

Bericht und Antrag

des

Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen an den schweizerischen Bundesrat, betreffend Nachtragskreditbegehren für 1904 zu Handen der Bundesversammlung.

(Vom 29. April 1904.)

Hochgeachteter Herr Bundespräsident!

Hochgeachtete Herren Bundesräte!

In unserem Bericht vom 28. September 1903 zum Budget für 1904 haben wir Ihnen das Budget der Bauausgaben für den Simplontunnel nicht vorlegen können, da allerdings das Netz der Jura-Simplon-Bahn durch Kündigung zum konzessionsgemäßen Rückkauf auf 1. Mai 1903 Eigentum des Bundes geworden, der Bau des Simplontunnels aber noch Sache der Liquidationskommission der Jura-Simplon-Bahn war. Nach der am 18. Dezember 1903 erfolgten endgültigen Genehmigung des Vertrages betreffend den freihändigen Rückkauf der Jura-Simplon-Bahn ist die Leitung der Simplonbauten auf 1. Januar 1904 an unsere Verwaltung übergegangen, so daß wir nun in der Lage sind, Ihnen das Jahresbudget dieses Unternehmens vorzulegen.

Andere Bauarbeiten dringender Natur erfordern gleichfalls neue Kredite. Ebenso verhält es sich mit gewissen Betriebsausgaben, die das Kapitel II unseres Budgets: Unterhalt und Aufsicht der Bahn, betreffen.

Endlich führt der vom Bundesrat am 3. November 1903 abgeschlossene Anleihevertrag, der hauptsächlich die Konversion und die Rückzahlung der kündbaren 4⁰/₁₀₀ Anleihen der Centralbahn und der Nordostbahn zum Zwecke hat, zu Änderungen im Budget der Gewinn- und Verlustrechnung.

Wir werden nacheinander die Nachtragskreditbegehren für die Betriebsrechnung, die Änderungen am Budget der Gewinn- und Verlustrechnung und die Nachtragskreditbegehren für Bauten besprechen.

Nachtragskredite für die Betriebsrechnung.

Zentralverwaltung.

Keine.

Kreise.

I. Allgemeine Verwaltung.

Die Kreisdirektionen haben Nachtragskredite verlangt im Betrage von Fr. 17,400, zusammengesetzt aus einer Reihe geringfügiger Posten. Wir haben sie gestrichen, in der Erwägung, daß die einen entbehrlich sind, die andern besser bei der Vorlegung der Rechnungen begründet werden, im Falle eine kleine Budgetüberschreitung nötig wird.

II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.

Die Summe der von den Kreisen verlangten Nachtragskredite beträgt Fr. 1,856,000. Davon sind folgende beibehalten worden:

Kreis I.

II. B. 1. a. Erdbau etc.:

Anteil des Betriebes an den Nachtragskrediten der Baurechnung	Fr. 6,000
Entwässerungs- und Verstärkungsarbeiten infolge der Rutschungen bei km. 17,500—18,000 der Linie Lausanne-Bern	Fr. 50,000

Fr. 56,000

II. B. 1. b. Tunnel:

Erneuerung des Mauerwerks im Tunnel von Grandvaux, km. 8,644—9,086, der Linie Lausanne-Bern. Eine gründliche Untersuchung dieses 392 m. langen Tunnels hat ergeben, daß das Mauerwerk einer durchgehenden Reparatur bedarf, insbesondere weil der seinerzeit beim Bau verwendete Fettkalk im Laufe der Jahre durch die Feuchtigkeit zerstört worden ist. Da für diese Arbeiten

Übertrag Fr. 56,000

	Übertrag	Fr.	56,000
der Tunnel eingerüstet werden muß, so empfiehlt es sich, die Reparatur des ganzen Tunnels noch durchzuführen, bevor auf der betreffenden Strecke der doppelspurige Betrieb eingeführt wird. In Anbetracht der Dringlichkeit hat die Generaldirektion bereits provisorisch den erforderlichen Kredit bewilligt und die Kreisdirektion I ermächtigt, die Arbeiten zu beginnen			
„ 500,000			
II. B. 1. c. Brücken:			
Anteil des Betriebes an den Nachtragskrediten der Baurechnung			
„ 5,000			
II. B. 1. d. Beschotterung:			
Anteil des Betriebes an den Nachtragskrediten der Baurechnung			
„ 3,500			
II. B. 1. f. Fluß- und Uferbauten:			
Verbesserung der Uferbauten bei der Brücke von Riddes, km. 80,425 der Linie St. Maurice-Brig. In Anbetracht der Dringlichkeit hat die Generaldirektion die Ausführung der Bauten gestattet .			
„ 8,600			
II. B. 2. Oberbau:			
Vermehrte Erneuerung zu dem Zweck, das nötige gebrauchte Material zu gewinnen für die Erneuerung auf der Broye-Linie und für die Bahnhof- und Stationserweiterungen; Erneuerung des ungeraden Geleises im Tunnel von La Cornallaz und Erneuerung im Jougne-Tunnel. Diese Ausgaben werden gedeckt durch Zuschüsse aus dem Erneuerungsfonds:			
a. Schwellen Fr. 182,500			
b. Schienen und Befestigungsmittel „ 185,900			
c. Weichen, Drehscheiben, Schiebebühnen „ 43,000			
d. Herrichten und Verlegen . . . „ 58,500			
„ 469,900			
II. B. 3. Hochbau und mechanische Stationseinrichtungen:			
Anteil des Betriebes an verschiedenen Bauarbeiten „ 19,500			
II. B. 4. Telegraph, Signale und Verschiedenes:			
Anteil des Betriebes an diesen Arbeiten . . . „ 4,500			
Übertrag Fr. 1,067,000			

Übertrag Fr. 1,067,000

Kreis II.**II. B. 1. Unterbau:**

Verbesserung der Uferschutzbauten an den beiden Schlieren und an der Kleinen Emme	n	30,000
---	---	--------

II. B. 2. Oberbau:

Verschiedene Erneuerungsarbeiten, die 1903 infolge zu später Lieferung des Materials nicht ausgeführt werden konnten. Diese Ausgaben werden durch Zuschüsse aus dem Erneuerungsfonds gedeckt	n	69,610
--	---	--------

II. B. 3. Hochbau und mechanische Stationseinrichtungen:

Instandstellungsarbeiten am Verwaltungsgebäude an der Leimenstraße in Basel	n	22,000
---	---	--------

II. B. 4. Telegraph, Signale und Verschiedenes:

Umbau der Telegraphenlinie Pratteln-Läufelfingen	Fr. 12,000	
Verschiedene Verbesserungen an Signalen	n 18,000	
	n	30,000

Kreis III.**II. B. 1. c. Brücken:**

Betriebsanteil an den Bauausgaben für das 11. Geleise im Hauptbahnhof Zürich	n	17,000
--	---	--------

II. B. 3. Hochbau und mechanische Stationseinrichtungen:

Betriebsanteil an der Erstellung von Schlafräumen und an der Vergrößerung der Zolllokale in Schaffhausen	n	24,000
--	---	--------

II. B. 4. Telegraph, Signale und Verschiedenes:

Umänderung von Barrièren etc.	n	18,000
---------------------------------------	---	--------

Übertrag Fr. 1,277,610

Übertrag Fr. 1,277,610

Kreis IV.**II. B. 1. Unterbau:**

Verschiedene Arbeiten im Emmersberger Tunnel bei Schaffhausen	Fr. 3,500	
Verstärkungsarbeiten an der Rheinbrücke bei Laufen	" 45,000	
		" 48,500

II. B. 2. Verschiedene Geleiseerneuerungen:

Diese Ausgabe wird durch einen Zuschuß aus dem Erneuerungsfonds gedeckt	Fr. 82,500	
Provisorische Geleiseanlagen in Rorschach aus Anlaß des eidg. Schützenfestes	" 23,900	
		" 106,400

II. B. 3. Hochbau und mechanische Stationseinrichtungen:

Provisorische Bauten im Bahnhof St. Gallen aus Anlaß des eidg. Schützenfestes	" 35,000	
Total Titel II	Fr. 1,467,510	

III. Expeditions- und Zugsdienst.

Die Kreisdirektionen verlangen Nachtragskredite im Gesamtbetrage von Fr. 598,000, die sich auf die verschiedenen Kapitel dieses Titels verteilen, für Personalvermehrung, Vermehrung der Nebenbezüge, Bureau- und Druckkosten etc.

