-Fully, Saxon und Riddes; Länge 13,116 km.		
Baubudget 1913, Nr. 41.		
Kredit des Verwaltungsrates vom 23. Sep- tember 1911	Fr. 1,400,000	
wovon auf Bau	Fr. 1,290,000	
und auf Betrieb	" 110,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	700,000	
Bleiben	700,000	
Ausgaben pro 1914		500,000
Nr. 40. II. Geleise Visp-Brig; Länge 8,190 km.		
Baubudget 1913, Nr. 64.	Fr.	
Voranschlag vom 25. Juni 1912	880,000	
wovon auf Bau	Fr. 847,000	
und auf Betrieb	" 33,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	20,000	
Bleiben	860,000	
Ausgaben pro 1914		200,000
Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vor- lage gemacht werden.		
	Übertrag	3,783,000

Fr.

Übertrag 3,783,000

Die Notwendigkeit des zweispurigen Ausbaues dieser Strecke ist bereits im Bericht zum Budget für das Jahr 1913 (Seite 88) mit dem Hinweis auf die zu erwartende Zunahme des Verkehrs nach Eröffnung der Lötschberg- und Furkabahn begründet worden.

Nr. 41. II. Geleise St. Blaise-Neuenstadt mit Umbau der Stationen St. Blaise, Cornaux, Cressier und Landeron; Länge 10,678 km.

Baubudget 1913, Nr. 42.

Kredit des Verwaltungsrates vom	Fr.	
11. Februar 1911	2,630,000	
wovon auf Bau . Fr.	2,410,000	
und auf Betrieb . „	220,000	
Dazu Fr. 60,000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	<u>1,000,000</u>	
Bleiben	<u>1,630,000</u>	
Ausgaben pro 1914		800,000

Nr. 42. II. Geleise Siviriez-Romont mit Erweiterung der Station Romont und Änderungen an der Linie nach Bulle; Länge 4,912 km.

Baubudget 1913, Nr. 43.

Kredit des Verwaltungsrates vom 1. Oktober 1912	Fr.	
	2,140,000	
wovon auf Bau . Fr.	1,960,000	
und auf Betrieb . „	180,000	
Dazu Fr. 50,000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	<u>55,000</u>	
Bleiben	<u>2,085,000</u>	
Ausgaben pro 1914		300,000

Die Inangriffnahme der Arbeiten, über welche der Bericht zum Budget 1913 (Seite 82) nähere Angaben enthielt, konnte noch nicht erfolgen, weil die Projektgenehmigung noch aussteht.

Übertrag 4,883,000

		Fr.	
	Übertrag		4,883,000
Nr. 43. II. Geleise Bern-Thörishaus mit Umbau der Stationen Bümpliz und Thörishaus; Länge 6,380 km.			
Baubudget 1913, Nr. 63.			
Kredit des Verwaltungsrates vom 20. März 1913		Fr.	
			660,000
wovon auf Bau	Fr. 626,000		
und auf Betrieb	" 34,000		
Dazu Fr. 14,500 für Abschreibungen.			
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913		500,000	
Bleiben			160,000

Nr. 44. Streckenblockeinrichtungen.

a. Ergänzungsarbeiten auf den Stationen Céligny, Coppet, Versoix und Chambésy.

		Fr.	
Baubudget 1913, Nr. 45.			
Voranschlag vom 20. Mai 1911		65,000	
wovon auf Bau	Fr. 63,000		
und auf Betrieb	" 2,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913		54,000	
Bleiben			11,000

b. Lutry-Montreux.

		Fr.	
Baubudget 1913, Nr. 72.			
Voranschlag vom 14. Juni 1912		170,000	
Neuer Voranschlag		200,000	
Ausgaben pro 1914			200,000

B. Neue Bauten.

Nr. 45. Bahnhof Genf. Erweiterung der Güterdienstanlagen.

Voranschlag vom 23. Mai 1913		170,000
--	--	---------

Die Anlagen in Genf sind derart beengt, dass trotz des in Aussicht stehenden Totalumbaus einige durchaus notwendige Erweiterungen nicht umgangen werden können.

Nr. 46. Bahnhof Nyon. Umbau und Erweiterung des Bahnhofs.

Übertrag	5,424,000
----------	-----------

	Fr.	
	Übertrag	5,424,000
	Fr.	
Voranschlag vom 6. Februar 1913 . . .	1,050,000	
wovon auf Bau . . . Fr.	970,000	
und auf Betrieb . . . „	80,000	
Ausgaben pro 1914		50,000

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Die schon lange erforderliche Erweiterung des Bahnhofes soll nun anlässlich der Einführung der elektrischen Schmalspurbahn Nyon-St. Cergue Morez zur Ausführung kommen.

Nr. 47. Bahnhof Renens.

a. Erweiterung der Anlagen für den Freiverlad und für den Umlad zwischen den S. B. B. und den Lausanner Strassenbahnen mit Verlegung der Kantonsstrasse.

	Fr.	
Voranschlag vom 18. Mai 1913 . . .	256,000	
wovon auf Bau . . . Fr.	226,000	
und auf Betrieb . . . „	30,000	
Ausgaben pro 1914		100,000

b. Neue Schiebebühne.

Voranschlag vom 23. April 1913		7,000
--	--	-------

Nr. 48. Renens-Lausanne. Verlegung der Kantonsstrasse zwischen Prélaz und „Sur la Roche“. Fr.

Voranschlag vom 9. Oktober 1911 . . .	380,000	
Hiervon ab: Beitrag des Staates . . .	190,000	
Bleiben zu Lasten der Bundesbahnen . .	190,000	
Ausgaben pro 1914		70,000

Die Verlegung der Strasse ist zur künftigen Erstellung eines Geleises zwischen Renens und dem projektierten Güterbahnhof im Flontal erforderlich.

Nr. 49. Station Cully. Vergrösserung des Güterschuppens.

Voranschlag vom 18. Juni 1913		9,000
	Übertrag	6,560,000

	Fr.
Übertrag	5,660,000
Nr. 50. Station Bouveret. Versetzung der Transitgüterhalle auf die Dorfseite.	
Voranschlag vom 18. März 1913	10,000
Nr. 51. Station Leuk. Erweiterung für die Einführung der elektrischen Schmalspurbahn Leuk-Leukerbad.	
Voranschlag vom 17. Juni 1913	75,000
Nr. 52. Bahnhof Brig. Erstellung eines Lagerhauses. I. Rate	50,000
Nr. 53. Brig-Iselle. Verbesserung der Stromrückleitung bei den Schienenstössen an den nassen Stellen im Simplontunnel (Fortsetzung der in Nr. 55 des Baubudgets 1913 vorgesehenen Arbeit).	
Voranschlag vom 10. Juni 1913	5,000
Nr. 54. Station Bussigny. Weichenstrasse zur Verbindung von drei Geleisen.	
Voranschlag vom 3. April 1913	13,000
Nr. 55. Station Cossonay. Erstellung eines Abortgebäudes mit Lampisterie und Unterkunftslokal für die Stationsarbeiter.	
Voranschlag vom 3. April 1913	12,000
Nr. 56. Station Chavornay. Erstellung eines Abortgebäudes mit Lampisterie und Gefangenzelle.	
Voranschlag vom 18. Dezember 1912	11,000
Dazu Fr. 700 für Abschreibungen.	
Nr. 57. Werkstätte Yverdon.	
a. Umbau der Werkstätte für Holzimprägnierung in eine Reparaturwerkstätte für Güterwagen.	
Voranschlag vom Mai 1912	8,000
b. Vergrößerung der Wagenreparaturwerkstätte.	
Voranschlag vom 24. Mai 1913	68,600
c. Umbau und Vergrößerung der Abortgebäude.	
Voranschlag vom 17. Mai 1913	14,000
Übertrag	5,926,600

Fr.

Übertrag 5,926,600

Nr. 58. Station Bevaix. Erweiterung der Station.

Voranschlag vom 20. Februar 1913 38,000

Nr. 59. Station Auvernier. Vergrößerung des
Aufnahmsgebäudes.

Voranschlag vom 29. April 1913 7,500

Nr. 60. Bahnhof Neuenburg. Umbau und Er-
weiterung des Bahnhofes.

I. Rate für Landerwerb 100,000

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vor-
lage gemacht werden.

Der Entwurf, der einen Umbau des ganzen Bahn-
hofes vorsehen wird, ist noch nicht fertiggestellt.

Nr. 61. Station Palézieux. Erstellung eines neuen
Aufnahms- und Abortgebäudes und eines überdachten
Perrons, sowie Vergrößerung des Güterschuppens.

Fr.

Voranschlag vom 29. April 1913 . . . 175,000

wovon auf Bau . . . Fr. 165,000

und auf Betrieb . . . „ 10,000

Dazu Fr. 10,000 für Abschreibungen.

Ausgaben pro 1914 60,000

Nr. 62. Vergrößerung der Güterdienstanlagen.

a. Station Schmitten.

Voranschlag vom 21. Februar 1913 . . . 28,000

b. Station Moudon.

Voranschlag vom 31. März 1913 11,000

Nr. 63. Station Granges-Marnand. Erweiterung
der Geleiseanlagen.

Voranschlag vom 11. Januar 1913 13,000

Dazu Fr. 200 für Abschreibungen.

Übertrag 6,184,100

	Fr.
Übertrag	6,184,100
Nr. 64. Vergrößerung der Aufnahmegebäude.	
a. Station Avenches.	
Voranschlag vom 14. Juni 1913	7,600
b. Station Yvonand.	
Voranschlag vom 3. Juni 1913	11,000
Nr. 65. Station Corcelles (Transversale) Erstellung eines zweiten Stumpengeleises.	
Voranschlag vom 17. April 1913	7,700
Nr. 66. Stationen Domdidier und Grolley. Erstellung von Vordächern.	
Voranschlag vom 27. März 1913	5,000
Nr. 67. Station Belfaux. Erstellung eines Ausweichgeleises.	
Voranschlag vom 19. Juni 1912	39,000
Nr. 68. Wagenwascheinrichtungen und Desinfektionsanlagen für den Viehtransport gemäss Bundesratsbeschluss vom 22. März 1907, auf den Stationen Gilly-Bursinel, Le Pont und Gampel.	
Voranschlag vom 3. April 1913	12,500
Nr. 69. Prellböcke	3,000
Nr. 70. Brückenwagen	12,000
Nr. 71. Lastkräne	6,000
Nr. 72. Wasserversorgungen für Stationen und Wärterhäuser	20,000
Nr. 73. Verbesserung der Beleuchtung auf Bahnhöfen und Stationen	15,000
Nr. 74. II. Geleise Dailens-Yverdon. I. Rate	100,000
Übertrag	6,422,900

	Fr
Übertrag	6,422,900
Nr. 75. Verbesserung der Beleuchtung der Niveau- übergänge	10,000
Nr. 76. Zentralanlagen für Weichen und Signale.	
	Fr.
a. Station Aigle	5,000
b. Station Siders	40,000
Zusammen ———	45,000
Nr. 77. Neue Signale. Ersatz von Scheibensignalen durch Semaphore und Anbringen des zweiten Flügels an Ein- und Ausfahrtsignalen	80,000
Nr. 78. Wärterhäuser. Neubauten und Ver- grösserungen	20,000
Nr. 79. Unterkunftslokale für das Bahnpersonal	7,000
Nr. 80. Bahnabschlüsse und Barrieren . . .	20,000
Nr. 81. Telegraphenanlagen.	
a. Vevey-Burier, Rückkauf der Telegraphenlinie .	2,000
b. St. Maurice-Martigny, Verdoppelung der Leitungs- stangen	6,000
c. Visp-Brig, Verdoppelung der Leitungsstangen .	7,500
d. Lausanne-Renens, Rückkauf der Telegraphenlinie	9,600
Nr. 82. Telephonanlagen (einschliesslich der Apparate).	
a. Genf-La Plaine.	
Voranschlag vom 22. April 1913	21,000
b. Palézieux-Bümpliz.	
Voranschlag vom 23. Mai 1913	46,500
c. Auvornier-Verrières.	
Voranschlag vom 4. Juni 1913	14,000
Nr. 83. Vertragliche Beiträge an Flusskorrek- tionen etc.	40,000
Übertrag	6,751,500

	Fr.	
	Übertrag	6,751,500
Nr. 84. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen.		
a. Landerwerbungen im Flontale (en Sébeillon) für die Verlegung des Güterbahnhofes Lausanne.		
Baubudget 1913, Nr. 79 a.		
Kredit des Verwaltungsrates vom	Fr.	
21. Februar 1910	1,600,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis		
Ende 1913	<u>1,397,000</u>	
	Bleiben	<u>203,000</u>
Ausgaben pro 1914		100,000
b. Landerwerbung für die Erweiterung der Abstellgeleise in „La Souche“ (Lausanne)		150,000
c. Verschiedenes		50,000
Nr. 85. Unvorhergesehenes		<u>49,500</u>
	Total I	<u>7,101,000</u>

III. Mobilien und Gerätschaften.

Nr. 86. Vermehrung des Inventars.		
a. der Kreisdirektion (einschliesslich der Telegrapheninspektion)		2,000
b. des Bahndienstes		20,000
c. des Stationsdienstes		10,000
d. des Fahrdienstes:	Fr.	
Gewöhnliches Inventar	6,000	
Neuer Hebekran für das Abheben der Motoren der elektrischen Lokomotiven im Depot Brig	8,000	
	Zusammen	<u>14,000</u>
Nr. 87. Ergänzung des Werkzeuges, der mechanischen Einrichtungen und des Mobiliars:		
a. der Werkstätte Yverdon		45,000
b. der Werkstätte Freiburg		4,000
Nr. 88. Vermehrung der Telegraphen- und Telephonapparate		
		<u>2,000</u>
	Total III	<u>97,000</u>

Rekapitulation.

Fr.

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen	7,101,000
III. Mobilier und Gerätschaften	<u>97,000</u>
Total Kreis I	<u>7,198,000</u>

Zu dem von der Kreisdirektion I vorgelegten Budget sind folgende Ansätze hinzugekommen.

Nr. 52. Bahnhof Brig. Erstellung eines Lager- hauses. I. Rate	Fr. 50,000
Nr. 74. II. Geleise Daillens-Yverdon. I. Rate	100,000

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

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

Nr. 89. Bahnhof Basel.

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

Baubudget 1913, Nr. 88 e	2,175,000	
Kredit des Verwaltungsrates vom 2. Dezember 1911	2,620,000	
wovon auf Bau . Fr. 2,555,000		
und auf Betrieb . " 65,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	2,420,000	
Bleiben	—————	200,000

Das Gebäude und die dazugehörigen Anlagen sind vollendet und am 1. September 1913 der Post- und Zollverwaltung übergeben worden.

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

Baubudget 1913, Nr. 88 f. Fr.		
Voranschlag vom 28. März 1911	300,000	
wovon auf Bau . . Fr. 255,000		
und auf Betrieb . . . " 45,000		
Dazu Fr. 33,600 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	260,000	
Bleiben	—————	40,000

c. Zentrales Weichen- und Signalstellwerk.

Baubudget 1913, Nr. 88 l. Fr.		
Voranschlag	475,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	75,000	
Bleiben	—————	400,000
Ausgaben pro 1914		200,000
Übertrag		—————
		440,000

	Fr.	
		Übertrag 440,000
<i>d. Stellwerkgebäude.</i>		
Baubudget 1913, Nr. 88 m.	Fr.	
Voranschlag	65,000	
Ausgaben pro 1914		50,000
 Nr. 90. Güterbahnhof Basel-St. Johann.		
<i>a. Änderung der Geleiseanlage infolge Höherlegung des Bahnhofes St. Ludwig. Erstellung von zwei Abstellgleisen.</i>		
Baubudget 1913, Nr. 89 a.	Fr.	
Voranschlag vom 13. April 1910 . . .	56,000	
wovon auf Bau Fr. 55,500		
und auf Betrieb „ 500		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	51,000	
Bleiben	—	5,000
 <i>b. Verlängerung des Güterschuppens und der Rampe und Überdachung der letztern.</i>		
Baubudget 1913, Nr. 132.	Fr.	
Voranschlag vom 18. Juli 1912	92,000	
wovon auf Bau Fr. 81,000		
und auf Betrieb „ 11,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	42,000	
Bleiben	—	50,000
 Nr. 91. Bahnhof Pratteln. Erweiterung des Bahnhofes und Ersetzung zweier Niveauübergänge durch Unterführungen.		
Baubudget 1913, Nr. 90.		
Kredit des Verwaltungsrates vom	Fr.	
30. April 1910	1,280,000	
wovon auf Bau . Fr. 1,140,000		
und auf Betrieb . „ 140,000		
Dazu Fr. 12,000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	800,000	
Bleiben	—	480,000
Ausgaben pro 1914		300,000
	Übertrag	845,000

Fr.
Übertrag 845,000

Nr. 92. Bahnhof Liestal. Erweiterung des Bahnhofes und Ersetzung der Niveauübergänge für den Sichternweg und die Oristalstrasse durch eine Unterführung.

Baubudget 1913, Nr. 91.	Fr.
Voranschlag vom Juni 1908	1,375,000
wovon auf Bau	Fr. 1,215,000
und auf Betrieb	" 160,000
Ausgaben pro 1914	10,000

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Nr. 93. Bahnhof Olten.

a. Erstellung eines Ausziehgleises und Verbesserung der Geleiseanlagen auf der Südseite.

Baubudget 1912, Nr. 92 b.	Fr.
Voranschlag vom 13. Juni 1908	470,000
wovon auf Bau	Fr. 400,000
und auf Betrieb	" 70,000

Ausführung verschoben.

b. Erweiterung und Verbesserung der Güterdienstanlagen.

Baubudget 1913, Nr. 92 c.	Fr.
Voranschlag vom 19. Mai 1911	67,500
wovon auf Bau	Fr. 55,700
und auf Betrieb	" 11,800
Ausgaben pro 1914	10,000

Nr. 94. Station Emmenbrücke. Erweiterung der Station mit Beseitigung der Niveauübergänge.

Baubudget 1913, Nr. 93.

Übertrag 865,000

	Fr.	
Übertrag		865,000
	Fr.	
Voranschlag vom 22. März 1911 . . .	765,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 680,000		
und auf Betrieb . . . „ 85,000		
Dazu Fr. 17,100 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	180,000	
	<u>Bleiben</u>	<u>585,000</u>
Ausgaben pro 1914		30,000
Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.		

Nr. 95. Bahnhof Luzern.

a. Erweiterung des Aufnahmsgebäudes zur Vergrößerung der Gepäckabgabe und zur Schaffung von verschiedenen Lokalen für die Postverwaltung.

Baubudget 1913, Nr. 95 a. Fr.

Voranschlag vom 21. Mai 1911 . . .	1,300,000	
Ausgaben pro 1914		10,000

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Die Absicht, das Aufnahmsgebäude symmetrisch auszubauen und einen Teil des dadurch zu gewinnenden Raumes der Postverwaltung zu überlassen, die dadurch die schon lange erforderliche Entlastung ihres Postgebäudes und die Vereinfachung und Beschleunigung der Dienstbesorgung zu erreichen hoffte, hat bisher nicht verwirklicht werden können. Der Stadtrat von Luzern und der luzernische Verein für Handel und Industrie haben sich der Ausführung des Projektes widersetzt und in wiederholten Eingaben an den Bundesrat und die Generaldirektion die Erstellung eines neuen Postgebäudes in der Nähe des Aufnahmsgebäudes verlangt, indem sie dessen Ausbau unter Hinweis auf den gesteigerten Verkehr für bahndienstliche Zwecke als erforderlich bezeichneten. Die zunächst durch die Postverwaltung zu treffende Entscheidung ist noch nicht erfolgt.

Übertrag 905,000

	Übertrag	Fr. 905,000
b. Erstellung von Abstellgleisen und Versetzung der Wagenremise nach Alpnachstad.		
	Baubudget 1913, Nr. 95 c.	Fr.
	Voranschlag vom 16. Mai 1911	78,000
	wovon auf Bau Fr. 54,200	
	und auf Betrieb „ 23,800	
	Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	77,000
	Bleiben	1,000
c. Erstellung neuer Umladeanlagen am See, südlich von der Werfte.		
	Baubudget 1913, Nr. 134 c.	Fr.
	Voranschlag vom 14. Mai 1912	195,000
	wovon auf Bau Fr. 192,500	
	und auf Betrieb „ 2,500	
	Ausgaben pro 1914	20,000
Die Verhandlungen mit dem Stadtrate über die Ausgestaltung dieser Anlagen und die Kostenverteilung sind noch nicht abgeschlossen.		
d. Erstellung einer Achsversenkgrube.		
	Baubudget 1913, Nr. 134 d.	Fr.
	Voranschlag vom 28. Juni 1912	27,000
	wovon auf Bau Fr. 25,800	
	und auf Betrieb „ 1,200	
	Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	19,000
	Bleiben	8,000
Nr. 96. Station Rothrist. Stationserweiterung mit Beseitigung der Niveauübergänge.		
	Baubudget 1913, Nr. 96.	Fr.
	Voranschlag vom 18. März 1911	365,000
	wovon auf Bau Fr. 335,000	
	und auf Betrieb „ 30,000	
	Dazu Fr. 850 für Abschreibungen.	
	Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	50,000
	Bleiben	315,000
	Ausgaben pro 1914	50,000
	Übertrag	984,000

Fr.
Übertrag 984,000

Nr. 97. Station Murgenthal. Erstellung eines Überholungsgeleises und Ersatz eines Niveauüberganges durch eine Unterführung.

Baubudget 1913, Nr. 97.	Fr.
Voranschlag vom 25. März 1908 . . .	303,000
wovon auf Bau . . .	Fr. 246,200
und auf Betrieb . . . „	56,800
Ausgaben pro 1914	100,000

Nr. 98. Station Herzogenbuchsee.

a. Unterführung der Niederönzstrasse.

Baubudget 1913, Nr. 99.	Fr.
Voranschlag vom 2. Dezember 1907 . .	167,000
Hiervon ab: Barbeitrag der Gemeinde . .	5,000
	162,000
Dazu Fr. 500 für Abschreibungen.	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	160,000
Bleiben —————	2,000

b. Erweiterung.

Baubudget 1913, Nr. 135.	Fr.
Voranschlag vom 20. März 1912 . . .	1,005,000
wovon auf Bau . . .	Fr. 865,000
und auf Betrieb . . . „	140,000
Dazu Fr. 54,200 für Abschreibungen.	
Ausgaben pro 1914	10,000

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Nr. 99. Station Schönbühl. Erweiterung der Station und Ersetzung von drei Wegübergängen durch zwei Unterführungen.

