

Bericht und Antrag

des

Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen an den schweizerischen Bundesrat betreffend das Budget der schweizerischen Bundesbahnen für 1905, zu Händen der Bundesversammlung.

(Vom 30. September 1904.)

Hochgeachteter Herr Bundespräsident!

Hochgeachtete Herren Bundesräte!

Wir beehren uns, Ihnen mit diesem Berichte gemäß Art. 17 des Bundesgesetzes betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen, vom 15. Oktober 1897, und Art. 62 der Vollziehungsverordnung vom 7. November 1899 das Budget der schweizerischen Bundesbahnen pro 1905 einzureichen und ersuchen Sie, es der Bundesversammlung zur Genehmigung unterbreiten zu wollen.

Es umfaßt:

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

Da wir als Grundlage die Rechnungen des Betriebsjahres 1903 besitzen, welche das gesamte Bundesbahnnetz mit seiner

nahezu endgültigen Organisation umfassen, konnten wir unsere Ansätze mit größerer Sicherheit bemessen, als dies früher der Fall war; immerhin möchten wir daran erinnern, daß das Budget einer Eisenbahnunternehmung, bei welcher nicht nur die Einnahmen, sondern auch ein Teil der Ausgaben von der Entwicklung des beständig wechselnden Verkehrs abhängen, nicht die gleiche Genauigkeit der Schätzungen beanspruchen kann wie ein Staatsbudget.

Betriebsbudget.

Wir werden im Jahre 1905 betreiben:

a. auf eigene Rechnung:

I. Kreis (inbegriffen Vevey-Chexbres) . . .		643 km.
II. „		621 „
III. „		758 „
IV. „		419 „
		2441 km.

b. auf fremde Rechnung:

Nebenbahnen oder Linien auswärtiger Bahnen in einer Länge von	165 „
Zusammen	2606 km.

Die kilometrische Betriebslänge ist seit dem 1. Mai 1904 durch Hinzutreten der gepachteten Linie Vevey-Chexbres von 2433 km. auf 2441 km. gestiegen, was wir in den Schätzungen der Einnahmen sowohl als der Ausgaben berücksichtigt haben.

Da der Zeitpunkt der Betriebseröffnung des Simplon, die sehr wahrscheinlich im Laufe des Jahres 1905 stattfinden wird, nicht jetzt schon mit Sicherheit bestimmt werden kann, mußten wir, sowohl in den Einnahmen, als auch in den Ausgaben, diese Linie außer Betracht lassen. Wir behalten uns vor, Ihnen späterhin ein Spezialbudget des Simplon, vom Tage der Eröffnung des Betriebs bis zum 31. Dezember 1905, zu unterbreiten.

Betriebseinnahmen.

Wir veranschlagen:

	Rechnung 1903 Fr.	Budget 1904 Fr.	Budget 1905 Fr.
I. Ertrag des Personentransports .	43,909,319	43,500,000	47,800,000
II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransports .	62,144,023	65,150,000	64,200,000
III. Verschiedene Einnahmen . .	5,108,975	4,656,740	4,798,240
Zusammen	111,162,317	113,306,740	116,798,240

Ad I. Ertrag des Personentransports. Die Herabsetzung der Tarife übt ihren Einfluß während des ganzen Jahres 1904 aus, so daß wir bei der vergleichenden Schätzung der Einnahmen pro 1905, gegenüber denjenigen von 1904, diesen Faktor außer Betracht lassen können. Da jedoch der Personenverkehr im Jahre 1904 sich ganz erheblich entwickelt hat, scheint es uns vorsichtig, für 1905 nur eine Vermehrung um $2\frac{1}{2}\%$ in Aussicht zu nehmen, während wir im letztjährigen Budget diese Vermehrung auf 3% veranschlagten.

Nach den bisher bekannten Ergebnissen (Januar bis April definitiv; Mai bis Juli approximativ) schätzen wir die Einnahmen aus dem Personentransport pro 1904 für das ganze Netz auf	Fr. 46,650,000
Zunahme pro 1905, $2\frac{1}{2}\%$	„ 1,150,000
Schätzung pro 1905	<u>Fr. 47,800,000</u>

Ad II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransports. Die neuen Gütertarife traten mit dem 1. Juli 1904 in Kraft, abgesehen von gewissen direkten und Ausnahmetarifen, welche erst in den letzten Monaten des Jahres in Kraft gesetzt werden können; daraus ergibt sich, daß die Einnahmenverminderung sich beinahe vollständig im Jahr 1905 geltend machen wird. Wir mußten in unsern Schätzungen diesen Umstand berücksichtigen.

Nach den Ergebnissen, die wir bis jetzt kennen (Januar bis April definitiv, Mai bis Juli approximativ) und dem Durchschnittsverhältnis der letzten Jahre zwischen den Einnahmen der ersten 7 und der letzten 5 Monate würde sich die Gesamteinnahme aus dem Güterverkehr pro 1904, ohne Berücksichtigung der infolge der eingetretenen Taxermäßigungen für die Monate August bis Dezember resultierenden Ausfälle, stellen auf rund Fr. 64,300,000

Vermehrung infolge der Verkehrszunahme pro 1905: 3 %	„	1,900,000
		Fr. 66,200,000
Verminderung infolge Herabsetzung der Tarife	„	2,000,000
Schätzung pro 1905	Fr.	64,200,000

Ad III. Verschiedene Einnahmen. Wir veranschlagen:

1. Pacht- und Mietzinse	Fr.	3,274,760
2. Ertrag von Hülfseschäften	„	1,412,980
3. Sonstige Einnahmen	„	110,500
	Fr.	4,798,240

Unter den *Pacht- und Mietzinsen* sind die Einnahmen aus Gemeinschaftsbahnhöfen und -strecken, sowie diejenigen für Rollmaterial und für sonstige Objekte inbegriffen.

Die Einnahmen aus Pachtzinsen für Gemeinschaftsbahnhöfe und -strecken finden sich im Detail auf den Seiten 26 bis 28 des Budget. Die Gesamtsumme erzielt eine Abnahme von Fr. 50,000 gegenüber den Ansätzen pro 1904. Diese Abnahme rührt von den Zugeständnissen her, die wir den Nebenbahnen für die Mitbenützung von Bahnhöfen und Stationen gewährt haben. Flamatt ist im Budget nicht berücksichtigt, da die Mitbenützungsverhältnisse mit der Sensetalbahn noch nicht geregelt sind. Auch die Pachtzinse, welche uns die Gürbetalbahn für die Bahnhöfe von Bern und Thun und die Thunerseebahn für Scherzligen zu zahlen haben werden, sind nicht im Budget eingestellt, da diese Angelegenheiten noch beim Bundesgericht anhängig sind.

Die uns zukommenden Rollmaterialmieten sind auf Fr. 1,200,000 veranschlagt, also Fr. 80,000 höher als im Budget pro 1904.

Wenn wir die von uns zu zahlenden Rollmaterialmieten (siehe Budget, Seite 22, V A 2) mit den uns bezahlten vergleichen, so ergibt sich immer ein starker Ausgabensüberschuß zu Lasten unserer Verwaltung:

	Rechnung 1903 Fr.	Budget 1904 Fr.	Budget 1905 Fr.
Von den S. B. B. zu zahlende Rollmaterialmieten . . .	2,857,035	2,330,000 ¹⁾	2,670,000
An die S. B. B. zu zahlende Rollmaterialmieten . . .	1,436,117	1,120,000	1,200,000
Nettoausgaben für die S. B. B.	1,420,918	1,210,000	1,470,000

Die Einnahmen aus verschiedenen Mieten sind auf Fr. 1,294,600 veranschlagt und erzeugen gegenüber den Vorjahren eine Zunahme von Fr. 30,000 infolge neuer Mietverträge.

Der *Ertrag von Hülfsgeschäften* (siehe die Spezialbudgets) ist auf Fr. 1,412,980 veranschlagt; es ergibt sich somit eine Zunahme von Fr. 165,000 gegenüber dem Budget von 1904 und eine Abnahme von Fr. 79,000 gegenüber der Rechnung pro 1903. Auf den ersten Blick mag unser Ansatz etwas hoch erscheinen; es ist jedoch nicht zu vergessen, daß wir gemäß der bundesrätlichen Verordnung vom Jahre 1884 auch die Zinsen des auf diese Geschäfte verwendeten Kapitals einzurechnen haben. Diese jährlichen Zinsen betragen Fr. 1,211,490, der Nettoertrag somit nur Fr. 201,490, was kaum das Risiko und die allgemeinen Verwaltungskosten für diese Geschäfte deckt.

Die *sonstigen Einnahmen* sind auf Fr. 110,500 veranschlagt, also um Fr. 86,000 niedriger als im Budget 1904 und um Fr. 120,000 niedriger, als die Rechnung 1903 ausweist. Die Abnahme erklärt sich daraus, daß der Erlös aus Kies und Sand nunmehr auf dem Spezialkonto der Ausbeutung der Kiesgruben verrechnet und die von der Postverwaltung für Beleuchtung, Heizung, Schmieren und Reinigung der Bahnpostwagen zu zahlende Vergütung direkt dem Fahrdienst gutgeschrieben wird.

Betriebsausgaben.

Wir veranschlagen die Betriebsausgaben pro 1905 im ganzen auf	Fr. 80,927,740
Das Budget 1904 sah vor	„ 79,460,975
Die Rechnung 1903 erzeugt	„ 72,843,405

¹⁾ Zu niedrig veranschlagt.

Es ergibt sich somit gegenüber dem Budget 1904 eine Mehrausgabe von Fr. 1,466,765 (1,84 %) und gegenüber der Rechnung 1903 eine solche von Fr. 8,084,335 (11,09 %).

Diese Ausgabenvermehrung verteilt sich folgendermaßen auf die verschiedenen Kapitel:

	Vermehrung oder Verminderung gegenüber			
	Rechnung 1903		Budget 1904	
	Fr.	%	Fr.	%
I. Allgemeine Verwaltung	130,305	4,35	— 8,390	— 0,27
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	1,552,455	12,21	— 227,770	— 1,57
III. Expeditions- und Zugs- dienst	2,886,605	12,44	1,291,960	5,21
IV. Fahrdienst	3,366,678	11,75	266,000	0,84
V. Verschiedene Ausgaben	— 63,950	— 1,03	496,900	8,79
VI. Noch nicht rubrizierte Einnahmen und Ausgaben:				
Bauausgaben zu lasten der Betriebsrechnung	— 19,032	— 1,41	— 230,470	— 14,78
Bauverwaltungskosten, Gemein- schafts-Bahnhöfe, Betrieb fremder Linien, etc.	231,274	10,15	— 121,465	— 6,31
	8,084,335	11,09	1,466,765	1,84

Die drei Titel Unterhalt und Aufsicht der Bahn, Expeditions- und Zugsdienst und Fahrdienst zeigen gegenüber 1903 eine starke Vermehrung; Expeditions- und Zugsdienst ebenfalls eine solche gegenüber dem Budget 1904. Für Unterhalt und Aufsicht der Bahn stehen die Ausgaben auf der Höhe der Ansätze pro 1904, wenn man in Betracht zieht, daß unter den vom I. Kreis für 1904 verlangten Nachtragskrediten die große und außerordentliche Ausgabe von Fr. 500,000 für vollständige Ausmauerung des Grandvaux-Tunnels figurierte.

Die Vergleichenungen zwischen 1903 (Rechnung), 1904 (Budget) und 1905 (Budget) in Bezug auf die Personalausgaben und die Ausgaben für Unterhalt und Erneuerung geben wir in nachstehender Tabelle:

Kapitel	Rechnung 1903	Budget 1904	Budget 1905	Mehr gegenüber 1903	Mehr gegenüber 1904
Personal:	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Personal für Unterhalt und Aufsicht der Bahn	3,842,328	4,516,860	4,522,700	680,372	5,840
Personal des Expeditions- und Zugsdienstes .	20,638,193	22,290,725	23,425,350	2,787,157	1,134,625
Personal des Fahrdienstes . . .	8,985,079	9,964,100	10,487,100	1,502,021	523,000
	<u>33,465,600</u>	<u>36,771,685</u>	<u>38,435,150</u>	<u>4,969,550</u>	<u>1,663,465</u>
Unterhalt und Erneuerung:					
Unterhalt und Erneuerung d. Bahn	8,445,474	9,607,110	9,342,500	897,026	--264,610
Unterhalt und Erneuerung d. Lokomotiven und Tender . . .	4,860,213	6,199,500	5,928,100	1,067,887	--271,400
Unterhalt und Erneuerung d. Personenwagen . .	1,992,287	2,350,600	2,333,000	340,713	--17,600
Unterhalt und Erneuerung der Lastwagen . .	2,210,433	2,519,200	2,324,000	113,567	--195,200
Unterhalt und Erneuerung der Motorwagen . .	5,832	8,700	7,000	1,168	--1,700
	<u>17,514,239</u>	<u>20,685,110</u>	<u>19,934,600</u>	<u>2,420,361</u>	<u>--750,510</u>

Die Budgetentwürfe mit begleitendem Bericht, welche uns nach deren Genehmigung durch die Kreiseisenbahnräte von den Kreisdirektionen unterbreitet wurden, sind von der Generaldirektion einer Revision unterworfen worden, bei welcher sich auch die Kreisdirektionen beteiligten. Es wurden dabei Abstriche im Gesamtbetrage von Fr. 2,378,460, d. h. von 3,14 %, vorgenommen. Schon am Budget 1904 fanden analoge Abstriche im Betrage von Fr. 2,419,640 statt, und die Ergebnisse, welche wir im Augenblick dieser Berichterstattung kennen, zeigen, daß unsere Ausgabenschätzungen pro 1904 nicht unter den wirklichen Ausgaben bleiben.

I. Allgemeine Verwaltung.

Die Ausgaben für Allgemeine Verwaltung, umfassend die Ausgaben der Zentralverwaltung und diejenigen der vier Kreise, verteilen sich, wie folgt:

Kapitel	Rechnung 1903	Budget 1904	Budget 1905	Gegenüber 1903	Gegenüber Budget 1904
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A. 1. Verwaltungsbehörden	261,774	244,500	242,980	— 18,794	— 1,520
A. 2. Sekretariate, Kanzleien, Archive und Registraturen	411,194	448,760	461,460	50,266	12,700
A. 3. Ausgabenkontrolle, Hauptbuchhal- tung, Hauptkasse und Rechnungs- bureaux	412,584	418,230	420,750	8,166	2,520
A. 4. Rechtsbureaux und Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen	194,060	206,470	215,330	21,270	8,860
A. 5. Tarifbureaux, kommerzielle Agen- turen und Frachtreklamationsbureau	248,518	274,600	272,800	24,282	— 1,800
A. 6. Einnahmenkontrolle	702,601	680,500	680,000	— 22,601	— 500
Übertrag	2,230,731	2,273,060	2,293,320	62,589	20,260

Kapitel	Rechnung	Budget	Budget	Gegenüber	Gegenüber
	1903	1904	1905	1903	Budget 1904
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Übertrag	2,230,731	2,273,060	2,293,320	62,589	20,260
A. 7. Statistisches Bureau	50,756	64,100	66,300	15,544	2,200
A. 8. Bureaux für den Telegraphendienst und die elektrischen Anlagen . .	127,180	152,050	178,730	51,550	26,680
A. 9. Abwartpersonal	73,424	98,630	81,900	8,476	-- 16,730
B. 1. Bureaukosten	336,391	359,600	334,600	-- 1,791	-- 25,000
B. 2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale	57,729	69,800	80,300	22,571	10,500
B. 3. Ergänzung und Unterhalt des In- ventars	31,649	25,500	22,900	-- 8,749	-- 2,600
B. 4. Verschiedenes	89,385	93,200	69,500	-- 19,885	-- 23,700
	2,997,245	3,135,940	3,127,550	130,305	-- 8,390

Ad A 1. Verwaltungsbehörden. Die Minderausgaben gegenüber 1903 rühren daher, daß die Verwaltungsbehörden der Jura-Simplon-Bahn während der ersten vier Monate jenes Jahres noch im Amt standen.

Ad A 2. Sekretariate, Kanzleien, Archive und Registraturen. Es mußte ein zweiter Übersetzer bei der Generaldirektion vorgesehen werden, ebenso ein Gehülfe mehr beim Generalsekretariat.

Ad A 3. Ausgabenkontrolle, Hauptbuchhaltung, Hauptkasse und Rechnungsbureaux. Vermehrung um je einen Gehülfen bei der Ausgabenkontrolle und Hauptbuchhaltung und um drei Gehülfen bei der Hauptkasse für die Titelverwaltung.