Da einerseits die Mehrzahl dieser Begehren von den wechselnden Verkehrsbedürfnissen bedingt ist, die ihrerseits von der Verkehrsentwicklung abhängen, und da anderseits unser Budget in Einnahmen und Ausgaben auf Grund von Schätzungen aufgestellt wurde, die wir heute noch für zutreffend erachten, haben wir diese Begehren gestrichen, indem wir uns vorbehalten, bei der Vorlegung der Rechnungen allfällige Kreditüberschreitungen zu begründen, wenn das Anwachsen des Verkehrs größere Betriebsausgaben erfordern sollte.

IV. Fahrdienst.

Die Gesamtsumme der von den Kreisen verlangten Nachtragskredite beträgt hier Fr. 409,060.

Diese Begehren sind aus den schon obenerwähnten Gründen nicht berücksichtigt worden.

V. Verschiedene Ausgaben.

Von den Kreisen sind Kredite verlangt worden im Betrage von Fr. 22,600. Auch diese haben wir aus den angegebenen Gründen gestrichen.

Im ganzen beträgt somit die Summe der Nachtragskreditbegehren für die Betriebsrechnung Fr. 1,467,510; sie betrifft ausschließlich den Unterhalt und die Bewachung der Bahn.

Anderungen am Budget der Gewinn- und Verlustrechnung.

Einnahmen.

Ueberschuss der Betriebseinnahmen.

Infolge der verlangten Nachtragskredite für den Unterhalt und die Bewachung der Bahn vermindert sich der Ueberschuß der Betriebseinnahmen um Fr. 1,467,510

Ertrag verfügbarer Kapitalien.

Zur Deckung eines Teiles des mutmaßlichen Defizites der Pensions- und Hilfskasse der Beamten und Angestellten der Jura-Simplon-Bahn, sieht der Bundesrat in seiner Botschaft vom 21. November 1903 über den freihändigen Rückkauf der Jura-Simplon-Bahn einen Zuschuß von Fr. 4,500,000 vor; wir haben hierzu Titel unseres Wertschriftenportefeuilles verwendet, so daß der Ertrag unserer verfügbaren Mittel sich um den Jahreszins dieser Titel vermindert, d. h. um zirka Fr. 160,000

Entnahme aus dem Erneuerungsfonds.

Infolge der umfangreicheren Oberbauerneuerung (siehe oben) werden die Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds vermehrt um:

Kreis I	Fr. 469,900
Kreis II	69,610
Kreis IV	„ 82,500

Fr. 622,010

Ausgaben.

Verzinsung der konsolidierten Anleihen.

Gemäß Bundesbeschluß vom 26. Juni 1903 wurde der Bundesrat ermächtigt, unter anderem die nachstehend aufgeführten, kündbaren 4 % Anleihen der Centralbahn und Nordostbahn in 3 % umzuwandeln:

4 % Nordostbahn von 1887, in Umlauf befindlicher Restbetrag	Fr.	84,300,000
4 % Nordostbahn von 1898	"	15,000,000
4 % Nordostbahn von 1899	"	10,000,000
4 % Centralbahn von 1892	"	15,000,000
4 % Centralbahn von 1900	"	16,000,000
Total	Fr.	140,300,000

Es haben sofort vorläufige Verhandlungen zum Zwecke der Konversion dieser Anleihen stattgefunden, ein positives Ergebnis konnte aber mit Rücksicht auf die wenig vorteilhaften Bedingungen damals nicht erreicht werden. Die genannten Verhandlungen wurden im Laufe des Monats Oktober 1903 mit dem Crédit Lyonnais, der Banque de Paris et des Pays-Bas und den bedeutendsten schweizerischen Geldinstituten fortgesetzt und führten zum Abschluß eines Anleihevertrages, der am 3. November 1903 vom eidgenössischen Finanzdepartement unterzeichnet und am gleichen Tage vom Bundesrat genehmigt wurde. Die hauptsächlichsten Bedingungen des Vertrages sind folgende:

Anleihebetrag. Derselbe war vorläufig auf Franken 84,300,000, d. h. den für die Konversion des 4 % Anleihe der Nordostbahn benötigten Betrag festgesetzt worden; gleichzeitig wurde aber vereinbart, daß derselbe durch Beschluß des Bundesrates auf Fr. 150,000,000 erhöht und der Rest zur Konversion der übrigen 4 % Anleihen, sowie zur Deckung der Bauausgaben verwendet werden könne. Mit Rücksicht auf den vollen Erfolg, von dem der erste Teil der Anleiheoperation begleitet war, schritt man unmittelbar hierauf zur Vervollständigung derselben bis zur Höhe des oben erwähnten Betrages.

Anleihestyp. Im Momente der Vertragsunterhandlungen hatte sich der Geldmarkt bereits wieder derart verschlimmert, daß eine sofortige Konversion zu 3 % auf erhebliche Schwierigkeiten gestoßen wäre, sofern man sie nicht zu Bedingungen vollziehen wollte, die allzu bedeutende Kursverluste im Gefolge gehabt

hätten; das eidgenössische Finanzdepartement prüfte deshalb mit uns die Frage der Verschiebung einer Konversion, sowie die Frage einer Konversion zu $3\frac{1}{2}\%$.

Eine Verschiebung wäre vorteilhaft gewesen, wenn man hätte voraussehen können, daß die Verteuerung des Geldmarktes sich nicht allzu bemerklich machen würde; leider befand man sich mitten in der amerikanischen Finanzkrisis; die Baisse der erstklassigen Staatspapiere, wie diejenige der englischen Konsols, wies einen unerwarteten Tiefstand auf; es war uns auch bekannt, daß in der allernächsten Zeit zahlreiche und bedeutende Anforderungen an den Geldmarkt gestellt würden. Unter diesen Umständen erschien es uns nicht ratsam, mit einer neuen Emission zuzuwarten und Gefahr zu laufen, eine solche auf lange Zeit hinaus zu verunmöglichen, dies um so mehr, als infolge der Bundesbeschlüsse über die Ermächtigung zur Konversion bereits eine gewisse Entwertung der alten 4% Titel eingetreten war. Die Erfahrung hat uns denn auch bis dahin recht gegeben; wenn zurzeit noch nicht alle neuen Geldgesuche zu Tage getreten sind, so ist diese Verzögerung einzig auf die plötzliche Depressión des Geldmarktes als einer Folge des Kriegausbruches im äußersten Osten zurückzuführen.