Baubudget 1913, Nr. 136.

Übertrag 1,096,000

	Fr.	
		Übertrag 1,096,000
	Fr.	
Voranschlag vom 9. März 1906 ¹⁾	335,000	
wovon auf Bau	Fr. 271,600	
und auf Betrieb	" 63,400	
¹⁾ Wovon Fr. 27,200 für Abschreibungen.		
Ausgaben pro 1914		10,000

Nr. 100. Signalstation Wilerfeld. Überführung der Stauffacherstrasse.

Baubudget 1913, Nr. 137.	Fr.	
Voranschlag vom 10. April 1913	258,000	
Hiervon ab: Anteil der Gemeinde Bern	163,500	
	<hr/>	
	94,500	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	54,500	
Bleiben	<hr/>	40,000

Über die Herstellung dieser die wichtigste Zufahrt zum städtischen Schlachthaus und zur neuen Waffenfabrik bildenden Strassenüberführung ist eine Vereinbarung mit dem Stadtrate zustande gekommen, laut welcher die Stadt ausser dem vorerwähnten Barbeitrage auch noch die Herstellung der Zufahrten, der Fahrbahn auf der Brücke und die Beistellung der Trottoirrandsteine übernimmt. Auf die künftige Erweiterung der Signalstation ist im Projekt Rücksicht genommen.

Nr. 101. Aarebrücke bei Bein. Umbau für zweigeleisigen Betrieb.

Baubudget 1913, Nr. 138.

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Die dringend notwendige Verstärkung der Brücke wird erst in Angriff genommen werden können, wenn die städtischen Behörden einen Entscheid über

Übertrag 1,146,000

Fr.
Übertrag 1,146,000

die Strassenbrücke gefällt haben werden, die sie unterhalb der Bahnbrücke erstellen wollen, und wenn die Behörden zu dem von der Generaldirektion vorgelegten Projekt für die Erweiterung des Bahnhofes, welches auf die Ausgestaltung der Bahnbrücke von Einfluss sein kann, endgültig Stellung genommen haben werden.

Nr. 102. Bahnhof Bern. Erweiterungsbauten.
Baubudget 1913, Nr. 100.

Kredit des Verwaltungsrates vom 19. Juli Fr.
1912 13,600,000

Hiervon entfallen auf:

- | | |
|---|------------------|
| 1. Die Erstellung eines Rangier- und Güterbahnhofes in Weiermannshaus | 3,510,000 |
| 2. Die Ausführung eines neuen vereinigten Lokomotivdepots im Aebigut | 3,715,000 |
| 3. Den Umbau des Personenbahnhofes und der Abstell- und Güterdienstanlagen am Stadtbach und auf der Schützenmatte | <u>6,375,000</u> |

Zusammen 13,600,000

wovon auf Bau Fr. 12,936,000
und auf Betrieb „ 664,000

Dazu Fr. 725,000 für Abschreibungen.

Von dem Betrage sind für die Posttunnel durch die Postverwaltung zu decken Fr. 200,000.

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende

1913	<u>7,220,000</u>
Bleiben	<u>6,380,000</u>

Ausgaben pro 1914 300,000

Das den Behörden am 26. Juli 1912 vorgelegte Projekt für den Umbau des Personenbahnhofes und

Übertrag 1,446,000

Fr.
Übertrag 1,446,000

der Abstell- und Güterdienstanlagen am Stadtbach und auf der Schützenmatte hat die Genehmigung noch nicht erhalten. Der Gemeinderat der Stadt Bern hat Herrn Dr. Ing. Gleim in Hamburg mit der Prüfung des Projektes betraut. Sein Bericht ist noch nicht eingetroffen.

Die Arbeiten am Lokomotivdepot im Äbigut werden im Jahre 1913 in der Hauptsache vollendet sein. Auch die Verlegung der Stadtbachstrasse und die Verbreiterung des westlichen Teiles des Villettenbahnhofes, die zur Inbetriebnahme des Lokomotivdepots und zur Erstellung von Geleisen für Personenwagen erforderlich sind, werden im Jahre 1913 fertig gestellt werden können.

Im Jahre 1914 werden die Arbeiten am Personenbahnhof aus Rücksicht auf den durch die Landesausstellung zu erwartenden Massenverkehr, dessen Abwicklung durch Bauarbeiten nicht gestört werden soll, keine erhebliche Förderung erfahren.

Nr. 103. Bahnhof Thun.

Baubudget 1913, Nr. 101.

	Fr.	
Kredit des Verwaltungsrates vom 2. Dezember 1911 für den Zentralbahnhof zwischen Thun und Scherzligen . .	5,280,000	
Hiervon ab: Beitrag der Gemeinde und der beteiligten Transportanstalten .	900,000	
	<u>4,380,000</u>	Bleiben
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	380,000	
	<u>4,000,000</u>	Bleiben
Ausgaben pro 1914		500,000

Mit den Arbeiten konnte noch nicht begonnen werden, weil über die Anlage des Schiffahrtskanals und des Hafens, die die Ausgestaltung des Bahnhofes beeinflussen, noch keine Entscheidung getroffen worden

Übertrag 1,946,000

Fr.
Übertrag 1,946,000

ist. Das Hafenprojekt, das die Berner Alpenbahn-Gesellschaft als Nachfolgerin der Dampfschiffgesellschaft Thuner- und Brienzensee vorgelegt hat und auch auszuführen haben wird, ist von den Behörden der Stadt Thun abgelehnt worden; diese haben beschlossen, einen neuen Entwurf ausarbeiten zu lassen.

Über den Stand der zwischen den Parteien schwebenden Verhandlungen ist nichts bekannt geworden.

Nr. 104. Station Oberbuchsiten. Verlängerung des Ausweichgeleises von 367 m auf 500 m nutzbare Länge.

	Fr.	
Baubudget 1913, Nr. 141	15,000	
Voranschlag vom 22. Januar 1913 . . .	19,500	
wovon auf Bau Fr. 13,700		
und auf Betrieb „ 5,800		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	18,500	
Bleiben ———		1,000

Nr. 105. Station Luterbach. Erweiterung der Geleiseanlagen.

	Fr.	
Baubudget 1913, Nr. 104.		
Voranschlag vom 20. November 1911 . .	141,000	
wovon auf Bau Fr. 125,000		
und auf Betrieb „ 16,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	41,000	
Bleiben ———		100,000
Ausgaben pro 1914		60,000

Die Inangriffnahme der Arbeiten wurde durch die Verhandlungen verzögert, welche mit der Cellulosefabrik Attisholz wegen der durch die Stationserweiterung verursachten Änderung ihres Anschlussgeleises geführt werden müssen.

Übertrag 2,007,000

Fr.
Übertrag 2,007,000

Nr. 106. Bahnhof Neu-Solothurn. Erweiterung infolge Einmündung der Solothurn-Münster-Bahn und der elektrischen Schmalspurbahn Solothurn-Bern.

Fr.	
Baubudget 1913, Nr. 105 a . . .	1,480,000
Voranschlag vom 17. Juni 1913 . .	1,770,000
wovon auf Bau . Fr. 1,625,000	
und auf Betrieb . " 145,000	
Dazu Fr. 73,000 für Abschreibungen.	
Von dem Betrage entfallen Fr. 370,000 auf die Anlagen der Solothurn-Bern-Bahn.	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	140,000
	Bleiben <u>1,630,000</u>
Ausgaben pro 1914	250,000

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Das Bedürfnis nach Vergrößerung des Bahnhofes ist schon seit Jahren vorhanden. Es war früher beabsichtigt diese Arbeiten auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Solothurn-Münster-Bahn durchzuführen. Wegen anderer dringenderer Bauten und im Hinblick auf die in Aussicht stehende Einmündung der Solothurn-Bern-Bahn wurde die Ausführung des Projektes verschoben. Nachdem diese Linie im Jahre 1914 eröffnet werden soll, kann die Erweiterung des Bahnhofes nicht mehr länger hinausgeschoben werden. Die Stationsanlage der schmalspurigen Solothurn-Bern-Bahn wird auf der Südseite des Bahnhofes angelegt werden.

Nr. 107. Station Alt-Solothurn. Erweiterung infolge Einmündung der Solothurn-Münster-Bahn.
Baubudget 1913, Nr. 106.

Übertrag 2,257,000

	Fr.	
	Übertrag	2,257,000
Kredit des Verwaltungsrates vom 20. Juli 1907	Fr.	710,000
wovon auf Bau	Fr. 655,000	
und auf Betrieb	„ 55,000	
Ausgaben pro 1914		50,000

Nr. 108. Station Lengnau. Stationserweiterung infolge Einmündung der Berner Alpenbahn und Ersetzung der beiden Niveauübergänge bei km 87,557 und km 87,908 durch eine Strassenüberführung bei km 87,740 und durch eine Passerelle bei km 87,908.

Baubudget 1913, Nr. 143.	Fr.	
Voranschlag vom April 1913		405,000
wovon auf Bau	Fr. 380,000	
und auf Betrieb	„ 25,000	
Dazu Fr. 1000 für Abschreibungen.		
Hiervon zu Lasten der Berner Alpenbahn		280,000
Bleiben zu Lasten der S. B. B.		125,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913		25,000
Bleiben		100,000

Nr. 109. Station Liesberg. Beitrag an die Erstellung einer neuen eisernen Strassenbrücke über die Birs zur Änderung der Zufahrt zur Station

	Fr.	
Baubudget 1913, Nr. 109		15,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913		11,000
Bleiben		4,000

Nr. 110. Bahnhof Delsberg.

a. Erstellung eines neuen Güterschuppens mit Bureaugebäude und Rampen.

Baubudget 1913, Nr. 110 a.	Fr.	
Voranschlag vom 13. April 1911		90,000
wovon auf Bau	Fr. 89,500	
und auf Betrieb	„ 500	
Dazu Fr. 17,600 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913		80,000
Bleiben		10,000
Übertrag		2,421,000

	Fr.	
	Übertrag	2,421,000
b. Erweiterung des Bahnhofes mit Beseitigung von drei Niveauübergängen.		
Baubudget 1913, Nr. 110 b und 145,		
Kredit des Verwaltungsrates vom 18. Januar 1913	Fr.	1,090,000
wovon auf Bau	Fr. 1,051,500	
und auf Betrieb	" 38,500	
Dazu Fr. 10,700 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	60,000	
	Bleiben	<u>1,030,000</u>
Ausgaben pro 1914		200,000
Nr. 111. Station Choindez: Erweiterung.		
	Fr.	
Baubudget 1913, Nr. 114	363,000	
Voranschlag vom 3. April 1913	380,000	
Hiervon ab: Beitrag der Gesellschaft der L. v. Roll'schen Eisenwerke in Gerlafingen	40,000	
Bleiben zu Lasten der Bundesbahnen	340,000	
wovon auf Bau	Fr. 315,500	
und auf Betrieb	" 24,500	
Dazu Fr. 16,500 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	80,000	
	Bleiben	<u>260,000</u>
Ausgaben pro 1914		200,000
Nr. 112. Münster-Court. Sicherungsbauten beim Tunnel de la Verrerie zwischen Münster und Court.		
	Fr.	
Baubudget 1913, Nr. 115	60,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	50,000	
	Bleiben	10,000
	Übertrag	<u>2,831,000</u>

Fr.
Übertrag 2,831,000

Nr. 113. Station Tavannes.

Erstellung einer Rampe und der dazu gehörigen Geleiseanlagen.

Baubudget 1913, Nr. 117. Fr.

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

wovon auf Bau . . . Fr. 176,000

und auf Betrieb . . . „ 14,000

Dazu Fr. 12,300 für Abschreibungen.

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913 100,000

Bleiben 90,000

Ausgaben pro 1914 50,000

Nr. 114. Station Villeret. Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes und Erstellung eines neuen Abortgebäudes.

Baubudget 1913, Nr. 148 13,500 Fr.

Voranschlag vom 4. August 1913 . . . 15,000

wovon auf Bau . . . Fr. 11,350

und auf Betrieb . . . „ 3,650

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913 14,000

Bleiben ———

1,000

Nr. 115. Biel-Reuchenette. Erstellung einer Strassenunterführung im Mahlenwald bei km 37,⁸²⁰ zur Beseitigung der Niveauübergänge bei km 37,²⁴⁵, 37,⁷²⁵ und 37,⁷⁹⁰.

Baubudget 1913, Nr. 151. Fr.

Voranschlag vom 10. Januar 1913 . . . 104,000

wovon auf Bau . . . Fr. 102,000

und auf Betrieb . . . „ 2,000

Dazu Fr. 1600 für Abschreibungen.

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913 30,000

Bleiben 74,000

Ausgaben pro 1914 50,000

Übertrag 2,932,000

Fr.
Übertrag 2,932,000

Nr. 116. Bahnhof Biel. Umbau und Erweiterung der gesamten Bahnhofsanlagen.

Baubudget 1913, Nr. 119. Fr.

Voranschlag vom Dezember 1909 . 17,280,000

Hiervon sind abzuziehen:

1. Der von der J. S. in den Jahren 1900—1902 für Landerwerb ausgegebene Betrag . Fr. 1,622,539

2. Der Erlös für das durch die Verlegung des Bahnhofes entbehrlich werdende Terrain

n 1,838,290

3. Erlös für Altmaterial n 119,171

Summa der Abzüge 3,580,000

Kredit des Verwaltungsrates vom 11. Februar 1911 13,700,000

wovon Fr. 300,000 durch die Subvention der Gemeinden Biel und Madretsch gedeckt sind.

Dazu Fr. 3,000,000 für Abschreibungen.

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913 3,000,000

Bleiben 10,700,000

Ausgaben pro 1914 1,300,000

Die Unterbauarbeiten für den Güter- und Rangierbahnhof und die Verlegung der Solothurnerlinie zwischen Mett und Madretsch, deren Ausführung am 3. Dezember 1912 einem Konsortium von sieben in Biel und Umgebung ansässigen Unternehmern übertragen wurde, werden im Jahre 1914 zum grössten Teile fertiggestellt werden.

Nr. 117. Bahnhof Lyss. Änderungen im Erdgeschoss des Aufnahmsgebäudes, Vergrösserung des Güterschuppens und Verlegung des Zugpersonallokals.

Übertrag 4,232,000

Fr.
Übertrag 4,232,000

Baubudget 1913, Nr. 153 a.		Fr.
Voranschlag vom 31. Mai 1912		18,000
wovon auf Bau	Fr. 12,300	
und auf Betrieb	" 5,700	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913		17,000
	Bleiben	<u> </u>
		1,000

Nr. 118. Station Suberg. Stationserweiterung.
Baubudget 1913, Nr. 120.

		Fr.
Voranschlag vom 26. Oktober 1910		125,000
wovon auf Bau	Fr. 108,000	
und auf Betrieb	" 17,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913		25,000
	Bleiben	<u>100,000</u>
Ausgaben pro 1914		50,000

Nr. 119. Neue Station Hasle, zwischen den
Stationen Schüpheim und Entlebuch.

Baubudget 1913, Nr. 155.		Fr.
Voranschlag vom 7. September 1911		280,000
wovon auf Bau	Fr. 270,000	
und auf Betrieb	" 10,000	
Hiervon ab: Barbeitrag der Gemeinde Hasle		<u>100,000</u>
	Bleiben	180,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913		100,000
	Bleiben	<u> </u>
		80,000

Nr. 120. Station Horw. Erweiterung.
Baubudget 1913, Nr. 156.

Übertrag 4,363,000

		Fr.	
	Übertrag		4,363,000
Voranschlag vom 26. Juli 1910 . . .		33,700	
wovon auf Bau . . .	Fr.	29,700	
und auf Betrieb . . .	"	4,000	
Dazu Fr. 730 für Abschreibungen.			
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913		13,700	
Bleiben	—		20,000
Nr. 121. Reistzugverbauungen zwischen Giswil und Brünig.			
Baubudget 1913, Nr. 123.		Fr.	
Voranschlag vom 5. März 1909 . . .		32,500	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913		8,500	
Bleiben	—		24,000
Nr. 122. Station Lungern. Erweiterung der Freiverladeanlagen und Erstellung einer Wagenwascheinrichtung und einer Brückenwage.			
Baubudget 1913, Nr. 122.		Fr.	
Voranschlag vom 29. Mai 1911 . . .		16,000	
wovon auf Bau . . .	Fr.	14,800	
und auf Betrieb . . .	"	1,200	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913		15,000	
Bleiben	—		1,000
Nr. 123. Lungern-Brünig-Meiringen.			
a. Ausweichstelle bei km 37,776, zwischen den Stationen Lungern und Brünig.			
Baubudget 1913, Nr. 159.		Fr.	
Voranschlag vom 21. Februar 1912 . .		47,000	
wovon auf Bau . . .	Fr.	43,500	
und auf Betrieb . . .	"	3,500	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913		37,000	
Bleiben	—		10,000
	Übertrag		4,418,000

Fr.
Übertrag 4,418,000

ö. Ausweichstelle bei km 42,137, zwischen den Stationen Brünig und Meiringen.

Baubudget 1913, Nr. 160.	Fr.	
Voranschlag vom 21. Februar 1912 . . .	65,000	
wovon auf Bau	Fr. 59,500	
und auf Betrieb	" 5,500	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	30,000	
Bleiben	————	35,000

Nr. 124. Station Brienz. Umbau anlässlich der Einführung der Brienzseebahn.

Baubudget 1913, Nr. 161.	Fr.
Voranschlag vom 2. November 1909 . . .	66,500
wovon auf Bau	Fr. 50,000
und auf Betrieb	" 16,500
Dazu Fr. 4100 für Abschreibungen.	
Pro memoria.	

Nr. 125. II. Geleise für die Verbindungsbahn in Basel.

Baubudget 1913, Nr. 124	Fr.	
	915,000	
Kredit des Verwaltungsrates vom 20. März 1913	1,200,000	
wovon auf Bau	Fr. 1,128,000	
und auf Betrieb	" 72,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	100,000	
Bleiben	————	1,100,000
Ausgaben pro 1914		400,000

Die eingehende Bearbeitung des Projektes der Rheinbrücke hat eine Erhöhung des Kostenvoranschlages ergeben. Ob die vorhandene eingleisige Brücke verstärkt oder durch eine neue ersetzt werden wird, ist noch nicht entschieden.

Übertrag 4,853,000

Fr.
Übertrag 4,853,000

Nr. 126. II. Geleise Basel-Delsberg, Länge 35,840 km; Zwingen-Liesberg mit Erweiterung der Stationen Zwingen, Bärschwil und Liesberg, Länge 9,700 km.

Baubudget 1913, Nr. 125 b 50,000

Nr. 127. II. Geleise Aarburg-Luzern.

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

Baubudget 1913, Nr. 126 a.

Kredit des Verwaltungsrates vom	Fr.
28. April 1905	5,150,000
wovon auf Bau . Fr. 4,650,000	
und auf Betrieb . „ 500,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	<u>4,600,000</u>
Bleiben	<u>550,000</u>

Ausgaben pro 1914 240,000

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

Baubudget 1913, Nr. 126 b.

Kredit des Verwaltungsrates vom	Fr.
10. Februar 1911	1,410,000
wovon auf Bau . Fr. 1,270,000	
und auf Betrieb . „ 140,000	
Erhöhung für eine Langholzrampe in Sempach und die Vergrößerung von zwei Durchlässen zwischen Sempach und Rothenburg	<u>32,000</u>
	1,442,000

 wovon auf Bau . Fr. 1,299,000

 und auf Betrieb . „ 143,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	350,000
Bleiben	<u>1,092,000</u>

Ausgaben pro 1914 400,000

Übertrag 5,543,000

Fr.

Übertrag 5,543,000

Nr. 128. II. Geleise Wilerfeld-Thun.

a. Wilerfeld-Gümligen mit Verlegung der Linie
Wilerfeld-Ostermundigen und Erstellung einer neuen
Station Ostermundigen; Länge 4,374 km.

Baubudget 1913, Nr. 127 a.

Kredit des Verwaltungsrates vom 9. März	Fr.	
1908)	3,560,000
wovon auf Bau . Fr.		3,401,000
und auf Betrieb . „		159,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913		<u>2,660,000</u>
Bleiben		<u>900,000</u>
Ausgaben pro 1914		70,000

1) Wovon Fr. 70,000 für Abschreibungen.

b. Gümligen-Kiesen; Länge 15,030 km.

Baubudget 1913, Nr. 127 b.

Kredit des Verwaltungsrates vom	Fr.	
19. November 1912		3,600,000
wovon auf Bau . Fr.		3,438,000
und auf Betrieb . „		162,000
Dazu Fr. 96,000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende		
1913		<u>100,000</u>
Bleiben		<u>3,500,000</u>
Ausgaben pro 1914		1,500,000

c. Kiesen-Thun; Länge 7,623 km.

Baubudget 1913, Nr. 127 b.

Für Projektierungsarbeiten und Baubeginn 30,000

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Übertrag 7,143,000

Fr.
Übertrag 7,143,000

Ad b und c. Die Erstellung des zweiten Geleises ist infolge der allgemeinen Verkehrsentwicklung und besonders auch wegen der Eröffnung der Lötschbergbahn dringlich notwendig geworden. Das Projekt des zweiten Geleises auf der Strecke Gümligen-Kiesen ist den Behörden am 27. März 1913 vorgelegt worden. Die Inangriffnahme des Baues hat eine Verzögerung erlitten, weil zahlreiche Begehren um Änderung des Projektes erhoben wurden; sie wird aber demnächst erfolgen. Das Projekt für die Strecke Kiesen-Thun ist fertiggestellt.

Nr. 129. II. Geleise Olten-Biel.

Baubudget 1913, Nr. 162.

Für Projektierungsarbeiten und Inangriffnahme der Arbeiten	100,000
--	---------

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Nr. 130. Telephonanlagen (einschliesslich der Apparate).

Baubudget 1913, Nr. 130 a.

Gümligen - Fluhmühle,° exklusive Bowil-	Fr.	
Signau	28,400	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	27,400	
Bleiben	—	1,000

B. Neue Bauten.

Nr. 131. Bahnhof Basel.

a. Neuer Rangierbahnhof im Muttenzerfeld.

Für Projektierungsarbeiten und vorsorglichen Land- erwerb	100,000
--	---------

Übertrag 7,344,000

Fr.