Ad A 4. Rechtsbureaux und Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen. Die Erledigung der Reklamationen erheischt die Ernennung eines Gehülfen bei der Zentralverwaltung, zweier Gehülfen beim II. und eines Gehülfen beim IV. Kreis.

Ad A 5. Tarifbureaux, kommerzielle Agenturen und Frachtreklamationsbureau. Vermehrung um einen Gehülfen beim Gütertarifbureau, dessen Budget immerhin durch Personalmutationen um Fr. 5000 reduziert werden konnte. Ferner wurden zwei neue Gehülfen auf dem mit Arbeit sehr belasteten Frachtreklamationsbureau vorgesehen.

Ad A 6. Einnahmenkontrolle. In dieser Dienstabteilung ließ sich eine Verminderung um acht Gehülfen bewerkstelligen; dagegen sehen wir zwei neue Stationsrevisoren vor, um die Kontrolle der Stationskassen wirksamer zu gestalten.

Ad A 7. Statistisches Bureau. Vermehrung um einen Gehülfen und einen Lehrling.

Ad A 8. Bureau für den Telegraphendienst und die elektrischen Anlagen. Dieses Kapitel, dessen Wichtigkeit von Jahr zu Jahr zunimmt, gehörte eigentlich unter Titel III statt unter Allgemeine Verwaltung. Wenn wir dasselbe an seiner bisherigen Stelle lassen, so geschieht dies, weil die bundesrätliche Verordnung vom Jahre 1884, die unter anderm auch in diesem Punkte revisionsbedürftig wäre, es so verlangt. Wir sehen eine Vermehrung um einen Elektrotechniker und sieben Gehülfen vor; diese Vermehrung erklärt sich aus der Entwicklung unserer elektrischen Anlagen.

Ad A 9. Abwartpersonal. Das Hilfspersonal für Reinigungsarbeiten ist nunmehr unter I B 2 budgetiert.

Ad B 1. Bureaukosten. Trotz einer Verminderung um Fr. 25,000 gegenüber dem Budget 1904 müssen wir feststellen, daß die Druck- und Lithographiekosten der Zentralverwaltung immer noch sehr erheblich sind, obgleich wir uns bemühen, dieselben zu reduzieren. Der Hauptgrund der starken Ausgabe liegt in den vielen Berichten, die wir dem Verwaltungsrat zu unterbreiten haben, und in der Notwendigkeit, alles in zwei Sprachen drucken lassen zu müssen.

Ad B 2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale. Die Vermehrung um Fr. 10,500 ist nur eine scheinbare, indem das Personal für die Reinigungsarbeiten zum erstenmal unter dieser Rubrik eingestellt wird.

Ad B 3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars. Da die Organisation nahezu vollendet ist, kann dieser Kredit etwas vermindert werden.

Ad B 4. Verschiedenes. Unter den verschiedenen Ausgaben der Zentralverwaltung ist unser Anteil an den Kosten des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen inbegriffen.

II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.

Der unter diesem Titel verlangte Kredit verteilt sich, wie folgt:

Kapitel	Rechnung 1903 Fr.	Budget 1904 Fr.	Budget 1905 Fr.	Gegenüber 1903 Fr.	Gegenüber Budget 1904 Fr.
A. 1. Bureaux der Obergeringieure	509,918	544,860	568,500	58,582	23,640
A. 2. Bahningenieure und deren Hilfspersonal	297,626	317,000	335,700	38,074	18,700
A. 3. Bahnmeister und deren Gehülfen	574,905	855,000	858,000	283,095	3,000
A. 4. Bahnwärter, Barrierenwärter und deren Stellvertreter	2,459,879	2,800,000	2,760,500	300,621	— 39,500
B. 1. Unterbau	2,256,039	2,389,555	2,072,000	—184,039	— 317,555
B. 2. Oberbau	4,679,667	5,682,575	5,556,000	876,333	— 126,575
B. 3. Stationen und mechanische Stationsein- richtungen	1,014,046	913,570	1,031,500	17,454	117,930
B. 4. Telegraphen, Signale und Verschiedenes	450,935	528,410	592,000	141,065	63,590
B. 5. Räumung der Bahn von Eis und Schneec	44,787	93,000	91,000	46,213	— 2,000
C. 1. Bureaunkosten	89,553	65,600	79,500	— 10,053	13,900
C. 2. Beleuchtung, Heizung, Reinigung und Wasserkonsum der Dienstlokale	37,432	33,800	46,500	9,068	12,700
C. 3. Beleuchtung der Bahn	43,866	41,000	43,000	— 866	2,000
C. 4. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	219,344	205,100	206,600	— 12,744	1,500
C. 5. Entschädigung für vorübergehende Be- nützung von Landstücken und für Kultur- schaden	3,928	2,000	2,600	— 1,328	600
C. 6. Verschiedenes	33,820	24,500	24,800	— 9,020	300
	12,715,745	14,495,970	14,268,200	1,552,455	— 227,770

	Rechnung 1903	Budget 1904	Budget 1905
	Fr.	Fr.	Fr.
<i>Allgemeine Bemerkungen.</i>			
Die Gesamtausgaben dieses Titels betragen	12,715,745	14,495,970	14,268,200
Die Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds für Erneuerung der Bahn betragen	3,284,368	4,905,010	4,480,000
Die Nettoausgaben zu lasten der Betriebsrechnung betragen somit	9,431,377	9,590,960	9,788,200

Es ergibt sich somit eine Nettomehrausgabe von Fr. 356,823 gegenüber der Rechnung 1903 und eine solche von Fr. 197,240 gegenüber dem Budget pro 1904.

Bevor wir die Modifikationen der verschiedenen Kapitel des Titels II behandeln, bemerken wir, daß das vorliegende Budget in der Zahlengruppierung von den frühern abweicht; wir bezwecken damit eine bessere Übersicht der Betriebsausgaben.

Bisher waren die Studienkosten und die Kosten für Leitung und Überwachung derjenigen Arbeiten, welche unter der Leitung der Obergeringenieure und der Bahningenieure zu lasten des Baukontos durch das technische Personal ausgeführt wurden, bei gewissen Kreisen nicht im Betriebsbudget enthalten, sondern sie wurden direkt auf Baukonto verrechnet. Die Folge war, daß die Ausgaben für dieses in gewissem Maße ständige Personal von einem Jahr zum andern starken Schwankungen ausgesetzt waren, wodurch die Vergleichung der Betriebsausgaben der verschiedenen Kreise erschwert wurde. Weiterhin waren die Ausgaben für Erweiterungsarbeiten, welche zu lasten des Betriebes fallen, direkt unter den verschiedenen Rubriken des Unterhaltes und der Erneuerung der Bahn verrechnet, und da diese Ausgaben jedes Jahr je nach dem Bauprogramm steigen oder fallen, bot es Schwierigkeiten, die Kosten des regelmäßigen Unterhaltes richtig zu übersehen. Um auf diesem Gebiete Klarheit zu schaffen, haben wir unter Titel II nur die wirklichen Betriebsausgaben budgetiert. Am Schluß des Budgets (s. VI, 1 und 2, S. 24/25) sind die Studienkosten und die Kosten für Leitung und Überwachung, welche auf Baukonto fallen, in Abzug gebracht, während

die Ausgaben für Ergänzungsarbeiten zu lasten der Betriebsrechnung zugefügt werden.

Ad A 1. Bureaux der Obergeringieure. Die Mehrausgaben betragen Fr. 23,600 gegenüber dem Budget 1904; sie rühren her von der Ernennung vier neuer Ingenieure, je zwei beim I. und II. Kreis; eines weiteren Geometers beim I. Kreis; vier technischen Gehülften, wovon einer beim II. und drei beim III. Kreis; zweier Bureaugehülften, je einer beim I. und II. Kreis. Dagegen ergibt sich eine Verminderung um zwei Ingenieurgehülften und einen Geometergehülften beim I. Kreis. Der Architekt der Zentralverwaltung erhielt Titel und Rang eines Stellvertreters des Obergeringieurs.

Ad A 2. Bahningenieure und deren Hilfspersonal. Die Vermehrung gegenüber dem Budget 1904 beträgt Fr. 18,700. Es sind drei neue technische Gehülften vorgesehen, wovon einer beim I. und zwei beim III. Kreis; zwei Bureaugehülften des IV. Kreises werden durch technische Gehülften ersetzt und die Zahl der Bureaugehülften wird um zwei vermehrt, je einen beim II. und III. Kreis. Im Budget 1904 war übrigens der Gehalt eines Stellvertreters beim III. Kreis nur für 9 Monate budgetiert.

Ad A 3. Bahnmeister und deren Gehülften. Die Zunahme beträgt Fr. 3000 gegenüber dem Budget 1904. Infolge der Neuorganisation des Bahnunterhaltungsdienstes konnte das Personal um einen Bahnmeister und fünf Vorarbeiter reduziert werden. Ebenso wurde die Zahl der Brückenaufseher um einen vermindert. Dagegen mußte für jeden Kreis ein weiterer Bahnmeistergehülfe vorgesehen werden.

Ad A 4. Bahnwärter, Barrierenwärter und deren Stellvertreter. Gegenüber dem Budget 1904 ergibt sich eine Minderausgabe von Fr. 39,500. Die Neuorganisation des Bahnaufsichtsdienstes, welche bei mehreren Kreisen durchgeführt wird, und die damit verbundene Trennung des Streckenaufsichts- und Barrierendienstes ergeben gegenüber 1904 eine Verminderung um 74 Bahnwärter und eine Vermehrung um 31 Barrierenwärter. Da diese Reorganisation noch nicht völlig durchgeführt werden konnte, wird eine weitere Reduktion der Bahnwärterzahl späterhin eintreten. Wenn die hieraus resultierende Ersparnis (4 a) durch die Ausgaben für Stellvertretung der Barrierenwärter (4 d) stark beeinträchtigt wird, so liegt der Grund hierfür im Ausschluß des weiblichen Personals von dem Nachtdienst und in der Anwendung

der gesetzlichen Bestimmungen über die Ruhetage auf eine erhebliche, beim Stellvertretungsdienst beschäftigte Zahl von Arbeitern.

Ad B 1. Unterbau. Die Minderausgaben gegenüber dem Budget 1904 im Betrage von Fr. 317,500 rühren hauptsächlich davon her, daß die Instandstellungsarbeiten im Tunnel von Grandvaux, für welche ein Nachtragskredit von Fr. 500,000 verlangt worden war, im Jahre 1904 zum großen Teil vollendet sein werden. Für diese Arbeiten wurde ins Budget 1905 eine Summe von Fr. 148,000 übertragen, und für die Instandstellungsarbeiten im Hauensteintunnel sind Fr. 36,000 mehr eingestellt als im Budget 1904.

Es mußten erhöht werden: die Kredite für Brücken und Durchlässe beim I. Kreis; die Kredite für Beschotterung bei allen Kreisen und diejenigen für Chaussierung von Straßen, Wegen und Vorplätzen beim I., II. und IV. Kreis. Dagegen verzeichnet die Rubrik Fluß- und Uferbauten eine Verminderung gegen 1904 infolge Wegfalls der Arbeiten an der Sihl in Zürich und an der Rheinbrücke bei Schaffhausen.

Ad B 2. Oberbau. Ausgabenverminderung um Fr. 126,500 gegenüber 1904. Im Jahre 1905 sollen 137 Kilometer Bahn mit dem neuen von den Bundesbahnen angenommenen Oberbau versehen werden.

Ad B 3. Hochbau und mechanische Stationseinrichtungen. Die Mehrausgabe von Fr. 118,000, welche wir für 1905 vorsehen, wird zum großen Teil dadurch verursacht, daß sämtliche Wasserzinse und -gebühren nach neuen Vorschriften unter B 3 *d* verrechnet werden sollen, während bisher, je nach der Verwendung des Wassers, die allgemeine Verwaltung (I B 2), der Expeditions- und Zugdienst (III B 2) und der Fahrdienst (IV D 2) belastet wurden. Hieraus ergibt sich eine Mehrbelastung des Kapitels II B 3 um ungefähr Fr. 87,000, welche durch eine entsprechende Minderbelastung der früher in Frage kommenden Kapitel ausgeglichen wird.

Der Posten Verwaltungsgebäude erzeugt eine Minderausgabe von Fr. 23,900, weil die Ausgaben für Unterhalt der entbehrlichen Liegenschaften, welche der II. Kreis früher unter dieser Rubrik einstellte, nun unter 3 *h* figurieren.

Die Mehrausgaben der andern Rubriken entspringen dem Mehraufwand für Gebäudeunterhalt der Kreise I, III und IV. Die

Ausgaben für elektrische Beleuchtungseinrichtungen sind ebenfalls merklich gewachsen.

Ad B 4. Telegraphen, Signale und Verschiedenes. Die gegenüber 1904 eingetretene Erhöhung des Erfordernisses um Fr. 63,600 findet ihre Erklärung in vermehrten Leistungen für Telegraphen-, Telephon- und elektrische Signalleitungen (4 a), sowie für elektrische Signaleinrichtungen (4 b). Hinsichtlich der ersten Rubrik ist der Umbau der Telegraphenleitungen auf den Strecken Nyon-Genf, Villeneuve-St. Maurice, Brugg-Aarau, Zizers-Chur und Kreuzlingen-Stein zu erwähnen. Bei den Signaleinrichtungen erfordert die Umänderung elektrischer Apparate der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn eine Mehrausgabe von Fr. 23,450.

Ad C. Sonstige Ausgaben. Die Budgetansätze 1905 überschreiten diejenigen pro 1904 um Fr. 31,000, sind aber um Fr. 25,000 niedriger als die wirklichen Ausgaben pro 1903.

III. Expeditions- und Zugsdienst.

Die unter diesem Titel budgetierten Ausgaben verteilen sich wie folgt:

Kapitel	Rechnung 1903	Budget 1904	Budget 1905	Gegenüber 1903	Gegenüber Budget 1904
A. 1. Betriebsinspektion und Kursinspektion .	670,720	774,760	790,800	120,080	16,040
A. 2. Bahnhof- und Stationsvorstände und deren Personal	14,856,478	15,790,745	16,647,130	1,790,652	856,385
A. 3. Zugsdienstpersonal	5,110,995	5,725,220	6,006,420	895,425	281,200
B. 1. Bureaukosten	930,003	817,700	881,000	— 49,003	63,300
B. 2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale; Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen	1,220,620	1,313,600	1,332,400	111,780	18,800
B. 3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	237,563	198,250	244,000	6,437	45,750
B. 4. Konsummaterialien für mechanische Stationseinrichtungen, Telegraphenappa- rate etc.	24,912	34,800	33,800	8,888	— 1,000
B. 5. Camionnage und Plombage	105,375	100,000	109,000	3,625	9,000
B. 6. Verschiedenes	57,179	53,415	55,900	— 1,279	2,485
	23,213,845	24,808,490	26,100,450	2,886,605	1,291,960

Allgemeine Bemerkung. Die Mehrausgaben von Fr. 1,300,000 gegenüber 1904 erklären sich aus der voraussichtlichen Verkehrsentwicklung, sowie daraus, daß die Wirkungen des neuen Arbeitsgesetzes in den Budgetansätzen pro 1904 nicht vollständig haben in Betracht gezogen werden können. Was die Verkehrsentwicklung anbelangt, so bemerken wir, daß das Budget pro 1904 29,910,000 Lokomotivkilometer, inbegriffen die Rangierleistungen, vorsah, während wir für 1905 31,640,700 Lokomotivkilometer in Aussicht nehmen (siehe Detail unter Fahrdienst), also eine Vermehrung der Leistungen um 1,730,700 Lokomotivkilometer.

Ad A 1. Betriebsinspektion und Kursinspektion. Die Mehrausgaben betragen Fr. 16,000 gegenüber 1904; wir sehen zwei neue Stellvertreter der Betriebschefs vor, einen beim III. und einen beim IV. Kreis; acht neue Gehülfen, wovon zwei beim I., drei beim II. und drei beim IV. Kreis; dagegen ergibt sich eine Verminderung um einen Gehülfen beim III. Kreis.

Ad A 2. Bahnhof- und Stationsvorstände und deren Personal. Der verlangte Kredit überschreitet den von 1904 um Fr. 856,400. Die obige allgemeine Bemerkung bezieht sich auf fast alle Rubriken dieses Kapitels. Die Vermehrung des Personals der Bahnhöfe und Stationen gegenüber 1904 beträgt 446 Mann.