Wir haben auch die Konversion zu einem Zinsfuß von $3\frac{1}{2}\%$ ernsthaft erwogen, und obwohl die Eidgenossenschaft am Anfang des Jahres 1903 eine Konversion von $3\frac{1}{2}\%$ auf 3% vollzogen hat, so hätten wir trotzdem nicht gezögert, eine solche von 4% auf $3\frac{1}{2}\%$ in Vorschlag zu bringen, wenn sie ungefähr al pari durchführbar gewesen wäre; eine Konversion unter diesen Bedingungen wäre allerdings erreichbar gewesen, wenn es sich nur um eine sukzessive Konversion der beiden Anleihen der Centralbahn und der kleinen Anleihen der Nordostbahn gehandelt hätte. Eine abschnittsweise Konversion in längeren oder kürzeren Zwischenräumen wäre wohl ohne allzu starke Belastung des schweizerischen Geldmarktes durchführbar gewesen, allein das Anleihen der Nordostbahn von 1887 im Betrage von Fr. 84,300,000 fiel so bedeutend ins Gewicht, daß mit einer Konversion zum Zinsfuß von $3\frac{1}{2}\%$ al pari nicht gerechnet werden konnte. In Wirklichkeit hätte die Konversion zu $3\frac{1}{2}\%$ nur eine unbedeutende Besserung des Übernahmeuskurses gebracht, vor neuen Kursverlusten anläßlich einer spätern Konversion zu einem niedrigeren Zinsfuße wäre man aber nicht verschont geblieben.

Diese Verhältnisse veranlaßten uns, den Typ eines 3% Anleihe mit sinkendem Zinsfuß zu prüfen, das während der ersten Periode zu $3\frac{1}{2}\%$, während einer folgenden zu $3\frac{1}{4}\%$ und hernach

ohne eine neue Operation zu 3 % zu verzinsen ist. Wir geben zu, daß diesem neuen 3 % Typ, der den englischen Konversionen von 1888 nachgebildet worden ist, grundsätzlich gewisse Schwächen mit bezug auf die zukünftige Kursgestaltung anhaften, denn es ist klar, daß der Inhaber einer Obligation, deren Erträge sich mit einem bestimmten Zeitpunkt von selbst vermindern, es vorzieht, sich derselben zu entledigen, als sie weiter für sich zu behalten, und daß dieses Bestreben eine gewisse Entwertung des Titels, insbesondere beim Herannahen der Termine für die Änderung des Zinsfußes zur Folge haben wird. Andererseits muß anerkannt werden, daß durch das etappenweise Sinken des Zinsfußes zum Teil der Kritik begegnet wird, die anlässlich der Frage der Konversion zu einem Zinsfuß von 3 % geübt wurde und daß den Interessen der schweizerischen Inhaber in bedeutendem Maße Rechnung getragen wird. Wenn wir im gegenwärtigen Moment auch nur eine jährliche Entlastung um einen halben Prozent erzielen können, so sichern wir uns damit gleichzeitig eine weitere gleichwertige Entlastung für die zukünftigen Budgets.

Alles wohlerrwogen, gelangen wir zu dem Schlusse, daß trotz der an den Modalitäten dieses neuen Anleihenstyps geübten Kritik, derselbe der Finanzlage der bedeutendsten Geldmärkte am besten entspricht und daß er uns die vorteilhaftesten Bedingungen bietet.

Das 3 % Anleihen der schweizerischen Bundesbahnen von 1903 im Betrage von Fr. 150,000,000 wird gebildet durch auf den Inhaber lautende Obligationen von Fr. 500. Dieselben sind wie folgt verzinslich:

- zu 3 1/2 % während acht Jahren, d. h. bis zum 15. Nov. 1911;
- „ 3 1/4 % „ der sechs folgenden Jahre, d. h. bis zum 15. November 1917;
- „ 3 % während der übrigen Dauer des Anleihens, d. h. bis zum 15. November 1962.

Die Titel sind mit Semestercoupons versehen.

Die Rückzahlung der Obligationen erfolgt al pari, gemäß dem Amortisationsplan, welcher 50, auf die Jahre 1913 bis 1962 verteilte Annuitäten enthält.

Vom 15. August 1917 hinweg kann das Anleihen vorzeitig ganz oder teilweise zurückbezahlt werden.

Die fälligen Coupons und die zur Rückzahlung gekündigten Obligationen sind in schweizerischer Währung zahlbar.

Übernahmskurs und andere Bedingungen. Der Übernahmskurs wurde auf 97 % festgesetzt. Die Ein-

zahlungen auf den Nettoertrag des Anleiheus erfolgten am 15. Dezember 1903, 15. Januar und 15. Februar 1904, und es vergüteten die kontrahierenden Banken auf die noch nicht einbezahlten Beträge vom 15. Dezember 1903 an einen Zins von 2 % p. a. Für die zur Unterbringung der neuen Obligationen und die zur Umwandlung der Titel notwendigen Fristen wurde den Banken für 1 ½ Monate 3 ½ % des Nominalbetrages des Anleiheus vergütet. Die Kosten für die Anfertigung der Titel und der französische Stempel auf den in Frankreich gegen bar untergebrachten Titeln fallen zu lasten der schweizerischen Bundesbahnen.

Kündigung und Konversion der alten Anleihen.
Mit Publikation vom 3., 12. und 14. November 1903 hat der Bundesrat die nachstehenden Anleihen zur Rückzahlung gekündigt:

Auf den 15. Mai 1904:

4 % Nordostbahn von 1887	Fr. 84,300,000
4 % Centralbahn von 1892	„ 15,000,000
4 % „ „ 1900	„ 16,000,000

Auf den 31. Mai 1904:

4 % Nordostbahn von 1898	„ 15,000,000
4 % „ „ 1899	„ 10,000,000

Total Fr. 140,300,000

Die Konversion dieser Titel gegen solche der schweizerischen Bundesbahnen mit sinkendem Zinsfuß wurde zum Kurse von 98. 60 angeboten, unter Vergütung eines Zinses von 4 % auf die alten Titel bis zum Zeitpunkt ihrer Rückzahlung.

Zum Umtausch wurden vorgewiesen:

4 % Nordostbahn von 1887	Fr. 28,616,500
4 % Centralbahn von 1892	„ 6,419,000
4 % „ „ 1900	„ 7,364,000
4 % Nordostbahn von 1898	„ 4,397,000
4 % „ „ 1899	„ 3,453,000

Fr. 50,249,500

d. h. 35,8 % der zu konvertierenden Anleihen.

Der Rest des Anleiheus wurde vom Crédit Lyonnais und der Banque de Paris et des Pays-Bas in Frankreich gegen bar untergebracht.

Auf den 15. Mai 1904 sind zurückzuzahlen:

Der nicht konvertierte Betrag des:

4 % Nordostbahnanleihe	von 1887	Fr. 55,683,500
4 % Centralbahnanleihe	„ 1892	„ 8,581,000
4 % „	„ 1900	„ 8,636,000

und auf den 31. Mai 1904:

Der nicht konvertierte Betrag des:

4 % Nordostbahnanleihe	von 1898	„ 10,603,000
4 % „	„ 1899	„ 6,547,000
		<u>Fr. 90,050,500</u>

Mit den verfügbaren Mitteln des Ertrages des neuen Anleihe haben wir bereits für zirka Fr. 30,000,000 rückzahlbarer Obligationen angekauft, den Rest haben wir auf bestimmte Termine deponiert oder in laufender Rechnung bei den schweizerischen Hauptbanken angelegt.

Infolge dieser Rückzahlungs- und Umtauschoperationen werden bei den Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung zwei Änderungen notwendig, die eine bezüglich der Verzinsung der konsolidierten Anleihen und die andere bezüglich der Konversionsverluste auf dem neuen Anleihen.

Während der ersten Periode von acht Jahren beträgt die Zinsersparnis jährlich $\frac{1}{2}\%$ oder Fr. 701,500, während der zweiten Periode von sechs Jahren $\frac{3}{4}\%$ oder Fr. 1,052,250, und während der übrigen Dauer des Anleihe jährlich 1% oder Fr. 1,403,000.