Übertrag 7,344,000

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Die schon durch längere Zeit vorgenommenen Studien haben gezeigt, dass ein leistungsfähiger Rangierbahnhof durch Erweiterung der bestehenden Rangieranlagen im Wolfbahnhof nicht geschaffen werden kann, und dass eine Anlage, welche die Ausübung des Rangierbetriebes nach modernen Grundsätzen ermöglicht, nur durch Erstellung eines neuen Bahnhofes zu erreichen ist. Dieser soll auf der noch nicht bebauten Hard bei Muttenz längs der Bahnlinie zwischen Pratteln und der Birsbrücke errichtet werden. Um das hierzu benötigte Land der Spekulation zu entziehen, ist der Projektplan öffentlich aufgelegt worden.

b. Erstellung eines neuen Freiverladegeleises H 14 und eines Ausziehgeleises R III, sowie Änderung der Vorrampen an den Lagerhäusern im Rangierbahnhof Wolf.

Fr.

Voranschlag vom 9. Juni 1913 . . . 58,000

wovon auf Bau . . . Fr. 50,000

und auf Betrieb . . . „ 8,000

Ausgaben pro 1914 50,000

c. Kanalisation bei den Rampen C und H im Rangierbahnhof Wolf.

Voranschlag vom 8. Mai 1913 7,400

d. Verbesserung der Einfahrten von Pratteln und vom badischen Bahnhof in den Personenbahnhof.

Voranschlag vom 6. Juni 1913 23,000

Nr. 132. Werkstätte Olten.

a. Erstellung einer neuen Oberbaumaterialwerkstätte samt Geleiseanlagen und einer fahrbaren Ver-

Übertrag 7,424,400

	Fr.	
	Übertrag	7,424,400
ladebrücke, sowie Versetzen der Wagenremise I vom		
Einfeld in das Werkstätteareal. Fr.		
Voranschlag vom 19. Juli 1913 . . .	1)	130,000
wovon auf Bau . . . Fr.	100,000	
und auf Betrieb . . . "	30,000	
Ausgaben pro 1914		30,000
1) Hierzu kommen noch Fr. 43,000 für Werkzeugmaschinen.		
b. Erstellung eines neuen Grundwasserschachtes		
zum Ersatz des bestehenden Pumpenschachtes.		
Voranschlag vom 2. Juni 1913		14,000
Nr. 133. Bahnhof Olten.		
Erweiterung des Rangierbahnhofes, I. Rate . . .		50,000
(Vgl. Baubudget 1913 Nr. 92.)		
Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.		
Nr. 134. Station Riedtwil. Erstellung eines		
Überholungsgeleises. Fr.		
Voranschlag vom 27. Mai 1913 . . .		136,000
wovon auf Bau . . . Fr.	117,000	
und auf Betrieb . . . "	19,000	
Ausgaben pro 1914		100,000
Nr. 135. Bahnhof Burgdorf. Erstellung eines		
Personendurchganges, Verbreiterung des Zwischen-		
perrons, Änderungen an den Perrondächern und an		
den Geleisen. Fr.		
Voranschlag vom 26. Mai 1913 . . .		100,000
wovon auf Bau . . . Fr.	72,500	
und auf Betrieb . . . "	27,500	
Ausgaben pro 1914		50,000
	Übertrag	7,668,400

	Fr.	
		Übertrag 7,668,400
Nr. 136. Station Hindelbank. Erstellung eines Überholungsgeleises.		
	Fr.	
Voranschlag vom 9. April 1913 . . .	110,000	
wovon auf Bau . . . Fr.	95,000	
und auf Betrieb . . . „	15,000	
Ausgaben pro 1914		80,000
Nr. 137. Schönbühl-Zollikofen. Ersatz der Strassenübergänge bei km 97, ⁹⁶⁵ der Berner- und bei km 8, ²⁸² der Bielerlinie durch eine Unterführung bei km 8, ²⁴⁰ der Bielerlinie anlässlich der Erstellung der Schmalspurbahn Solothurn-Bern, I. Rate		
		50,000
Nr. 138. Wilerfeld-Bern. Überführung des Scheibenweges bei km 104, ¹²² .		
	Fr.	
Voranschlag vom 17. Dezember 1912 . . .	59,000	
Ausgaben pro 1914		40,000
Nr. 139. Bahnhof Bern.		
a. Erstellung eines Bahndienstgebäudes beim neuen Lokomotivdepot.		
Voranschlag vom 18. April 1913		29,000
b. Erstellung einer Schmiede und Schreinerei beim neuen Lokomotivdepot für den Bahndienst.		
Voranschlag vom 18. April 1913		17,000
c. Erstellung eines Visiteurlokales mit Magazin und Schmiede im Güterbahnhof Weiermannshaus.		
Voranschlag vom 20. Mai 1913		12,600
d. Änderung und Erweiterung der Stückgutanlagen im Villettenbahnhof.		
	Fr.	
Voranschlag vom 22. April 1913	96,000	
wovon auf Bau Fr.	90,000	
und auf Betrieb „	6,000	
Ausgaben pro 1914		50,000
		Übertrag 7,947,000

	Fr.
Übertrag	7,947,000
Nr. 140. Verlängerung von Ausweichgleisen auf 500 m Nutzlänge.	
a. Station Wangen bei Olten.	
Voranschlag vom 19. Mai 1913	23,000
b. Station Oensingen.	
Voranschlag vom 12. April 1913	41,000
c. Station Deitingen.	
Voranschlag vom 23. Mai 1913	7,500
d. Station Soyhières.	
Voranschlag vom 23. Juli 1912	Fr. 33,000
wovon auf Bau	Fr. 31,000
und auf Betrieb	" 2,000
Ausgaben pro 1914	10,000
Nr. 141. Bahnhof Delsberg.	
a. Vergrößerung der Lokomotivremise (Rotunde) um 6 Stände.	
	Fr.
Voranschlag vom 26. Juli 1907	145,000
wovon auf Bau	Fr. 142,000
und auf Betrieb	" 3,000
Ausgaben pro 1914	45,000
b. Erstellung eines Aufenthaltslokales für die Lokomotivreiniger und eines Arbeitsraumes für die Lampisten im Depot	
	3,000
Nr. 142. Bahnhof Pruntrut. Verlängerung der Zollhalle um zirka 20 m.	
Voranschlag vom 31. Mai 1913	20,500
Dazu Fr. 3700 für Abschreibungen.	
Nr. 143. Station Courtemanche. Verlängerung der bestehenden Rampe.	
Voranschlag	3,000
Übertrag	8,100,000

	Fr.	
	Übertrag	8,100,000
Nr. 144. Station Münster.		
a. Erstellung von Perrondächern. Fr.		
Voranschlag vom 21. Februar 1912 . . .		70,000
wovon auf Bau	Fr. 65,000	
und auf Betrieb	„ 5,000	
Ausgaben pro 1914		40,000
b. Einführung der Linie Münster-Lengnau.		
Voranschlag vom 25. April 1912 . . .		118,000
wovon auf Bau	Fr. 83,500	
und auf Betrieb	„ 34,500	
Geht zu Lasten der Berner Alpenbahn-Gesellschaft.		
Dazu Fr. 6500 für Abschreibungen.		
c. Einbau einer Dienstwohnung in die Lokomotivremise.		
Voranschlag vom 21. Mai 1913		3,000
Nr. 145. Station Reconvilier. Vergrößerung des Güterschuppens.		
Voranschlag vom 10. Mai 1913		5,300
Nr. 146. Sonceboz-La Heutte.		
a. Verlängerung des Tourne-dos-Tunnels, Seite Sonceboz		
		6,000
b. Erstellung von Schutzwänden gegen Steinschlag		
		6,000
Nr. 147. Werkstätte Biel.		
a. Dach vor der Montierwerkstätte (Südseite).		
Voranschlag vom 15. Mai 1913		4,300
b. Vergrößerung der Putzhütte (Auskocherei).		
Voranschlag vom 16. Mai 1913		7,000
c. Bau eines Werkführerbureaus.		
Voranschlag vom 29. Mai 1913		8,600
Nr. 148. Station Münchenbuchsee. Ersatz des Niveauüberganges an der Ostseite, km 10,004, durch eine Unterführung bei km 9,942.		
	Übertrag	8,180,200

	Fr.	
	Übertrag	8,180,200
Voranschlag vom 29. Oktober 1912 . . .	66,000	
wovon auf Bau	Fr. 65,000	
und auf Betrieb	" 1,000	
Dazu Fr. 400 für Abschreibungen.		
Ausgaben pro 1914		40,000
Nr. 149. Bahnhof Langnau. Erstellung eines neuen Abortgebäudes.		
Voranschlag vom 10. März 1913		6,500
Nr. 150. Wagenwascheinrichtungen und Desinfektionsanlagen für den Viehtransport laut Bundesratsbeschluss vom 22. März 1907		5,000
Nr. 151. Brückenwagen		10,000
Nr. 152. Lastkräne		10,000
Nr. 153. Wasserversorgung für Stationen und Wärterhäuser		10,000
Nr. 154. Verbesserung der Beleuchtung auf Bahnhöfen und Stationen		8,000
Nr. 155. Zentralanlagen für Weichen und Signale:	Fr.	
Trubschachen	38,000	
Wangen bei Olten	39,000	
Deitingen	38,000	
Selzach	40,000	
	<u>155,000</u>	
Ausgaben pro 1914		155,000
Nr. 156. Neue Signale. Ersatz von Scheibensignalen durch Semaphore und Anbringen des zweiten Flügels an Ein- und Ausfahrtsignalen		30,000
	Übertrag	<u>8,454,700</u>

	Fr.
Übertrag	8,454,700
Nr. 157. Wärterhäuser :	
a. Bau von zwei neuen Wärterhäusern	24,000
b. Vergrößerung von Wärterhäusern	15,000
Nr. 158. Unterkunftslokale für das Bahndienst-	
personal	10,000
Nr. 159. Telegraphenleitungen :	
a. Basel-Delsberg. Ankauf der eidgenössischen Linie	8,000
b. Delsberg-Delle. Ankauf der eidgenössischen Linie	13,000
Nr. 160. Telephonanlagen.	
a. Neue Streckentelephonanlagen, einschliesslich der Apparate mit Einschaltung der Wärterposten auf der Strecke Aarburg-Rothenburg und Rekonstruktion der Telegraphenlinie der Strecke Sursee-Rothenburg.	
Voranschlag vom 7. Mai 1913	23,000
b. Neue Streckentelephonanlagen, ausschliesslich der Apparate mit Einschaltung der Wärterposten auf der Strecke Langnau-Fluhmühle und Rekonstruktion der Telegraphenlinie dieser Strecke.	Fr.
Voranschlag vom 7. Mai 1913	52,000
Ausgaben pro 1914	26,000
Nr. 161. Vertragliche Beiträge an Flusskorrek-	
tionen. Birs bei St. Jakob, Wildeneigraben und Dürrbach bei Bowil, Dorfbach in Langnau, Ilfis bei Wiggen, Grosse und Kleine Emme, Kleine Schliere, Lambach usw.	50,000
Nr. 162. Bahnabschlüsse und Barrieren. Neue	
Barrieren	15,000
Nr. 163. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen	100,000
Nr. 164. Unvorhergesehenes	50,000
Total I	<u>8,788,700</u>

III. Mobiliar und Gerätschaften.		Fr.
Nr. 165. Vermehrung des Inventars:		
a. der Kreisdirektion (einschliesslich der Telegrapheninspektion)		4,000
b. des Bahndienstes:		
1. Zelte, Kochherde und transportable Schirmhütten	Fr. 5,000	
2. Mobiliar und Werkzeug	5,000	
	Zusammen ———	10,000
c. des Stationsdienstes		15,000
d. des Fahrdienstes:		
1. Verschiedenes	6,000	
2. Neuer Werkzeugwagen	32,000	
	Zusammen ———	38,000
Nr. 166. Vermehrung des Werkzeuges, der mechanischen Einrichtungen und des Mobiliars:		
a. der Werkstätte Biel		33,000
b. der Werkstätte Olten		63,500
Nr. 167. Ergänzung des Werkzeuges und der mechanischen Einrichtungen der Depotwerkstätten		
		7,500
Nr. 168. Vermehrung der Telegraphen- und Telephonapparate		
		2,500
	Total III	<u>173,500</u>

Rekapitulation.		Fr.
I. Bahnanlagen und feste Einrichtungen		8,788,700
III. Mobiliar und Gerätschaften		173,500
	Total Kreis II	<u>8,962,200</u>

In dem von der Kreisdirektion vorgelegten Budget wurden nachstehende Änderungen vorgenommen:

Folgende Ansätze wurden weggelassen, weil ein Teil dieser Bauten vollendet ist, der andere im Jahre 1913 vollendet werden wird:

Bahnhof Basel:

a. Einführung der Juralinie in den Personenbahnhof von der Münchensteinerstrassenbrücke bis zum Ruchfeld	Fr. 1,000
b. Umänderung der Bahnhofbeleuchtung für Wechselstrombetrieb	1,000
c. Erstellung eines Ablaufberges östlich der Münchensteinerstrassenbrücke	1,000
Güterbahnhof St. Johann, Erstellung eines Freiverladegeleises und Verlängerung eines bestehenden	1,000
Bahnhof Sissach, Erstellung einer Passerelle bei km 21,342	1,000
Emmenbrücke-Luzern, Unterführung der Zufahrtsstrasse zur St. Karlibrücke in Luzern	1,000

Bahnhof Luzern:

a. Vergrößerung der Küchen- und Nebenräume der Bahnhofrestauration	1,000
b. Ersatz einer Drehscheibe von 16 m Durchmesser durch eine solche von 20 m Durchmesser im Rangierbahnhof.	1,000
Station Olten-Hammer, Verlängerung des Ausweichgeleises von 360 m auf 500 m nutzbare Länge	1,000
Station Egerkingen, Verlängerung des Ausweichgeleises von 350 m auf 500 m nutzbare Länge . .	1,000
Bahnhof Neu-Solothurn, Erstellung eines Wasserkranes und Geleiseänderung im Lokomotivdepot . .	1,000
Station Glovelier, Geleiseänderung und Erstellung einer neuen Brückenwage	1,000
Station Boncourt, Neue Stationsanlage zwischen Grandgourt und Delle	1,000
Station Tavannes, Erstellung eines Nebengebäudes mit Waschküche, Abort, Lampisterie und Aufenthaltslokal	1,000
Bahnhof Lyss, Erstellung einer Militärrampe . .	1,000
Station Konolfingen-Stalden, Neues Abstellgeleise	1,000
Station Alpnachstad, Erweiterung der Geleiseanlagen	1,000

Station Sachseln, Verlängerung eines Stumpengeleises und Erstellung eines Freiverladeplatzes	Fr. 1,000
II. Geleise Basel-Delsberg, Länge 35, ⁸⁴⁰ km.	
Basel (Ruchfeld)-Aesch, mit Erweiterung der Stationen Münchenstein, Dornach-Arlesheim und Aesch; Länge 7, ⁷⁵⁰ km	1,000
Vergrosserung von Wärterhäusern	2,000
Bahnabschlüsse und Barrieren	2,000
Ferner wurden weggelassen:	
Bahnhof Basel, Einführung des Geleises H. 4 in die Güterhalle III im Wolfbahnhof	22,400
Werkstätte Olten, Vergrosserung der Reparaturwerkstätte für vierachsige Wagen	40,000
und Bahnhof Lyss, Erstellung eines zweiten Wasserturmes und Wasserkranes	10,000
weil die Ausführung dieser Arbeiten nicht dringend notwendig ist.	
Ebenso wurde bei Pos. Nr. 124, Umbau der Station Brienz anlässlich der Einführung der Brienzer-eebahn, der Betrag weggelassen	30,000
weil die Arbeiten erst im Jahre 1915 zur Ausführung gelangen werden.	
Vermindert wurden die Ansätze für:	
Nr. 160 b. Neue Streckentelephonanlagen auf der Strecke Langnau-Fluhmühle und Rekonstruktion der Telegraphenlinie dieser Strecke von Fr. 52,000 auf	26,000
Nr. 166. Vermehrung des Werkzeugs, der mechanischen Einrichtungen und des Mobiliars:	
a. Der Werkstätte Biel von Fr. 55,000 auf	33,000
b. Der Werkstätte Olten von Fr. 86,000 auf	63,500
Erhöht wurden die Ansätze für:	
Nr. 123. Ausweichstelle bei km 37, ⁷⁷⁶ zwischen den Stationen Lungern und Brünig von Fr. 7000 auf	10,000
Nr. 128 b. II. Geleise Gumligen-Kiesen von Fr. 500,000 auf	1,500,000
Nr. 139 a. Bahnhof Bern. Erstellung eines Bahndienstgebäudes beim neuen Lokomotivdepot von Fr. 28,700 auf	29,000

Kreis III.

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.

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

Nr. 169. Hauptbahnhof Zürich.

a. Neues Lokomotivdepot im Geleisedreieck bei der Brauerstrasse, Verlängerung der Langstrassenunterführung und Vermehrung der Zugaufstellgeleise im Vorbahnhof (I. Etappe der Bahnhofserweiterung).

Baubudget 1913, Nr. 219a.	Fr.	
Voranschlag vom 1. Juli 1912	5,000,000	
wovon auf Bau	Fr. 4,850,000	
und auf Betrieb	" 150,000	
Ausgaben pro 1914		250,000

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

b. Erstellung eines Postdienstgebäudes an der Lagerstrasse.

Baubudget 1913, Nr. 219b.		
Approximativer Voranschlag vom	Fr.	
25. Juni 1912	5,870,000	
Ausgaben pro 1914		300,000

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Ad a und b. Wie bereits im Bericht zum Budget für das Jahr 1913 erwähnt wurde, zwingt die Zunahme des Verkehrs zu baldiger Erweiterung des Bahnhofes. Die Verlängerung der Perrons über die Sihl und ihre Vermehrung macht die Entfernung des alten Lokomotivdepots notwendig. Zum Ersatz des Depots soll in dem Dreieck zwischen der Zufahrtsrampe zum Viadukt und der noch zu verlegenden linksufrigen Seelinie eine Remise für 60 Lokomotiven erbaut werden, welche mit allen modernen Einrichtungen und insbesondere mit einer maschinellen Bekohlungsanlage ausgerüstet werden wird. Durch diese Anlage wird nicht nur die Kohlenfassung der Lokomotiven erheblich beschleunigt, sondern auch die zur Lagerung der Kohlen im Innern des Bahnhofes erfor-

Übertrag	550,000
----------	---------

Fr.
550,000

Übertrag

derliche Fläche vermindert und somit Platz für Geleiseanlagen gewonnen.

Der Bau dieser Remise bildet die erste Etappe des Bahnhofumbaus und erfolgt selbstverständlich auf Grund des für diesen Umbau ausgearbeiteten, nur in Einzelheiten noch nicht feststehenden Projektplanes. Nach Beseitigung der alten Remise werden die Perronanlagen vergrössert und auf der durch die Sihl, die Lager- und die Langstrasse begrenzten, ehemals durch die Werkstätten okkupierten Fläche Abstellgeleise für Personenzüge, sowie die Anlagen für den Eilgutverkehr errichtet werden.

In der südöstlichen Ecke dieser Fläche an der Lagerstrasse soll ein grosses Postgebäude erstellt werden, das mit den Perrons durch einen mit Aufzügen versehenen Tunnel verbunden werden wird. Das Gebäude soll drei Geschosse erhalten; das oberste ist zur Unterbringung von Bureaux für einige Abteilungen des Bahnbetriebsdienstes bestimmt. Der bisherigen Übung gemäss werden die Bundesbahnen das Baukapital beschaffen und die Ausführung des Baues übernehmen, wogegen die Postverwaltung für die Verzinsung und Amortisation der für ihre Zwecke gemachten Aufwendungen aufzukommen und die Bahnverwaltung auch noch für den Unterhalt zu entschädigen haben wird.

Nr. 170. Station Schlieren. Erweiterung mit Überführung der Engstringerstrasse bei km 7,403 und Aufhebung der Übergänge bei km 7,436 und km 7,790.

	Fr.	
Baubudget 1913, Nr. 184 . . .	1,800,000	
Voranschlag vom 26. Mai 1913 . .	2,210,000	
wovon auf Bau . Fr. 2,138,000		
und auf Betrieb . „ 72,000		
Dazu Fr. 20,000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	200,000	
	<u>2,010,000</u>	
Ausgaben pro 1914		<u>200,000</u>
	Übertrag	750,000

Fr.
Übertrag 750,000

Die Inangriffnahme des Baues wurde verzögert, weil die Gemeinde neue Begehren bezüglich der Strassenanlagen gestellt hat, deren Berücksichtigung eine Umarbeitung des Projektes notwendig machte. Auch der im Jahre 1908 aufgestellte Voranschlag musste revidiert und erhöht werden.

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Nr. 171. Station Dietikon.

a. Erstellung eines Überholungsgeleises von 500 m Länge, Verlängerung des Verladegeleises und des Verladeplatzes links der Bahn, Erstellung einer neuen Zentralanlage. Fr.

Baubudget 1913, Nr. 185 a	18,600
Voranschlag vom 17. Mai 1913	141,000
wovon auf Bau	Fr. 130,500
und auf Betrieb	„ 10,500

Dazu Fr. 7,000 für Abschreibungen.

Ausgaben pro 1914	50,000
-----------------------------	--------

Die Erhöhung des Voranschlages ist notwendig geworden, weil nicht nur, wie früher vorgesehen war, das Überholungsgeleise verlängert, sondern auch die Freiverladeanlagen vergrößert werden sollen.

b. Ersetzung des Überganges bei km 10,787 durch einen Personendurchgang bei km 10,800.

Baubudget 1913, Nr. 185 b. Fr.	
Voranschlag vom 27. März 1911	27,000
wovon auf Bau	Fr. 26,500
und auf Betrieb	„ 500

Dazu Fr. 500 für Abschreibungen.

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	25,000
Bleiben —————	2,000
Übertrag	802,000

Fr.
Übertrag 802,000

Nr. 172. Bahnhof Wettingen. Erweiterung der Geleiseanlagen und des Verladeplatzes, Verlängerung des Güterschuppens und der Rampe und Erstellung einer Fussgängerüberführung an der Seminarstrasse bei km 20,¹⁷².

	Fr.	
Baubudget 1913, Nr. 186.		
Voranschlag vom 9. November 1907	455,000	
wovon auf Bau	Fr. 418,600	
und auf Betrieb	" 36,400	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	45,000	
	Bleiben <u>410,000</u>	
Ausgaben pro 1914		10,000

Nr. 173. Bahnhof Baden. Erweiterung der Geleiseanlagen und der Verladeplätze, Verlegung und Vergrößerung der Güterschuppen, Anlage eines Zwischenperrons mit zwei Personendurchgängen, Erstellung von Perrondächern und Änderungen im Aufnahmegebäude.