Ad A 3. Zugsdienstpersonal. Wir mußten Mehrausgaben im Betrage von Fr. 281,200 vorsehen, und zwar aus den oben berührten Gründen. Das reguläre Personal vermehrt sich um 70 Mann; zudem machen sich die kilometrischen Mehrleistungen bei den Nebenbezügen geltend.

Ad B 1. Bureaukosten. Ausgabenzuwachs von Fr. 63,300, der zum Teil auf die Druckkosten zurückzuführen ist, welche durch die beschlossene Herausgabe eines offiziellen Kursbuches erwachsen.

Ad B 2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale; Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen. Die Ausdehnung der elektrischen Beleuchtung und im allgemeinen die Verbesserung dieses Dienstes bringen eine Ausgabenvermehrung mit sich, die laut Budget Fr. 18,800 beträgt. Die Mehrausgaben sind in Wirklichkeit höher, weil die Wasserzinse und -gebühren, die bisher durch den II. und III. Kreis unter dieser Rubrik verrechnet wurden, nicht mehr hier figurieren.

Ad B 3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars. Mehrausgaben Fr. 45,700. Unsere Budgetansätze pro 1904 waren ungenügend.

Ad B 4. Konsummaterialien für mechanische Stationseinrichtungen, Telegraphenapparate etc. Keine Bemerkung.

Ad B 5. Camionnage und Plombage. Dieser Dienst wird beim IV. Kreis wie bisanhin in Regie geführt.

Ad B 6. Verschiedenes. Der verlangte Kredit überschreitet den der Vorjahre nicht.

IV. Fahr- und Werkstättendienst.

Die Ausgaben verteilen sich, wie folgt:

Kapitel	Rechnung 1903	Budget 1904	Budget 1905	Gegenüber 1903	Gegenüber Budget 1904
A. 1. Zentralbureaux des Fahrdienstes .	352,837	398,800	426,800	73,963	28,000
A. 2. Maschinenpersonal und Wagenvisi- teure	7,055,060	7,843,800	8,237,700	1,182,640	393,900
A. 3. Personal für Ausrüstung und Reini- gung des Fahrmaterials	1,577,182	1,721,500	1,822,600	245,418	101,100
B. 1. Brennmaterial	9,208,676	9,300,000	9,417,500	208,824	117,500
B. 2. Schmiermaterial	466,936	469,000	477,200	10,264	8,200
B. 3. Beleuchtungsmaterial	125,556	188,000	216,200	90,644	28,200
B. 4. Reinigungs- und Desinfektions- material, Wasser, Streusand und Verschiedenes	392,133	373,000	381,800	— 10,333	8,800
C. 1. a. Gewöhnlicher Unterhalt der Loko- motiven und Tender	3,653,412	4,517,100	4,484,000	830,588	— 33,100
C. 1. b. Abschreibung ausrangierter Ob- jekte	1,206,801	1,682,400	1,444,100	237,299	— 238,300
Übertrag	24,038,593	26,493,600	26,907,900	2,869,307	414,300

Kapitel	Rechnung 1903	Budget 1904	Budget 1905	Gegenüber 1903	Gegenüber Budget 1904
Übertrag	24,038,593	26,493,600	26,907,900	2,869,307	414,300
C. 2. a. Gewöhnlicher Unterhalt der Personenwagen	1,463,261	1,755,400	1,771,000	307,739	15,600
C. 2. b. Abschreibung ausrangierter Objekte	529,026	595,200	562,000	32,974	— 33,200
C. 3. a. Gewöhnlicher Unterhalt der Lastwagen	1,470,563	1,816,000	1,630,000	159,437	— 186,000
C. 3. b. Abschreibung ausrangierter Objekte	739,870	703,200	694,000	— 45,870	— 9,200
C. 4. Gewöhnlicher Unterhalt der Motorwagen	5,832	8,700	7,000	1,168	— 1,700
D. 1. Bureaukosten	45,427	50,600	54,900	9,473	4,300
D. 2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale	119,835	134,100	146,300	26,465	12,200
D. 3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	209,109	167,550	209,750	641	42,200
D. 4. Verschiedenes	8,906	6,750	14,250	5,344	7,500
	28,630,422	31,731,100	31,997,100	3,366,678	266,000

Allgemeine Bemerkung. Das Budget des Fahrdienstes beruht auf der Annahme folgender Fahrleistungen, inbegriffen den Rangierdienst, denen wir zur Vergleichung die für 1904 vorgesehenen Leistungen gegenüberstellen.

	Budget 1904	Budget 1905	Vermehrung gegenüber Budget 1904
	Lokomotivkm.	Lokomotivkm.	Lokomotivkm.
I. Kreis	6,880,000	7,135,000	255,000
II. „	9,330,000	9,560,000	230,000
III. „	9,450,000	10,035,700	585,700
IV. „	4,250,000	4,910,000	660,000
	<u>29,910,000</u>	<u>31,640,700</u>	<u>1,730,700</u>

Eine kreisweise Vergleichung mit den wirklichen Fahrleistungen des Jahres 1903 ist nicht möglich, weil in diesem Jahre die Kreise noch nicht ihre endgültige Ausdehnung hatten, indem die Jura-Simplon-Bahn erst mit dem 1. Mai 1903 zum Bundesbahnnetz hinzukam. Die Gesamtfahrleistungen des Jahres 1903 betragen 29,323,523 Lokomotivkilometer.

Wir sehen somit gegenüber 1903 eine Vermehrung um 7,9 % und gegenüber dem Budget 1904 eine solche von 5,8 % vor; dabei ist zu bemerken, daß die wirklichen Fahrleistungen pro 1904 die budgetierten Leistungen bedeutend übersteigen werden.

Ad A 1. Zentralbureaux des Fahrdienstes. Ausgabenvermehrung um Fr. 28,000. Dieselbe ist verursacht durch die vorgesehene Ernennung eines neuen Stellvertreters des Obermaschineningenieurs in Bern, eines neuen technischen Gehülfen beim Zentralbureau des Fahrdienstes in Bern, acht neuer Bureaugehülfen, wovon sieben beim III. und einer beim IV. Kreis.

Ad A 2. Maschinenpersonal und Wagenvisiteure. Die Mehrausgaben betragen Fr. 393,900 und erklären sich aus der vorgesehenen Verkehrsentwicklung. Zu diesem Hauptgrunde treten noch die Wirkungen des neuen Ruhetagsgesetzes. Die Vermehrung des Fahrdienstpersonals gegenüber 1904 beträgt 89 Mann.

Ad A 3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials. Mehrausgaben im Betrage von Fr. 101,100, d. h. in Wirklichkeit von Fr. 141,100, da die Personalkosten für Beleuchtung, Heizung, Schmierer und Reinigung der Bahnpostwagen, welche uns von der Postverwaltung vergütet werden, direkt von

den Kosten des Fahrdienstes in Abzug gebracht sind, während sie früher unter den verschiedenen Einnahmen verrechnet wurden. Die Ausgabenvermehrung erklärt sich aus den oben angeführten Gründen.

Ad B 1. Brennmaterial. Die Mehrausgabe beträgt Fr. 117,500. Die Kosten für Brennmaterial der Lokomotiven verteilen sich folgendermaßen auf die Kreise:

I. Kreis.

Zugsförderung	6,620,000	Lokomotivkm.	à	11,25	kg.	=	74,475	t.
Rangierdienst	515,000	"	"	10	"	=	5,150	t.
							79,625	t.
						oder rund	79,700	t.
								<hr/>
à Fr. 25. 85							Fr.	2,060,245
Heizung der Wagen etc.							"	11,755
								<hr/>
								Fr. 2,072,000
Abzug: Ertrag von verkauften Schlacken etc.							"	15,000
								<hr/>
								Fr. 2,057,000

II. Kreis.

Zugsförderung	7,440,000	Lokomotivkm.	à	13,25	kg.	=	98,580	t.
(exkl. Brünig)								
Brünig (Talstrecke)	210,000	"	"	6	"	=	1,260	t.
Brünig (Bergstrecke)	102,000	"	"	17	"	=	1,734	t.
Rangierdienst	1,808,000	"	"	11	"	=	19,888	t.
							121,462	t.
						oder rund	121,500	t.
								<hr/>
à Fr. 25. 85							Fr.	3,140,775
Heizung der Wagen etc.							"	9,225
								<hr/>
								Fr. 3,150,000
Abzug: Ertrag von verkauften Schlacken, Rück- erstattungen etc.							"	50,000
								<hr/>
								Fr. 3,100,000

III. Kreis.

Zugsförderung	9,043,700	Lokomotivkm.	à 11, ²⁵ kg.	= 101,741 t.
Rangierdienst	992,000	"	" 11 "	= 10,912 t.
				<u>112,653 t.</u>
			oder rund	<u>112,700 t.</u>
à Fr. 25. 85				Fr. 2,913,295
Für Motorwagen				" 3,205
Heizung der Wagen etc.				" 9,500
				<u>Fr. 2,926,000</u>
Abzug: Ertrag von verkauften Schlacken etc.				" 19,000
				<u>Fr. 2,907,000</u>

IV. Kreis.

Zugsförderung	4,110,000	Lokomotivkm.	à 11, ²⁵ kg.	= 46,237 t.
Rangierdienst	800,000	"	" 10 "	= 8,000 t.
				<u>54,237 t.</u>
			oder rund	<u>54,300 t.</u>
à Fr. 25. 85				Fr. 1,403,655
Heizung der Wagen etc.				" 6,345
				<u>Fr. 1,410,000</u>
Abzug: Ertrag von verkauften Schlacken etc.				" 10,000
				<u>Fr. 1,400,000</u>
				Total Kreis I—IV Fr. 9,464,000
Abzug: Rückvergütung durch die Zentralverwaltung für Heizung der Postwagen				" 46,500
				<u>Fr. 9,417,500</u>

Ad B 2. Schmiermaterial. Mehrausgaben im Betrage von Fr. 8200, die sich aus den vermehrten Fahrleistungen erklären.

Ad B 3. Beleuchtungsmaterial. Ausgabenvermehrung um Fr. 28,200 gegenüber 1904; dieselbe rührt hauptsächlich von der fortschreitenden Einführung der elektrischen Personen- und Gepäckwagenbeleuchtung her.

Ad B 4. Reinigungs- und Desinfektionsmaterial etc. Mehrausgaben Fr. 8800, die sich aus den voraussichtlichen Mehrleistungen erklären.

Ad C 1 a. Gewöhnlicher Unterhalt der Lokomotiven und Tender. Die budgetierten Ausgaben halten sich in der Höhe des Budgets pro 1904; sie überschreiten um Fr. 830,600 die wirklichen Ausgaben pro 1903. Was im allgemeinen den Unterhalt des Rollmaterials anbelangt, so müssen wir unsere letztjährige Bemerkung wiederholen: es ist zu konstatieren, daß die Mehrzahl der ehemaligen Gesellschaften gegen Ende ihres Bestehens ihre Ausgaben für Unterhalt und Abschreibung ausrangierter Objekte allzusehr beschnitten, wofür wir nun die Folgen zu tragen haben. Der Normalzustand kann nur allmählich erreicht werden.

Ad C 1 b. Abschreibung ausrangierter Lokomotiven und Tender. Wir sehen die Ausrangierung von 22 Lokomotiven und 14 Kesseln vor.

		Inventarwert Fr.	Wert des Altmaterials Fr.	Abzuschreiben Fr.
I. Kreis	6 Lokomotiven	329,000	23,000	306,000
II. "	4 "	223,700	15,700	208,000
III. "	6 "	396,800	27,800	369,000
IV. "	6 "	420,400	29,400	391,000
I. "	— Kessel	—	—	—
II. "	5 "	83,300	13,300	70,000
III. "	4 "	66,000	10,600	55,400
IV. "	5 "	53,200	8,500	44,700
		1,572,400	128,300	1,444,100
Im Jahre 1903 wurden 20 Lokomotiven und 12 Kessel ausrangiert		1,307,818	101,018	1,206,800
Für das Jahr 1904 sah das Budget die Ausrangierung vor von 25 Lokomotiven und 21 Kesseln		1,832,500	150,100	1,682,400

Ad C 2 a. Gewöhnlicher Unterhalt der Personenwagen. Der verlangte Kredit entspricht ungefähr demjenigen des Budgets 1904, übertrifft jedoch die wirklichen Ausgaben pro 1903 um Fr. 307,700. Die oben gemachte Bemerkung bezieht sich durch-

aus auch auf den Unterhalt und die Ausrangierung der Personenwagen.

Ad C 2 b. Abschreibung ausrangierter Personenwagen. Wir sehen für 1905 die Ausrangierung von 48 Personenwagen vor, die sich folgendermaßen auf die Kreise verteilen:

		Inventarwert	Wert des Altmaterials	Zu amortisieren
		Fr.	Fr.	Fr.
I. Kreis	15 Wagen	184,700	7,400	177,300
II. "	12 "	107,100	4,300	102,800
III. "	14 "	182,300	7,300	175,000
IV. "	7 "	111,400	4,500	106,900
		<u>585,500</u>	<u>23,500</u>	<u>562,000</u>

Im Jahre 1903 wurden ausrangiert 48 Personenwagen 551,069 22,043 529,026

Für 1904 sah das Budget vor die Ausrangierung von 56 Wagen 620,000 24,800 595,200

Ad C 3 a. Gewöhnlicher Unterhalt der Lastwagen. Minderungen von Fr. 186,000 gegenüber dem Budget 1904, jedoch Vermehrung gegenüber der Rechnung 1903 um Fr. 159,400. Gleiche Bemerkung wie oben.

Ad C 3 b. Abschreibung ausrangierter Lastwagen. Wir sehen für 1905 vor:

	Inventarwert	Wert des Altmaterials	Zu amortisieren
	Fr.	Fr.	Fr.
Die Ausrangierung von 176 Lastwagen	722,900	28,900	694,000

Im Jahre 1903 wurden ausrangiert 218 Wagen 777,478 37,608 739,870

Für 1904 sah das Budget vor die Ausrangierung von 163 Wagen 732,500 29,300 703,200

Ad D 1. Bureaukosten. Ausgabenvermehrung um Fr. 4300 gegenüber dem Budget 1904 und um Fr. 9500 gegenüber der Rechnung 1903, entsprechend den vermehrten Leistungen des Fahrdienstes.

Ad D 2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale. Vermehrung um Fr. 5000 beim II. Kreis zwecks besserer Einrichtung der Schlaflokalitäten; um Fr. 3500 beim III. Kreis zwecks elektrischer Beleuchtung verschiedener Schuppen und um Fr. 4000 beim IV. Kreis wegen Vermehrung der Räumlichkeiten.

Ad D 3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars. Die Vermehrung beträgt Fr. 42,200 und rührt zum Teil von den erheblicheren Unterhaltungskosten der Akkumulatoren für Beleuchtung der Personenwagen her.

V. Verschiedene Ausgaben.

Wir veranschlagen :

Kapitel	Rechnung 1903	Budget 1904	Budget 1905	Gegenüber 1903	Gegenüber Budget 1904
A. 1. Pacht- und Mietzinse für Gemeinschaftsbahnhöfe und Bahnstrecken	393,178	393,550	468,550	75,372	75,000
A. 2. Rollmaterialmiete	2,857,035	2,330,000	2,670,000	— 187,035	340,000
A. 3. Miete für sonstige Objekte	88,742	61,500	39,300	— 49,442	— 22,200
C. 1. Gerichts- und Prozeßkosten	25,533	28,000	25,400	— 133	— 2,600
C. 2. Feuerversicherungen	153,014	156,000	167,600	14,586	11,600
C. 3. Unfallversicherungen und Entschädigungen	611,193	604,000	644,000	32,807	40,000
C. 4. Transportversicherungen und Entschädigungen	112,628	105,000	121,400	8,772	16,400
C. 5. Kosten des Transportes infolge von Bahnunterbrechungen	5	700	1,200	1,195	500
C. 6. Steuern und Abgaben	135,543	71,000	75,800	— 59,743	4,800
C. 7. Beiträge an die Hilfskassen, Pensionen, Unterstützungen und Gratifikationen	1,762,398	1,765,600	1,803,000	40,602	37,400
C. 8. Verschiedenes (inkl. Publizitätsdienst)	75,931	139,000	135,000	59,069	— 4,000
	6,215,200	5,654,350	6,151,250	— 63,950	496,900

Allgemeine Bemerkung. Die Mehrausgaben im Betrage von Fr. 496,900 gegenüber dem Budget 1904 rühren zum großen Teil von der Rollmaterialmiete her, welche für 1904 zu niedrig budgetiert war.