Für 1904 haben wir noch 4% zu entrichten bis zum 15. Mai auf die Anleihen der Nordostbahn von 1887, Centralbahn von 1892 und Centralbahn von 1900 und bis zum 31. Mai auf die Anleihen der Nordostbahn von 1898 und Nordostbahn von 1899; die Zinsersparnis reduziert sich daher wie folgt:

$\frac{1}{2}\%$ auf Fr. 115,300,000 vom 16. Mai bis 31. Dezember	Fr. 360,312
$\frac{1}{2}\%$ auf Fr. 25,000,000 vom 1. Juni bis 31. Dezember	„ 72,917

Total Fr. 433,229

oder in runder Summe Fr. 433,200, um welche das Kapitel „Verzinsung der konsolidierten Anleihen“ vermindert werden kann.

Dagegen müssen die Kursverluste und Emissionskosten amortisiert werden. Nach den nähern Ausführungen in unserm Geschäftsbericht pro 1903 (Seite 64) belaufen sich diese, in Rechnung gestellten Verluste und Kosten auf den 31. Dezember 1903 auf Fr. 6,652,200; diesem Betrag sind die Kosten für die An-

fertigung der Titel und einige andere Auslagen zuzuzählen, so daß sich die Gesamtkosten auf ungefähr Fr. 6,800,000 belaufen. Wenn wir uns auch vorbehalten, diesen Betrag so rasch als möglich zu amortisieren, falls die Betriebsergebnisse dies erlauben, so erachten wir es doch im Hinblick auf die Budgetierung für empfehlenswert, die Summe gemäß der Anleiensdauer in 59 Annuitäten, von 1904 an gerechnet, zu verteilen; die dem Kapitel der zu amortisierenden Verwendungen beizufügende Annuität würde sich damit auf Franken 116,000 belaufen.

* * *

Die am Budget der Gewinn- und Verlustrechnung anzubringenden Änderungen sind somit folgende:

Die budgetierten Einnahmen betragen Fr. 48,977,575

Hiervon sind in Abzug zu bringen:

Die verlangten Nachtragsbetriebskredite von Fr. 1,467,510

Der Zins der außerordentlichen Einlagen von Fr. 4,500,000 in die

Pensions- und Hilfskasse der

Jura-Simplon-Bahn " 160,000

" 1,627,510

Fr. 47,350,065

Dagegen sind die Einnahmen um den Betrag der nachträglichen Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds zu erhöhen um

" 622,010

Fr. 47,972,075

Die budgetierten Ausgaben betragen Fr. 49,499,000

Hiervon ist in Abzug zu bringen die aus der Konversion der konsolidierten Anleihen gemachte

Zinsersparnis von " 433,200

Bleiben Fr. 49,065,800

Dagegen erhöhen sich die Ausgaben um den Betrag der ersten Annuität der zu amortisierenden Kursverluste

" 116,000

Fr. 49,181,800

Rektifizierte Einnahmen " 47,972,075

Voraussichtliches Defizit Fr. 1,209,725

* * *

Nachtragsbaukredite.

Wie schon eingangs bemerkt, ist die Forderung von Nachtragskrediten für das laufende Jahr vor allem infolge Überganges des Simplontunnelbaues an die Bundesbahnverwaltung notwendig geworden. Das Betreffnis für diesen Bau bildet daher auch den Hauptposten in unserer Nachtragskreditforderung. Es schließen sich an eine Reihe Ausgaben für Stationserweiterungen, die auf die Zeit der Inbetriebnahme der Simplonlinie Brig-Domodossola vollendet sein müssen und für einige weitere Bauten, die aus andern Gründen dringlich sind. Außerdem sieht auch dieser Nachtrag wieder mehrere Übertragungen aus dem Baubudget des Jahres 1903 und Ergänzungen einzelner Posten des Baubudgets pro 1904 vor.

Bezüglich dieser Übertragungen sei uns gestattet, hier folgendes zu bemerken. Das Budget pro 1904 mußte zu einer Zeit aufgestellt werden, da noch nicht übersehen werden konnte, welche der pro 1903 vorgesehenen Bauten im gleichen Jahre noch vollendet werden konnten, bzw. wieviel von den im Budget enthaltenen Beträgen zur Verwendung gelangen werde. Man war deshalb bei Aufstellung des Budgets pro 1904 genötigt, auf Schätzungen abzustellen. Gegen Ende der Budgetperiode 1903, also zu einer Zeit da das Budget pro 1904 schon aufgestellt und genehmigt war, zeigte sich dann, daß einzelne Bauten nicht mehr oder nicht in dem Umfange ausgeführt werden konnten, wie im Budget pro 1903 vorgesehen war. Im Baubudget pro 1904 waren infolgedessen keine oder nur ungenügende Beträge für die Weiterführung derselben enthalten und es müssen nun Nachtragskredite gefordert werden. Diese Unzukömmlichkeit wird sich bei den für die Budgetierung maßgebenden Verhältnissen auch in Zukunft wieder einstellen.

Der vorliegende Nachtrag umfaßt Ausgaben	
im Gesamtbetrage von	Fr. 19,024,450
wovon entfallen auf die Betriebsrechnung	" 137,000
und auf die Baurechnung	" 18,887,450

Diese Ausgaben verteilen sich in folgender Weise auf die Rechnungsrubriken:

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen	Fr. 17,372,150
wovon entfallen auf die Betriebsrechnung	" 137,000
und auf die Baurechnung	" 17,235,150

II. Rollmaterial	Fr. 1,425,400
III. Mobiliar und Gerätschaften	„ 226,900
welche ganz auf Baurechnung fallen.	

Hiervon sind für den Bau des Simplontunnels und seiner Zufahrten als mutmaßliche Ausgabe pro 1904 vorgesehen rund Fr. 15,500,000, welche sich verteilen auf:

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen	
A. Organisation und Verwaltungskosten .	Fr. 210,000
B. Verzinsung des Baukapitals	„ 1,969,000
C. Expropriation	„ 31,000
D. Bahnbau	„ 13,220,000
III. Mobiliar und Gerätschaften	„ 70,000
Total wie oben	<u>Fr. 15,500,000</u>

Bis Ende 1903 sind für diese Baute aufgewendet worden	Fr. 55,397,957. 99
abzüglich die Subventionen à fonds perdus .	„ 8,195,986. —
bleiben	<u>Fr. 47,201,971. 99</u>

Mit den pro 1904 vorgesehenen Ausgaben von	„ 15,500,000. —
werden die Aufwendungen der Bahnverwaltung für diese Baute ansteigen auf rund	<u>Fr. 62,700,000. —</u>

Es ist zu erwarten, daß der Durchbruch des Tunnels im Spätherbst des Jahres 1904 und die Vollendung und Inbetriebnahme der Linie im Laufe des Sommers 1905 erfolgen könne.

Die übrigen Ausgaben für Bahnanlage und feste Einrichtungen fassen wir nach Kreisen getrennt in folgende Unterabteilungen zusammen:

1. Bauten, die schon in das Budget für das Jahr 1903 eingestellt worden waren, die aber im Vorjahre nicht oder nur teilweise ausgeführt werden konnten und die auch nicht in das Budget für 1904 übertragen worden sind.

2. Bauten, die in den Budgets für 1903 und 1904 enthalten sind, bei denen jedoch im Jahre 1903 weniger ausgegeben worden ist, als bei der Aufstellung des Budgets für 1904 angenommen war, so daß die Differenz auf das Jahr 1904 übertragen werden

muß, und Bauten, die im Budget des Jahres 1904 enthalten sind, bei denen aber die Voranschlagssummen abgeändert werden müssen.