	Fr.	
Baubudget 1913, Nr. 187.		
Kredit des Verwaltungsrates vom 30. März 1912	955,000	
wovon auf Bau	Fr. 820,000	
und auf Betrieb	" 135,000	
Dazu Fr. 56,000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	355,000	
	Bleiben <u>600,000</u>	
Ausgaben pro 1914		300,000

Nr. 174. Bahnhof Turgi. Strassenunterführungen bei km 27,⁶⁴⁹, Zürich-Aarau, und km 27,⁷³⁷, Turgi-Waldshut, und Fusswegunterführung bei km 27,⁸⁶⁰, Turgi-Waldshut, zum Ersatz der Übergänge bei km 27,⁶⁶², Zürich-Aarau, km 27,⁷⁴⁵ und 27,⁸⁶⁰, Turgi-Waldshut.

Übertrag 1,112,000

	Fr.	
	Übertrag	1,112,000
Baubudget 1913, Nr. 220.	Fr.	
Voranschlag vom 30. Mai 1912	272,000	
wovon auf Bau	Fr. 270,600	
und auf Betrieb	„ 1,400	
Dazu Fr. 3,700 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	50,000	
	<u>Bleiben</u>	<u>222,000</u>
Ausgaben pro 1914		120,000

Nr. 175. Bahnhof Brugg. Umbau und Erweiterung der Bahnhofanlagen.

	Fr.	
Baubudget 1913, Nr. 188.	Fr.	
Voranschlag vom 21. Mai 1908	3,540,000	
Voranschlag vom 3. Juni 1913	4,610,000	
wovon auf Bau	Fr. 4,370,000	
und auf Betrieb	„ 240,000	
Dazu Fr. 100,000 für Abschreibungen.		
Für 1913—1916 werden davon vorgesehen:		
Erweiterung und Hebung der Geleiseanlage auf der Seite gegen Turgi, Unterführung der Zürcherstrasse, Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes, Verlängerung des Güterschuppens, Erstellung eines Dienstgebäudes beim Aufnahmsgebäude, Erweiterung der Lokomotivremise um 8 Stände und Erstellung einer neuen Drehscheibe von 20 m Durchmesser.	Fr.	
Voranschlag vom 26. Februar 1912	1,890,000	
Voranschlag vom 3. Juni 1913	2,300,000	
wovon auf Bau	Fr. 2,200,000	
und auf Betrieb	„ 100,000	
Dazu Fr. 55,000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	150,000	
	<u>Bleiben</u>	<u>2,150,000</u>
Ausgaben pro 1914		300,000
	Übertrag	1,532,000

Übertrag 1,532,000

Der Entwurf für diesen bedeutenden Bahnhofumbau ist fertiggestellt. Derselbe wurde am Schlusse noch durch die Verbesserung der Steigungsverhältnisse an der östlichen Zufahrt (von Turgi) ergänzt, indem die einzige auf der Strecke Zürich Brugg vorkommende Rampe von 12 ‰, mit welcher das Geleise von der Reussbrücke zum Bahnhof ansteigt, durch eine solche von 10 ‰, auf 1455 m Länge, ersetzt wurde. In der ersten Bauperiode sollen in der Hauptsache die Änderungen des Bahnhofes auf der Südseite zur Ausführung kommen. Die Vergrößerung der Perronanlagen, die Erweiterung der Rangier- und Abstellgeleise und die Verbesserung der Einführung der Bötzberglinie mit der Beseitigung des Überganges der Aarauerstrasse sollen in einer zweiten Bauperiode folgen.

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Nr. 176. Schinznach-Bad—Wildeg. Strassenunterführung bei km 39,413 und Passerelle bei km 38,796 zum Ersatz der Strassenübergänge bei km 38,392, 38,757, und 39,323, sowie der Fusswegübergänge bei km 38,942, 39,061 und 39,560.

Baubudget 1913, Nr. 222.		Fr.
Voranschlag		65,000
Ab: Beitrag der aargauischen Portlandzementfabrik Holderbank		15,000
	Bleiben	50,000

Nr. 177. Station Wildeg. Umbau und Erweiterung der Geleiseanlagen, sowie Erstellung einer Fusswegunterführung bei km 40,389.

Baubudget 1913, Nr. 189.

Übertrag 1,582,000

	Fr.	
	Übertrag	1,582,000
	Fr.	
Kredit des Verwaltungsrates vom 18. November 1912	665,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 628,000		
und auf Betrieb . . . „ 37,000		
Dazu Fr. 9,000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	350,000	
	<u>Bleiben</u>	<u>315,000</u>
Ausgaben pro 1914		250,000

Nr. 178. Station Däniken. Erstellung eines Überholungsgeleises.

Baubudget 1913, Nr. 224.	Fr.	
Voranschlag vom 17. Mai 1912 . . .	76,000	76,000

Die Inangriffnahme der Arbeiten wurde verzögert, weil die Frage, ob das Überholungsgeleise nicht doch, wie anfänglich vorgesehen, in Schönenwerd erstellt werden sollte (vgl. Budgetbericht 1913, Seite 149), noch einmal geprüft worden ist. Die Untersuchung hat auch diesmal ergeben, dass die Erstellung in der Station Däniken vorzuziehen ist.

Nr. 179. Uferschutzbauten an der Aare im Hasli bei Olten.

	Fr.	
Baubudget 1913, Nr. 190	20,000	
Anteil der Bundesbahnen an den Gesamtkosten von Fr. 295,000	71,500	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	20,000	
	<u>Bleiben</u>	<u>51,500</u>
Ausgaben pro 1914		30,000
	Übertrag	1,938,000

		Fr.	
	Übertrag		1,938,000
Nr. 180. Station Frick. Neues Aufnahmsgebäude und Erweiterung der Geleiseanlagen.			
	Baubudget 1913, Nr. 225.	Fr.	
	Voranschlag vom 17. Juni 1912 . . .	115,000	
	wovon auf Bau . . . Fr. 98,200		
	und auf Betrieb . . . „ 16,800		
Dazu Fr. 7,500 für Abschreibungen.			
	Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	92,000	
	Bleiben		23,000
Nr. 181. Station Rheinfeld. Erstellung eines Überholungsgeleises und Verlängerung des Güter- schuppens.			
	Baubudget 1913, Nr. 193.	Fr.	
	Voranschlag vom 27. Mai 1911 . . .	178,000	
	wovon auf Bau . . . Fr. 171,000		
	und auf Betrieb . . . „ 7,000		
Dazu Fr. 9,400 für Abschreibungen.			
	Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	150,000	
	Bleiben		28,000
Nr. 182. Bahnhof Oerlikon. Erstellung eines neuen Aufnahmsgebäudes samt Perron und Perron- dach, sowie eines neuen Nebengebäudes mit Unter- kunftsräumen und Badeeinrichtungen.			
	Baubudget 1913, Nr. 194.	Fr.	
	Voranschlag vom 30. Mai 1911 . . .	325,000	
	wovon auf Bau . . . Fr. 316,500		
	und auf Betrieb . . . „ 8,500		
Dazu Fr. 45,000 für Abschreibungen.			
	Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	300,000	
	Bleiben		25,000
Nr. 183. Umbau der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Stadt Zürich.			
	Baubudget 1913, Nr. 196.		
	Übertrag		2,014,000

	Fr.	
	Übertrag	2,014,000
Voranschlag für das Tiefbahnprojekt VIII gemäss Vertrag mit der Stadt Zürich vom 30. November 1910 und Vorlage an den Verwaltungsrat vom 27. Dezember 1910	Fr.	20,653,000
Hiervon ab Erlöse:		
a. für verkäufliche Landabschnitte	Fr.	769,200
b. für das entbehrlich werdende Land der bestehenden Bahnanlagen	„	1,861,800
c. für die Altmaterialien der bestehenden Bahnanlagen	„	122,000
		<u>2,753,000</u>
		17,900,000
Ab: Beitrag der Stadt Zürich		<u>3,300,000</u>
Bleiben zu Lasten der Bundesbahnen		14,600,000
Dazu Fr. 2,880,000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben für Land-erwerbungen, Studien und Sondierungen bis Ende 1913		1,300,000
		<u>13,300,000</u>
Ausgaben pro 1914		300,000

Wie in dem Bericht zum Baubudget für das Jahr 1913 (Seite 135) erwähnt wurde, hat der Stadtrat von Zürich der Generaldirektion am 22. Juli 1912 mitgeteilt, dass das Projekt, in welchem eine Tieflegung der Station Enge an ihrem jetzigen Orte angenommen war, für die Stadt unannehmbar sei. Zu der Frage, ob das Vertragsprojekt (VIII) vom Jahre 1910 mit der Station Enge an der Bederstrasse durch den anderen ihm im Januar 1912 vorgelegten Entwurf (VI), welcher diese Station an der Grütlistrasse

Übertrag 2,314,000

vorsah, ersetzt werden solle, wollte er jedoch erst dann endgültig Stellung nehmen, „wenn die Frage der Einführung der Sihltal- und eventuell der Ütlibergbahn abgeklärt worden sei.“

In der Folge zeigte es sich, dass der Stadtrat die von der Generaldirektion vorgeschlagene Belassung der Sihltalbahnstation Selnau ablehnt und an der Einführung des gesamten Verkehrs in Enge deshalb festhält, weil mit der Tiefbahn das Gütergeleise der Sihltalbahn zwischen Giesshübel und Wiedikon unter Aufwendung bedeutender Kosten tief gelegt werden müsste und weil die von der Stadt gewünschte Lösung die Freilegung des Selnauareals, welcher der Stadtrat grosse finanzielle Bedeutung für die Stadt beimisst, ermöglicht. Mit Schreiben vom 4. Dezember 1912 verlangte der Stadtrat sodann noch andere wesentliche Änderungen des Entwurfes der Generaldirektion, von welchen hier nur die Niederlegung einer grössern Zahl von Häusern zum Zwecke der Errichtung des Aufnahmsgebäudes an der Seestrasse erwähnt sei, und formulierte die Beitragsleistungen, die er übernehmen wolle, in einer von den früheren vertraglichen Abmachungen verschiedenen Weise. Die Generaldirektion nahm diese Gelegenheit wahr, um auch ihrerseits zwischen der Langstrasse und der Sihl einige Modifikationen anzubringen. Um über den Einfluss der vorgeschlagenen Änderungen auf die Baukosten Klarheit zu gewinnen, musste das Projekt neu bearbeitet und veranschlagt werden. Es zeigte sich, dass die Baukosten um zirka Fr. 700,000 und nach Abzug der Erlöse um zirka Fr. 400,000 höher wären, als diejenigen des Vertragsprojektes. Dieses Ergebnis wurde dem Stadtrate am 18. Februar 1913 mitgeteilt und beigefügt, dass die Generaldirektion einem neuen Vertrag nur zustimmen könnte, wenn dessen Inhalt mit den Grundsätzen des im November 1910 abgeschlossenen übereinstimme.

Nachdem hierauf in einer am 24. Februar 1913 abgehaltenen Konferenz der Vertreter der General-

Fr.

Übertrag 2,314,000

direktion und des Stadtrates die Angelegenheit nach ihrer technischen, rechtlichen und finanziellen Seite erörtert worden war, übermittelte die Generaldirektion dem Stadtrate am 28. Februar und 22. März die Pläne der Teilstrecken Brauerstrasse-Wiedikon und Engewollishofen und sodann nach erfolgter Rückäußerung hierüber am 20. Juni das vollständige Projekt samt allen Kostenvoranschlägen für die ganze Strecke, sowie den Entwurf für einen neu abzuschliessenden Vertrag. Die Antwort des Stadtrates ist noch nicht eingetroffen.

Nr. 184. Rüschnikon-Thalwil. Unterführung bei km 11,053 zum Ersatz des Fusswegüberganges bei km 11,070.

Baubudget 1913, Nr. 227.

Voranschlag vom 2. Dezember 1911 14,000

Nr. 185. II. Geleise Thalwil-Richterswil.

Baubudget 1913, Nr. 198.

Kredit des Verwaltungsrates vom Fr.
19. März 1913 7,370,000

wovon auf Bau. Fr. 7,068,000

und auf Betrieb „ 302,000

Dazu Fr. 112,000 für Abschreibungen.

Die dichte Bebauung des die Bahn umgebenden Geländes, die Nähe des Sees und die zahlreichen die Bahn kreuzenden und derselben entlang führenden Kommunikationen bieten der Erstellung des zweiten Geleises erhebliche Schwierigkeiten. Der auf den Kilometer entfallende Betrag von Fr. 502,400, ist für ein zweites Geleise ausserordentlich hoch und wird auch für die Erstellung einer einspurigen Linie nur bei schwierigen Verhältnissen erreicht.

Übertrag 2,328,000

Das neue Geleise soll bald berg-, bald seeseits vom bestehenden zu liegen kommen; auf längeren Strecken ist eine Verschiebung beider Geleise vorgesehen. Die Richtungsverhältnisse werden keine wesentliche Änderungen erfahren und die Nivellette soll beibehalten werden.

Auf die im Sommer 1912 erfolgte öffentliche Auflage der Pläne sind eine grosse Zahl von Projektänderungen verlangt worden. Die wichtigste von diesen bezieht sich auf die Verlegung der Station Horgen. Auch die Verlegung der ganzen Strecke von Oberrieden bis Richterswil bergwärts, an die Westseite der Ortschaften wird von den Gemeinden Horgen und Wädenswil mit der Begründung verlangt, die Entwicklung der Ortschaften werde durch die Lage der Bahn am Seeufer unterbunden und durch die Erstellung des zweiten Geleises werden die Verhältnisse noch verschlechtert. Die Generaldirektion hat wiederholt darauf hingewiesen, dass zu einer Verlegung der Linie, deren Wirkungen von den Befürwortern nur unvollständig beurteilt werden, jede zwingende Veranlassung fehle. Dass die vor 40 Jahren beharrlich verlangte Anlage der Linie am See heute die Entwicklung der Ortschaften unterbinde, ist eine unerwiesene Behauptung; unbestreitbar ist dagegen, dass der zweispurige Ausbau der Linie, die damit verbundene Beseitigung vieler Wegübergänge und die Erweiterung der Stationen die Verhältnisse wesentlich verbessern werden. Niemand kann im Ernste verlangen, dass die Verlegung einer Linie, für welche betriebstechnische Gründe nicht vorliegen, nur deshalb vorgenommen werde, weil von einem Teil der Bevölkerung behauptet wird, die Bedürfnisse seien bei der Erstellung der Linie unrichtig beurteilt worden.

Bei der grossen Divergenz der Meinungen ist eine Entscheidung nicht sobald zu erwarten, und da somit die Bauarbeiten im nächsten Jahre nicht werden

Fr.

Übertrag 2,328,000

in Angriff genommen werden können, musste die Einstellung einer Rate ins Budget unterbleiben.

Nr. 186. Bahnhof Wädenswil. Erweiterung der Geleiseanlagen und des Verladeplatzes, Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes, Erstellung eines überdachten Perrons und eines neuen Abortgebäudes, Verlegung und Vergrößerung des Güterschuppens und der Rampe, Erstellung eines neuen Hafens.

Baubudget 1913, Nr. 199.

Kredit des Verwaltungsrates vom	Fr.
23. September 1911	2,325,000
Dazu für gedeckten Zwischenperron und Perrondurchgang	305,000
Zusammen laut Voranschlag vom Mai 1912	<u>2,630,000</u>
wovon auf Bau . Fr.	2,502,500
und auf Betrieb . „	127,500
Dazu Fr. 113,700 für Abschreibungen.	

Die Entscheidung, ob das von der Generaldirektion den Behörden am 18. Juli 1912 vorgelegte Projekt oder eines der von der Gemeinde befürworteten Projekte zur Ausführung kommen soll, ist noch nicht erfolgt. Da die Gemeinde die bei Nr. 185 erwähnte Verlegung der Linie und des Bahnhofes auf die Westseite der Ortschaft empfiehlt, wird diese Entscheidung nicht sobald erfolgen, dass mit den Arbeiten im Jahre 1914 begonnen werden könnte. Es musste also auch hier von der Einstellung einer Ausgabe ins Budget abgesehen werden.

Nr. 187. Station Schübelbach. Erstellung einer Station zwischen Siebnen-Wangen und Reichenburg mit Ersetzung des Überganges bei km 46,794 durch

Übertrag 2,328,000

Fr.
Übertrag 2,328,000

eine Überführung und Beseitigung des Überganges bei
km 46,500.

Baubudget 1913, Nr. 200.	Fr.	
Voranschlag vom 14. Juni 1911 . . .	375,000	
Ab: Beitrag der Gemeinde Schübelbach:		
in bar	Fr. 10,000	
durch Beschaffung des		
Landes	„ 57,000	
	<hr style="width: 100px; margin-left: auto; margin-right: 0;"/>	67,000
Bleiben zu Lasten der Bundesbahnen .	308,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	230,000	
Bleiben	<hr style="width: 100px; margin-left: auto; margin-right: 0;"/>	78,000

Nr. 188. Station Ziegelbrücke. Umbau und Erweiterung der Stationsanlagen.

Baubudget 1913, Nr. 201.

Kredit des Verwaltungsrates vom 6. Mai 1911	Fr.
	690,000
wovon auf Bau	Fr. 645,500
und auf Betrieb	„ 44,500

Dazu Fr. 10,500 für Abschreibungen.

Voranschlag gemäss Vorlage an den Verwaltungsrat vom 20. November 1912 850,000

 wovon auf Bau Fr. 792,000
 und auf Betrieb „ 58,000

Dazu Fr. 20,500 für Abschreibungen.

Pro memoria.

Nr. 189. Station Weesen.

a. Umbau des Aufnahmegebäudes.

Baubudget 1913, Nr. 202 a.

Übertrag

 2,406,000

Fr.

Übertrag 2,406,000

Fr.

Voranschlag vom 25. Mai 1909 . . . 91,000
 wovon auf Bau . . . Fr. 60,000
 und auf Betrieb . . . „ 31,000

b. Erstellung eines neuen Abortgebäudes.

Baubudget 1913, Nr. 202 b.

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

c. Erweiterung der Geleiseanlagen und Ersatz der
 Drehscheibe von 10,9 m Durchmesser durch eine
 solche von 18 m Durchmesser.

Baubudget 1913, Nr. 228. Fr.

Voranschlag vom 21. Juni 1912 . . . 69,000

wovon auf Bau . . . Fr. 61,000

und auf Betrieb . . . „ 8,000

Dazu Fr. 17,000 für Abschreibungen.

Pro memoria.

Ad Nr. 188 und 189. Die Verbesserung der Stationen Ziegelbrücke und Weesen erscheint in den Budgets schon seit dem Jahre 1905. Die Ausführung wurde bis jetzt verhindert, weil immer, wenn an dieselbe herangetreten wurde, bald von glarnerischer, bald von st. gallischer Seite die Verbesserung der Linienführung im Geleisedreieck Ziegelbrücke-Weesen-Näfels verlangt wurde. Anscheinend unüberbrückbare Gegensätze der Meinungen und Interessen unter der zunächst beteiligten Bevölkerung und im weiteren der beiden Kantonsbehörden von Glarus und St. Gallen haben aber auch diese Verbesserung bis jetzt stets unmöglich gemacht.

Dem Ersuchen des Regierungsrates des Kantons Glarus entsprechend hat die Generaldirektion im Jahre 1908 die Verbesserung des Geleisedreieckes

 Übertrag 2,406,000

einer eingehenden Prüfung unterzogen und Pläne und Berechnungen für folgende vier Projekte aufstellen lassen.

I. Verlegung der Linie Ziegelbrücke-Weesen auf das linke Ufer des Lintkanals, Erstellung einer neuen gemeinschaftlichen Station für Ziegelbrücke, Weesen und Nieder- und Oberurnen und Verbindung derselben mit Näfels.

II. Verlegung der Linie Ziegelbrücke-Weesen auf das linke Kanalufer mit zwei neuen Stationen für Ziegelbrücke und Weesen sowie Verbindung der ersteren mit der Station Näfels und Aufhebung der Strecke Weesen-Näfels.

III. Verlegung der Linie Ziegelbrücke-Weesen auf das linke Kanalufer mit zwei neuen Stationen für Ziegelbrücke und Weesen, sowie Verbindung von Weesen mit Näfels unter Aufhebung der Strecke Ziegelbrücke-Näfels.

IV. Belassung der Linie Ziegelbrücke-Weesen und der beiden bestehenden Stationen, Aufhebung der Verbindungslinie Weesen-Näfels, sowie der Strecke Ziegelbrücke-Niederurnen und Erstellung einer neuen Verbindungslinie von Weesen nach Näfels über Oberurnen mit einer neuen Station für Nieder- und Oberurnen.

Auf Grund ihrer Untersuchungen gelangte die Generaldirektion dazu, keines dieser Projekte zur Ausführung zu empfehlen. Sie zweifelte, dass die Eini-gung auf eines derselben erreicht werden könne, und wollte auch die mehrere Millionen kostende Verlegung der Linie auf das linke Kanalufer (Projekt I—III) nicht ausführen, die weder aus bau- noch aus betriebs-technischen Erwägungen als erforderlich bezeichnet werden konnte.

Die Auffassung der Generaldirektion erwies sich als richtig. Die Erstellung eines Zentralbahnhofes

Fr.

Übertrag 2,406,000

fand von keiner Seite Unterstützung. Insbesondere die Gemeinde Weesen widersetzte sich der Verlegung ihrer Station und hielt daran fest, dass diese an ihrem Orte verbleiben und alleinige Abzweigstation für den Verkehr nach dem Glarnerlande werden müsse.

Bei dieser Sachlage und weil die Erweiterung der Station Ziegelbrücke immer dringender wurde, musste die Generaldirektion darauf verzichten, die Lösung des Konfliktes abzuwarten. Sie legte den Behörden am 18. August 1911 einen Entwurf für diese Erweiterung und am 9. Mai 1911 ein Projekt für den Umbau und die Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes in Weesen vor, die auch immer notwendiger geworden war.