Ad A 1. Pacht- und Mietzinse für Gemeinschaftsbahnhöfe und -strecken. Die näheren Angaben finden sich auf Seite 28 des Betriebsbudgets. Die von uns zu zahlenden Pachtzinse betreffen die Bahnhöfe von Genf (P. L. M.), La Chauv-de-Fonds (J. N.), Delle (Est und P. L. M.), Arth-Goldau (G. B.), Immensee (G. B.), Waldshut (Bad. B.), Konstanz (Bad. B.) und Singen (Bad. B.); dazu kommt der Anteil der Badischen Bahn am Nettoertrag der Verbindungsbahn in Basel, sowie die dem Staat Bern zu zahlende Miete für den Martinshubel und das Areal der Großen Schanze. Wir mußten eine Mehrausgabe von Fr. 60,000 in Aussicht nehmen für Mitbenützung des Bahnhofes La Chauv-de-Fonds infolge seines Umbaues durch den Kanton Neuenburg.

Ad A 2. Miete für Rollmaterial. Wenn wir von dem verlangten Kredit im Betrage von Fr. 2,670,000 unsere Mieteinnahme im Betrage von Fr. 1,200,000 in Abzug bringen, bleibt eine Nettoausgabe von Fr. 1,470,000. Diese Ausgabe betrug im Jahr 1903 Fr. 1,420,918; im Budget 1904 sind vorgesehen Fr. 1,210,000; jedoch ist dieser letztere Ansatz zu niedrig.

Ad A 3. Mietzinse für sonstige Objekte. Minderausgaben im Betrage von Fr. 22,200, herrührend vom Wegfall des Mietzinses für ein Grundstück der Merianstiftung in Basel; wir haben dieses Grundstück, das zum Rangierbahnhof gehört, angekauft.

Ad C 1. Gerichts- und Prozesskosten. Wir setzen hier den Betrag der wirklichen Ausgaben pro 1903 ein.

Ad C 2. Feuerversicherungen. Ausgabenvermehrung um Fr. 11,600 gegenüber dem Budget 1904 infolge Neuschätzung der versicherten Objekte und Vermehrung des Rollmaterials.

Ad C 3. Unfallversicherungen und Entschädigungen. Unsere Ansätze für 1905 übersteigen die von 1904 um Fr. 40,000, im Hinblick auf die voraussichtlich zu zahlenden Entschädigungen für den Zusammenstoß in Palézieux.

Ad C 4. Transportversicherungen und Entschädigungen. Mehr ausgaben im Betrage von Fr. 16,400 gegenüber 1904. Da die Ansätze pro 1904 zu niedrig erscheinen, nehmen wir vorsorglich diese Vermehrung in Aussicht.

Ad C 6. Steuern und Abgaben. Verminderung der Ausgaben um Fr. 59,700 gegenüber 1903 infolge Wegfalls der Konzessionsgebühr und verschiedener sonstiger das Netz der J. S.

belastender Abgaben; dagegen Vermehrung gegenüber dem Budget 1904 um Fr. 4800, da die Steuern für entbehrliche Liegenschaften im Kreis III zu gering veranschlagt waren.

Ad C 7. Beiträge an die Hilfskassen, Pensionen, Unterstützungen und Gratifikationen. Die von unserer Verwaltung an die Hilfskassen zu zahlenden Beiträge sind noch auf Grundlage der Statuten der ehemaligen Gesellschaften veranschlagt. Die hauptsächlichste Mehrausgabe hat ihren Grund in der Vermehrung des ständigen Personals. Wenn die neuen Statuten, welche in Vorbereitung sind und gegenwärtig von einer Expertenkommission begutachtet werden, von uns angenommen und durch den Bundesrat rechtzeitig genehmigt werden können, um mit dem Jahre 1905 in Kraft zu erwachsen, so muß ein ganz erheblicher Nachkredit in Aussicht genommen werden.

Die Unterrubrik „Pensionen und Unterstützungen“ betrifft die an invalid gewordene Arbeiter gewährten Unterstützungen.

Ad C 8. Verschiedenes. Von dem verlangten Kredit im Betrage von Fr. 135,000 entfallen Fr. 80,000 auf den Publizitätsdienst und Fr. 10,000 auf eine der Studienkommission für Einführung elektrischer Zugsförderung zu gewährende Subvention.

Bisher umfaßten die Kosten des Publizitätsdienstes die Ausgaben für das Bureau in Lausanne (ehemaliges Bureau der J. S.) und für unsere Agenturen in Paris und London. Wie wir in unserem Bericht über die Rechnungen des Jahres 1903 bemerkten, haben wir uns mit der Reorganisation dieses Dienstes befaßt. Das Publizitätsbureau wird nach Bern versetzt werden, damit es mit allen Organen unserer Zentralverwaltung in unmittelbarer Berührung stehe. Um alle Propagandabestrebungen im Ausland einheitlich und wirksam zu gestalten, und um von den Persönlichkeiten und Interessengruppen, die sich in der Schweiz mit der Entwicklung und Förderung des Fremden- und Touristenverkehrs befassen, Auskünfte und Vorschläge zu erhalten, hat die Generaldirektion eine beratende Kommission geschaffen. Dieselbe ist zusammengesetzt aus Vertretern der Verkehrsvereine und Sociétés de développement, der Sekundär- und Bergbahnen, der Dampfschiffahrtsgesellschaften, des Hoteliervers, unsern Agenten im Ausland und verschiedenen andern Persönlichkeiten. Diese Kommission soll zu Handen der Generaldirektion ihr unterbreitete Angelegenheiten beurteilen und die Initiative zu Maßnahmen ergreifen, welche zur Erreichung des gewünschten Zweckes nützlich erscheinen. Wir verhehlen uns keineswegs, daß, angesichts der anderwärts entfaltenen Tätigkeit, wir der Propaganda im Ausland die größte Aufmerksamkeit zu widmen haben.

VI. Nicht rubrizierte Ausgaben und Einnahmen.

Dieselben verteilen sich wie folgt:

Kapitel	Rechnung 1903	Budget 1904	Budget 1905	Gegenüber 1903	Gegenüber Budget 1904
1. Bauausgaben zu lasten der Betriebsrechnung	1,347,762	1,559,200	1,328,730	— 19,032	— 230,470
2. Rückvergütung der Baurechnung an die Betriebsrechnung für Allgemeine Verwaltungs- und Bauleitungskosten	— 526,786	— 71,000	— 392,000	134,786	— 321,000
3. Betrieb und Unterhalt von Gemeinschaftsbahnhöfen und-strecken	— 980,843	— 1,097,460	— 906,010	74,833	191,450
4. Entschädigungen für den Betrieb fremder Linien durch die Bundesbahnen	— 681,878	— 689,165	— 676,530	5,348	12,635
5. Fahrdienstleistungen der Bundesbahnen auf fremden Strecken oder umgekehrt	— 87,307	— 66,450	— 71,000	16,307	— 4,550
	— 929,052	— 364,875	— 716,810	212,242	— 351,935

Allgemeine Bemerkung. Um mehr Klarheit in das Betriebsbudget zu bringen, hielten wir es für angezeigt, diese Ausgaben und Einnahmen, welche sich bei Aufstellung des Budgets schwer rubrizieren lassen, auszuschneiden; dagegen werden wir dieselben bei Aufstellung der Betriebsrechnung auf die verschiedenen Kapitel verteilen, um der bundesrätlichen Verordnung vom Jahre 1884 gerecht zu werden.

Ad 1. Bauausgaben zu lasten der Betriebsrechnung. Diese Ausgaben belaufen sich gemäß Baubudget (Seite 68) auf

Fr. 4,284,530

Abzüglich:

Abschreibung des ausrangierten Rollmaterials, Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds . . .	Fr. 2,530,000	
Erlös aus Altmaterial . . .	„ 148,000	
Anteil der Werkstätten, verrechnet auf Spezialbudget dieser Hilfsgeschäfte	„ 75,800	
Abschreibung des Inventarwertes des Schiffes „Bodan“ zu lasten des Spezialkontos Abschreibung von Schiffen	„ 77,000	
Abschreibung von untergegangenen Installationen bei Bahnhofumbauten, die schon von der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn unternommen wurden, zu lasten des Kontos Zu amortisierende Ausgaben	„ 125,000	
		„ 2,955,800
Ausgaben zu lasten der Betriebsrechnung 1905		Fr. 1,328,730

Ad 2. Rückvergütung der Baurechnung für Allgemeinen Verwaltung- und Bauleitungskosten. Diese Rückvergütung kommt für die wichtigsten Arbeiten in Anrechnung und wird nach dem Baubudget veranschlagt.

Ad 3. Betrieb und Unterhalt von Gemeinschaftsbahnhöfen und -strecken. Wir geben hier nur den Einnahmenüberschuß. Das Detail der Einnahmen findet sich auf Seiten 26 und 27 des

Budgets und das Detail der Ausgaben auf Seite 28. Gegenüber dem Budget 1904 ergibt sich eine Mindereinnahme infolge der Zugeständnisse, welche wir den Nebenbahnen für Mitbenützung von Bahnhöfen machen mußten, und eine Mehrausgabe für den Bahnhof La Chaux-de-Fonds (J. N.).

Die allgemeine Vergleichung mit der Rechnung 1903 und dem Budget 1904 zeigt folgendes Bild:

	Rechnung 1903	Budget 1904	Budget 1905	Gegenüber 1903	Gegenüber Budget 1904
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Einnahmen . . .	1,599,868	1,766,960	1,689,060	89,192	— 77,900
Ausgaben . . .	619,025	669,500	783,050	164,025	113,550
Überschuß der Ein- nahmen . . .	980,843	1,097,460	906,010	— 74,833	— 191,450

Ad 4. Entschädigungen für den Betrieb fremder Linien. Wir besorgen den gesamten oder teilweisen Betrieb für fremde Rechnung auf folgenden Linien: Bière-Apples-Morges, Bulle-Romont, Drahtseilbahn Cossonay-Gare, Plan incliné de Serrières, Pont-Brassus, Régional du Val de Travers, Vallorbe-Pontarlier-Verrières, Visp-Zermatt, Pruntrut-Bonfol und Wald-Rüti. Einen Vertrag für den Betrieb der Linie Nyon-Crassier haben wir jüngst abgeschlossen; wir werden jedoch den Nachtrag betreffend die Betriebsausgaben und die an uns hieraus zu zahlende Entschädigung erst in das Budget einstellen können, wenn der betreffende Vertrag durch die Bundesversammlung genehmigt sein wird, gemäß Art. 5 und 13 des Rückkaufgesetzes.

Ad 5. Fahrdienstleistungen der Bundesbahnen auf fremden Strecken oder umgekehrt. Das nähere hierüber findet sich auf Seite 30 des Budgets. Die Vergleichung mit der Rechnung 1903 und dem Budget 1904 zeigt folgendes Bild:

	Rechnung 1903	Budget 1904	Budget 1905	Gegenüber 1903	Gegenüber Budget 1904
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Einnahmen . . .	111,389	84,000	88,000	— 23,389	4,000
Ausgaben . . .	24,082	17,550	17,000	— 7,082	— 550
Überschuß der Ein- nahmen . . .	87,307	66,450	71,000	— 16,307	4,550

Im Jahre 1903 war unter den Einnahmen die Entschädigung für den Fahrdienst auf der Linie Fribourg-Morat inbegriffen. Diese Linie ist seither zum elektrischen Betrieb übergegangen.

Rechnungsabschluss.

Nach unsern Budgetansätzen ergibt sich folgender Rechnungsabschluss:

	Rechnung 1903 Fr.	Budget 1904 Fr.	Budget 1905 Fr.	Gegenüber 1903 Fr.	Gegenüber Budget 1904 Fr.
Gesamteinnahmen	111,162,315	113,306,740	116,798,240	5,635,925	3,491,500
Gesamtausgaben	72,843,405	79,460,975	80,927,740	8,084,335	1,466,765
<hr/>					
Überschuß d. Betriebsein- nahmen . . .	38,318,910	33,845,765	35,870,500	-2,448,410	2,024,735
Entnahmen aus dem Er- neuerungsfonds f. Bahn, Rollmaterial u. Mobiliar . . .	5,873,766	7,967,010	7,300,100	1,426,334	-686,910
	44,192,676	41,812,775	43,170,600	-1,022,076	1,357,825

Aus der Vergleichung der Voranschläge für 1904 und 1905 ergibt sich, daß die auf $3\frac{1}{2}$ Millionen Franken veranschlagten Mehreinnahmen zum Teil von den Mehrausgaben des Betriebs aufgezehrt werden, so daß sich uns nicht genügende neue Quellen erschließen, um das zu Bauten, Umbauten und Erweiterungsbauten verwendete Kapital vollständig verzinsen und amortisieren zu können.

Budgets der Hilfsgeschäfte.

Diese Spezialbudgets umfassen die Drucksachenverwaltung, die Oberbaumaterialverwaltung, die Materialverwaltungen, die Werkstätten und die Gasanstalten. (Siehe Beilagen A—Q.) Wir wiederholen hier die allgemeine Bemerkung, die wir in unsern früheren Berichten über diese Budgets gemacht haben: trotz aller Sorgfalt, mit der sie aufgestellt werden, haben verschiedene ihrer Kapitel betreffend Ankäufe, Fabrikation und Lieferung an die Dienststellen des Betriebes nur den Charakter von Schätzungen.

Budget der Nebengeschäfte.

Dampfbootunternehmung auf dem Bodensee. Dieses Budget stellt sich wie folgt:

	Rechnung 1903	Budget 1904	Budget 1905	Gegenüber 1903	Gegenüber Budget 1904
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Einnahmen . . .	636,031	580,000	627,000	—9,031	47,000
Ausgaben . . .	513,713	493,500	546,340	32,627	52,840
Einnahmenüber- schuß . . .	122,318	86,500	80,660	—41,658	—5,840

Die zwei hauptsächlichsten Mehrausgaben, die wir für 1905 vorsehen, betreffen den Unterhalt der Schiffe mit deren Ausrüstung, sowie die Einlagen in den Spezialerneuerungsfonds. Die Abschreibung des ausrangierten Schiffes „Bodan“ fällt zu lasten dieses Fonds.

Budget der Gewinn- und Verlustrechnung.

Einnahmen.

Ad Überschuß der Betriebseinnahmen. Der Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben beträgt nach dem Ihnen unterbreiteten Betriebsbudget . . . Fr. 35,870,500

Für 1904 waren veranschlagt Fr. 35,313,275

Dieser Überschuß vermindert sich um den Betrag der bewilligten Nachtragskredite von . . . „ 1,467,510
Fr. 33,845,765

Für 1903 betrug der Überschuß laut Rechnung Fr. 38,318,912

Die Unterschiede zwischen unsern Ansätzen pro 1905, dem Budget 1904 und der Rechnung 1903 sind im Verlauf dieses Berichts begründet worden.

Ad Ertrag verfügbarer Kapitalien. Wir veranschlagen den Ertrag unserer verfügbaren Kapitalien pro 1905 auf Fr. 4,920,940

Für 1904 waren budgetiert Fr. 5,650,000

Abzüglich der Zinsen für die außerordentliche Einlage in die Hilfskasse J. S. im Betrage von Fr. 4,500,000 „ 160,000

Fr. 5,490,000

Im Jahre 1903 war der Ertrag unserer verfügbaren Kapitalien Fr. 6,644,285

Eine richtige Vergleichung der Rechnung pro 1903, des Budgets pro 1904 und unserer Ansätze pro 1905 ist nicht möglich, denn in den Jahren 1903 und 1904 hatten wir während einiger Zeit den Genuß der Zinsen vorübergehend verfügbarer, sehr erheblicher Kapitalsummen, die vom Konversionsanleihen 3%o *différé* herrührten.

Die für 1905 veranschlagten Erträgnisse setzen sich zusammen, wie folgt:

Ertrag unseres Wertschriftenportefeuilles . Fr. 1,010,000

Ertrag des Portefeuilles des Erneuerungsfonds „ 1,950,000

Als Grundlage unserer Ertragsrechnungen nahmen wir den gegenwärtigen Bestand (September 1904) dieser Portefeuilles; wenn infolge von Realisationen oder Verwendung von Titeln zu andern Zwecken der Ertrag sinken sollte, so würde dieser Ausfall durch Minderausgaben des Kapitels Kontokorrentzinse oder durch Minderausgaben für vorübergehende Anleihen ausgeglichen.