3. Bauten und Anschaffungen, für welche bisher kein Kredit verlangt worden ist, welche aber so dringlich sind, daß sie nicht auf das Jahr 1905 verschoben werden können.

Kreis I.

1. Bauten, die schon in das Budget für das Jahr 1903 eingestellt worden waren, die aber im Vorjahre nicht oder nur teilweise ausgeführt werden konnten und die auch nicht in das Baubudget für 1904 übertragen worden sind.

<i>Position 12. Fussgänger-Durchgang bei Pierra-Portay, km. 1,⁸⁵⁷, der Strecke Lausanne-St. Maurice:</i>	
Voranschlag laut Position 13, Nachtragsbaubudget 1903	Fr. 15,200
Ausgabe bis Ende 1903	„ 6,300
Somit bleiben für 1904	Fr. 8,900
Erhöhung des Betrages infolge unvorhergesehener Schwierigkeiten bei der Fundation und größerer Kosten des Landerwerbs	„ 8,000
Im ganzen somit	Fr. 16,900

2. Bauten, die in den Budgets für 1903 und 1904 enthalten sind, bei denen jedoch im Jahre 1903 weniger ausgegeben worden ist, als bei der Aufstellung des Budgets für 1904 angenommen war, so daß die Differenz auf das Jahr 1904 übertragen werden muß und Bauten, die im Budget pro 1904 enthalten sind, bei denen aber die Voranschlagssummen abgeändert werden müssen.

<i>Position 13. Station Tüscherz. Erstellung einer Station für Reisende und Güter. Voranschlag laut Baubudget 1904, Position 14</i>	
Voranschlag laut Baubudget 1904, Position 14	Fr. 135,000
Ausgabe bis Ende 1903	„ 70,000
Blieben für 1904	Fr. 65,000
Im Budget 1904 vorgesehen	„ 45,000
Somit für 1904 noch zu bewilligen	Fr. 20,000
Hierzu kommen für verschiedene im Voranschlag nicht enthaltene Arbeiten	„ 37,000
Im ganzen somit	Fr. 57,000

Position 14. Station Flamatt. Erweiterung anlässlich der Einführung der Sensetalbahn:

Voranschlag laut Position 16, Baubudget 1904 . .	Fr. 143,000
Ausgaben bis Ende 1903	„ 17,000
Bleiben für 1904	Fr. 126,000
Im Budget 1904 sind vorgesehen	„ 103,000
Somit noch zu bewilligen	Fr. 23,000
Wegen größerer Ausdehnung der Anlagen und für Entwässerungen ist der Voranschlag zu erhöhen um	„ 40,000
Im ganzen somit	Fr. 63,000

3. Bauten und Anschaffungen, für welche bisher kein Kredit verlangt worden ist, welche aber so dringlich sind, daß sie nicht auf das Jahr 1905 verschoben werden können.

Position 1. Station Nyon. Erweiterungsbauten für die provisorische Einmündung der Linie Nyon-Crassier . . . Fr. 72,000

Position 2. Station Evionnaz. Verlängerung des Ausweichgeleises Fr. 9,900

Position 3. Station Vernayaz. Verlängerung des Ausweichgeleises und Erstellung eines Überholungsgeleises.
Voranschlag Fr. 61,000. Hiervon vorgesehen für 1904 Fr. 30,000

Position 4. Station Riddes. Erstellung eines Überholungsgeleises. Voranschlag Fr. 41,000. Hiervon vorgesehen für 1904 Fr. 25,000

Position 5. Station Ardon. Verlängerung des Ausweichgeleises Fr. 10,600

Position 6. Station Siders. Verlängerung des Überholungsgeleises Fr. 14,300

Position 7. Station Salgesch. Verlängerung des Ausweichgeleises Fr. 14,200

Position 8. Station Leuk. Verlängerung des Ausweichgeleises und Erstellung eines Überholungsgeleises. Voranschlag Fr. 112,000. Für 1904 vorgesehen Fr. 40,000

Die Unterführung konnte 1903 nicht ausgeführt werden, weil die bezüglichen Verhandlungen mit der Kantonsregierung nicht beendigt waren.

<i>Position 22. Bahnhof Bern.</i> Erstellung von 2 Putzgruben.	
Voranschlag	Fr. 7,600
Ausgaben bis Ende 1903 nach Budget 1903. Position 16d	„ 3,350
Bleiben für 1904	Fr. 4,250

<i>Position 26. Wasserversorgungen.</i>	
Gesamterfordernis	Fr. 26,500
Im Budget 1904, Position 65, enthalten	„ 16,000
Bleiben noch zu bewilligen	Fr. 10,500

Dieser Betrag ist erforderlich zur Vollendung von Wasserversorgungseinrichtungen, welche im Jahre 1903 auf Grund der Budgetposition 29, „Wasserversorgungen“ begonnen wurden, aber nicht vollendet werden konnten.

2. Bauten, die in den Budgets für 1903 und 1904 enthalten sind, bei denen jedoch im Jahre 1903 weniger ausgegeben worden ist, als bei der Aufstellung des Budgets für 1904 angenommen war, so daß die Differenz auf das Jahr 1904 übertragen werden muß, und Bauten, die im Budget des Jahres 1904 enthalten sind, bei denen aber die Voranschlagssummen abgeändert werden müssen.

Position 19. Signalstation Sentimatt. Erstellung einer Dienstwohnung. Voranschlag laut Baubudget 1903. Position 12 Fr. 14,000.

Hiervon war pro 1903 eine Ausgabe angenommen von Fr. 7000 und ins Budget 1904, Position 44, waren eingestellt ebenfalls Fr. 7000

Da im Jahr 1903 mit der Arbeit nicht begonnen werden konnte, sind auf 1904 weiter zu übertragen . . . Fr. 7000

<i>Position 27. Zentralanlagen für Weichen und Signale.</i>	
Gesamterfordernis	Fr. 172,000
Im Budget 1904, Position 66, sind enthalten	„ 30,000
Somit noch zu bewilligen	Fr. 142,000

Hierfür sollen die Anlagen in Olten, Konolfingen, Sonceboz und Münster ergänzt und diejenige in Lyß erstellt werden, welche schon von der frühern Jura-Simplon-Bahn vergeben worden war, wofür aber die Pläne noch zu bereinigen waren.

Position 28. Vorseignale.

Gesamterfordernis	Fr. 36,000
Hiervon sind im Budget 1904, Position 67, enthalten „	20,000
Somit noch zu bewilligen	Fr. 16,000

Position 30. Wärterhäuser. Voranschlag für das Wärterhaus zwischen Lausen und Sissach Fr. 8200

Im Budget 1904, Position 72, sind hierfür enthalten Fr. 4100 in der Voraussetzung, daß im Jahr 1903 ein gleicher Betrag zur Ausgabe gelange. Da der Bau aber im Jahr 1903 nicht begonnen worden ist, sind für 1904 noch zu bewilligen . . . Fr. 4100

Position 31. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen. Nebst dem im Budget 1904, Position 73, enthaltenen Beträge von Fr. 100,000, der voraussichtlich zu Liegenschaftserwerbungen und Landankäufen in Biel und Läuflingen verwendet werden wird, ist für Landerwerb zur späteren Erweiterung der Werkstätte Olten einzusetzen Fr. 50,000

3. Bauten und Anschaffungen, für welche bisher kein Kredit verlangt worden ist, welche aber so dringlich sind, daß sie nicht auf das Jahr 1905 verschoben werden können.