Die Hoffnung damit der Entscheidung näher gekommen zu sein war nicht zutreffend. Die Gemeindebehörden von Ziegelbrücke und der Regierungsrat des Kantons Glarus forderten verschiedene Änderungen des Entwurfes und während hierüber verhandelt wurde, hat der Regierungsrat des Kantons St. Gallen auf Begehren der Gemeinde Weesen verlangt, dass die projektierten Umbauten in Ziegelbrücke sistiert werden sollen, und geprüft werde, ob nicht die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse nach dem Glarnerlande mit dem Personenumschlag in Weesen, oder mit der Linienführung auf der rechten Seite des Linthkanals nach Projekt IV der Generaldirektion vom 10. November 1908, oder nach Projekt I mit der Zentralstation erreicht werden könnte. Die verlangte Prüfung hat stattgefunden. Projekt und Vorschlag sind aufgestellt. Der letztere hat die Richtigkeit der im Jahre 1908 aufgestellten Rechnung bestätigt. Die Baukosten der Zentralstation mit den Zufahrten betragen zirka 4,5 Millionen, wozu noch 2 Millionen für Abschreibungen kommen. Es wird sich bald zeigen, ob die Bestrebungen nach radikaler

Übertrag 2,406,000

Fr.
Übertrag 2,406,000

Verbesserung der Verhältnisse diesmal von Erfolg gekrönt sein werden. Sicher ist dies nicht, denn selbst die Gemeinde Weesen hat seither ihre Stellung wieder geändert und die Belassung der Station an ihrem Orte verlangt. Die Entscheidung wird nicht so rasch erfolgen, dass mit den Arbeiten im Jahre 1914 begonnen werden könnte. Von der Einstellung eines Betrages ins Budget wurde daher abgesehen.

Nr. 190. Station Mühlehorn. Erweiterung der Geleisanlagen.

	Fr.	
Baubudget 1913, Nr. 203.		
Voranschlag vom 29. Juni 1910	186,000	
wovon auf Bau Fr. 170,000		
und auf Betrieb „ 16,000		
Dazu Fr. 4500 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	178,000	
Bleiben	—	8,000

Nr. 191. Station Wallenstadt. Erstellung einer Militärrampe und Erweiterung der Geleisanlagen.

	Fr.	
Baubudget 1913, Nr. 229.		
Voranschlag vom 17. Juni 1912	218,000	
wovon auf Bau Fr. 183,000		
und auf Betrieb „ 35,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	100,000	
Bleiben	<u>118,000</u>	
Ausgaben pro 1914		100,000

Nr. 192. Bahnhof Rapperswil. Erweiterung der Geleisanlagen auf der Ostseite des Bahnhofes.

Baubudget 1913, Nr. 205.

Übertrag 2,514,000

	Fr.	
	Übertrag	2,514,000
Kredit des Verwaltungsrates vom 30. März	Fr.	
1912	620,000	
wovon auf Bau	Fr. 559,000	
und auf Betrieb	" 61,000	
Dazu Fr. 1700 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	<u>400,000</u>	
Bleiben	<u>220,000</u>	
Ausgaben pro 1914		180,000
Nr. 193. Station Uster. Erweiterung der Geleise-		
anlagen und Erstellung einer Strassenunterführung bei		
km 81,748 zur Aufhebung des Überganges bei km 81,718.		
Baubudget 1913, Nr. 206. Fr.		
Voranschlag vom 22. Mai 1911	168,400	
wovon auf Bau	Fr. 160,900	
und auf Betrieb	" 7,500	
Dazu Fr. 15,700 für Abschreibungen.		
Ab: Beitrag der Gemeinde	<u>21,300</u>	
Bleiben zu Lasten der Bundesbahnen	147,100	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	100,000	
Bleiben	<u> </u>	47,100
Nr. 194. Station Rüti (Zürich). Erweiterung		
des östlichen Verladeplatzes, Umbauten am Aufnahms-		
gebäude und am Güterschuppen, neues Abortgebäude		
und Verbesserung der Geleiseanlage.		
Baubudget 1913, Nr. 234. Fr.		
Voranschlag vom 12. Juni 1912	120,000	
wovon auf Bau	Fr. 85,400	
und auf Betrieb	" 34,600	
Dazu Fr. 12,000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	30,000	
Bleiben	<u> </u>	90,000
Nr. 195. Station Affoltern a. A. Erweiterung der		
Stationsanlagen.		
	Übertrag	<u>2,831,100</u>

	Übertrag	Fr. 2,831,100
Baubudget 1913, Nr. 207.		Fr.
Voranschlag vom 9. Juni 1908	146,000	
Mehr für Erstellung einer Passerelle	9,500	
	Zusammen	155,500
Ab: Beitrag der Gemeinde	5,000	
Bleiben zu Lasten der Bundesbahnen	150,500	
wovon auf Bau	Fr. 133,700	
und auf Betrieb	" 16,800	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	109,500	
Bleiben —————		41,000
Nr. 196. Station Gisikon-Root. Verlängerung des Ausweichgleises.		
Baubudget 1913, Nr. 208.		Fr.
Voranschlag vom 8. Juni 1911	16,000	
wovon auf Bau	Fr. 13,000	
und auf Betrieb	" 3,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	10,000	
Bleiben —————		6,000
Nr. 197. Bahnhof Bülach. Strassenunterführung bei km 15, ⁸⁷⁰ und Personendurchgang bei km 16, ⁰⁸⁰ zum Ersatz des Überganges der Schaffhauserstrasse bei km 16, ⁰¹⁵ , Änderungen an den Geleiseanlagen.		
Baubudget 1913, Nr. 236.		Fr.
Voranschlag vom 10. März 1911	166,000	
wovon auf Bau	Fr. 154,100	
und auf Betrieb	" 11,900	
Dazu Fr. 600 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	66,000	
Bleiben —————		100,000
Nr. 198. Station Jestetten. Erstellung eines Aus- weichgleises von 500 m Länge und einer Verladerampe.		
Baubudget 1913, Nr. 237.		Fr.
Voranschlag vom 21. September 1911	108,000	
Voranschlag vom 12. April 1913	112,000	
wovon auf Bau	Fr. 109,000	
und auf Betrieb	" 3,000	
Dazu Fr. 2700 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	54,000	
Bleiben —————		58,000
	Übertrag	3,036,100

Fr.

Übertrag 3,036,100

Nr. 199. Bahnhof Schaffhausen. Erweiterung des Personen- und Güterbahnhofes, Anlage eines Rangierbahnhofes, Erstellung eines neuen Lokomotivdepots, doppelspurige Einführung der Linien der Bundesbahnen und der Badischen Staatseisenbahnen von Neuhausen her

Baubudget 1913, Nr. 238.

Fr.

Voranschlag vom 11. Juni 1912 . . . 9,450,000

wovon auf Bau . Fr. 8,942,000

und auf Betrieb . „ 508,000

Ab: Zu Lasten der Badischen Staatseisenbahnen 48 % 4,536,000

Bleiben zu Lasten der Bundesbahnen 4,914,000

Dazu Fr. 214,000 für Abschreibungen.

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913 120,000

Bleiben 4,794,000

Ausgaben pro 1914 200,000

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Nr. 200. Neue Haltestelle im Birchenfeld zwischen Zofingen und Safenwil.

Baubudget 1913, Nr. 256 (Unvorhergesehenes).

Fr.

Voranschlag vom 1. April 1913 . . . 31,500

Ab: Beitrag der Gemeinde Oftringen in bar 6,000

Bleiben zu Lasten der Bundesbahnen 25,000

wovon auf Bau . . . Fr. 24,800

und auf Betrieb . . . „ 700

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913 15,500

Bleiben 10,000

Nr. 201. Bahnhof Lenzburg. Erweiterung der Geleiseanlagen und des Verladeplatzes, Verschiebung und Vergrößerung des Güterschuppens und der Rampe, Erstellung eines neuen Abortgebäudes, von Perron-

Übertrag 3,246,100

Fr.
Übertrag 3,246,100

anlagen mit Perrondurchgang und Perrondächern, sowie eines Personendurchganges bei km 62,312.

Baubudget 1913, Nr. 211.

Voranschlag vom 22. Februar 1913 für	Fr.
das erweiterte Projekt	850,000
wovon auf Bau	Fr. 758,500
und auf Betrieb	Fr. 91,500

Dazu Fr. 40,500 für Abschreibungen.

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	25,000
Bleiben	825,000

Ausgaben pro 1914	100,000
-----------------------------	---------

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Nr. 202. Verbauung der Rühruns bei Hätzingen. Anteil der Bundesbahnen an den auf Fr. 660,000 veranschlagten Kosten der durch den Kanton Glarus auszuführenden Arbeiten.

Baubudget 1913, Nr. 242.

Voranschlag	Fr. 120,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	60,000

Bleiben	60,000
---------	--------

Nr. 203. Ersatz und Verstärkung eiserner Brücken.

a. *Wettingen—Baden* :

Verstärkung der untern Limmatbrücke bei Wettingen.

Baubudget 1913, Nr. 213 a. Fr.

Voranschlag	320,000
Ausgaben pro 1914	150,000

b. *Glarus—Linthal* :

Ersatz der Linthbrücken bei

1. Däniberg.

Übertrag 3,556,100

		Fr.	
	Übertrag		3,556,100
Baubudget 1913, Nr. 213 d 3.		Fr.	
Voranschlag			90,000
wovon auf Bau	Fr. 86,000		
und auf Betrieb	" 4,000		
Dazu Fr. 37,500 für Abschreibungen.			
Ausgaben pro 1914			90,000
2. Schwanden.			
Baubudget 1913, Nr. 213 d 4.		Fr.	
Voranschlag			135,000
wovon auf Bau	Fr. 130,000		
und auf Betrieb	" 5,000		
Dazu Fr. 62,000 für Abschreibungen.			
Ausgaben pro 1914			40,000
Nr. 204. Wärterhäuser. Erstellung von zwei neuen Wärterhäusern.			
Baubudget 1913, Nr. 244 a.		Fr.	
Voranschlag			24,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913		20,000	
Bleiben			4,000
Nr. 205. Zentralanlagen. Station Affoltern a. A.			
Baubudget 1913, Nr. 248 a.		Fr.	
Voranschlag			35,000
Dazu Fr. 1000 für Abschreibungen.			
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913		17,000	
Bleiben			18,000
Nr. 206. Telegraphenleitungen. Umbau der Gemeinschaftslinien auf den Stationsgebieten Näfels-Mollis, Netstal und Glarus und Änderung der Lokalleitungen in Näfels-Mollis und Netstal.			
Baubudget 1913, Nr. 253 c.		Fr.	
Voranschlag			9,600
wovon auf Bau	Fr. 3,200		
und auf Betrieb	" 6,400		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913		3,600	
Bleiben			6,000
	Übertrag		3,714,100

Übertrag 3,714,100

Nr. 207. Telephonanlagen. Umbau im Hauptbahnhof Zürich und auf den Nachbarstationen mit Erstellung einer automatischen Zentrale.

Baubudget 1913, Nr. 251 e.	Fr.	
Voranschlag	33,000	
wovon auf Bau	Fr. 31,000	
und auf Betrieb	„ 2,000	
Dazu Fr. 2000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	20,000	
Bleiben	—————	13,000

B. Neue Bauten.

Nr. 208. Hauptbahnhof Zürich.

a. Überdachung des Perrons VI.

Voranschlag vom 28. Mai 1913 55,000

b. Abbruch der Schiebebühne rechts der Sihl, Änderung der Geleiseanlagen und Erstellung von Verladeplätzen westlich von der Eilguthalle.

Fr.
Voranschlag vom 19. April 1913 37,000
 wovon auf Bau Fr. 31,000
 und auf Betrieb „ 6,000

Dazu Fr. 15,500 für Abschreibungen.

Ausgaben pro 1914 37,000

c. Pflasterung der Zufahrtsstrassen zur Empfangsgüterhalle und zum Eilgutgebäude.

Voranschlag vom 20. Mai 1913 25,600

Dazu Fr. 2400 für Abschreibungen.

d. Lokomotivdepot. Einbau einer rechten Achsdruckwage und Einrichtung des elektrischen Antriebes für alle Achsdruckwagen 6,500

Nr. 209. Werkstätte Zürich.

a. Geleiseanlage mit Drehscheibe zur Siederohrtrommel 2,500

b. Vergrößerung des Kondenswasserreservoirs für das Kesselhaus 3,200

Übertrag 3,856,900

	Fr.	
Übertrag		3,856,900
c. Pressluftleitungen nach der Weichenmontierwerkstätte		2,400
d. Besondere Dampfleitung zur Aussiederei		2,000
e. Vier Putzgruben in den Lokomotivständen der Halle II		8,000
Nr. 210. Bahnhof Altstetten. Vergrößerung und Entwässerung des Verladeplatzes und Erstellung einer Rampe mit Zufahrtstrasse.	Fr.	
Voranschlag vom 14. Juni 1913	24,000	24,000
Nr. 211. Altstetten-Schlieren. Überführung der Gasometerstrasse bei km 6,395 mit Verlegung der Dammstrasse, Versetzung der Passerelle von km 6,350 nach km 6,869 und Aufhebung des Überganges der Allmendstrasse bei km 6,875.	Fr.	
Voranschlag vom 29. Mai 1913	180,000	
wovon auf Bau	Fr. 177,000	
und auf Betrieb	" 3,000	
Dazu Fr. 5000 für Abschreibungen.		
Ausgaben pro 1914		40,000
Nr. 212. Bahnhof Baden. Erstellung eines Ausziehgleises an der Westseite.	Fr.	
Voranschlag vom 14. Juni 1913	77,000	77,000
Nr. 213. Bahnhof Turgi. Erstellung eines Verladegleises.	Fr.	
Voranschlag vom 10. Januar 1913	13,000	
wovon auf Bau	Fr. 12,000	
und auf Betrieb	" 1,000	
Dazu Fr. 100 für Abschreibungen.		
Ausgaben pro 1914		13,000
Nr. 214. Wildegg-Rapperswil. Erstellung einer Strassenüberführung bei km 41,093 zur Aufhebung der Übergänge bei km 41,000 und km 41,220 mit Verlegung der Bahn von km 40,660 bis km 41,700.		
Übertrag		4,023,300

	Fr.	
	Übertrag	4,023,300
	Fr.	
• Voranschlag vom 20. Juli 1912	211,000	
wovon auf Bau	Fr. 193,000	
und auf Betrieb	" 18,000	
Dazu Fr. 46,000 für Abschreibungen.		
Ausgaben pro 1914		100,000
<p>Auf den beiden Übergängen sind in den letzten Jahren mehrere schwere Unfälle vorgekommen. Die Erstellung der Überführung macht die Verlegung der Bahnlinie auf zirka 1100 m Länge nötig.</p>		
<p>Nr. 215. Bahnhof Aarau.</p>		
<p>a. Vergrösserung des Güterschuppens und des Bureaus der Güterexpedition und Änderung an den Geleiseanlagen.</p>		
	Fr.	
Voranschlag vom 14. Juni 1913	72,000	
wovon auf Bau	Fr. 55,000	
und auf Betrieb	" 17,000	
Dazu Fr. 4000 für Abschreibungen.		
Ausgaben pro 1914		72,000
<p>b. Erstellung eines Postlokales.</p>		
Voranschlag vom 14. Juni 1913		20,000
<p>Nr. 216. Schönenwerd-Däniken. Erstellung einer Wegunterführung bei km 47,020 und Aufhebung des Überganges bei km 47,075.</p>		
	Fr.	
Voranschlag vom 7. Juni 1913	15,000	15,000
<p>Nr. 217. Station Rheinfelden. Erweiterung der Geleiseanlagen und des Verladeplatzes, Erstellung einer Passerelle beim Strassenübergang, Verlängerung des Aufnahmsgebäudes, Erstellung eines Vordaches und eines neuen Abortes.</p>		
	Fr.	
Voranschlag vom 7. Juni 1913	140,000	
wovon auf Bau	Fr. 116,000	
und auf Betrieb	" 24,000	
Dazu Fr. 11,000 für Abschreibungen.		
Ausgaben pro 1914		50,000
	Übertrag	4,280,300

	Fr.	
		Übertrag 4,280,300
Nr. 218. Station Wallisellen. Verlegung der Lokomotiv- und Wagenremise und Umbau derselben in ein Magazin- und Werkstättegebäude für den Bahnmeister und den Stellwerkaufseher.		
	Fr.	
Voranschlag vom 27. Mai 1913	19,000	
wovon auf Bau	Fr. 12,800	
und auf Betrieb	" 6,200	
Dazu Fr. 500 für Abschreibungen.		
Ausgaben pro 1914		19,000
Nr. 219. Station Illnau. Verlängerung des Ausweichgleises und Vergrößerung des Verladeplatzes.		
	Fr.	
Voranschlag vom 7. Juni 1907 für die Erweiterung der Stationsanlagen	54,000	
wovon auf Bau	Fr. 52,000	
und auf Betrieb	" 2,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	21,500	
Bleiben	—————	32,500
Nr. 220. Station Bassersdorf. Erstellung eines Stumpengeleises von 70 m nutzbarer Länge und Vergrößerung des Verladeplatzes.		
	Fr.	
Voranschlag vom 11. März 1913	7,500	7,500
Nr. 221. Station Horgen. Verlegung der Station.		
	Fr.	
Voranschlag	2,900,000	
wovon auf Bau	Fr. 2,800,000	
und auf Betrieb	" 100,000	
Dazu Fr. 60,000 für Abschreibungen.		
Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.		
<i>Pro memoria.</i>		
Wir verweisen auf die Ausführungen zu Nr. 187.		
Nr. 222. Station Wallenstadt. Erstellung eines neuen Abortgebäudes mit Waschküche.		
	Fr.	
Voranschlag vom 14. Juni 1913	12,000	12,000
Dazu Fr. 800 für Abschreibungen.		
	Übertrag	4,351,300

	Fr.	
		Übertrag 4,351,300
Nr. 223. Station Zürich-Letten. Vergrößerung des Aufnahmgebäudes (Wartesaalanbau) und Erstellung eines Vordaches.		
	Fr.	
Voranschlag vom 14. Juni 1913	32,000	
wovon auf Bau	Fr. 24,800	
und auf Betrieb	" 7,200	
Dazu Fr. 300 für Abschreibungen.		
Ausgaben pro 1914		32,000
Nr. 224. Station Meilen. Verlängerung des Ausweichgeleises auf 500 m und Erstellung eines Stumpengeleises.		
	Fr.	
Voranschlag vom 27. Mai 1913	57,000	
wovon auf Bau	Fr. 54,000	
und auf Betrieb	" 3,000	
Dazu Fr. 5000 für Abschreibungen.		
Ausgaben pro 1914		57,000
Nr. 225. Station Benken. Erstellung eines neuen Aufnahmgebäudes und Einrichtung der elektrischen Beleuchtung.		
	Fr.	
Voranschlag vom 16. Juni 1911	54,000	
wovon auf Bau	Fr. 48,000	
und auf Betrieb	" 6,000	
Ausgaben pro 1914		40,000
Nr. 226. Bahnhof Glarus. Erstellung eines Nebengebäudes für Bäder und Waschküche.		
Voranschlag vom 13. Juni 1913		14,000
Nr. 227. Station Nänikon-Greifensee. Erweiterung der Geleisanlagen.		
	Fr.	
Voranschlag vom 11. April 1913	23,000	
wovon auf Bau	Fr. 21,200	
und auf Betrieb	" 1,800	
Dazu Fr. 300 für Abschreibungen.		
Ausgaben pro 1914		23,000
		<u>Übertrag 4,517,300</u>

	Fr.	
	Übertrag	4,517,300
Nr. 228. Station Wetzikon. Erweiterung der Geleisanlagen.	Fr.	
Voranschlag vom 2. Juni 1913	487,000	
wovon auf Bau	Fr. 404,000	
und auf Betrieb	„ 83,000	
Dazu Fr. 8000 für Abschreibungen.		
Ausgaben pro 1914		50,000
Nr. 229. Station Bonstetten-Wettswil. Verlängerung des Ausweichgeleises auf 500 m und Vergrößerung des Verladeplatzes.	Fr.	
Voranschlag vom 14. Juni 1913	41,000	41,000
Nr. 230. Station Cham. Erstellung eines Abstellgeleises.	Fr.	
Voranschlag vom 5. Mai 1913	16,500	
wovon auf Bau	Fr. 15,700	
und auf Betrieb	„ 800	
Dazu Fr. 100 für Abschreibungen.		
Ausgaben pro 1914		16,000
Nr. 231. Station Oberglatt. Verlängerung des Ausweichgeleises.	Fr.	
Voranschlag vom 20. Dezember 1912	25,000	25,000
Nr. 232. Station Embrach-Rorbas. Erweiterung der Geleisanlagen.	Fr.	
Voranschlag vom 8. Mai 1913	91,000	
wovon auf Bau	Fr. 86,000	
und auf Betrieb	„ 5,000	
Dazu Fr. 2000 für Abschreibungen.		
Ausgaben pro 1914		60,000
Nr. 233. Bahnhof Wohlen-Villmergen. Ersatz des Überganges der Strasse von Wohlen nach Villmergen bei km 71, ⁵⁶⁵ durch eine Unterführung bei km 71, ⁴⁵⁰ und einen Personendurchgang bei km 71, ⁵⁷⁸ anlässlich der Erstellung der elektrischen Schmalspurbahn Wohlen—Meisterschwanden.		
	Übertrag	4,709,300

	Fr.	
	Übertrag	4,709,300
	Fr.	
Voranschlag vom 3. Mai 1913	220,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 219,800		
und auf Betrieb . . . „ 200		
Dazu Fr. 1000 für Abschreibungen.		
Ausgaben pro 1914		50,000
Die Schmalspurbahn wird einen Teil der Kosten zu übernehmen haben.		

Nr. 234. Neues Lagerhaus für Getreidelagerung.		
I. Rate		100,000

Der Betrag ist als erste Rate für ein in der Station Neuhausen zu errichtendes Lagerhaus zur Lagerung von Weizen eingestellt worden, und soll in Anspruch genommen werden, wenn dies die schwebenden Verhandlungen über die Vermehrung der Weizenbestände in der Schweiz als nötig erscheinen lassen sollten.

Nr. 235. Zweites Geleise Wallenstadt—Sargans. Flums-Mels, Länge 8,070 km, mit Erweiterung der Stationen Flums und Mels und Ersetzung der auf Stationsgebiet liegenden Niveauübergänge durch eine Strassenüberführung bei km 9,560 in Flums und eine Strassenunterführung bei km 2,792 in Mels. Fr.

Voranschlag vom 21. Juni 1913	1,380,000
wovon auf Bau . . . Fr. 1,282,000	
und auf Betrieb . . . „ 98,000	
Dazu Fr. 15,000 für Abschreibungen.	