Kontokorrentzinse und Verschiedenes . . „ 350,000

Wir schätzen den mittlern Stand der vorübergehend verfügbaren, aus dem Transportgeschäfte resultierenden Kapitalien auf Fr. 10,000,000, welche zu 3%o Fr. 300,000 eintragen, und wir fügen Fr. 50,000 für verschiedene Zinsen, verjährte Coupons etc. bei.

Zinsen auf Jura-Simplon-Aktien im Portefeuille „ 1,610,945

Übertrag Fr. 4,920,945

Übertrag Fr. 4,920,945.

Der Ertrag dieser Aktien, die wir seit dem durch den Bundesrat vorgenommenen Umtausch gegen $3\frac{1}{2}$ % S. B. B.-Obligationen in unserm Portefeuille haben, ist nicht im Ertrag unsers eigentlichen Portefeuille inbegriffen. Da wir den Zeitpunkt der endgültigen Liquidation der J. S. nicht kennen, haben wir für diese Anlage vorläufig einen Zins von $3\frac{1}{2}$ % angenommen. Wenn die Rückzahlung vor Ende des Betriebsjahres erfolgt, werden wir diesen Zins nicht vollständig beziehen; dagegen werden wir auch der Liquidationskommission J. S. für dieses Kapital, das im Rückkaufspreis inbegriffen ist, keinen Zins zu zahlen haben, so daß Ausgleich vorhanden ist.

 Fr. 4,920,945

Ad Zins auf Kapitalien für neue Linien. Wir veranschlagen für 1905 den Betrag von Fr. 3,009,000

Für 1904 hatten wir budgetiert (unter Ein-
schluß von Fr. 2,050,000 Bauzinsen Simplon, die
unter Ertrag verfügbarer Kapitalien figurieren) . Fr. 2,500,000

Im Jahre 1903 ergab dieses Kapitel . . . „ 1,733,039

Unsere Ansätze pro 1905 umfassen folgende
Posten:

Bauzinsen auf dem Simplonunternehmen . Fr. 2,212,000

Bauzinsen auf größeren Arbeiten (zweite Ge-
leise, Bahnhofumbauten etc.) „ 797,000

 Fr. 3,009,000

Da wir den Zeitpunkt der Betriebseröffnung des Simplon nicht kennen und daher im Budget die Betriebseinnahmen und -ausgaben dieser Linie außer Betracht lassen mußten, so haben wir hier die Bauzinsen für das ganze Jahr in Anschlag gebracht, unter Vorbehalt der Richtigstellung bei späterer Vorlage des Spezialbudget für den Simplon.

Ad Ertrag der Nebengeschäfte. Das einzige Nebengeschäft unserer Verwaltung ist die Dampfbootunternehmung auf dem

Bodensee. Gemäß Spezialbudget sind pro 1905 als Einnahmenüberschuß aus diesem Geschäft eingestellt	Fr. 80,660
Für 1904 sind vorgesehen	„ 86,500
Im Jahre 1903 betrug der Überschuß	„ 122,319

Ad Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds. Wir budgetieren Fr. 7,300,100

Für 1904 sind vorgesehen	Fr. 7,345,000
Dazu: Weitere Entnahme gemäß unserm Bericht vom 29. April 1904	„ 622,010
	<u>Fr. 7,967,010</u>

Im Jahre 1903 betragen die Entnahmen Fr. 5,873,766

Die unserem Betriebsbudget entspringenden Voranschläge (siehe Budget Seiten 13 und 21) umfassen:

1. Erneuerung des Oberbaus:

I. Kreis	Fr. 1,169,000	
II. „	„ 941,000	
III. „	„ 1,513,000	
IV. „	„ 857,000	
		<u>Fr. 4,480,000</u>

2. Erneuerung des Rollmaterials:

22 Lokomotiven und Tender	Fr. 1,274,000	
14 Lokomotivkessel	„ 170,100	
48 Personenwagen	„ 562,000	
176 Gepäck- und Güterwagen	„ 694,000	
		<u>„ 2,700,100</u>
3. Ersatz des Mobiliars		„ 120,000

Total Fr. 7,300,100

Ad Betriebssubventionen. Diese Einnahme rührte aus der Subvention her, die uns für den Betrieb der Strecke Etwilenschaffhausen bezahlt wurde. Sie verschwindet mit dem Jahr 1905 gemäß dem Vertrag, den die Nordostbahn mit den Interessenten geschlossen hatte.

Ad Einnahmen aus sonstigen Quellen. Es ist überaus schwierig, diese unvorhergesehenen Einnahmen zu budgetieren, da dieselben

von Jahr zu Jahr großen Schwankungen ausgesetzt sind. Wir veranschlagen sie pro 1905 auf	Fr. 20,000
Das Budget 1904 sieht vor	„ 100,000
Die Rechnung 1903 ergab	„ 2,201
Das Jahr 1902	„ 420,476
	<hr/>

Ausgaben.

Ad Entschädigung an die Eigentümer gepachteter Linien. Der Vertrag mit der Gesellschaft Vevey-Chexbres bestimmt eine jährliche Entschädigung von Fr. 30,000

Ad Kontokorrentzinsen, Provisionen etc. Wir veranschlagen pro 1905 den Betrag von Fr. 4,785,000

Pro 1904 wurden budgetiert Fr. 80,000

Dazu Zinsen à $3\frac{1}{2}\%$ auf 104 Millionen zu zahlen der Liquidationskommission J. S. . . . „ 3,640,000

Fr. 3,720,000

Im Jahre 1903 betragen die Ausgaben . . Fr. 4,091,883

Unser Voranschlag pro 1905 setzt sich zusammen, wie folgt:

Kontokorrentschuldzinsen und Zinsen auf Barkautionen Fr. 40,000

Provisionen an die mit der Einlösung der Coupons und rückzahlbaren Obligationen betrauten Banken „ 55,000

Zinsen an die Jura-Simplon-Bahn in Liquidation auf dem Rückkaufpreis: $3\frac{1}{2}\%$ auf 104 Millionen „ 3,640,000

Bei Beendigung der Liquidation fällt diese Ausgabe dahin; dagegen vermindern sich die budgetierten Einnahmen um den Betrag der Zinsen auf den in unserm Portefeuille befindlichen Aktien J.S., und die auf dem Kapitel „Verzinsung der konsolidierten Anleihen“ verrechneten Ausgaben vermehren sich um den Zinsbetrag der behufs Zahlung des Rückkaufssaldos zu emittierenden Obligationen.

Übertrag

 Fr. 3,735,000

Übertrag Fr. 3,735,000

Verzinsung vorübergehender Anleihen . . . „ 1,050,000

Zur Begleichung der Kosten für Neubauten und Rollmaterialanschaffungen werden wir Kapitalien benötigen; je nach dem Stande des Geldmarkts werden wir entweder die Autorisation des Bundesrats zu einer Obligationenemission nachsuchen, oder wir werden ein vorübergehendes Anleihen aufnehmen in der Form von Kassascheinen. Wir schätzen die mittlere Summe an neuen Kapitalien, die wir im Laufe des Jahres 1905 zu unserer Verfügung haben müssen, auf Franken 30,000,000.

 Fr. 4,785,000

Ad Verzinsung der konsolidierten Anleihen. Wir veranschlagen pro 1905 Fr. 34,700,000

Für das Jahr 1904 budgetierten wir . . . Fr 37,135,000
 Abzüglich Ersparnis infolge Konversionen
 (Bericht vom 29. April 1904) „ 433,200

Fr. 36,701,800

 Nach Rechnung 1903 war die Ausgabe . Fr. 36,264,495

Der Unterschied zwischen den Budgets pro 1905 und 1904 erklärt sich daraus, daß wir für 1904 die Emission von 104 Millionen 3½ % S. B. B.-Obligationen vorgesehen hatten zur Deckung des Rückkaufspreises der Jura-Simplon-Bahn, wodurch sich dieses Anleihen auf den Gesamtbetrag von 401 Millionen beziffert hätte. Tatsächlich haben wir jedoch nur 50 Millionen der Serie G emittiert, um bis zum Betrage von Fr. 46,027,000 dem fakultativen Umtausch der Jura-Simplon-Aktien Genüge leisten zu können. Die Zinsdifferenz findet sich im Kapitel „Kontokorrentzinse“ (Zinsen an die Jura-Simplon-Bahn in Liquidation).

Der Unterschied zwischen dem Budget 1905 und der Rechnung 1903 setzt sich aus folgenden Elementen zusammen:

Ersparnis von ½ % infolge Konversion des Anleihe von Fr. 5,000,000 V. S. B., III. Hypothek, wofür wir während 9 Monaten des Jahres 1903 4 % Zins zahlten Fr. 18,700

	Übertrag	Fr.	18,700
Ersparnis von $\frac{1}{2}$ % infolge Konversion des Anleihe von Fr. 5,000,000 N. O. B. 1889, wofür wir während 11 Monaten des Jahres 1903 4 % Zins zahlten			
		„	22,900
Ersparnis von $\frac{1}{2}$ % auf Fr. 140,300,000 infolge Konversion der Anleihen N. O. B. 1887, 1898 und 1899 und der Anleihen S. C. B. 1892 und 1900			
		„	701,500
Im Jahre 1903 hatten wir noch 6 Monate die Zinsen auf Fr. 20,000,000 Obligationen $3\frac{1}{2}$ % J. S. 1898 zu zahlen, die zurückbezahlt wurden, Wert 30. Juni 1903			
		„	350,000
Die übrigen 1903 und 1904 rückbezahlten oder rückzahlbaren Obligationen ergeben eine Zinsdifferenz von ungefähr			
		„	470,000
			<u>Fr. 1,563,100</u>

Das Detail der Anleihen, deren Verzinsung im Jahre 1905 uns obliegt, gestaltet sich, wie folgt:

Bezeichnung der Anleihen	Kapital Fr.	Zinsfuß	1905
			fällige Zinsen Fr.
Schweiz. Bundesbahnen 1899-1902	350,000,000	$3\frac{1}{2}$ %	12,250,000. —
Schweiz. Bundesbahn-Rente 1900	75,000,000	4 %	3,000,000. —
Schweiz. Bundesbahnen, 3 % diff. 1903	150,000,000	$3\frac{1}{2}$ %	5,250,000. —
Schweiz. Centralbahn vom 1. Februar 1876	23,852,500	4 %	954,100. —
Schweiz. Centralbahn vom 25. Juni 1880	18,480,000	4 %	739,200. —
Schweiz. Centralbahn vom 1. Juni 1894	30,000,000	$3\frac{1}{2}$ %	1,050,000. —
Schweiz. Centralbahn vom 26. Oktober 1894	30,000,000	$3\frac{1}{2}$ %	1,050,000. —
Schweiz. Nordostbahn vom 30. April 1880	3,000,000	4 %	120,000. —
Schweiz. Nordostbahn vom 31. August 1894	10,000,000	$3\frac{1}{2}$ %	350,000. —
Schweiz. Nordostbahn vom 15. Juni 1895	7,000,000	$3\frac{1}{2}$ %	245,000. —
Schweiz. Nordostbahn vom 28. Februar 1897	35,000,000	$3\frac{1}{2}$ %	1,225,000. —
Übertrag	732,332,500		<u>26,233,300. —</u>

Bezeichnung der Anleihen	Kapital Fr.	Zinsfuss	1905
			fällige Zinsen Fr.
Übertrag	732,332,500		26,233,300. —
Schweiz. Nordostbahn vom 20. September 1897	10,512,500	3 1/2 %	367,937. 50
Schweiz. Nordostbahn. Subventionsdarleihen rechtsufrige Zürichseebahn	1,320,000 80,000	3 % 2 1/2 %	41,600. —
Schweiz. Nordostbahn. Subventionsdarleihen Bülach-Schaffhausen	350,000	3 %	10,500. —
Vereinigte Schweizerbahnen I. Hypothek vom 31. März 1865	22,968,100	4 %	918,724. —
Vereinigte Schweizerbahnen II. Hypothek vom 31. März 1865	11,511,700	4 %	460,468. —
Vereinigte Schweizerbahnen vom 1. Juli 1857, 3 %	112,500	3 %	3,375. —
Vereinigte Schweizerbahnen vom 1. Juli 1857, 5 %	310,200	5 %	15,510. —
Vereinigte Schweizerbahnen vom 15. Oktober 1859, 3 %	126,500	3 %	3,795. —
Vereinigte Schweizerbahnen vom 15. Oktober 1859, 5 %	218,700	5 %	10,935. —
Jougne-Eclépens	7,354,000	3 %	220,620. —
Franco-Suisse 1868	16,328,950	2 9/11 %	445,335. —
Jura-Bern-Luzern 1889	29,000,000	3 1/2 %	1,015,000. —
Brünig 1889	5,000,000	3 1/2 %	175,000. —
Jura-Simplon 1894	138,172,500	3 1/2 %	4,836,037. 50
	<u>975,698,150</u>		<u>34,758,137. —</u>

Laut Spezialbudget der Kapitalrechnung haben wir im Jahr 1905 zurückzuzahlen an Obligationen

2,850,850

Von dieser Summe sind abziehen: der zweite Semester-coupon und der Ratazins obiger Summe von Fr. 2,850,850 bis 31. Dezember 1905

— 65,060. —

Bleiben zu zahlen
oder rund

34,693,077. —
34,700,000. —

Da die gesetzliche Amortisationssumme den Betrag der im Jahre 1905 rückzahlbaren Obligationen übersteigt, ist kein Ersatz für die zurückbezahlten Titel vorzusehen.

Wenn die Liquidation der Jura-Simplon-Bahn vor 1905 oder im Laufe dieses Jahres erfolgt, so ist der Betrag unserer konsolidierten Anleihen um ungefähr Fr. 58,000,000 zu erhöhen,

nämlich um die Differenz zwischen dem Rückkaufspreis und dem behufs fakultativen Umtausches der J. S.-Aktien schon emittierten Kapital.

In bezug auf die im Besitze der Eidgenossenschaft befindlichen Titel wurde in der Bundesversammlung, speziell im Ständerat, die Frage der Liquidation des sogenannten Eisenbahnfonds behandelt. In der Sitzung vom 8. Juni 1904, worüber ein Protokollauszug der Generaldirektion mitgeteilt wurde, faßte der Ständerat, auf Antrag des Herrn Usteri, folgenden Beschluß:

„Der Bundesrat wird eingeladen, den eidgenössischen Räten eine Vorlage über die Liquidation des Eisenbahnfonds zu unterbreiten und inzwischen dessen Bilanz, entsprechend dem Erlös der Prioritätsaktien J. S., zu berichtigen, vorbehaltlich des Entscheides der Bundesversammlung über die Herbeiziehung der schweizerischen Bundesbahnen zur Deckung des daherigen Ausfalles.“

Im Hinblick auf diesen Beschluß halten wir es für angezeigt, hier den Standpunkt unserer Verwaltung zu präzisieren.

Die Schaffung des Eisenbahnfonds leitet sich her von dem im Jahr 1890 erfolgten Ankauf von 30,000 Prioritätsaktien J. S., die sich im Besitz der Regierung des Kantons Bern befanden, und von der Schaffung der dreiprozentigen Eisenbahnrente 1890, die zur Aufbringung des Kaufpreises bestimmt war. Diese Maßnahmen sind durch folgenden Bundesbeschluß vom 27. Juni 1890 autorisiert worden:

„Art. 1. Dem von dem Bundesrate mit der Regierung des Kantons Bern unterm 19. Mai 1890 abgeschlossenen Vertrage betreffend den Ankauf von 30,000 Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn wird die Genehmigung erteilt.

Art. 2. Der Bundesrat wird zu weiteren Ankäufen von Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn ermächtigt, wobei aber der durch obigen Vertrag (Art. 1) festgesetzte Preis nicht überstiegen werden darf.

Art. 3. Der Kaufpreis für weitere Erwerbungen solcher Prioritätsaktien ist durch Emission dreiprozentiger Rententitel zu decken, deren Ablösung al pari der Bund gegen zwölfmonatliche Kündigung insgesamt oder serienweise sich vorbehält.

Die Titel werden in jährlichen Rentenbeträgen von Fr. 30, 150, 300 und mit viermonatlichen Rentencoupons auf 1. Januar, 1. Mai und 1. September ausgegeben.

Art. 4. Aus den Überschüssen, welche sich aus der Differenz zwischen dem Ertrag der angekauften Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn und den auszurichtenden Rentenbeträgen ergibt, ist ein Spezialfonds zu bilden, über dessen Verwendung ein besonderer Bundesbeschluß erlassen wird.