Position 17. Bahnhof Basel. Erweiterung des Güter- und Rangierbahnhofes. Ankauf des bisher gemieteten Areals der Christoph-Merian'schen Stiftung beim Wolfgottesacker . . . Fr. 441,250

Position 23. Station Glovelier. Vollendung der von der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn begonnenen Erweiterungsarbeiten für die Einmündung der Saignelégier-Glovelier-Bahn und Errichtung einer Stellwerksanlage Fr. 115,000

Diese Arbeit war von der Jura-Simplon-Bahn angefangen und hätte nach den frühern Annahmen auf 1. Mai 1903, Zeit der ursprünglich in Aussicht genommenen Eröffnung der neuen Linie, fertig erstellt sein sollen.

Von der Voranschlagssumme von Fr. 213,000 sind bis Ende 1903 verausgabt worden Fr. 98,000, so daß nun noch oben erwähnte Summe aufzuwenden ist.

Position 24. Steinlauibach bei Lungern. Verlängerung der Bachschale Fr. 12,000

Position 25. Station Lungern. Verbesserung der Geleiseanlage Fr. 4500

Position 29. Einlegen eines Kabels in den beiden Tunnels zwischen Sommerau und Läfelfingen für den Bahntelegraph Fr. 5500

Position 32. Werkstätte Olten. Erstellung von Oberlichtern und innere Dachverschalung in der Dreherei I. . . . Fr. 4000

Der schon lange bestehende Übelstand mangelhafter Tagesbeleuchtung ist durch die bei dem Umbau des Bahnhofes vorgenommene Verlegung des Wagenreparaturplatzes an die Ostseite der Werkstätte noch ungünstiger geworden und erheischt Abhülfe.

Position 33. Werkstätte Biel. Anbau zur Unterbringung der Zerreiß-Maschine Fr. 2000

Zusammenstellung für Kreis II.

Ausgaben der Abteilung 1	Fr. 44,250
" " " 2	" 219,100
" " " 3	" 584,250

Ausgaben des Kreises II für Bahnanlagen und feste Einrichtungen Fr. 847,600

Kreis III.

1. Bauten, die schon in das Budget für das Jahr 1903 eingestellt worden waren, die aber im Vorjahre nicht oder nur teilweise ausgeführt werden konnten beziehungsweise nicht zur Verrechnung kamen und die auch nicht in das Baubudget für 1904 übertragen worden sind.

Position 39. Station Wetzikon. Beitrag an die Überführung der Staatsstraße nach Grüningen. Übertrag aus dem Baubudget 1903, Position 55 b Fr. 27,500

Position 42. Station Unterterzen. Erstellung einer Brückengewoge ohne Geleiseunterbrechung. Übertrag aus dem Baubudget 1903, Position 66 a Fr. 6000

Position 44. Rüschlikon. Erstellung einer Fußwegunterführung bei km. 9,880. Übertrag aus dem Baubudget, Position 63 Fr. 7000

Position 48. Schutzstreifen gegen Waldbrände. Anlage eines Schutzstreifens auf der Strecke Laufenburg-Sisseln. Voranschlag laut Baubudget 1903, Position 82 Fr. 5000
Ausgaben bis Ende 1903 " 3100

Bleiben für 1904 Fr. 1900

2. Bauten, die in den Budgets für 1903 und 1904 enthalten sind, bei denen jedoch im Jahre 1903 weniger ausgegeben worden ist, als bei der Aufstellung des Budgets für 1904 angenommen war, so daß die Differenz auf das Jahr 1904 übertragen werden muß und Bauten, die im Budget des Jahres 1904 enthalten sind, bei denen aber die Voranschlagssummen abgeändert werden müssen.

Position 35. Unterführung der Badenerstrasse zwischen Altstetten und Urdorf.	
Voranschlag laut Baubudget 1904, Position 107	Fr. 98,000
Hiervon ab die Beiträge der Limmattalstraßenbahn und des Kantons Zürich	„ 25,000
Bleiben	Fr. 73,000
Ausgaben bis Ende 1903	„ 25,900
Bleiben für 1904	Fr. 47,100
Hierzu Mehraufwand für Landerwerb	„ 13,200
Somit zusammen	Fr. 60,300
Im Budget 1904, Position 107, enthalten	„ 53,000
Somit noch zu bewilligen	Fr. 7,300

Position 37. Station Niederglatt. Neues Aufnahmegebäude und Stationserweiterung. Voranschlag laut Baubudget 1904, Position 80, und Nachtrags-Baubudget 1903, Position 53	
	Fr. 53,200
Ausgaben im Jahre 1903	Fr. 24,800
Bleiben für 1904	Fr. 28,400
Im Budget 1904, Position 80, sind enthalten	„ 13,200
so daß für 1904 weiter zu bewilligen sind	Fr. 15,200

Position 41. Station Schmerikon. Neues Stationsgebäude und Erweiterung der Geleiseanlage. Voranschlag laut Baubudget 1904, Position 93	
	Fr. 86,600
Ausgaben bis Ende 1903	„ 700
Bleiben für 1904	Fr. 85,900
Hierzu für die Pfahlfundation des Aufnahmegebäudes und für Trockenlegung des Kellers	„ 3,500
Zusammen	Fr. 89,400
Im Budget 1904, Position 93, enthalten	„ 56,600
so daß für 1904 noch zu bewilligen sind	Fr. 32,800

Position 43. Station Steinhausen. Neue Stationsanlage. Voranschlag laut Baubudget 1904, Position 87, und Budget 1903, Position 58 Fr. 200,000
 Beitrag der Gemeinde „ 32,300

Bleiben Fr. 167,700

Ausgaben bis Ende 1903 „ 24,500

Bleiben für 1904 Fr. 143,200

Im Budget 1904 sind enthalten „ 117,700

Bleiben noch zu bewilligen Fr. 25,500

Position 47. Erstellung von Wärterwohnhäusern einschliesslich Landerwerb und Wasserbeschaffung. Erfordernis für 16 Wärterwohnhäuser Fr. 140,000

Im Budget 1904, Position 109, enthalten für 6 Wärterwohnhäuser „ 50,000

Somit Mehrerfordernis Fr. 90,000

Davon für 1904 vorzusehen Fr. 50,000

Behufs Trennung des Schrankendienstes vom Bahnaufsichtsdienste und die Einführung der damit zusammenhängenden neuen Streckeneinteilung ist eine größere Zahl von Wärterwohnhäusern zu erstellen. Um die neue Organisation bald durchführen zu können, ist es notwendig, den Kredit für 1904 zu erhöhen.

3. Bauten und Anschaffungen, für welche bisher kein Kredit verlangt worden ist, welche aber so dringlich sind, daß sie nicht auf das Jahr 1905 verschoben werden können.

Position 34. Bahnhof Zürich. Erstellung eines XI. Perrongeleises mit anschließendem Personenperron . . . Fr. 113,000

Die Geleiseanlagen des Hauptbahnhofes Zürich vermögen den im Sommerfahrplan für 1904 vorgesehenen bedeutend vermehrten Zugleistungen nicht mehr zu genügen, weshalb bis zum 1. Mai dieses Jahres ein XI. Perrongeise und ein an dasselbe anschließender Personenperron erstellt und vermittelt neu zu bauender Brücken über die Sihl hinübergeführt werden müssen.