Ausgaben pro 1914	20,000
-----------------------------	--------

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Die Zunahme des Zugsverkehrs auf der Linie Zürich-Sargans macht den zweispurigen Ausbau der Strecke Thalwil-Sargans notwendig. Zunächst soll das zweite Geleise auf den Teilstrecken Thalwil-Richterswil und Wallenstadt-Sargans erstellt werden. Von der letzteren muss die Strecke Flums-Mels zuerst zur Ausführung kommen, weil die 7,18 km lange Entfernung dieser beiden Stationen die Abwicklung des Verkehrs erschwert.

Übertrag 4,879,300

	Fr.	
		Übertrag 4,879,300
Nr. 236. Tunnelausmauerungen auf der Strecke Wallenstadt—Weesen.		
a. Im Bommersteintunnel, km 15, ²⁶³ bis 15, ²⁶⁹	Fr. 4,000	
b. Im Glatzwandtunnel km 26, ⁸⁷⁸ —26, ⁸⁸⁹	7,000	
c. Im Standenhorntunnel, km 27, ²³⁹ bis 27, ²⁵⁰ und km 27, ³⁰³ —27, ³¹⁸	17,000	
d. Im Weisswandtunnel, km 28, ¹⁸⁹ bis 28, ¹⁹⁷ und km 28, ³⁹⁸ —28, ⁴¹⁰	13,000	
Zusammen	—	41,000
Nr. 237. Erstellung von Schutzwänden zur Sicherung der Strecken Wallenstadt—Unterterzen und Mühlehorn—Weesen gegen Steinschlag		
		44,000
Nr. 238. Wagenwascheinrichtungen und Desinfektionsanlagen für den Viehtransport laut Bundesratsbeschluss vom 22. März 1907		
		8,000
Nr. 239. Wärterhäuser.		
a. Erstellung von zwei neuen Wärterhäusern	26,000	
b. Vergrößerung des Wärterhauses bei km 51, ⁰³¹ zwischen Mellingen und Mägenwil	3,600	
Nr. 240. Brückenwagen		
		18,000
Nr. 241. Wasserversorgungen für Stationen und Wärterhäuser		
		12,000
Nr. 242. Verbesserung der Beleuchtung auf Bahnhöfen und Stationen		
		15,000
Nr. 243. Zentralanlagen für Weichen und Signale.		
a. Station Dietlikon.	Fr. 30,000	
Voranschlag	30,000	
wovon auf Bau	Fr. 29,700	
und auf Betrieb	300	
Dazu Fr. 8500 für Abschreibungen.		
Ausgaben pro 1914		30,000
	Übertrag	5,076,900

	Fr.	
	Übertrag	5,076,900
<i>b.</i> Station Bassersdorf.	Fr.	
Voranschlag	30,000	
wovon auf Bau	Fr. 29,800	
und auf Betrieb	" 200	
Dazu Fr. 1000 für Abschreibungen.		
Ausgaben pro 1914		30,000
<i>c.</i> Station Frick. Ergänzung der Zentralanlage.	Fr.	
Voranschlag	35,000	
wovon auf Bau	Fr. 33,000	
und auf Betrieb	" 2,000	
Dazu Fr. 4000 für Abschreibungen.		
Ausgaben pro 1914		35,000
<i>d.</i> Ergänzungen an verschiedenen Anlagen, Er-		
stellung von Schutzhütten für Zentralapparate, Einbau		
von Fühlschienen, englischen Weichensignalen, Spitzen-		
verschlüssen usw.		25,000
 Nr. 244. Neue Signale.		
<i>a.</i> Vorsignale		10,000
<i>b.</i> Ausfahr-, Durchfahr- und Rangiersignale, Ersatz		
von Scheibensignalen durch Semaphore.		
Voranschlag		50,000
Dazu Fr. 7000 für Abschreibungen.		
<i>c.</i> Anbringen des zweiten Flügels an Ein- und		
Ausfahrsignalen.		
Voranschlag		40,000
Dazu Fr. 5000 für Abschreibungen.		
 Nr. 245. Streckenblockeinrichtungen.		
<i>a.</i> Erstellung einer Streckenblockstation auf der		
Strecke Rothkreuz-Immensee.	Fr.	
Voranschlag vom 7. Juni 1911	37,700	
Dazu Fr. 5700 für Abschreibungen.		
Davon zu Lasten des Kreises V	<u>10,500</u>	
Bleiben zu Lasten des Kreises III	<u>27,200</u>	
	Übertrag	5,266,900

		Fr.	
	Übertrag	5,266,900	
	wovon auf Bau	Fr. 21,900	
	und auf Betrieb	„ 5,300	
	Dazu Fr. 4000 für Abschreibungen.		
	Ausgaben pro 1914		27,200
	b. Erstellung einer Streckenblockstation auf der		
o	Strecke Pfäffikon (Schwyz)—Lachen.	Fr.	
	Voranschlag vom 26. Mai 1912	35,600	35,600
	Dazu Fr. 1400 für Abschreibungen.		
	c. Erstellung einer Streckenblockstation auf der		
	Strecke Aarau—Schönenwerd.	Fr.	
	Voranschlag vom 26. Mai 1913	11,000	11,000
	Nr. 246. Telephonanlagen.		
	a. Töss-Bülach		5,700
	b. Eglisau-Koblentz		17,300
	c. Koblentz—Stein-Säckingen		9,700
	d. Brugg-Birrfeld-Hendschiken		8,400
	e. Altstetten-Steinhausen		14,300
	f. Zofingen-Safenwil		3,100
	g. Einschaltung von Wärterposten auf verschiedenen		
	Strecken		11,500
	Nr. 247. Telegraphenleitungen.		
	a. Erstellung eines zweiten Telegraphendrahtes		
	Sargans—Ziegelbrücke, mit Einbeziehung sämt-		
	licher Zwischenstationen		7,300
	b. Legung eines Kabels im Dettenbergtunnel zwi-		
	sehen Embrach-Rorbas und Bülach		12,500
	c. Erstellung einer Glockensignalanlage auf der		
	Strecke Suhr—Safenwil		6,800
	Nr. 248. Bahnabschlüsse.		
	a. Geländer und Einfriedigungen		15,000
	b. Barrieren		20,000
	Nr. 249. Vorsorgliche Landerwerbungen		150,000
	Nr. 250. Unvorhergesehenes		50,000
	Total I	<u>5,672,300</u>	

III. Mobilier und Gerätschaften.

Nr. 251. Vermehrung des Inventars:	Fr.
a. der Kreisdirektion (einschliesslich der Telegrapheninspektion)	2,000
b. des Bahndienstes	18,000
c. des Expeditions- und Zugsdienstes	11,000
d. des Fahrdienstes	5,000
Nr. 252. Ergänzung des Werkzeuges, der mechanischen Einrichtungen und des Mobiliars:	
a. der Werkstätte Zürich	86,000
b. der Depotwerkstätten Zürich, Brugg und Rapperswil	2,000
Nr. 253. Vermehrung der Telegraphen- und Telephonapparate	1,500
Total III	<u>125,500</u>

Rekapitulation, Kreis III.

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen	5,672,300
III. Mobilier und Gerätschaften	<u>125,500</u>
Total Kreis III	<u>5,797,800</u>

Aus dem von der Kreisdirektion vorgelegten Budget sind aus den vorstehend angegebenen Gründen folgende Beträge weggelassen worden:

Nr. 185. Zweites Geleise Thalwil-Richterswil	300,000
Nr. 186. Bahnhof Wädenswil. Erweiterung der Geleiseanlagen und des Verladeplatzes, Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes, Erstellung eines überdachten Perrons und eines neuen Abortgebäudes, Verlegung und Vergrößerung des Güterschuppens und der Rampe, Erstellung eines neuen Hafens	200,000
Nr. 188. Station Ziegelbrücke. Umbau und Erweiterung der Stationsanlagen	200,000

Nr. 189. Station Weesen.	Fr.
a. Umbau des Aufnahmegebäudes	30,000
b. Erstellung eines neuen Abortgebäudes	10,000
c. Erweiterung der Geleiseanlagen und Ersatz der Drehscheibe von 10,9 m Durchmesser durch eine solche von 18 m Durchmesser	10,000
Nr. 221. Station Horgen. Verlegung der Station	10,000
Vermindert wurden die Ansätze für:	
Nr. 195. Station Affoltern a. A. Erweiterung der Stationsanlagen von Fr. 46,000 auf	41,000
Nr. 208 a. Hauptbahnhof Zürich. Überdachung des Perrons VI von Fr. 65,000 auf	55,000
Nr. 242. Verbesserung der Beleuchtung auf Bahnhöfen und Stationen von Fr. 30,000 auf	15,000
Nr. 252 a. Ergänzung des Werkzeuges, der mecha- nischen Einrichtungen und des Mobiliars der Werk- stätte Zürich von Fr. 103,850 auf	86,000
Hinzu kamen die Ansätze für:	
Nr. 208 d. Hauptbahnhof Zürich. Lokomotivdepot. Einbau einer weitem Achsdruckwage und Einrichtung des elektrischen Antriebes für alle Achsdruckwagen	6,500
und Nr. 234. Neues Lagerhaus für Getreidelagerung I. Rate aus den auf Seite 650f angeführten Erwägungen	100,000
Erhöht wurden die Ansätze für:	
Nr. 246. Telephonanlagen:	
a. Eglisau-Koblentz von Fr. 12,100 auf	17,300
d. Brugg-Birrfeld-Hendschikon von Fr. 5200 auf	8,400
e. Altstätten-Steinhausen von Fr. 12,800 auf	14,300

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

A. Bauten in Ausführung, sowie Überträge für noch nicht begonnene Bauten aus dem letztjährigen Budget.

Nr. 254. Bahnhof Winterthur. Erweiterung der Rangiergeleiseanlagen. Fr.

Baubudget 1913, Nr. 264.

Kredit des Verwaltungsrates vom	Fr.
20. März 1913	3,000,000
wovon auf Bau	Fr. 2,970,500
und auf Betrieb „	29,500

Dazu Fr. 37,800 für Abschreibungen.

Ausgaben pro 1914	250,000
-----------------------------	---------

Der Bau ist noch nicht begonnen worden, weil das Projekt umgearbeitet werden musste. Es besteht die Absicht, an diesem wichtigen Knotenpunkt, an welchem sich 7 Linien vereinigen, eine Anlage zu schaffen, die das Rangieren der Güterzüge nach modernen Grundsätzen ermöglicht. Die Vorteile der Neuerung bestehen in der Beschleunigung der Zerlegung und Zusammenstellung der Züge, wodurch die Verkürzung der Umlaufzeit der Wagen und ihre bessere Ausnützung erreicht wird und ferner in der Verbilligung des Rangierdienstes durch Verminderung der hierfür nötigen Lokomotiven und Mannschaft.

Nr. 255. Bahnhof Wil. Umbau und Erweiterung für den Anschluss der Mittelthurgau-Bahn.

Baubudget 1913, Nr. 265.

Kredit des Verwaltungsrates vom	Fr.
30. April 1910	1,200,000
wovon auf Bau	Fr. 970,000
und auf Betrieb	„ 230,000

Dazu Fr. 42,000 für Abschreibungen.

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	1,120,000
---	-----------

Bleiben	80,000
---------	--------

Übertrag	330,000
----------	---------

	Fr.	
	Übertrag	330,000
Nr. 256. Station Gossau. Verlegung der Station mit Berücksichtigung des Anschlusses der neuen Linie der Appenzellerbahn von Herisau.		
Baubudget 1913, Nr. 266.		
Kredit des Verwaltungsrates vom 10. Juli 1909	Fr.	
	1,750,000	
wovon auf Bau	Fr. 1,584,000	
und auf Betrieb	" 166,000	
Dazu Fr. 126,000 für Abschreibungen.		
Mehrkosten:		
a. für Verlegung der Bischofszellerlinie nach Westen, mit Aufhebung der Niveauübergänge der Flawiler- und der Niederwilerstrasse Fr. 133,500		
Hiervon ab: Beitrag der Gemeinde Gossau	" 80,000	
		53,500
b. für Vergrößerung des Aufnahmegebäudes und Bedachung der Perrons		102,000
	Zusammen	1,905,500
wovon auf Bau	Fr. 1,739,500	
und auf Betrieb	" 166,000	
Dazu Fr. 151,000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	1,660,000	
Bleiben	-----	245,500
Die Inbetriebnahme der neuen Station und der Zufahrtslinien wird am 1. Oktober 1913 erfolgen.		
Nr. 257. Bahnhof St. Gallen. Bahnhofumbau.		
Baubudget 1913, Nr. 267.		
Kredit des Verwaltungsrates vom 2. Juni 1905	Fr.	
	8,950,000	
wovon auf Bau	Fr. 8,700,000	
und auf Betrieb	" 250,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	8,500,000	
Bleiben	-----	450,000
Ausgaben pro 1914		400,000
	Übertrag	975,500

	Fr.	
Übertrag		975,500
<p>Das neue Aufnahmsgebäude soll noch im Jahre 1913 in Benützung genommen werden.</p>		
<p>Nr. 258. Station Mörschwil. Verbreiterung des Stationsareals für ein Überholungsgeleise und Ergänzung der Konsolidierung der Halde</p>		
		20,000
<p>Fortsetzung der im Baubudget 1913, Nr. 269, aufgeführten Arbeiten.</p>		
<p>Nr. 259. Bahnhof Romanshorn.</p>		
<p>a. Erweiterung der Geleiseanlagen, Verlängerung von Abstellgeleisen und neues Ausziehgeleise auf der Südseite.</p>		
Baubudget 1913, Nr. 270 b.	Fr.	
Voranschlag vom 15. Mai 1911 . . .		310,000
wovon auf Bau . . . Fr.	274,600	
und auf Betrieb . . . „	35,400	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913		285,000
Bleiben ————		25,000
<p>b. Erweiterung der Geleiseanlagen bei den Lagerhäusern und der Trajektanstalt.</p>		
Baubudget 1913, Nr. 290 a.	Fr.	
Voranschlag vom 28. Mai 1912 . . .		497,000
wovon auf Bau . . . Fr.	459,000	
und auf Betrieb . . . „	38,000	
Dazu Fr. 34,000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913		247,000
Bleiben ————		250,000
<p>c. Erstellung von Lokalen für die Transitpost im Lagerhaus am Hafen nebst Umbau der Räume für die Lagerhausverwaltung.</p>		
Baubudget 1913, Nr. 270 c.		
Übertrag		1,270,500

	Fr.	
		Übertrag 1,270,500
	Fr.	
Voranschlag vom 9. Februar 1911 . . .	284,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 252,800		
und auf Betrieb . . . „ 31,200		
Dazu Fr. 38,700 für Abschreibungen.		
°Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	164,000	
Bleiben	—————	120,000
 <i>d. Zentralanlagen für Weichen und Signale.</i>		
Baubudget 1913, Nr. 270 <i>d.</i>	Fr.	
Voranschlag vom 11. Mai 1911	388,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 359,000		
und auf Betrieb . . . „ 29,000		
Dazu Fr. 34,500 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	368,000	
Bleiben	—————	20,000
 Nr. 260. Station Weinfeld. Umbau und Erweiterung für den Anschluss der Mittelthurgau-Bahn.		
Baubudget 1912, Nr. 271.		
Kredit des Verwaltungsrates vom 30. April 1910	Fr. 660,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 619,000		
und auf Betrieb . . . „ 41,000		
Dazu Fr. 5000 für Abschreibungen.		
Dazu: Umbau und Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes, Erstellung eines Abortes mit Waschhaus, Voranschlag vom 13. März 1912	28,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 18,500		
und auf Betrieb . . . „ 9,500		
Dazu Fr. 3000 für Abschreibungen.		
	Zusammen 688,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	638,000	
Bleiben	—————	50,000
	Übertrag	1,460,500

	Fr.	
		Übertrag 1,460,500
Nr. 261. Station Emmishofen-Kreuzlingen. Umbau und Erweiterung für den Anschluss der Mittelthurgau-Bahn.		
Baubudget 1913, Nr. 272.	Fr.	
Voranschlag vom 11. November 1909	374,000	
wovon auf Bau	Fr. 368,000	
und auf Betrieb	" 6,000	
Dazu: Erstellung einer Fussgängerunterführung an der Strasse nach Konstanz	" 36,000	
Hiervon ab: Beitrag der Gemeinde	" 10,000	
	<u>26,000</u>	
	Zusammen 400,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	280,000	
Bleiben	<u>120,000</u>	

Nr. 262. II. Geleise Winterthur-St. Gallen-St. Margrethen.

a. Winterthur—Wil; Länge 26,270 km.

Baubudget 1913, Nr. 273 b.

Kredit des Verwaltungsrates vom 10. Juli 1908	Fr. 7,100,000
wovon auf Bau	Fr. 6,940,000
und auf Betrieb	" 160,000
Dazu Fr. 105,000 für Abschreibungen.	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	3,800,000
Bleiben	<u>3,300,000</u>

Ausgaben pro 1914 20,000

Die Strecke Rätterschen-Wil wird zweigeleisig befahren; auf der Strecke Winterthur-Rätterschen konnten die Bauarbeiten noch nicht begonnen werden, weil die Unterhandlungen über die Ausgestaltung der Tösstalbahnhofstation Grütze, noch immer nicht zum Abschlusse gebracht worden sind.

Übertrag 1,600,500

Fr.

Übertrag 1,600,500

b. Schwarzenbach—Uzwil; Länge 6,925 km.

Fr.

Voranschlag vom 18. Januar 1913	2,400,000	
wovon auf Bau	Fr. 2,315,000	
und auf Betrieb	„ 85,000	
Dazu Fr. 145,000 für Abschreibungen.		
Für das Jahr 1914 werden vorgesehen		50,000

c. Gossau—Winkeln; Länge 2,624 km.

Baubudget 1913, Nr. 273 d. Fr.

Voranschlag vom 18. Mai 1912	488,000	
wovon auf Bau	Fr. 472,000	
und auf Betrieb	„ 16,000	
Dazu Fr. 8000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	468,000	
Bleiben —————		20,000

Der zweispurige Betrieb wird am 1. Oktober 1913, gleichzeitig mit der Inbetriebnahme der neuen Station Gossau, eröffnet werden.

d. Winkeln—Bruggen; Länge 2,598 km. Fr.

Voranschlag vom 24. Juni 1913	2,000,000	
wovon auf Bau	Fr. 1,960,000	
und auf Betrieb	„ 40,000	
Dazu Fr. 915,000 für Abschreibungen.		
Für das Jahr 1914 werden vorgesehen		200,000

Der Entwurf ist aufgestellt. In demselben ist der Ersatz der eisernen Sitterbrücke durch einen flussaufwärts zu erstellenden steinernen Viadukt mit 7 Öffnungen vorgesehen, von welchen 5 eine Lichtweite von 30 m und 2 eine Lichtweite von 11 m erhalten sollen.

e. St. Fiden—Goldach; Länge 9,850 km.

Vorarbeiten, hauptsächlich Entwässerungen und Dammunterlagen		50,000
--	--	--------

Übertrag 1,920,500

	Fr.	
	Übertrag	1,920,500
f. Rorschach—St. Margrethen.		
	Fr.	
Voranschlag vom 16. Juni 1913 . . .	2,340,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 2,246,000		
und auf Betrieb . . . „ 94,000		
Dazu Fr. 45,000 für Abschreibungen.		
Für das Jahr 1914 werden vorgesehen		200,000
Zu b, d und f. Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.		
Nr. 263. Bahnhof St. Margrethen.		
a. Tieferlegung des Hörlistegrabens und Umbau des Durchlasses für denselben.		
	Fr.	
Baubudget 1913, Nr. 274.		
Voranschlag vom 13. Mai 1911	30,000	
wovon auf Bau Fr. 27,000		
und auf Betrieb „ 3,000		
Dazu: Mehrkosten für die Eindeckung des Grabens bis an die Staatsstrasse.		
Voranschlag vom 22. April 1913	22,000	
	Zusammen	52,000
wovon auf Bau Fr. 49,000		
und auf Betrieb „ 3,000		
Dazu Fr. 10,000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	27,000	
Bleiben	—	25,000
b. Erweiterung der Zoll- und Güterschuppen nebst Geleiseanlage.		
	Fr.	
Baubudget 1913, Nr. 281.		
Voranschlag vom 25. Mai 1912	590,000	
Ergänzung des Projektes laut Vorlage vom 7. Januar 1913, Mehrkosten	135,000	
	725,000	
wovon auf Bau Fr. 683,000		
und auf Betrieb „ 42,000		
Dazu Fr. 28,000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	36,000	
Bleiben	689,000	
Ausgaben pro 1914		150,000
	Übertrag	2,295,500

Fr.

Übertrag 2,295,500

Nr. 264. Station Altstätten (Rheintal). Erweiterung der Geleiseanlagen anlässlich der Einführung der elektrischen Schmalspurbahn Altstätten-Gais und Erstellung eines neuen Güterschuppens.

Baubudget 1913, Nr. 275.

Voranschlag vom 6. Juli 1910 und 21. Mai 1912	Fr.	
		297,600
wovon auf Bau	Fr. 268,800	
und auf Betrieb	„ 28,800	
Dazu: Mehrkosten für die Erweiterung der Stellwerkanlage		26,000

Zusammen 323,600

Dazu Fr. 21,300 für Abschreibungen.

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	273,600	
Bleiben	—————	50,000

Nr. 265. Station Kradolf. Umbau und Erweiterung mit neuem Aufnahmegebäude und Güterschuppen.

Baubudget 1913, Nr. 276.

Fr.

Voranschlag vom 26. Juni 1912		158,000
wovon auf Bau	Fr. 146,000	
und auf Betrieb	„ 12,000	

Dazu Fr. 25,000 für Abschreibungen.

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	78,000	
Bleiben	—————	80,000

Nr. 266. Station Rebstein-Marbach. Verlegung der Station mit Erweiterung der Geleiseanlage, sowie einem neuen Aufnahmegebäude und Güterschuppen.

Baubudget 1913, Nr. 283.

Fr.

Voranschlag vom 29. Februar 1912		175,000
Dazu Fr. 22,000 für Abschreibungen.		

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	25,000	
Bleiben	—————	150,000

Übertrag 2,575,500

Fr.
Übertrag 2,575,500

Nr. 267. Rheinbrücke bei Ragaz. Ersatz der bestehenden hölzernen Brücke durch eine eiserne Brücke und Erstellung der zugehörigen Geleiseanschlüsse.