Art. 5. Der Bundesrat wird beauftragt, auf Grundlage der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874 betreffend die Volksabstimmungen über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse die Veröffentlichung dieses Gesetzes zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben festzusetzen.“

Die Verwaltung und Verwendung dieses Fonds wurde durch den Bundesbeschluß vom 19. Dezember 1890 geregelt wie folgt:

„Art. 1. In Vollziehung von Art. 4 des Bundesbeschlusses vom 27. Juni 1890 wird behufs Durchführung der hierauf bezüglichen finanziellen Maßregeln unter der Bezeichnung „Eisenbahnfonds“ ein Spezialfonds errichtet, dessen Verwaltung unter der Aufsicht und Leitung des Bundesrates steht.

Art. 2. Die Einnahmen des Fonds bestehen:

- a. aus dem Ertrag der erworbenen und zu erwerbenden Eisenbahnaktien;
- b. aus den Zinsen von angelegten Kapitalien;
- c. aus allfälligen andern Zuwendungen.

Art. 3. Der Fonds dient:

- a. zur Ausrichtung der Rentenbeträge auf den Rententiteln, welche der Bund zur Deckung des Ankaufspreises der Eisenbahnaktien ausgibt;
- b. zur Deckung allfälliger Differenzen zwischen dem Jahresertrag der Aktien und den auszurichtenden Rentenbeträgen, sowie von Zins- und Kursverlusten;
- c. zum Rückkauf von Rententiteln am offenen Markte;
- d. zur eventuellen Ablösung der Rententitel, insofern von dem im Bundesbeschlusse vom 27. Juni 1890 vorgesehenen Kündigungsrecht Gebrauch gemacht wird;
- e. zur Bestreitung der Anleihe- und Verwaltungskosten.

Art. 4. Die Ablösung von Rententiteln *al pari* infolge Kündigung (Art. 3, lit. *d*) darf nicht in geringern Summen als einer Million Franken geschehen und bedarf der Bewilligung der Bundesversammlung.

Art. 5. Über den Fonds ist alljährlich besondere Rechnung abzulegen.

Art. 6. Der Bundesrat ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt, welcher als dringlich erklärt wird.“

In seiner Botschaft vom 10. Oktober 1890 war der Bundesrat der Ansicht, daß die Eidgenossenschaft ungefähr 100,000 Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn werde erwerben können. Tatsächlich wurden 77,151 Stück gekauft, nämlich:

72,302 Stück à Fr. 600 (inbegriffen die durch Bundesbeschluß	
4,788 „ „ „ 573 vom 27. Juni 1890 in Aussicht ge-	
61 „ „ „ 500 nommenen 30,000 Stück.)	

d. h. im Gesamtbetrage von Fr. 46,155,110. Da das Anleihen von Fr. 69,333,000 tatsächlich nur Fr. 61,935,750 einbrachte, so wurde die Differenz zwischen dieser letzteren Summe und dem Ankaufspreise der J. S.-Aktien, im Betrage von ungefähr Fr. 14,000,000, in schweizerischen Eisenbahnobligationen, meistens zu $3\frac{1}{2}\%$, angelegt.

Jedes Jahr wurde eine Spezialrechnung des Eisenbahnfonds aufgestellt, umfassend die Gewinn- und Verlustrechnung und die Bilanz.

Die Aktiven des Eisenbahnfonds bestehen in den erworbenen Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn, einem hauptsächlich aus schweizerischen Eisenbahnobligationen zusammengesetzten Portefeuille und einem Guthaben bei der eidgenössischen Staatskasse. Unter den Passiven findet sich der Nominalbetrag des Rentenleihens 3% von 1890. Der Emissionsverlust dieses Anleiheens ist auf Fr. 7,397,250 festgesetzt, dagegen besteht eine Amortisationsreserve, welche am 31. Dezember 1903 Fr. 1,384,396 auswies.

Wir lassen hier die Bilanz des Eisenbahnfonds aus der eidgenössischen Staatsrechnung pro 1903 folgen:

Aktiven.

72,302 Aktien der Jura-Simplon-Bahn gegen Rententitel à Fr. 600	Fr. 43,381,200	Fr.
4,788 " " " " " " " " 573	" 2,743,410	
61 " " " " " " " " 500	" 30,500	
77,151 Prioritätsaktien		46,155,110. —

	Kurs	Wert Fr.	Marchzins Fr.	
Fr. 2,502,000 3 1/2 % Obligationen der Jura-Simplon-Bahn	98,50	2,464,470	21,649. 30	
" 4,490,000 3 1/2 % " " Centralbahn	98,50	4,422,650	15,096. 50	
" 3,741,000 3 1/2 % " " Nordostbahn	98,50	3,684,885	41,812. 70	
" 2,442,000 3 1/2 % " " Gotthardbahn	98,50	2,405,370	21,367. 50	
" 1,000,000 3 1/2 % " " Hypothekarkasse des Kantons Bern	100	1,000,000	16,041. 70	
" 297,000 4 % " " Nordostbahn, Winterthur-Singen	100	297,000	7,920. —	
" 515,000 4 % " " österreichischen Staatsrenten, Kr. 500,000	99	509,850	6,809. 45	
		<u>14,784,225</u>	<u>130,697. 15</u>	14,914,922. 15
Emissionsverlust auf dem Rentenanleihen				7,397,250. —
Guthaben bei der eidgenössischen Staatskasse				2,250,113. 63
				<u>70,717,395. 78</u>

Passiven.

Nominalbetrag des 3 % Rentenanlehens 1890		69,333,000. —
Amortisationsreserve auf Ende 1902	Fr. 1,566,513. 49	
Ab: Rückschlag des Zinsenkontos, siehe oben	" 182,117. 71	
		<u>1,384,395. 78</u>
		<u>70,717,395. 78</u>

Allein in dieser Bilanz sind die Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn mit ihrem Kaufpreis zu Fr. 600 und Fr. 573 eingestellt, nur 61 Aktien figurieren mit dem Pariwert von Fr. 500. Nun ist aber dieser letztere Wert, infolge der Liquidation der Jura-Simplon-Bahn, der Rückzahlungswert. Wenn man die Bilanz in diesem Sinne richtig stellt, ergibt sich folgendes:

Emissionsverlust auf dem Rentenanleihen 3 % von 1890	Fr. 7,397,250
Inventarwert der 77,151 Jura-Simplon-Bahn-Aktien . .	Fr. 46,155,110
Rückzahlungswert dieser Aktien à Fr. 500	„ 38,575,500
Verlust auf der Rückzahlung	<u>„ 7,579,610</u>
	Fr. 14,976,860
Abzüglich die Amortisationsreserve	„ 1,384,396
Das Gesamtdefizit beträgt somit auf Ende 1903	<u>Fr. 13,592,464</u>

Dieses Defizit kann weder verschwinden noch abnehmen, solange der Fonds in seiner gegenwärtigen Form bestehen bleibt; mit anderen Worten: seine jährliche Einnahmen- und Ausgabenrechnung wird keine Überschüsse mehr erzeugen können, während seit seiner Entstehung bis zum Jahre 1902 die Differenz zwischen dem Zins à 3 % des Anleihe und dem Ertrag der Titel des Portefeuille (Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn und Eisenbahnobligationen) Überschüsse ergab, welche die Äufnung einer Amortisationsreserve gestatteten, die sich am 31. Dezember 1902 auf Fr. 1,566,513 belief. Vom Jahre 1903 an wird man vielmehr mit wachsenden Ausfällen zu rechnen haben. In folgendem geben wir die Einnahmen- und Ausgabenrechnung (Gewinn- und Verlustrechnung) pro 1903:

Einnahmen.

Ertrag der 77,151 Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn à Fr. 17. 50 pro 1903	Fr. 1,350,142. 50
Ertrag der Wertschriften	„ 510,694. —
Zinsvergütung der Bundeskasse à 3 ¹ / ₂ %	„ 25,572. 66
Marchzinse pro 31. Dezember 1903	„ 130,697. 15
Zuschuß aus der Amortisationsreserve, vide unten	„ 182,117. 71
	<u>Fr. 2,199,224. 02</u>

Ausgaben.

Rücktrag der Marchzinse pro 31. Dezember 1902	Fr. 109,216. —
Rentenzinse von Fr. 69,333,000 pro 1903 à 3 0/0	„ 2,079,990. —
Kommissionen und Spesen	„ 10,018. 02
	<hr/>
	Fr. 2,199,224. 02

Es ergibt sich somit ein Verlust von rund Fr. 182,000, herrührend von dem Rückgang des Erträgnisses der Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn im Portefeuille von $4\frac{1}{2}$ auf $3\frac{1}{2}$ 0/0. Dieser jährliche Verlust wird sich auch in Zukunft wiederholen, sei es nun, daß man die Jura-Simplon-Bahn-Aktien durch umgetauschte $3\frac{1}{3}$ 0/0 Bundesbahnobligationen ersetze, oder daß man den Rückzahlungspreis zur Erwerbung gleiche Sicherheit bietender Titel verwende, welche keinen höheren Zinsertrag abwerfen. Ja, dieses Defizit wird sogar Jahr um Jahr anwachsen, und zwar um den Betrag der Zinsen des Defizits des Vorjahres.

Für 1903 beträgt das Defizit	Fr. 182,000
„ 1904 würde es betragen 182,000 · 1,035	„ 188,400
„ 1905 „ „ „ 182,000 · 1,035 ²	„ 195,000
„ 1906 „ „ „ 182,000 · 1,035 ³	„ 201,800
„ 1907 „ „ „ 182,000 · 1,035 ⁴	„ 208,800
	<hr/>
	Fr. 976,000

Anstatt die früheren Verluste zu amortisieren, sähe sich die Eidgenossenschaft schon nach fünf Jahren gegenüber einem neuen Verluste von nahezu einer Million Franken.

Die Botschaft des Bundesrates vom 10. Oktober 1890 beschäftigte sich schon mit der Frage der Mittelbeschaffung zur Deckung des Emissionsverlustes der Eisenbahnrente 1890 und sah, neben der Überweisung der Zinsdifferenz des Portefeuille zu diesem Zwecke, noch besondere Zuwendungen vor. Sie sagte:

„Zuwendungen an den Eisenbahnfonds dürften erfolgen, wenn früher oder später allenfalls bedeutende Einnahmenüberschüsse der eidgenössischen Staatsrechnung eintreten sollten; der Invalidenfonds hat bekanntlich aus dieser Quelle außer dem ordentlichen Jahreszuschuß eine Summe von Fr. 3,200,000 und der Chatelainfonds eine solche von Fr. 100,000 erhalten.“

Allein diese Zuwendungen fanden bis jetzt nicht statt.

Die einfachste und richtigste Lösung bestünde darin, daß die Eidgenossenschaft aus ihren eigenen allgemeinen Mitteln das ganze Defizit des Eisenbahnfonds decken würde, ohne die Bilanz der Bundesbahnen in Mitleidenschaft zu ziehen, da die Penetrationspolitik, welche im Jahr 1890 in Gunst stand und welche den Grund zu dem Defizit legte, für sich betrieben wurde und der Verstaatlichungsaktion vorausging, ohne mit derselben in unmittelbarem Zusammenhang zu stehen. Das Rückkaufsgesetz erwähnt den Eisenbahnfonds nicht, und wie dies bei den übrigen Bahnen der Fall war, so mußten die Bundesbahnen auch die Jura-Simplon-Bahn auf Basis der letzten Bilanz übernehmen, welche mit dem Rückkaufsvertrag und der zugehörigen bundesrätlichen Botschaft in Einklang gebracht worden war.

Abgesehen von dieser Lösung können noch zwei andere Verfahren in Betracht gezogen werden: die vollständige Übernahme des Eisenbahnfonds in seinem jetzigen Bestande durch die Bundesbahnen, oder die Übernahme nur der 3 %-Rente 1890 zu ihrem ursprünglichen Kurse, wobei die Eidgenossenschaft das Defizit zu decken hätte, das aus den Verlusten auf den Prioritätsaktien J. S. erwachsen ist.

Im ersteren Falle hätten wir im Kapitel „Zu amortisierende Verwendungen“ das Gesamtdefizit des Eisenbahnfonds im Betrage von Fr. 13,592,464 einzustellen, vermehrt um den im Jahr 1904 erwachsenden Verlust, wozu noch die Amortisation dieser Gesamtsumme käme. Obgleich die 3 %-Rente 1890 eine ewige ist, d. h. eine Rente ohne Amortisationsplan und ohne bestimmten Rückzahlungstermin, wäre doch gemäß Art. 7 des Rückkaufsgesetzes das Nominalkapital, also Fr. 69,300,000, in 60 Jahren zu amortisieren. Die Annuität betrüge für Zins und Amortisation Fr. 2,505,000 (Kursverluste nicht inbegriffen; Coupons und Titel sind in französischem Geld einzulösen), *was 4,51 % des wirklich erhaltenen Kapitals im Betrage von Fr. 55,520,000 ausmachen würde.*

Diese Lösung erscheint uns keineswegs empfehlenswert, nicht nur deswegen, weil sie die Bundesbahnen den gesamten Verlust tragen läßt, der durch eine dem Rückkauf vorangehende Eisenbahnpolitik verursacht wurde, sondern auch weil unsere Finanzverwaltung übergenug belastet ist, sowohl durch die großen Überschüsse des Rückkaufspreises über die wirklichen Aktiven der Gesellschaften hinaus, Überschüsse, welche den Gesamtbetrag von Fr. 80,769,000 erreichen, als auch durch die gesetzlichen Maß-

nahmen, welche seit der Rückkaufabstimmung getroffen worden sind: das Tarifgesetz, das Besoldungsgesetz und das revidierte Arbeitsgesetz.

Unter Voraussetzung des zweiten Verfahrens, d. h. der Übernahme der 3 %-Rente 1890 zum ursprünglichen Kurs durch die Bundesbahnen, würde der Emissionsverlust von Fr. 7,397,250 durch die Bundesbahnen getragen, während die Eidgenossenschaft für Deckung des aus dem Ankauf der Prioritätsaktien J. S. entstandenen Defizits aufzukommen hätte.

Die Emission des Nominalkapitals von Fr. 69,333,000 des 3 %-Anleihe 1890 trug Fr. 61,935,750 ein; sie fand also zu einem mittleren Kurse von 89,33 statt. Die Operation würde somit für die Bundesbahnen einem Anleihen zu 3 % zum Kurse 89¹/₃ gleichkommen. Wir hätten unter „Zu amortisierende Verwendungen“ Fr. 7,397,250 einzustellen und die Annuität (Zins und Amortisation) müßte 4,05 % (Kursverluste nicht inbegriffen) des wirklich erhaltenen Kapitals betragen, um die Amortisation in 60 Jahren durchzuführen.

Die Eidgenossenschaft hätte aus ihren eigenen allgemeinen Mitteln den Verlust zu decken, der aus der Differenz zwischen dem Kaufpreis und dem Rückzahlungspreis der J. S.-Aktien erwächst Fr. 7,579,610
abzüglich der vorhandenen Amortisationsreserve,
die sich am 31. Dezember 1903 beläuft auf . . . „ 1,384,396

Bleiben zu decken Fr. 6,195,214

Ogleich diese Lösung für die Bundesbahnen keine normale Operation darstellt, da sie den Konto „Zu amortisierende Verwendungen“ mit mehr als 7 Millionen belasten würde, und wir bei weitem vorzögen, daß unsere Verwaltung der Liquidation des Eisenbahnfonds völlig fern bliebe, könnten wir uns schließlich doch dazu verstehen, weil dieses Vorgehen den Bundesbahnen wenigstens nicht die *ganze* Last einer Operation aufbürden würde, die vor ihrer Entstehung stattgefunden hat.