Position 36. Bahnhof Aarau. Erstellung des Anschlusses der Wynentalbahn an den Bahnhof Aarau einschließlich der Kosten für Landerwerb und zwei Brücken über die noch auszuführende Lenzburgerstraßenunterführung Fr. 64,000

Position 38. Bahnhof Schaffhausen. Vergrößerung des Zolllokales und der badischen Güterhalle Fr. 19,000

Gestützt auf Art. 17 des Zollgesetzes hat der Bundesrat die Bundesbahnverwaltung angewiesen, die den Anforderungen des Verkehrs nicht mehr genügenden Einrichtungen für den schweizerischen Zolldienst im Güterbahnhof Schaffhausen entsprechend den von der Zollverwaltung gestellten Begehren zu vergrößern und zu verbessern. Um durch Vornahme dieser Bauten die badische Güterhalle nicht in unerträglicher Weise einzuengen, haben wir auf Anregung der Großherzoglichen Generaldirektion in Karlsruhe mit derselben vereinbart, die Güterhalle durch einen Anbau zu erweitern und gleichzeitig das den badischen Güterarbeitern als Aufenthaltslokal dienende Zimmer, welches sich in der Güterhalle gegenüber dem Bureau des schweizerischen Zollaufsehers befindet, von seinem jetzigen Platze zu entfernen und in den Anbau zu verlegen.

Position 40. Bahnhof Rapperswil und Station Pfäffikon. Rück-
erstattung der Kosten an die Südostbahn für die von derselben
erstellten Anlagen und Einrichtungen, gemäß den Verträgen vom
7. September 1903 Fr. 12,650

Nach Art. 2 dieser Verträge gehen die von der S. O. B. erstellten Anlagen und Einrichtungen in das Eigentum der Bundesbahnen über.

Position 45. Ersetzung der Strassenüberfahrtsbrücke bei Glattbrugg durch eine zweispurige Anlage Fr. 17,000

Da die Verstärkung dieser für eine Spur angelegten Brücke vorgenommen werden muß, erscheint es angezeigt, dieselbe gleich für 2 Geleise anzulegen.

Position 46. Abschlusssignale auf den Stationen Schwanden, Luchsingen-Hätzingen und Diessbach-Betschwanden . Fr. 19,000

Wegen der vom 1. Mai an regelmäßig auf diesen Stationen stattfindenden Zugskreuzungen ist die Aufstellung dieser Signale angezeigt.

Zusammenstellung für Kreis III.

Ausgaben der Abteilung 1	Fr. 42,400
" " " 2	" 130,800
" " " 3	" 244,650
Ausgaben des Kreises III für Bahnanlagen und feste Einrichtungen	<u>Fr. 417,850</u>

Kreis IV.

1. Bauten, die schon in das Budget für das Jahr 1903 eingestellt worden waren, die aber im Vorjahre nicht oder nur teilweise ausgeführt werden konnten, beziehungsweise nicht zur Verrechnung kamen und die auch nicht in das Baubudget für 1904 übertragen worden sind.

Position 50. Werkstätte Rorschach. Erstellung von Aborten. Übertrag aus dem Baubudget 1903, Position 92 a . . Fr. 4000

Position 53. Werkstätte Chur. Erstellung eines Aborts. Übertrag aus dem Baubudget 1903, Position 98 Fr. 3600

Position 56. Wasserversorgungen, Hydranten und Wagenwascheinrichtungen. Hydrantenanlage bei den Lagerhäusern im Bahnhof Buchs. Übertrag aus dem Baubudget 1903, Position 105 b. Reduzierter Voranschlag Fr. 20,000

2. Bauten, die in den Budgets für 1903 und 1904 enthalten sind, bei denen jedoch im Jahre 1903 weniger ausgegeben worden ist, als bei der Aufstellung des Budgets für 1904 angenommen war, so daß die Differenz auf das Jahr 1904 übertragen werden muß und Bauten, die im Budget des Jahres 1904 enthalten sind, bei denen aber die Voranschlagssummen abgeändert werden müssen.

Keine.

3. Bauten und Anschaffungen, für welche bisher kein Kredit verlangt worden ist, welche aber so dringlich sind, daß sie nicht auf das Jahr 1905 verschoben werden können.

Position 49. Station Arbon. Erstellung eines Abstellgleises anlässlich des Anschlusses eines Privatverbindungsgleises Fr. 8000

Position 51. Station Landquart.

- a. Aufstellung einer Drehscheibe von 7 m. Durchmesser Fr. 9000
- b. Erstellung einer Wagenwascheinrichtung . . . „ 4200

Position 52. Bahnhof Chur.

- a. Verlängerung des Perrons Fr. 12,500
- b. Erstellung von zwei Aufstellgleisen . . . „ 23,500

Diese Anlagen sind notwendig geworden durch die nach der Eröffnung der Rhätischen Bahn eingetretene Verkehrsvermehrung.

Position 54. Bahnhof Romanshorn. Erstellung einer elektrischen Ladestation für Personenwagenbeleuchtung . Fr. 6000

Bisher mußten die Akkumulatoren zur Ladung nach Olten gesandt werden.

Position 55. Vertragliche Beiträge an Flusskorrekturen. Beiträge an die Korrektur der Thur in den Gemeinden Groß- und Klein-Andelfingen, Adlikon und Ossingen Fr. 16,000

Position 57. Weichensicherungen. Anbringen von Verschlüssen an nicht verriegelten Weichen Fr. 6000

Im Jahre 1904 ist die Anbringung von Verschlüssen an den von ganzen Zügen oder Zugteilen befahrenen Weichen, welche nicht in Zentralanlagen einbezogen sind, vorgesehen.

Zusammenstellung für Kreis IV.

Ausgaben der Abteilung 1	Fr. 27,600
" " " 3	" 85,200
Ausgaben des Kreises IV für Bahnanlagen und feste Einrichtungen	<u>Fr. 112,800</u>

II. Rollmaterial.

Position 58. Die stetige Verkehrszunahme auf der Brünigbahn erfordert die Vermehrung des Lokomotivparks um 2 Zahnradlokomotiven, spätestens auf den Sommerkurs 1905. Bei diesem Anlasse wird zu einer neuen leistungsfähigeren Bauart (Vierzylinder-Verbundlokomotive H G $\frac{3}{8}$) übergegangen, die auf den Zahnstangenstrecken größere Belastung und auf den Adhäsionsstrecken erheblich höhere Geschwindigkeit gestattet.

Position 59 u. 60. Diese Überträge sind notwendig geworden, weil die betreffenden Lieferungen bis Ende des Rechnungsjahres 1903 nicht zur Ausführung gelangten.

Position 61. Wir haben uns veranlaßt gesehen, die Frage der Beschaffung größerer Güterwagentypen zu studieren. Zunächst ist der Bau von 20 gedeckten Spezialwagen von 15 Tonnen Ladegewicht und zirka 65 m³ Laderaum in Aussicht genommen, für den Sammeldienst zwischen gewissen Hauptstationen des Bundesbahnnetzes und den nördlichen Seehäfen.

Position 62. Die den einzelnen Kreisen der S. B. B. zuge-
teilten Gepäckwagen sind in ganz ungleicher Weise, zum Teil
gar nicht mit Werkzeug und Hilfsggeräten ausgerüstet, die nament-
lich zur ersten Hilfeleistung bei Unfällen dienen sollen. Der ver-
langte Kredit bezweckt die Durchführung einheitlicher Anordnungen
in dieser Richtung.

Es erübrigt noch darauf hinzuweisen, daß an Stelle der im
Baubudget 1904 unter Nr. 156 vorgesehenen 5 Schnellzugsloko-
motiven der Serie A $\frac{3}{4}$ die gleiche Zahl schwererer Lokomotiven
der Serie A $\frac{3}{5}$ in Bestellung gegeben wurden, die den gesteigerten
Anforderungen des Schnellzugsdienstes besser entsprechen.