Baubudget 1913, Nr. 285.	Fr.
Voranschlag vom 20. Mai 1913	525,000
Dazu Fr. 280,000 für Abschreibungen.	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	45,000
	480,000
Bleiben	480,000

Ausgaben pro 1914 200,000

Nach dem bei der Generaldirektion aufgestellten Entwurf soll die neue, vorerst nur eingeleisig zu erstellende, Brücke, gleich wie die bestehende, 6 Öffnungen von 24 m Stützweite erhalten. Als Tragkonstruktion wurde eine kontinuierliche Blechbalkenbrücke mit eingesattelter Fahrbahn gewählt. Auf der flussaufwärtigen Seite der Brücke ist ein 1,50 m breiter Gehsteg für den öffentlichen Verkehr vorgesehen. Eine Konstruktion mit grösseren Öffnungen und weniger Pfeilern würde erheblich teurer sein.

Nr. 268. Station Bürglen. Strassenunterführung bei km 62,³⁴² zum Ersatz des Niveauüberganges bei km 62,⁹²⁷ und Erweiterung der Freiverladeanlagen.

Baubudget 1913, Nr. 289.	Fr.
Voranschlag vom 7. Januar 1913	39,000
wovon auf Bau	Fr. 37,500
und auf Betrieb	" 1,500
Dazu Fr. 1500 für Abschreibungen.	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	17,000
Bleiben	22,000
Übertrag	2,797,500

	Fr.	
	Übertrag	2,797,500
Nr. 269. Bahnhof Etwilen. Erstellung eines Dienstgebäudes.	Fr.	
Baubudget 1913, Nr. 292	26,000	
Ergänzung des Projektes durch Wohnungsanbau und öffentliche Aborte, Mehrkosten	54,000	
Voranschlag vom 27. März 1913.		
Zusammen	<u>80,000</u>	
Ausgaben pro 1914		80,000
Nr. 270. Strassenkorrektio n im Lorental bei Ossingen. Parallelweg von km 20, ¹⁵⁰ bis 21, ²²⁵ zur Aufhebung der Niveauübergänge bei km 20, ⁸⁹⁵ und 21, ²⁵⁵ .		
Baubudget 1913, Nr. 291.	Fr.	
Voranschlag vom 29. September 1911	17,000	
Mehrkosten für Ergänzung des Projektes durch eine Strassenunterführung bei km 20, ⁶²²	19,000	
Voranschlag vom 30. Juni 1913.		
Zusammen	<u>36,000</u>	
wovon auf Bau	Fr. 32,000	
und auf Betrieb	4,000	
Ausgaben pro 1914		36,000
Nr. 271. Station Münsterlingen. Verlängerung des Ausweichgleises, neue Brückenwage und neuer Drehkran.		
Baubudget 1913, Nr. 296.	Fr.	
Voranschlag vom 9. Juni 1912	21,000	
Dazu Mehrkosten für Ergänzung des Projektes durch eine Zufahrt von Westen und Erweiterung des Freiverladeplatzes.		
Voranschlag vom 9. April 1913	Fr. 9,000	
Ab: Beitrag der Gemeinde		
und der Interessenten	" 2,000	
	<u>7,000</u>	
Zusammen	<u>28,000</u>	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	21,500	
Bleiben	<u>6,500</u>	
Übertrag		<u>2,920,000</u>

Fr.
Übertrag 2,920,000

B. Neue Bauten.

Nr. 272. Bahnhof Winterthur.

a. Einbau von Bureaux für die Güterexpedition
im Güterschuppen I.

Voranschlag vom 13. Januar 1913 46,000

b. Abortgebäude im Lokomotivdepot Ost.

Voranschlag vom 24. Mai 1913 2,400

c. Bekohlungsanlage im Lokomotivdepot Ost.

Voranschlag vom 31. Mai 1913 35,000

Nr. 273. Bahnhof Wil.

Umbau des Aufnahmsgebäudes und Erstellung
eines neuen Abortes.

Voranschlag vom 30. November 1912 68,500

Nr. 274. Bahnhof St. Gallen.

a. Elektrische Meldeeinrichtung für den Ablauf-
betrieb im Stellwerkbezirk IV.

Voranschlag vom 30. Mai 1913 6,300

b. Neuer Wasserkran zwischen den Geleisen IV/V
km 80,595.

Voranschlag vom 29. Mai 1913 4,500

Nr. 275. Station Au (Rheintal). Neues Abort-
gebäude

5,000

Nr. 276. Station Herbrugg. Erweiterung der
Station anlässlich der Einführung der elektrischen
Strassenbahn und Erstellung eines neuen Aufnahms-
gebäudes und Güterschuppens.

Übertrag 3,087,700

	Fr.	
Übertrag	3,087,700	
	Fr.	
Voranschlag vom 6. Juni 1913	750,000	
wovon auf Bau . . . Fr.	733,000	
und auf Betrieb . . . „	17,000	
Hiervon zu Lasten der elektrischen Strassen-		
bahn	67,000	
	<u>Bleiben</u>	<u>683,000</u>
Dazu Fr. 66,000 für Abschreibungen.		
Ausgaben pro 1914		150,000
Nr. 277. Station Oberriet. Verlängerung des		
Kreuzungsgeleises von 398 m auf 525 m.		
Voranschlag vom 16. Juni 1913		15,500
Nr. 278. Bahnhof Buchs. Ersatz von 2 alten		
Drehscheiben in den Lagerhausgeleisen durch 2 neue		
Drehscheiben von 7,20 m Durchmesser . Fr.		
	10,000	10,000
Nr. 279. Bahnhof Landquart.		
a. Erweiterung des Bahnhofes. Neues Überho-		
lungsgleise, überdachter Zwischenperron und neue		
Brücke über die Landquart. Fr.		
Voranschlag vom 11. Juli 1913	450,000	
(exklusive Zentralweichenanlage)		
wovon auf Bau . . . Fr.	432,000	
und auf Betrieb . . . „	18,000	
Dazu Fr. 6000 für Abschreibungen.		
Ausgaben pro 1914		100,000
b. Erstellung von zwei Beamtenwohnhäusern.		
Voranschlag vom 31. August 1912		85,000
Nr. 280. Station Zizers. Verlängerung des Kreu-		
zungsgeleises auf 420 m.		
Voranschlag vom 18. März 1913		17,000
		<u>Übertrag</u>
		3,465,200

	Fr.
Übertrag	3,465,200
Nr. 281. Station Oberwinterthur. Neues Aufnahmsgebäude und Verbreiterung des Vorplatzes, Vergrößerung des Güterschuppens und des Vorplatzes.	
Voranschlag vom 18. Juni 1913	90,000
Nr. 282. Station Felben. Neuer Abort	5,000
Nr. 283. Station Weinfelden. Erstellung eines Freiverladgeleises.	
Voranschlag vom 23. Mai 1913	6,700
Nr. 284. Station Sulgen. Neue Brückenwage und neuer Drehkran für Freiverlad.	
Voranschlag vom 10. Mai 1913	8,700
Nr. 285. Station Amriswil. Anbau an den Güterschuppen für ein Bureau der Güterexpedition.	
Voranschlag vom 28. März 1913	9,500
Nr. 286. Bahnhof Romanshorn.	
a. Verlängerung des Verbindungsgeleises zwischen der Winterthurerlinie und dem Rangierbahnhof.	
Voranschlag vom 12. Juni 1913	36,000
b. Verlängerung der eisernen Passerelle bei km 81,716 bis zur Werkstätte.	
Voranschlag vom 30. Mai 1913	31,000
c. Elektrischer Geleisemelder im Stellwerk I.	
Voranschlag vom 19. Mai 1913	16,000
d. Neues Werkstattgeleise W. 6 mit Verlängerung der Schiebebühne und Brückenwage ohne Geleiseunterbrechung.	
Voranschlag vom 30. Mai 1913	10,000
Nr. 287. Station Münsterlingen. Vordach am Aufnahmsgebäude.	
Voranschlag vom 30. Mai 1913	4,000
Übertrag	3,682,100

	Fr.	
	Übertrag	3,682,100
Nr. 288. Station Dachsen. Stationserweiterung mit neuem Aufnahmegebäude.	Fr.	
Voranschlag vom 16. Mai 1913	120,000	
wovon auf Bau	Fr. 91,000	
und auf Betrieb	„ 29,000	
Dazu Fr. 5400 für Abschreibungen.		
Ausgaben pro 1914		70,000
Nr. 289. Station Berlingen. Fussgänger-Unterführung km 48,795, 2,40 m.		
Voranschlag vom 17. Juni 1913		10,000
Nr. 290. Station Mannenbach. Verlängerung des Geleises I nach Westen (Stumpengeleise 3).		
Voranschlag vom 18. Juni 1913		6,500
Nr. 291. Station Wattwil.		
a. Neue Lokomotivdrehzscheibe von 18 m Durchmesser mit Anschlussgeleisen.		
Voranschlag vom 30. Mai 1913		33,000
b. Verlängerung des Güterschuppens.		
Voranschlag vom 5. Juni 1913		12,000
Nr. 292. Station Sitterthal. Erweiterung der Geleiseanlagen durch ein neues Freiverladegeleise.		
Voranschlag vom 6. Juni 1913		18,000
Nr. 293. Station Hauptwil. Neues Aufnahmegebäude und Versetzen des Abortes.		
Voranschlag vom 31. März 1913		40,000
Nr. 294. Station Arlen-Rielasingen. Hölzernes Perrondach vor dem Mittelbau des Aufnahmegebäudes.		
Voranschlag vom 17. Juni 1913		4,000
Nr. 295. Bahnhof Buchs. Vergrößerung der Schuppen für Getreidelagerung I. Rate		100,000
	Übertrag	3,975,600

Fr.
Übertrag 3,975,600

Das Zugeständnis der Gratislagerung von Weizen macht die Schaffung neuer Lagerflächen für zirka 150 Wagenladungen notwendig.

Nr. 296. Wagenwascheinrichtungen und Desinfektionsanlagen für den Viehtransport laut Bundesratsbeschluss vom 22. März 1907 20,000

Nr. 297. Wasserversorgung für Stationen und Wärterhäuser 5,000

Nr. 298. Brückenwagen 5,500

Nr. 299. Verbesserung der Beleuchtung auf Bahnhöfen und Stationen. Fr.

a. Auf verschiedenen Stationen . . . 16,800

b. In 12 Beamtenwohnungen in Landquart 2,500

c. In der Werkstätte Romanshorn . . 700

Zusammen ——— 20,000

Nr. 300. Zentralanlagen für Weichen und Signale. Station Münsterlingen:

Voranschlag vom 30. Mai 1913 33,000

Dazu Fr. 900 für Abschreibungen.

Nr. 301. Neue Signale. Anbringen des zweiten Flügels an den Ein- und Ausfahrtsignalen.

	Total	Baukonto	Betrieb	Abschreibung	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
Oberwinterthur	9,000	8,300	700	1,400	
Frauenfeld . .	2,000	1,500	500	—	
Märstetten . .	5,500	5,000	500	850	
Sulgen	9,000	8,300	700	1,400	
Amriswil . . .	5,500	5,000	500	850	
Zusammen	31,000	28,100	2,900	4,500	31,000

Nr. 302. Weichensicherungen 3,000

Übertrag 4,093,100

Fr.
Übertrag 4,093,100

Nr. 303. Telephonanlagen.		Fr.
a. Winterthur-Neuhausen		9,000
b. Wil-Lichtensteig		7,200
c. Buchs-Staad		15,300
d. Streckentelephone Arlen-Rielasingen-Singen		500
	Zusammen	32,000
Nr. 304. Telegraphenleitungen.		
a. Kabelzuführung im Bahnhof Buchs und Verlegen des Gemeinschaftsgestänges	Fr.	3,400
b. Verlängerung des Telegraphendrahtes Sulgen-Gossau bis St. Gallen		1,100
	Zusammen	4,500
Nr. 305. Wärterhäuser. Erstellung eines Wärterhauses		14,000
Nr. 306. Bahnabschlüsse und Barrieren.		
a. Geländer und Einfriedigungen		3,000
b. Neue Barrieren		15,000
Dazu Fr. 1500 für Abschreibungen.		
Nr. 307. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen		100,000
Nr. 308. Unvorhergesehenes		50,000
	Total I	<u>4,311,600</u>

III. Mobilien und Gerätschaften.

Nr. 309. Vermehrung des Inventars:		
a. der Kreisdirektion (einschliesslich der Telegrapheninspektion Fr. 3200)		5,000
	Übertrag	<u>5,000</u>

		Fr.
	Übertrag	5,000
<i>b.</i> des Bahndienstes:		
1. Umänderung von ausrangierten Güterwagen in Schotterwagen . . .	Fr. 15,000	
2. Anschaffung eines fahrbaren Dreh- krans mit 10 t Tragkraft . . .	14,000	
3. Verschiedenes	9,000	
	Zusammen	38,000
<i>c.</i> des Stationsdienstes		15,600
<i>d.</i> des Fahrdienstes		5,400

Nr. 310. Ergänzung des Werkzeugs, der mechanischen Einrichtungen und des Mobiliars der Werkstätten und Depotwerkstätten:

<i>a.</i> Werkstätte Romanshorn	24,500
<i>b.</i> „ Rorschach	23,000
<i>c.</i> „ Chur	28,000
<i>d.</i> Depotwerkstätte Romanshorn	400
<i>e.</i> Depotwerkstätten Winterthur, St. Gallen und Rorschach	3,100

Nr. 311. Vermehrung der Telegraphenapparate 2,000

Total III 145,000

IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte.

Bodensedampfschiffahrt.

	Fr.
Nr. 312. Vermehrung des Inventars der Dampfschiffverwaltung	2,600

Nr. 313. Ergänzung des Werkzeugs und der mechanischen Einrichtungen, der Schiffswerfte in Romanshorn	600
--	-----

Nr. 314. Ausrüstung des Schleppschiffes „Romanshorn“ mit einem Benzinmotor	10,000
--	--------

Nr. 315. Abschreibung auf dem Anlagekapital der Schiffe und Werfte, 5 % von Fr. 2,151,400	—
---	---

Total IV 13,200

Rekapitulation, Kreis IV.

	Fr.
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen	4,311,600
III. Mobiliar und Gerätschaften	145,000
IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte	13,200
Total	<u><u>4,469,800</u></u>

In dem von der Kreisdirektion vorgelegten Budget sind folgende Ansätze vermindert worden:

	Fr.
Nr. 291 <i>b.</i> Station Wattwil. Verlängerung des Güterschuppens von Fr. 14,000 auf	12,000
Nr. 309 <i>c.</i> Vermehrung des Inventars des Stationsdienstes von Fr. 23,600 auf	15,600
Erhöht wurde der Ansatz für:	
Position Nr. 268. Station Bürglen von Fr. 20,000 auf	22,000
Beigefügt wurde die Position Nr. 295. Vergrößerung der Schuppen für Getreidelagerung im Bahnhof Buchs, I. Rate	100,000

Kreis V.**I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.****A. Bauten in Ausführung, sowie Überträge noch nicht begonnener Bauten aus dem letztjährigen Budget.**

Nr. 316. Station Immensee. Unterführung der Kantonsstrasse zum Ersatz des Niveauüberganges südlich der Station.

Baubudget 1913, Nr. 351 a.	Fr.	Fr.
Voranschlag vom 1. August 1912 . . .	110,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	100,000	
Bleiben	<u> </u>	10,000

Nr. 317. Bahnhof Arth-Goldau. Verlängerung der Perrondächer.

Baubudget 1913, Nr. 334.	Fr.	
Voranschlag vom 5. Mai 1912 . . .	106,000	
wovon auf Bau . . .	Fr. 82,000	
und auf Betrieb . . .	„ 24,000	
Dazu Fr. 11,600 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	38,000	
Bleiben	<u>68,000</u>	
Für 1914 werden vorgesehen		43,000

Nr. 318. Station Schwyz. Erweiterung der Geleise- und Verladeanlage.

Baubudget 1913, Nr. 321.	Fr.	
Voranschlag vom 31. März 1910 . . .	188,000	
wovon auf Bau . . .	Fr. 172,500	
und auf Betrieb . . .	„ 15,500	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	183,000	
Bleiben	<u> </u>	5,000

Nr. 319. Station Flüelen. Verlegung des Umladegleises am See gemeinschaftlich mit der Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstättersees.

Übertrag	<u>58,000</u>
----------	---------------

	Übertrag	Fr.	58,000
Baubudget 1913, Nr. 336.	Fr.		
Voranschlag vom 31. Mai 1912.	130,000		
wovon auf Bau . . . Fr. 129,000			
und auf Betrieb . . . „ 1,000			
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	50,000		
Bleiben	<u> </u>		80,000

Das Projekt hat die Genehmigung der Behörde noch nicht erhalten, weil über die von der Regierung des Kantons Uri gestellten und von Unterwalden unterstützten Begehren nach einer weitgehenden Änderung der Umladeanlagen am See eine Einigung bisher nicht erzielt werden konnte.

Nr. 320. Station Gurtellen. Erweiterung der Stationsanlage mit Ersatz der beiden Niveauübergänge auf der Südseite der Station durch Unterführungen.

Baubudget 1913, Nr. 338.	Fr.		
Voranschlag vom 25. Mai 1912	270,000		
Mehrkosten infolge Erstellung einer Unterführung bei der Karbidfabrik	20,000		
	Zusammen	290,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 270,000			
und auf Betrieb . . . „ 20,000			
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	55,000		
Bleiben	<u>235,000</u>		
Für 1914 werden vorgesehen			150,000

Die Bauarbeiten sind noch nicht begonnen worden, weil das Projekt infolge von Begehren der Gemeinde ergänzt werden musste und die Verhandlungen mit der Calcium-Carbid-Fabrik, welche ein Anschlussgeleise an die Station zu erstellen beabsichtigt, noch nicht abgeschlossen werden konnten.

Nr. 321. Station Rodi-Fiesso. Erweiterung der Stationsanlage mit Ersatz der beiden Niveauübergänge auf der Nordseite der Station durch eine Überführung.

Übertrag	<u> </u>	288,000
----------	-------------------	---------

	Übertrag	Fr. 288,000
Baubudget 1913, Nr. 339.	Fr.	
Voranschlag vom 20. Mai 1912 . . .	240,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 225,000		
und auf Betrieb . . . „ 15,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	80,000	
Bleiben	—————	160,000
Nr. 322. Station Lavorgo. Erstellung eines Ausziehgeleises und Beseitigung des Kantonsstrassenüberganges am Südende der Station.		
Baubudget 1913, Nr. 326.	Fr.	
Voranschlag vom 12. Mai 1911 . . .	180,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 170,000		
und auf Betrieb . . . „ 10,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	175,000	
Bleiben	—————	5,000
Nr. 323. Station Giornico. Verlängerung des Überholungsgeleises und Umbau der Stationseinfahrten.		
Baubudget 1913, Nr. 342.	Fr.	
Voranschlag vom 20. Mai 1912 . . .	140,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 120,000		
und auf Betrieb . . . „ 20,000		
Für 1914 werden vorgesehen		10,000
Die Gemeinde Giornico hat die öffentliche Auflage des Projektplanes zum Anlass genommen, die Verlegung der Station gegen Süden und eventuell die Errichtung einer Haltestelle zwischen Giornico und Bodio zu verlangen. Die Erhebungen darüber, ob und wie diesem Begehren allenfalls entsprochen werden könnte, werden vorgenommen. Es muss jedoch bemerkt werden, dass das gleiche Verlangen schon im Jahre 1890 anlässlich des Baues des zweiten Geleises zwischen Airolo und Biasca und dann nochmals im Jahre 1907 gestellt, beide Male aber abgelehnt worden ist. Die Kosten für die Verlegung der Station sind auf ungefähr Fr. 1,000,000 geschätzt worden.		
	Übertrag	463,000

		Fr.	
	Übertrag		463,000
 Nr. 324. Bahnhof Biasca. Erweiterung der Stell- werkanlage.			
	Baubudget 1913, Nr. 343 a.	Fr.	
	Voranschlag vom 3. Mai 1912		55,000
	wovon auf Bau	Fr. 47,000	
	und auf Betrieb	" 8,000	
	Dazu Fr. 6,100 für Abschreibungen.		
	Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913		30,000
	Bleiben	—————	25,000
 Nr. 325. Station Melide. Erweiterung der Ge- leiseanlage und Verbesserung der Verladeeinrichtung am See.			
	Baubudget 1913, Nr. 329.	Fr.	
	Voranschlag vom 20. April 1910		378,000
	Erhöhung der Kosten wegen Verstärkung der Ufermauern und Steinwürfe		75,000
	Zusammen		453,000
	wovon auf Bau	Fr. 438,000	
	und auf Betrieb	" 15,000	
	Dazu Fr. 27,000 für Abschreibungen.		
	Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913		423,000
	Bleiben	—————	30,000
 Nr. 326. Bahnhof Chiasso.			
a. Erweiterung und Umbau des Bahnhofes.			
	Baubudget 1913, Nr. 330.	Fr.	
	Voranschlag vom 10. Januar 1911		7,500,000
	wovon auf Bau	Fr. 7,250,000	
	und auf Betrieb	" 250,000	
	Dazu Fr. 540,000 für Abschreibungen.		
	Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913		1,350,000
	Bleiben	—————	6,150,000
	Für 1914 werden vorgesehen		300,000
	Übertrag		818,000

Fr.
Übertrag 818,000

Wie bereits im Bericht zum Baubudget für das Jahr 1913 (Seite 177) erwähnt wurde, ist das Projekt der Generaldirektion der italienischen Staatsbahnen, sowie den Zoll- und Postbehörden Italiens und der Schweiz zugestellt worden. Mit Zuschrift vom 30. April 1913 hat die italienische Generaldirektion einige Änderungen beantragt und verschiedene bei der Aufstellung des Ausführungsprojektes zu berücksichtigende Wünsche geäußert, sich die Zustimmung zum Entwurfe jedoch vorbehalten. Die Verhandlungen über die Anordnung und Ausgestaltung der Räume für die Zoll- und Postverwaltung, sowie für den tierärztlichen Dienst dauern fort.

Die Strassenunterführung zum Ersatz des Niveauüberganges beim alten Friedhof, dessen Beseitigung den Arbeiten für die Erweiterung des Bahnhofes vorangehen muss, ist in Ausführung begriffen.

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

b. Erweiterung der Warte- und Revisionslokale für die italienischen Arbeiter.