Ad Verwendungen zu Amortisationen und Abschreibungen.
Unsere Ansätze pro 1905 belaufen sich auf . . . Fr. 5,240,500

Für 1904 sind veranschlagt worden (ein Nachtragskredit von Fr. 116,000 — siehe Bericht vom 29. April 1904 — inbegriffen) Fr. 4,248,000

Im Jahre 1903 beliefen sich die Amortisationen
auf Fr. 4,307,336

Für das Jahr 1905 haben wir die dritte Amortisationsquote für das Anlagekapital, Stand 31. Dezember 1902, die zweite Amortisationsquote für die Bauausgaben des Jahres 1903 und die erste Amortisationsquote für die Bauausgaben des Jahres 1904 in Aussicht zu nehmen. Sodann ist die zweite Annuität für die Amortisation der Emissionskosten des Anleihens 3% *différé* und die zweite Annuität für die zu amortisierenden Verwendungen für Bahnhöferweiterungen vorzusehen.

a. *Gesetzliche Amortisation.* Sie umfaßt:

- | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| 1. Die 3. Quote, d. h. 0,52 % von dem zu amortisierenden Kapital von Fr. 889,615,022—Stand 31. Dezember 1902 | Fr. 4,626,000 |
| 2. Die 2. Quote, d. h. 0,5266 % der Bauausgaben pro 1903, die sich zusammensetzen, wie folgt: | |
| Total der neuen Ausgaben | |
| 1903 | Fr. 15,116,698 |
| Abzüglich 70 % des Betriebsmaterials | „ 1,582,301 |
| oder 0,5266 % von | Fr. 13,534,397 |
| 3. Die erste Amortisationsquote der Neuausgaben des Jahres 1904. Nach den Angaben unserer Dienstabteilungen wird sich das hier in Frage kommende zu amortisierende Kapital belaufen auf ungefähr Fr. 29,000,000. Unter Annahme eines mittleren Zinsfußes von 3½ % hat die Amortisation des ersten Jahres zu betragen 0,5088 %, oder rund | „ 147,500 |
| Total der gesetzlichen Amortisation | Fr. 4,844,500 |

b. *Verschiedene Abschreibungen.* Abgesehen von der gesetzlichen Amortisation ist vorzusehen:

- | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| Die 2. Annuität für die Amortisation der Emissionskosten des Anleihens 3% <i>différé</i> (siehe unsern Bericht vom 29. April 1904) | „ 116,000 |
| Die 2. Annuität der zu amortisierenden Verwendungen für verschiedene Bahnhöferweiterungen (siehe unsern Geschäftsbericht und die Rechnungen 1903) | „ 280,000 |
| | <hr/> Fr. 5,240,500 <hr/> |

Ad Einlagen in den Erneuerungsfonds. Da das Bundesgericht sein Urteil im Prozeß über den Erneuerungsfonds noch nicht gesprochen hat, haben wir auch unser Reglement, das in Art. 5^d der Vollziehungsverordnung zum Rückkaufgesetz vorgesehen ist, noch nicht ausgearbeitet, und unsere Ansätze für die Einlagen pro 1905 sind noch nach den alten, im Jahre 1899 vom Bundesrat festgesetzten Normen berechnet.

Unser Voranschlag pro 1905 beträgt	Fr. 8,398,100
Das Budget pro 1904 sah vor	„ 8,050,000
Die Einlagen pro 1903 betragen	„ 7,986,058
Die pro 1905 vorgesehenen Einlagen verteilen sich, wie folgt:	

A. Oberbau.

1. Einlagen berechnet nach der Geleiselänge in Metern:

I. Kreis, Länge der Geleise 985,000 m.	
II. „ „ „ „ 1,075,000 m.	
III. „ „ „ „ 1,230,000 m.	
IV. „ „ „ „ 610,000 m.	
Zusammen 3,900,000 m. à 30 Cts.:	Fr. 1,170,000

2. Einlagen berechnet nach Lokomotivkilometern:

Total des eigenen Netzes 31,240,000 km. à 10 Cts.:	„ 3,124,000
Zusammen für den Oberbau	Fr. 4,294,000

B. Rollmaterial.

Lokomotiven (auf 31,640,000 Lokomotivkilometer à 5,8 Cts.)	Fr. 1,835,160
Personenwagen (auf 217,580,000 Achsenkilometer à 0,36 Cts.)	„ 783,290
Lastwagen (auf 300,170,000 Achsenkilometer à 0,38 Cts.)	„ 1,140,650
Zusammen für das Rollmaterial	„ 3,759,100

C. Mobilien und Gerätschaften

Total der vorgesehenen Einlagen in den Erneuerungsfonds.	Fr. 8,398,100
------------------------------------------------------------------	---------------

<i>Ad Ausgaben zu verschiedenen Zwecken.</i> Hier sehen wir vor	Fr. 136,000
Pro 1904 waren budgetiert	„ 102,000
Pro 1903 wurden verausgabt	„ 117,166

Unsere Ansätze pro 1905 verteilen sich, wie folgt:

Betriebsdefizit der Wald-Rüti-Bahn	Fr.	34,000
Subvention an die Zürcher Dampfbootgesellschaft voraussichtlich	„	12,000
Subventionen an die Eisenbahnschulen	„	40,000

Bis jetzt wurden diese Subventionen an die Eisenbahnschulen durch die Eidgenossenschaft auf ihr allgemeines Budget bezahlt, allein durch Beschluß vom 1. März 1904 hat der Bundesrat, unter Hinweis auf Art. 44 des Rückkaufgesetzes, welcher vorsieht, daß der Bund in geeigneter Weise Vorsorge dafür treffe, daß die Beamten und ständigen Angestellten der Bundesbahnen die ihrem Dienste entsprechende Ausbildung erhalten, unsere Verwaltung eingeladen, sich mit dieser Angelegenheit zu befassen und in ihrem Budget die für Subventionierung der bestehenden Eisenbahnschulen nötigen Kredite vorzusehen. Bis unsere Studien über die Ausführung des Art. 44 des Rückkaufgesetzes abgeschlossen sind, was noch gewisse Zeit beanspruchen wird, haben wir die Subventionsgesuche der Eisenbahnschulen in gleicher Weise wie der Bundesrat behandelt, d. h. gemäß dem Bundesbeschuß über gewerbliche Ausbildung vom 27. Juni 1884.

Endlich veranschlagen wir für Verschiedenes, wie das vergangene Jahr	„	50,000
		<u>Fr. 136,000</u>

Schlussrechnung.

Dieselbe stellt sich wie folgt:

	Rechnung 1903	Budget 1904	Budget 1905	Gegenüber 1903	Gegenüber Budget 1904.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Ausgaben	52,818,044	49,181,800	53,289,600	471,556	4,107,800
Einnahmen	52,733,897	47,972,075	51,201,200	1,532,697	3,229,125
Überschuß der Ausgaben	84,147	1,209,725	2,088,400	2,004,253	878,675

Die Ursachen der Unterschiede zwischen 1903 und 1904 wurden in unserm letztjährigen Bericht beleuchtet. Wenn wir das Budget der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1905 mit demjenigen des Jahres 1904 vergleichen, so ergibt sich, daß allerdings der für 1905 vorgesehene Betriebseinnahmenüberschuß denjenigen des Budgets 1904 um mehr als zwei Millionen Franken übersteigt; dagegen werden die Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds pro 1905 um Fr. 667,000 unter denjenigen pro 1904 bleiben und die Einlagen in diesen jene um Fr. 348,000 übersteigen. Auf diese Weise wird die Hälfte der Mehreinnahmen der Betriebsrechnung vom Erneuerungsfonds aufgezehrt. Die Vermehrung des mutmaßlichen Ausfalls der Schlußrechnung um ungefähr Fr. 900,000 rührt von den Ausgaben für Verzinsung und Amortisation der Verwendungen für neue Bauten und Umbauten her.

* * *

Wir haben das Budget mit der größtmöglichen Sorgfalt aufgestellt und haben alle Elemente desselben genau überprüft; wir sind deshalb auch der Überzeugung, daß, abgesehen von einer ganz unerwarteten Verkehrsentwicklung, der Ausfall pro 1905 nicht sehr viel von Fr. 2,000,000 abweichen wird, wir somit aus eigenen Mitteln der gesetzlichen Amortisation nicht werden vollständig Genüge leisten können. Diese Situation wird sich für das Jahr 1906 noch beunruhigender gestalten, da wir dannzumal die dreijährigen Gehaltsaufbesserungen in Anschlag zu bringen haben. Wir müssen daher hier eindringlich wiederholen, was wir in unseren früheren Berichten über die Finanzlage der Bundesbahnen ausgesprochen haben; dieselbe verlangt die größte Aufmerksamkeit seitens der Bundesbehörden. Es muß anerkannt werden, daß man wohl zu schnell vorgegangen ist, wenn man auf einmal und gleichzeitig erhebliche Besoldungs- und Lohn-erhöhungen gewährte, gemäß dem neuen Arbeitsgesetz das Personal vermehrte, Personen- und Gütertarife herabsetzte und ein Programm durchführen wollte, das auf dem gesamten Bundesbahn-netze sehr umfangreiche Neu- und Umbauten vorsieht. Jedenfalls ist große Umsicht und beständige Vorsicht nötig, bis die Lage vollständig gesichert sein wird.

Baubudget.

Ehe wir auf eine Besprechung der einzelnen Ansätze des Baubudgets eintreten, sei es uns gestattet, einige Bemerkungen allgemeiner Natur vorzuschicken und, insbesondere im Hinblick auf den in der Botschaft des Bundesrates vom 20. Mai 1904 betreffend den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Bundesbahnen für das Jahr 1903 enthaltenen Vorwurf, einige Aufklärung zu geben für die Tatsache, daß im Jahre 1903 nur 40 % von den im Budget enthaltenen Beträgen ausgegeben worden sind.

Das Verlangen, die wirklichen mit den budgetierten Ausgaben in Einklang zu bringen, ist ein ganz begreifliches, aber die Verhältnisse führen dazu, daß eine vollständige Übereinstimmung nicht zu erreichen sein wird. Die Bemessung der ins Budget aufzunehmenden Beträge geschieht unter der Voraussetzung, daß die Genehmigung der den Behörden vorzulegenden Projekte nicht durch viele Abänderungsbegehren verzögert werde, daß die Bauvergebungen rasch erfolgen können und daß die Bauausführung sich programmgemäß abwickle. Aber diese Annahmen treffen nicht immer zu, und daß insbesondere die von den Interessenten bei der öffentlichen Planaufgabe gestellten Begehren bedeutende und nicht vorauszusehende Verzögerungen der Ausführung zur Folge haben, möge folgendes Beispiel zeigen:

Die Generaldirektion hat dem eidgenössischen Eisenbahndepartement am 15. Mai 1903 ein von uns genehmigtes Projekt für die Erweiterung der Station Örlikon eingereicht. Die Umgestaltung dieser Station beschäftigt die Behörden seit mehr als einem Dezennium, und da unser Projekt auf Grund von Entschieden des Eisenbahndepartements und der formulierten Wünsche aller Beteiligten aufgestellt worden war, so durfte erwartet werden, daß die Genehmigung bald erfolge und der Bau noch im Jahre 1903 beginnen könne. Statt dessen mußten wir $\frac{3}{4}$ Jahre lang auf eine Äußerung zu unserer Planvorlage warten, und als uns eine solche am 16. Januar 1904 zugestellt wurde, enthielt dieselbe neue Begehren der Gemeinde und des Kantons. Gegen einen in dieser Angelegenheit vom Eisenbahndepartement am 24. Mai 1904 gefällten Entscheid hat die Regierung des Kantons Zürich im eigenen und im Namen der Gemeinden Örlikon und Seebach nun den Rekurs an den Bundesrat ergriffen. Solange aber über wichtige Punkte des Projektes noch

Differenzen herrschen, kann die Bauausführung nicht an Hand genommen werden.

Ein anderes Beispiel, welches zeigt, wie Verzögerungen eintreten können, bildet der Rickentunnel. Bei Aufstellung des Baubudgets pro 1903 glaubte man, der Bau werde Anfang 1903 beginnen können. Infolge verschiedener Hindernisse in bezug auf die Planvorlagen konnte die Ausschreibung erst am 6. Mai 1903 vorgenommen werden. Da das Resultat dieser ersten Konkurrenz nicht befriedigte und eine zweite Ausschreibung beschlossen wurde, verzögerte sich die Vergebung bis in den November des gleichen Jahres, und es ist daher von der für diesen Bau im Budget enthaltenen Summe von Fr. 1,900,000 nur der ganz unbedeutende Betrag von Fr. 60,000 ausgegeben worden.

Im weiteren sei hervorgehoben, daß Minderausgaben auch deshalb vorgekommen sind, weil die nach dem Übergange der Bahnen an den Bund notwendig gewordene Prüfung und Umarbeitung vieler und besonders der wichtigsten Projekte Verzögerungen in der Ausführung zur Folge gehabt haben. Es kommt dies auch noch im Jahre 1904 vor und wird wohl erst in einiger Zeit ganz zu vermeiden sein. Über diese Verhältnisse haben wir uns schon im Bericht zum Budget des Jahres 1904 (Seiten 39 und 40) ausgesprochen, aber es muß noch hinzugefügt werden, daß trotz all dieser Hindernisse die Bauausgaben im Jahre 1903 doch noch höher gewesen sind, als diejenigen der verstaatlichten Privatbahnen im Durchschnitt des letzten Jahrzehnts ihres Bestandes.

Schließlich muß auch noch daran erinnert werden, daß die Forderung des Nationalrates, es seien in das Budget nur Bauten mit von der Verwaltung genehmigten Projekten aufzunehmen, erst nach der Aufstellung des Budgets für das Jahr 1903 erhoben worden ist und deshalb für dieses nicht mehr berücksichtigt werden konnte. Aus dem erwähnten Bericht zum Budget für das Jahr 1904 geht hervor, daß, um dieser Forderung gerecht zu werden, einige Bauten nicht mehr ins Budget eingestellt worden sind, die früher darin enthalten waren.

Das Budget enthält folgende Kapitel:

- I. Bahnanlage und feste Einrichtungen;
- II. Rollmaterial;
- III. Mobiliar und Gerätschaften;
- IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte.

Die im Kapitel I aufgeführten Ausgaben der Kreise haben wir, wie bisher, in folgende Gruppen zusammengezogen:

1. Ausgaben für bereits begonnene Bauten;
2. Ausgaben für noch nicht begonnene Bauten, welche in früheren Budgets enthalten waren;
3. Ausgaben für Bauten, welche vom Eisenbahndepartement verlangt worden sind und welche nicht in früheren Budgets enthalten waren;
4. Ausgaben für Arbeiten, für welche gesetzliche oder vertragliche Verpflichtung vorliegt;
5. Ausgaben für andere Bauten.

Neu hinzugekommen ist diesmal:

6. Übertragungen vom Konto „Entbehrliche Liegenschaften“ auf Baurechnung.

Bei Ziffer 5 sind zumeist solche neue Bauten aufgenommen worden, welche zur Erhöhung der Betriebssicherheit und auch dazu dienen sollen, die infolge der Verkehrszunahme unzulänglich gewordenen Anlagen und Einrichtungen den erhöhten Anforderungen entsprechend umzugestalten.

Um die Sicherheit des Betriebes zu erhöhen und gleichzeitig Ersparnisse bei den Kosten der Bahnbewachung zu erzielen, haben wir den Ersatz von Niveauübergängen durch Unter- und Überführungen in größerem Maße als bisher vorgesehen. Wir folgen mit dieser allseitig empfohlenen Maßnahme nur dem Beispiele der großen Eisenbahnverwaltungen des Auslandes, und erwähnen insbesondere, daß die königlich bayerischen Staatsbahnen in den letzten 12 Jahren 665 Übergänge beseitigt und dadurch 338 Wärterpersonen erspart haben.

Einige der von den Kreisen in die Budgets eingesetzten Beträge haben wir erniedrigt, einige wenige dagegen erhöht. Die von uns weggelassenen und beigelegten Ansätze haben wir am Schlusse der Zusammenstellung für jeden Kreis gleichzeitig mit den Gründen, die hierfür maßgebend waren, angegeben.

* * *

Die Gesamtsumme der Bauausgaben beträgt Fr. **44,062,005.**

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.

A. Generaldirektion.

Nr. 1. Planaufnahmen und Projektierungsarbeiten für Neu- und Ergänzungsbauten, Expertisen etc. . . .	Fr. 25,000
------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------

Nr. 2. Bau der Rickenbahn.

Kostenvoranschlag nach Vertrag vom 7. Oktober 1901 zwischen dem eidgenössischen Eisenbahndepartement und dem Kanton St. Gallen	Fr. 11,015,000
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------

Mehrkosten laut Kreditbewilligung des Verwaltungsrates vom 22. April 1903	„ 785,000
-------------------------------------------------------------------------------------	-----------

Nachtragskredit des Verwaltungsrates vom 28. November 1903	„ 400,000
----------------------------------------------------------------------	-----------

	Fr. 12,200,000
--	----------------

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1904	„ 1,000,000
---------------------------------------------------	-------------

Bleiben	Fr. 11,200,000
---------	----------------

Für 1905 werden vorgesehen:

Bauleitung	Fr. 50,000
----------------------	------------

Verzinsung des Baukapitals ¹⁾	„ 10,000
----------------------------------------------------	----------

Expropriationen	„ 20,000
---------------------------	----------

Erdarbeiten und Mauern	„ 35,000
----------------------------------	----------

Tunnel	„ 2,200,000
------------------	-------------

Brücken und Durchlässe	„ 85,000
----------------------------------	----------

	Fr. 2,400,000
--	---------------

	2,400,000
--	-----------

<i>A. Ausgaben der Generaldirektion für Bahnanlage und feste Einrichtungen</i>	2,425,000
------------------------------------------------------------------------------------------	------------------

¹⁾ Für die Ausgaben bis auf den Betrag von Fr. 2,750,000, welche durch die Subvention des Kantons St. Gallen gedeckt sind, wird keine Verzinsung berechnet.