Trotz der Mehrausgabe von Fr. 150,000 ist, mit Rücksicht
auf die erheblich unter den Budgetansätzen erfolgte Vergebung der
Lieferung, ein Nachtragskredit nicht erforderlich.

III. Mobiliar und Gerätschaften.

Kreis I.

Position 63. Vermehrung des Inventars des Bahndienstes. Be-
schaffung von Buden für Wärterablöser.

Gesamterfordernis	Fr. 26,000
Davon im Budget 1904, Position 177, enthalten	„ 6,000

Somit noch zu bewilligen	Fr. 20,000
--------------------------	------------

Position 64. Vermehrung des Inventars des Fahrdienstes.

Anschaffung von 100 Paar Dampfheizkuppelungen	Fr. 7,000
Davon enthalten im Budget 1904, Position 180, 50 Paar	„ 3,500

Somit noch zu bewilligen	Fr. 3,500
------------------------------------	-----------

Summe für Kreis I	<u>Fr. 23,500</u>
-------------------	-------------------

Kreis II.

**Position 66. Vermehrung des Mobiliars der allgemeinen Ver-
waltung** Fr. 2,800

**Position 67. Vermehrung des Inventars des Bahn-
dienstes:**

Beleuchtungswagen	„ 7,000
-----------------------------	---------

Hierfür war schon im Budget 1903, Position 130, ein
Betrag von Fr. 6500 vorgesehen, welcher übertragen
wird.

86 Buden für Wärterablöser	Fr. 34,000
Im Budget 1904, Position 184, ist für die Anschaffung von 17 Buden ein Betrag von Fr. 7700 enthalten.	
Vermehrung des Inventars des Oberingenieurs und Einrichtung zum Heliographieren bei elektrischem Licht	" 3,500

<i>Position 68. Vermehrung des Inventars des Expeditionsdienstes</i>	" 2,000
--	---------

Position 69. Vermehrung des Inventars des Fahrdienstes:

Im Budget 1904, Position 187, ist für die Anschaffung von 120 Paar Dampfheizkuppelungen ein Betrag von Fr. 8400 enthalten.

Es ist erforderlich noch 50 Paar anzuschaffen mit	" 3,500
---	---------

<i>Position 70. Vermehrung des Inventars der Telegrapheninspektion</i>	" 400
--	-------

Summe für Kreis II	<u>Fr. 53,200</u>
--------------------	-------------------

Kreis III.

<i>Position 71. Vermehrung des Inventars der allgemeinen Verwaltung</i>	Fr. 5,000
---	-----------

Position 72. Vermehrung des Inventars des Bahndienstes:

Buden für Wärterablöser	" 15,000
-----------------------------------	----------

Im Budget 1904, Position 191, ist die Anschaffung von 12 Stück mit Fr. 6000 enthalten.

Position 73. Vermehrung des Inventars des Fahrdienstes:

50 Paar Dampfheizkuppelungen	" 3,500
--	---------

Im Budget 1904, Position 194, ist die Anschaffung von 200 Paar mit Fr. 14,000 enthalten.

Summe für Kreis III	<u>Fr. 23,500</u>
---------------------	-------------------

Kreis IV.

<i>Position 74. Vermehrung des Inventars der allgemeinen Verwaltung</i>	Fr. 1000
---	----------

<i>Position 75. Vermehrung des Inventars des Bahndienstes.</i> Beschaffung von Buden für Wärterablöser	Fr. 15,000
---	------------

Position 76. Vermehrung des Inventars des Stationsdienstes.

Möblierung der erweiterten Einnehmereien im alten Aufnahmegebäude St. Gallen auf das eidgenössische Schützenfest	Fr. 6,800
Ausstattung des alten Zollhauses als provisorisches Aufnahmegebäude auf das eidgenössische Schützen- fest	n 1,200
Diverse Ausstattungen für Winkeln, St. Fiden, Land- quart, Chur, Arbon, Romanshorn und Aadorf	n 2,500
	<u>Fr. 10,500</u>

Position 77. Vermehrung des Inventars des Fahrdienstes

Anschaffung von zwei Gastransportwagen à Fr. 9000	Fr. 18,000
Anschaffung von Mobiliar für das Bureau des Wagen- meisters und das technische Bureau	n 500
Anschaffung von 50 Paar Dampfheizkuppelungen à Fr. 70	n 3,500
	<u>Fr. 22,000</u>

Position 78. Ergänzung des Werkzeuges und der mechanischen Einrichtungen der Werkstätte Rorschach.

Beschaffung von 2 Leitspindeldrehbänken	Fr. 8000
Beschaffung von Mobiliar für das Bureau des Werk- stättevorstandes und der Komptabilität	n 1000
	<u>Fr. 9000</u>
wogegen in Wegfall kommt die budgetierte Einrichtung für die Kesselschmiede	n 6400
	<u>Fr. 2600</u>

**Position 79. Telegraphen- und Telephonapparate. Telegraphen-
apparate für die Linien St. Gallen-Wil und St. Gallen-Rorschach-
Romanshorn**

Summe für Kreis IV Fr. 56,700

**- Zusammenstellung der Ausgaben für Mobiliar und Gerät-
schaften.**

Kreis I	Fr. 23,500
Kreis II	n 53,200
Kreis III	n 23,500
Kreis IV	n 56,700
Total	<u>Fr. 156,900</u>

Zum Schlusse des gegenwärtigen Berichtes beehren wir uns, Ihnen folgenden

Antrag

zur Beschlußfassung vorzulegen:

Der Bundesversammlung sind zur Genehmigung zu unterbreiten:

1. Die Nachtragsbetriebskredite der schweizerischen Bundesbahnen für 1904 im Betrage von Fr. 1,467,510.

2. Die Änderungen am Budget der Gewinn- und Verlustrechnung der schweizerischen Bundesbahnen für 1904, wonach die Einnahmen auf Fr. 47,972,075 und die Ausgaben auf Fr. 49,181,800 festgesetzt werden.

3. Die Nachtragsbaukredite der schweizerischen Bundesbahnen für 1904, mit Inbegriff des Baukredites für den Simplontunnel für 1904, im Betrage von Fr. 18,887,450.

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

Bern, den 29. April 1904.

Im Namen des Verwaltungsrates
der schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:

Casimir von Arx.

Der Sekretär:

Mürset.

Rekapitulation der für 1904 verlangten Nachtragsbetriebskredite nach Rubriken.

	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Generaldirektion	—	—	—	—	—
Kreise :	I	II	III	IV	Total
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn :					
B. 1. Unterbau und Kunstbauten	573,100	30,000	17,000	48,500	668,600
a. Erdbau	56,000	—	—	—	56,000
b. Tunnel	500,000	—	—	3,500	503,500
c. Brücken	5,000	—	17,000	—	22,000
d. Beschotterung	3,500	—	—	—	3,500
f. Uferschutzbauten	8,600	30,000	—	45,000	83,600
2. Oberbau	469,900	69,610	—	106,400	645,910
3. Hochbau und mechanische Stations- einrichtungen	19,500	22,000	24,000	35,000	100,500
4. Telegraph	4,500	30,000	18,000	—	52,500
Total	1,067,000	151,610	59,000	189,900	1,467,510

Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen an den schweizerischen Bundesrat, betreffend Nachtragskreditbegehren für 1904 zu Händen der Bundesversammlung. (Vom 29. April 1904.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale

Jahr	1904
Année	
Anno	

Band	3
Volume	
Volume	

Heft	21
Cahier	
Numero	

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

Datum	25.05.1904
Date	
Data	

Seite	531-560
Page	
Pagina	

Ref. No	10 020 981
---------	------------

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.