	Fr.	
Baubudget 1913, Nr. 349.		
Voranschlag vom 10. Mai 1912	16,000	
wovon auf Bau	Fr. 15,700	
und auf Betrieb	" 300	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	10,000	
Bleiben	—	6,000

Nr. 327. Haltestelle Reazzino. Erstellung einer Wartehalle mit Schaltereinbau.

Baubudget 1913, Nr. 331.

Voranschlag vom 3. Mai 1913	9,500
---------------------------------------	-------

Nr. 328. II. Geleise Giubiasco-Chiasso.

Baubudget 1913, Nr. 332.

a. Giubiasco-Lugano. Verbesserung der Linie über den Monte Ceneri. Für die Ausarbeitung des

Übertrag 833,500

Fr.

Übertrag 833,500

Detailprojektes und den Beginn der Arbeiten werden vorgesehen	200,000
--	---------

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Im Bericht zum Baubudget für das Jahr 1913 wurde (auf Seite 178) mitgeteilt, dass ausser dem Projekte für das zweite Geleise neben dem bestehenden auch noch Projekte für mehrere andere Linien zwischen Bellinzona und Rivera verfasst und veranschlagt worden seien. In der Folge wurden diese Arbeiten noch durch den Entwurf einer Linie von Giubiasco nach Taverne mit langem tiefliegendem Tunnel vervollständigt. Die nach Vollendung der Projekte und der Baukostenberechnungen angeordnete Vergleichung der einzelnen Linien wurde nicht nur auf die Vor- und Nachteile in bau- und betriebs-technischer Beziehung beschränkt, sondern auch auf die Wirkungen ausgedehnt, welche die bei einzelnen Linien eintretende Abkürzung in kommerzieller Hinsicht ausüben könnte. Auch über den Einfluss, den die Einführung der elektrischen Traktion auf die Betriebskosten hätte, wurde eine Untersuchung vorgenommen.

b. Lugano-Maroggia, mit Ersetzung der Niveauübergänge durch Über- bzw. Uterführungen; Länge 10,500 km.

Kredit des Verwaltungsrates vom 18. No-	Fr.
vember 1912	2,500,000
wovon auf Bau	Fr. 2,400,000
und auf Betrieb	„ 100,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913	150,000
---	---------

Bleiben	<u>2,350,000</u>
---------	------------------

Für 1914 werden vorgesehen	600,000
--------------------------------------	---------

Auf der Strecke Lugano-Melide wird mit den Arbeiten voraussichtlich noch im Jahre 1913 begonnen

Übertrag	<u>1,633,500</u>
----------	------------------

werden können. Zwischen Melide und Bissone soll der Seedamm zur Aufnahme des zweiten Geleises auf der Nordseite in der Länge von 550 m verbreitert und die neben der Bahn führende Kantonsstrasse verschoben werden. Um die Durchfahrtsöffnung für die Dampfschiffe bei Bissone erhöhen und den in der Nähe befindlichen Niveauübergang der Kantonsstrasse durch eine Unterführung ersetzen zu können, ist eine Hebung des Seedammes auf grössere Länge notwendig. Ausser dieser Änderung werden jedoch an diesem Damm noch andere vorgenommen werden müssen.

Die im Seedamm vorhandenen Öffnungen haben sich nämlich schon seit längerer Zeit sowohl für den ungehinderten Verkehr der Dampfschiffe als auch für eine rationelle Regulierung der Seewasserstände als zu klein erwiesen.

Die grösseren Schiffe der Dampfschiffgesellschaft können die Brücke bei Melide nur bei einem Wasserstand von 0 bis 1,30 m über dem Nullpunkt des Pegels in Lugano (273.38) und die Brücke bei Bissone überhaupt nicht passieren, weil der Raum für die notwendige Drehung der Schiffe zu beschränkt ist. Andererseits ist die Vergrösserung der Öffnungen im Seedamm erforderlich, um die bei Hochwasser eintretende Überschwemmung der tief gelegenen Quartiere der Stadt Lugano und anderer Ufergemeinden zu verhindern.

Vom 9. bis 11. März 1909 tagte in Lugano eine internationale Konferenz, welche die Grundlagen für die Regulierung der Seewasserstände festgestellt hat. Es wurde vereinbart, beim Seedamm den Hochwasserspiegel um 1,06 m zu senken und den Niederwasserspiegel um 0,23 m zu heben; ferner die Öffnungen im Seedamm zu vergrössern oder zu vermehren.

In der der gleichen Angelegenheit gewidmeten Konferenz, die am 28. August 1912 in Bern unter

Fr.

Übertrag 1,633,500

Leitung des eidgenössischen Eisenbahndepartementes stattgefunden hat, und bei der ausser den Bundesbahnen, die Regierung des Kantons, die Stadt Lugano und die Dampfschiffgesellschaft des Luganersees vertreten waren, wurden die Abmessungen für die Öffnungen im Sedamm festgesetzt, und die Erstellung einer neuen Öffnung als notwendig bezeichnet. Die Ausgaben hierfür sollen in das Unternehmen für die Seeregulierung einbezogen werden. Über die Verteilung der Kosten wurde nichts beschlossen.

c. Maroggia-Mendrisio, mit Ersetzung der Niveauübergänge durch Über- bzw. Unterführungen; Länge 7,400 km.

Kredit des Verwaltungsrates vom 23. September 1911	Fr.	
		1,130,000
wovon auf Bau	Fr. 1,060,000	
und auf Betrieb	„ 70,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913		1,020,000
	Bleiben	110,000

Das zweite Geleise dieser Strecke wird am 1. Oktober 1913 in Betrieb genommen werden. Im Jahre 1914 soll die Überführung der Generosobahn bei der Station Capolago umgebaut werden.

Nr. 329. Einrichtungen zur Verbesserung der Holzabfuhr aus Wäldern infolge der Unterstellung unter das Reistreglement, Inkonvenienzentschädigungen und Ankauf von Wäldern.

	Fr.	
Baubudget 1913, Nr. 333		875,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1913		600,000
	Bleiben	275,000
Für 1914 werden vorgesehen		100,000
	Übertrag	1,843,500

Fr.
Übertrag 1,843,500

B. Neue Bauten.

Nr. 330. Ausweichstationen an der Halde zwischen Luzern und Meggen. Fr.

Voranschlag vom 30. April/3. Juli 1913 370,000
wovon auf Bau . . . Fr. 355,000
und auf Betrieb . . . „ 15,000

Für 1914 werden vorgesehen 10,000

Die Stationsdistanz zwischen Luzern und Meggen beträgt 10,7 km. Um auf der eingleisigen Linie bei Zugverspätungen den nachteiligen Folgen dieser langen Stationsdistanz zu begegnen, soll eine Ausweichstation erstellt werden.

Nr. 331. Station Küssnacht. Vergrößerung des Güterschuppens.

Voranschlag vom 10. Juni 1913 10,000

Nr. 332. Küssnacht-Immensee. Ersatz des Niveauüberganges bei km 16,884 durch einen Parallelweg von km 16,750 bis 16,910 längs der Bahn.

Voranschlag vom 5. Mai 1913 26,000

Nr. 333. Immensee-Goldau.

a. Ersatz droier Niveauübergänge bei Ober-Immensee durch eine Unterführung.

Voranschlag vom 10. Mai 1913 55,000

b. Ersatz des Niveauüberganges bei km 7,823 durch eine Überführung westlich von Goldau.

Voranschlag vom 12. Mai 1913 16,000

Nr. 334. Bahnhof Arth-Goldau. Verlängerung des Hauptperrons Zuger Linie und Änderung der Geleiseanlage.

Übertrag 1,960,500

	Fr.	
	Übertrag	1,960,500
	Fr.	
Voranschlag vom 25. März 1913 . . .	142,000	
wovon auf Bau . . . Fr.	115,000	
und auf Betrieb . . . „	27,000	
Dazu Fr. 10,000 für Abschreibungen.		
Für 1914 werden vorgesehen		100,000
<p>Im Jahre 1914 sollen der Hauptperron und seine Überdachung gegen Süden verlängert werden.</p>		
<p>Nr. 335. Station Schwyz. Erstellung einer Viehverladerampe samt Geleise und Zufahrtstrasse.</p>		
Voranschlag vom 24. April 1913		37,000
<p>Nr. 336. Station Brunnen.</p>		
<p>a. Überführung der Kantonsstrasse und der Strassenbahn Schwyz-Brunnen, sowie Erstellung einer Unterführung beim bestehenden Strassenübergang südlich der Station.</p>		
	Fr.	
Voranschlag vom 5. März 1913	353,000	
wovon auf Bau . . . Fr.	350,000	
und auf Betrieb . . . „	3,000	
Für 1914 werden vorgesehen		200,000
<p>Der Beitrag der Strassenbahngesellschaft ist, weil noch unbestimmt, nicht in Abzug gebracht.</p>		
<p>Mit Beschluss vom 31. Dezember 1912 hat der Bundesrat verfügt, dass der am Süende der Station befindliche Niveaübergang der Kantonsstrasse zu beseitigen und durch eine Überführung zu ersetzen sei, auf welcher auch die projektierte Strassenbahn Schwyz-Brunnen über die Bahn geführt werden solle. Über die Verteilung der Kosten zwischen der Strassenbahngesellschaft und den Bundesbahnen ist bis jetzt eine Verständigung nicht erzielt worden.</p>		
<p>b. Ausmauerung der Umfassungswände eines Schuppens der Lagerhausanlage</p>		
		13,000
	Übertrag	2,310,500

Fr.

Übertrag 2,310,500

Die Ausmauerung soll vorgenommen werden, um die in den Lagerhäusern in Brunnen eingelagerten Waren gegen die Einflüsse der Witterung zu schützen.

Nr. 337. Station Altdorf. Erstellung eines neuen Freiverladegeleises.

Voranschlag vom 15. Juni 1913 4,000

Nr. 338. Station Amsteg-Silenen. Verlängerung des Überholungsgeleises und Umbau der Stationseinfahrten.

Fr.

Voranschlag vom 2. April und 3. Juli 1913 245,000

wovon auf Bau . . Fr. 230,000

und auf Betrieb . . „ 15,000

Dazu Fr. 19,500 für Abschreibungen.

Für 1914 werden vorgesehen 100,000

Nr. 339. Station Göschenen. Umbau und Erweiterung der Stationsanlagen.

Fr.

Voranschlag vom 28. März 1913 . . . 2,900,000

wovon auf Bau . . Fr. 2,805,000

und auf Betrieb . . „ 95,000

Dazu Fr. 140,000 für Abschreibungen.

Für 1914 werden vorgesehen 100,000

Dem Verwaltungsrat wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Nr. 340. Station Airolo. Umbau und Erweiterung der Stationsanlage und Ersatz des Bedrettoüberganges, km 85,902, sowie des Niveauüberganges bei km 86,475 durch Überführungen.

Fr.

Voranschlag vom 25. April 1913 . . . 980,000

wovon auf Bau . . Fr. 940,000

und auf Betrieb . . „ 40,000

Dazu Fr. 109,500 für Abschreibungen.

Für 1914 werden vorgesehen 100,000

Dem Verwaltungsrat wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Übertrag 2,614,500

Fr.

Übertrag 2,614,500

Ad Nr. 339 und 340. Die Geleiseanlagen dieser beiden Stationen sind sehr beschränkt. Um die Vereinigung zweier hintereinander von Erstfeld in Göschenen oder von Biasca in Airolo ankommenden Züge zur Weiterfahrt durch den Tunnel und auf den Gefällstrecken vornehmen zu können, ist die Erweiterung dieser Stationen notwendig. Durch diese Vereinigung werden beträchtliche Ersparnisse im Traktionsdienste und eine Entlastung der Linie erzielt werden.

Nr. 341. Station Faido. Erstellung eines neuen Abstellgeleises.

Voranschlag vom 10. Juni 1913 6,500

Nr. 342. Stationen Lavorgo, Giornico und Cadenazzo. Erstellung von Nebengebäuden mit Aborten, Lampisterien und Magazinen.

Voranschlag vom 3. Juli 1913 12,000

Nr. 343. Bodio-Biasca. Ersatz der Niveauübergänge bei km 130,408 und 130,608 durch Unterführungen bei km 130,422 und 130,598.

Voranschlag vom 17. Mai 1913 65,000

wovon auf Bau . . . Fr. 63,500

und auf Betrieb . . . „ 1,500

Für 1914 werden vorgesehen 40,000

Nr. 344. Bahnhof Biasca.

a. Vermehrung der Bureaulokale für den Stationsdienst durch einen Anbau an das südliche Nebengebäude samt Verlängerung der Perronhalle.

Voranschlag vom 15. Juni 1913 19,000

Infolge des Anschlusses der Bleniotalbahn und der Zunahme des Verkehrs sind die Bureaulokale des Stationsdienstes und der Güterschuppen zu klein geworden.

b. Teilweise Überdachung der Güterschuppenrampe.

Voranschlag vom 13. Juni 1913 7,000

Übertrag 2,699,000

	Fr.
Übertrag	2,699,000
c. Erstellung einer Passerelle nach dem Lokomotivdepot.	
Voranschlag vom 3. Juli 1913	25,000
<p>Der vom Aufnahmsgebäude zum Lokomotivdepot führende Niveauübergang kreuzt 13 Geleise. Um das Personal vor den mit dem Überschreiten der Geleise verbundenen Gefahren zu schützen, soll der Übergang durch eine Passerelle ersetzt werden.</p>	
Nr. 345. Bahnhof Bellinzona.	
a. Erweiterung der Freiverladeanlage.	
Voranschlag vom 13. Mai und 2. Juli 1913	19,000
b. Fassung der Quellen der Wasserversorgung im Val Piume.	
Voranschlag vom 25. Juli 1912	50,000
c. Erstellung eines Wasserturmes und eines neuen Wasserkranes für die Personenzüge.	
Voranschlag vom 17. Juni 1913	22,000
Nr. 346. Werkstätte Bellinzona. Überdachung der Schiebebühnen zwischen Kesselschmiede und Lokomotivreparatur zur Gewinnung längerer Reparaturstände.	
Voranschlag vom 10. Juni 1913	89,000
Nr. 347. Bahnhof Lugano. Verbreiterung der Strassenunterführung nach Besso.	
Anteil der Bundesbahnen	100,000
Nr. 348. Station Mendrisio. Erstellung eines Dienstgebäudes mit Aufenthaltslokalen.	
Voranschlag vom 27. Juni 1913	11,000
Übertrag	3,015,000

Fr.

Übertrag 3,015,000

Nr. 349. Station Locarno. Gebäude für die Güterexpedition.

Vorschlag vom 30. Juni 1913 15,000

Nr. 350. Station S. Nazzaro. Erweiterung der Stationsanlage mit Ersatz der Niveauübergänge bei km 170,825 und 170,988 durch Unterführungen.

Fr.

Vorschlag vom 30. Juni 1913 240,000

wovon auf Bau . . . Fr. 230,000

und auf Betrieb . . . „ 10,000

Für 1914 werden vorgesehen 50,000

Die italienischen Staatsbahnen werden in nächster Zeit die Ausweichgeleise der Stationen Pino und Maccagno verlängern. Um die dadurch für den Betrieb entstehenden Vorteile ausnützen zu können, muss auch das Ausweichgeleise der Station S. Nazzaro verlängert werden.

Nr. 351. Stationen Claro, Melide, Capolago und Balerna. Erstellung von Vordächern an den Aufnahmegebäuden

12,600

Nr. 352. Streckenblockeinrichtungen.

Vorschlag vom 14. Mai 1913 auf den Strecken:

Fr.

a. Goldau-Brunnen 35,000

b. Brunnen-Flüelen 86,000

c. Flüelen-Erstfeld 30,000

Zusammen 151,000

Für 1914 werden vorgesehen 100,000

d. Anteil des Kreises V am Streckenblock der Linie Rothkreuz-Immensee auf Station Immensee.

Vorschlag vom 7. Juni 1911 10,500

Nr. 353. Erstellung erhöhter Zwischenbahnsteige in den Stationen Steinen, Mendrisio und Capolago .

12,000

Übertrag 3,215,100

	Fr.
Übertrag	3,215,100
Nr. 354. Wagenwascheinrichtungen und Desinfektionsanlagen für den Viehtransport laut Bundesratsbeschluss vom 22. März 1907	6,000
Nr. 355. Brückenwagen	18,000
Nr. 356. Lastkräne	6,000
Nr. 357. Wasserversorgungen für Stationen und Wärterhäuser	10,000
Nr. 358. Verbesserung der Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen	7,000
Nr. 359. Zentralanlagen für Weichen und Signale. Ergänzungen von Zentralanlagen und Anbringen von Fühlschienen	20,000
Nr. 360. Neue Durchfahrtsignale	15,000
Nr. 361. Elektrische Beleuchtung der Einfahrtsignale der Station Göschenen im Gotthardtunnel. Voranschlag vom 8. Mai 1913	18,000
Nr. 362. Ersatz und Verstärkung eiserner Brücken. Ersatz von Blechbalkenbrücken der Strecken Erstfeld-Amsteg und Lugano-Melide durch einbetonierte Walzträger	9,000
Nr. 363. Untermauern und Verkleiden von Felsböschungen und Felswänden	20,000
Nr. 364. Lawinen- und Wildbachverbauungen und Schutzvorkehrungen gegen Steinschlag	50,000
Nr. 365. Wärterhäuser. Vergrößerung von 3 Wärterhäusern durch An- oder Aufbauten	16,300
Nr. 366. Unterkunftslokale für das Dienstpersonal	10,000
Übertrag	3,420,400

	Fr.
Übertrag	3,420,400
Nr. 367. Telegraphenleitungen und Telephonanlagen	20,000
Nr. 368. Bahnabschlüsse und Barrieren	8,000
Nr. 369. Beiträge an Flusskorrekturen, Wildbach- und Berglehnenverbauungen	100,000
Nr. 370. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen	150,000
Nr. 371. Unvorhergesehenes	50,000
Total I	<u>3,748,400</u>

III. Mobilier und Gerätschaften.

Nr. 372. Vermehrung des Inventars:	
a. der Kreisdirektion (einschliesslich der Telegrapheninspektion):	Fr.
α. Allgemeines	4,000
β. Anschaffung eines Automobilfourgons	10,000
b. des Bahndienstes	26,000
c. des Stationsdienstes	15,000
d. des Fahrdienstes	7,000
Nr. 373. Ergänzung des Werkzeugs, der mechanischen Einrichtungen und des Mobiliars:	
a. der Werkstätte Bellinzona	37,000
b. der Depotwerkstätten	3,000
Nr. 374. Vermehrung der Telegraphen- und Telephonapparate	
	2,000
Total III	<u>104,000</u>

Rekapitulation Kreis V.

	Fr.
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen	3,748,400
III. Mobilier und Gerätschaften	104,000
Total	<u>3,852,400</u>

In dem von der Kreisdirektion vorgelegten Budget ist die Position Nr. 327, Haltestelle Reazzino, von Fr. 11,500 auf Fr. 9500 reduziert worden.

Budget der Ausgaben der Kapitalrechnung für 1914.

1. Bauausgaben.

Sie betragen laut Spezialbudget Fr. 51,869,080

2. Rückzahlung von Kapitalien.

Dieselben werden betragen „ 8,271,250
Fr. 60,140,330

Die voraussichtlichen Kapitalrückzahlungen stellen sich für 1914 wie folgt:

3¹/₂ % Anleihen der Schweiz. Bundesbahnen von 1899/1902.

Rückzahlung der auf 31. Dezember 1914 auszulösenden 3900 Obligationen à Fr. 1000 . . . Fr. 3,900,000

3 % différencierte Anleihen der Schweiz. Bundesbahnen von 1903.

Rückzahlung der auf 15. November 1914 auszulösenden 2110 Obligationen à Fr. 500 . . . „ 1,055,000

Anleihen der ehemaligen Schweiz. Centralbahn.

4 % vom 1. Februar 1876. Rückzahlung der auf 1. Februar 1914 ausgelösten 1083 Obligationen à Fr. 500 „ 541,500

4 % vom 25. Juni 1880. Rückzahlung der auf 30. April 1914 ausgelösten 150 Obligationen à Fr. 1000 „ 150,000

Anleihen der ehemaligen Vereinigten Schweizerbahnen.

4 % I. Hypothek vom 31. März 1865.) Rückzahlung der auf 30. Juni 1914 auszulösenden Obligationen in verschiedenen Beträgen „ 1,200,000*

4 % II. Hypothek vom 31. März 1865.) Rückzahlung der auf 30. Juni 1914 auszulösenden Obligationen in verschiedenen Beträgen „ 600,000*

*) Die Rückzahlung dieser 4 % Anleihen wird je nach dem Stand des Geldmarktes auf das laut Anleihebedingungen zulässige Minimum reduziert.

Anleihen der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn.

2⁸/₁₁ % Franco-Suisse von 1868. Rückzahlung der auf 10. März 1914 auszulösenden 315 Obligationen à Fr. 550 „ 173,250

Übertrag Fr. 7,619,750

	Übertrag	Fr. 7,619,750
3 % Jougne-Eclépens. Rückzahlung der auf 15. April 1914 auszulösenden 103 Obligationen à Fr. 500	„	51,500
<i>Anleihen der ehemaligen Gotthardbahn.</i>		
3 1/2 % vom 1. April 1895. Rückzahlung der auf 30. September 1914 auszulösenden Obligationen in verschiedenen Beträgen	„	600,000
	Total	Fr. 8,271,250

* * *

Am Schluss dieses Berichtes beehren wir uns, Ihnen folgenden

A n t r a g

zu stellen:

Der Bundesversammlung sind zur Genehmigung vorzulegen:

1. Das Betriebsbudget der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1914, abschliessend mit Fr. 214,869,870 Einnahmen und mit Fr. 146,722,560 Ausgaben.

2. Das Budget der Gewinn- und Verlustrechnung der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1914, abschliessend mit Fr. 82,484,610 Einnahmen und mit Fr. 78,012,860 Ausgaben.

3. Das Baubudget der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1914 im Betrage von Fr. 51,869,080.

4. Das Budget der Ausgaben der Kapitalrechnung der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1914 im Betrage von Fr. 60,140,330.

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

Olten, den 24. September 1913.

Namens des Verwaltungsrates
der schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:

Casimir von Arx.

Der Sekretär:

Oetiker.



Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen an den schweizerischen Bundesrat betreffend das Budget der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1914, zuhanden der Bundesversammlung. (Vom 24. September 1913.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1913
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	45
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	12.11.1913
Date	
Data	
Seite	504-691
Page	
Pagina	
Ref. No	10 025 169

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.