B. Kreis I.

1. Ausgaben für bereits begonnene Bauten.

Nr. 3. Bahnhof Renens. Erweiterung des Personen-, Güter- und Rangierbahnhofes (gemäß den vom Eisenbahndepartement am 5. Juni und 29. Dezember 1902 genehmigten Projekten).

Betrag des Kostenvoranschlages vom 5. Dezember 1902	Fr.	2,031,000
Voraussichtliche Erhöhung desselben infolge Erweiterung des Projektes	„	569,000
Zusammen	Fr.	2,600,000
Mutmaßliche Ausgaben bis Ende 1904 (Baubudget 1904, Position 3)	„	1,540,000
Bleiben	Fr.	1,060,000

Für das Jahr 1905 werden vorgesehen 200,000

Die Erhöhung des Voranschlags setzt sich aus folgenden Beträgen zusammen:

Bauleitungskosten und Baukapitalzins	Fr.	116,000
Verlängerung der Ausweichgeleise und der Straßenunterführungen, Verbreiterung der Straßenüberführung bei km. 5	„	167,000
Vergrößerung der Rangiergeleiseanlagen	„	57,000
Erstellung zweier Dienstgebäude	„	104,000
Mehrkosten der Sicherungsanlage	„	40,000
Unvorhergesehenes	„	85,000
Zusammen	Fr.	569,000

Im Jahre 1905 soll der westliche Teil des Bahnhofes und insbesondere die Geleiseanlage fertiggestellt werden.

Nr. 4. Bahnhof Lausanne. Umbau und Erweiterung des Bahnhofes (gemäß dem vom Eisenbahndepartement am 19. März 1900 genehmigten Projekte).

Übertrag 200,000

	Übertrag	Fr. 200,000
Betrag des Voranschlages vom 7. Dezember 1900	Fr. 4,500,000	
Voraussichtliche Erhöhung laut Budget 1904, Position 4	„ 2,300,000	
Zusammen	Fr. 6,800,000	
Mutmaßliche Ausgaben bis Ende 1904 (Baubudget 1904, Position 4)	„ 3,265,000	
Bleiben	Fr. 3,535,000	
Für das Jahr 1905 werden vorgesehen		500,000

Der Voranschlag wird infolge der Mehrkosten für den Umbau des Aufnahmegebäudes wahrscheinlich nochmals erhöht werden müssen. Im Jahre 1905 sollen die Anlagen im mittleren Bahnhofteil (Perrons, Personendurchgänge etc.), sowie die Anlagen für den Güterdienst unterhalb La Razude erstellt werden. Die Arbeiten zur Umgestaltung dieses Bahnhofes sind im Jahre 1903 durch die Jahrhundertfeier der Waadt und durch die Manöver des I. Armeekorps unterbrochen worden und haben im Jahre 1904 abermals eine unliebsame Verzögerung erfahren durch die im Zusammenhang mit der Projektierung eines vollständigen Umbaus des Aufnahmegebäudes notwendig gewordene Umarbeitung des Projektes für den ganzen Personenbahnhof.

Nr. 5. Bahnhof Vevey. Erweiterung des Personen- und Güterbahnhofes, Einmündung der Linie Vevey-Chexbres und der elektrischen Bahnen von Vevey (gemäß den vom Eisenbahndepartement am 15. September 1899, 5. September 1902 und 1. Februar 1903 genehmigten Projekten).

Betrag des Voranschlages vom 10. März 1903 nach Abzug der Beiträge von Fr. 249,913:

Güterbahnhof	Fr. 859,000
Personenbahnhof	„ 768,000
Zusammen	Fr. 1,627,000

Übertrag	700,000
----------	---------

	Übertrag	Fr. 1,627,000	Fr.	700,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende				
1904 (Baubudget 1904, Position 5)	"	1,317,000		
Bleiben für die Vollendung der Ar-				
beiten im Jahre 1905		_____		310,000

Das im Juli 1905 in Vevey stattfindende Winzerfest macht es wünschenswert, die Arbeiten mit aller Energie zu fördern. Es sind insbesondere die Unterführungen der Straßen „des Moulins“ und „des Bosquets“, sowie der Personendurchgang, die Perrondächer und die Weichenverriegelung zu vollenden.

Die als Folge der bevorstehenden Eröffnung des Simplontunnels zu erwartende Verkehrssteigerung erfordert auch — wie wir in unserem Bericht zum Nachtragsbaubudget 1904 schon angeführt haben — die Erweiterung einer größeren Zahl von Stationen zwischen St. Maurice und Brig.

Die Arbeiten wurden bei allen begonnen und werden bei einigen im Jahre 1904 fertiggestellt werden. Bei den 7 folgenden kann die Vollendung erst im Jahre 1905 erfolgen. (Nr. 6—12.)

Auf den Stationen Evionnaz und Salgesch, auf welchen früher nur die Verlängerung des Ausweichgeleises in Aussicht genommen war, ergab sich die Notwendigkeit, auch den Abstand zwischen den Hauptgeleisen zu vergrößern, was eine Erhöhung des Voranschlags zur Folge hatte.

Nr. 6. Station Evionnaz. Verlängerung des Ausweichgeleises und Vergrößerung des Geleiseabstandes.

Voranschlag laut Nachtragsbaubudget				
1904, Position 2		Fr. 9,900		
Erhöhung infolge Ver-				
größerung des Geleise-				
abstandes	"	6,300		
Zusammen		_____	Fr. 16,200	
wovon auf Betrieb		Fr. 3,900		
und auf Bau	"	12,300		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende				
1904	"	9,900		
Bleiben zur Vollendung im Jahre 1905		_____		6,300
	Übertrag			1,016,300

	Fr.	1904	1905
Übertrag			1,016,300
Nr. 7. Station Vernayaz. Verlängerung des Ausweichgeleises und Erstellung eines Überholungsgeleises.			
Voranschlag laut Nachtragsbaubudget			
1904, Position 3	Fr.	61,000	
Voraussichtliche Ausgaben im Jahre			
1904	„	30,000	
Bleiben zur Vollendung im Jahre 1905			31,000
Nr. 8. Station Riddes. Erstellung eines Überholungsgeleises.			
Voranschlag laut Nachtragsbaubudget			
1904, Position 4	Fr.	41,000	
Voraussichtliche Ausgaben im Jahre			
1904	„	25,000	
Bleiben zur Vollendung im Jahre 1905			16,000
Nr. 9. Station Salgesch. Verlängerung des Ausweichgeleises und Vergrößerung des Geleiseabstandes.			
Voranschlag laut Nachtragsbaubudget			
1904, Position 7	Fr.	14,200	
Erhöhung infolge Vergrößerung des Geleiseabstandes	„	12,200	
Zusammen			Fr. 26,400
wovon auf Betrieb	Fr.	9,100	
und auf Bau	„	17,300	
Voraussichtliche Ausgaben im Jahre			
1904	„	14,200	
Bleiben zur Vollendung im Jahre 1905			12,200
Nr. 10. Station Leuk. Verlängerung des Ausweichgeleises und Erstellung eines Überholungsgeleises.			
Voranschlag laut Nachtragsbaubudget			
1904, Position 8	Fr.	112,000	
Voraussichtliche Ausgaben im Jahre			
1904	„	40,000	
Bleiben zur Vollendung im Jahre 1905			72,000
Übertrag			1,147,500

	Fr.
Übertrag	1,147,500
Nr. 11. Station Gampel. Stationserweiterung.	
Voranschlag laut Nachtragsbaubudget	
1904, Position 9	Fr. 180,000
Voraussichtliche Ausgaben im Jahre	
1904	„ 75,000
Bleiben zur Vollendung im Jahre 1905	<u>105,000</u>
Nr. 12. Station Visp. Erstellung eines Überholungsgeleises und Verlängerung des Ausweichgeleises.	
Voranschlag laut Nachtragsbaubudget	
1904, Position 11	Fr. 142,000
Voraussichtliche Ausgaben im Jahre	
1904	„ 55,000
Bleiben zur Vollendung im Jahre 1905	<u>87,000</u>
Nr. 13. Lokomotivwerkstätte Yverdon. Erstellung einer neuen Montierungshalle mit 23 Ständen und Einrichtung des jetzigen Montageraumes als Kesselschmiede.	
Voranschlag gemäß Vorlage an den	
Verwaltungsrat	Fr. 486,500
Voraussichtliche Ausgaben im Jahre	
1904 (Baubudget 1904, Pos. 12b)	„ 150,000
Bleiben	<u>Fr. 336,500</u>
Für 1905 werden vorgesehen	200,000
Nr. 14. Bahnhof Neuenburg. Erweiterung anlässlich Einführung der direkten Linie Bern-Neuenburg (gemäß dem vom Eisenbahndepartement am 4. Juni 1902 genehmigten Projekte).	
Voranschlag gemäß Budget 1904,	
Position 13	Fr. 1,265,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende	
1904	„ 965,000
Bleiben	<u>Fr. 300,000</u>
Für 1905 werden vorgesehen	200,000
Übertrag	<u>1,739,500</u>

Fr.
Übertrag 1,739,500

Die Lokalbehörden verlangen Änderungen des Projektes, welche eine namhafte Überschreitung des Voranschlages zur Folge haben würden. Die noch nicht abgeschlossenen Studien über diese Änderungen verzögern leider die Fortführung der Arbeiten.

Nr. 15. Station Chexbres. Erweiterungsbauten für die Einführung der Linie Vevey-Chexbres und Erstellung eines Überholungsgeleises (gemäß den vom Eisenbahndepartement am 19. Juni 1902, 31. Januar und 12. Juni 1903 genehmigten Projekten).

Voranschlag laut Budget 1904, Pos. 15	Fr. 540,000	
Mutmaßliche Ausgaben bis Ende 1904	„ 440,000	
Bleiben zur Vollendung im Jahre 1905	_____	100,000

Wiewohl die Betriebseröffnung auf der Linie Vevey-Chexbres schon im Mai 1904 stattgefunden hat, kann die Vollendung der Arbeiten erst im Jahre 1905 erfolgen. Außer verschiedenen Nacharbeiten muß auch die Erstellung der Zentralanlage für Weichen und Signale auf das nächste Jahr verschoben werden.

Nr. 16. Station Payerne. Erweiterung der Station. Kostenvoranschlag vom 28. Januar 1904 einschließlich Neubau und Umbau von Gebäuden Fr. 748,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1904 (Baubudget 1904, Pos. 17)	„ 142,000	
Bleiben	Fr. 606,000	

Für 1905 werden vorgesehen 100,000

Nr. 17. II. Geleise Villeneuve-Aigle mit Umbau der Stationen Roche, Yvorne und Aigle; Länge 9970 m.

Voranschlag laut Baubudget 1904, Position 24	Fr. 860,000	
Erhöhung desselben für verschiedene an den ursprünglichen Projekten vorgenommene Änderungen, für Bauloitungskosten etc.	„ 110,000	
Zusammen	Fr. 970,000	

Übertrag 1,939,500

		Fr.	
	Übertrag	Fr. 970,000	1,939,500
Mutmaßliche Ausgaben bis Ende 1904			
(Baubudget 1904, Position 24)	.	„ 636,000	
	Bleiben	<u>Fr. 334,000</u>	

Für 1905 werden vorgesehen 200,000

Dieser Betrag ist bestimmt zur Erstellung einer Straßenüberführung und von Straßenverlegungen in der Station Aigle, eine Arbeit, welche wahrscheinlich erst im Jahre 1906 wird vollendet werden können.

Das II. Geleise ist schon seit dem 1. Mai 1903 im Betrieb.

Nr. 18. II. Geleise Aigle St. Maurice mit Umbau der Stationen St. Triphon und Bex, der Erstellung einer Signalstation bei der Abzweigung des Paluds und einer zweiten Brücke über die Rhone; Länge 12,222 m.

Voranschlag laut Vorlage an den			
Verwaltungsrat		Fr. 1,850,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende			
1904 (Baubudget 1904, Pos. 25)	.	„ 562,000	
	Bleiben	<u>Fr. 1,288,000</u>	

Für 1905 werden vorgesehen 500,000

Bis jetzt ist nur an der Rhonebrücke bei Masongex gearbeitet worden, deren Eisenkonstruktion durch die „Ateliers mécaniques de Vevey“ im Jahre 1904 zur Aufstellung gelangen wird.

Nr. 19. II. Geleise Daillens-Bofflens mit Umbau der Abzweigungsstation in Daillens und der Stationen La Sarraz und Arnex; Länge 10,548 m.

Kredit des Verwaltungsrates vom			
29. Juli 1904		Fr. 1,470,000	
Mutmaßliche Ausgaben im Jahre			
1904 (Baubudget 1904, Position 26)	.	„ 220,000	
	Bleiben	<u>Fr. 1,250,000</u>	

Für 1905 werden vorgesehen 285,000

Übertrag 2,924,500

Fr.
Übertrag 2,924,500

Die im Jahre 1904 begonnene Rekonstruktion der Tunnel bei La Sarraz und Moulin-Bornu, sowie die Straßenunterführung bei Pompaples sollen im Jahre 1905 vollendet werden. Auf der Strecke Arnex-Bofflens sind die Arbeiten so vorgeschritten, daß im Jahre 1905 das zweite Geleise zwischen Arnex und Croy dem Betriebe übergeben werden kann.

Nr. 20. II. Geleise Bofflens-Croy; Länge 3905 m. (gemäß dem genehmigten Projekt vom 7. April 1903).

Gesamtkosten gemäß Budget 1904,	
Position 27	Fr. 380,000
Erhöhung derselben für Bauleitungskosten und Baukapitalzins.	„ 25,000
Zusammen	Fr. 405,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1904	„ 340,000
Bleiben zur Vollendung im Jahre 1905	65,000

Nr. 21. II. Geleise Croy-Vallorbe mit Umbau der Station Croy und der Signalstation Le Day, aber ohne den Bahnhof Vallorbe; Länge 12,246 m. (gemäß dem am 15. April 1902 genehmigten Projekte).

Voranschlag laut Baubudget 1904,	
Position 28	Fr. 2,180,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1904	„ 1,260,000
Bleiben	920,000

für die Fertigstellung des Unterbaues und das Legen des zweiten Geleises zwischen Les Grands-Bois und Vallorbe, welche durch Entwässerungsarbeiten verzögert worden sind, für den Umbau der Station Croy und der Signalstation le Day, sowie für Vollendungsarbeiten zwischen Croy und les Grands-Bois.

Übertrag 3,909,500

Fr.
Übertrag 3,909,500

Nr. 22. II. Geleise La Conversion-Chexbres mit Umbau der Stationen La Conversion und Grandvaux, aber ohne die Station Chexbres; Länge 8114 m. (gemäß den am 17. Mai 1901, 8. Januar und 28. Juni 1902 genehmigten Projekten).

Voranschlag laut Baubudget 1904,	
Position 29	Fr. 850,000
Erhöhung desselben für Entwässerungen, Vergrößerung der Stationen, Bauleitungskosten, Baukapitalzins etc.	„ 262,000
Zusammen	Fr. 1,112,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1904	„ 870,000
Bleiben zur Vollendung im Jahre 1905	242,000

Die Erhöhung setzt sich aus folgenden Beträgen zusammen:

Bauleitungskosten und Baukapitalzins	Fr. 68,000
Rutschungen in Daley und Gotta d'or:	
Entwässerungen	„ 132,500
Wiederherstellung von Brücken und Mauern	„ 38,500
Vergrößerung der Geleiseanlagen in Grandvaux	„ 23,000
Zusammen	Fr. 262,000

Die im Jahre 1901 begonnenen Arbeiten sind durch die Rekonstruktion der Tunnels von Châtelard, Grandvaux und Chexbres, sowie durch Erdbeben an einigen Punkten bedeutend verzögert worden. Zwischen La Conversion und Grandvaux soll die Betriebseröffnung noch im Jahre 1904, zwischen Grandvaux und Chexbres im Jahre 1905 erfolgen.

Übertrag 4,151,500

	Fr.
Übertrag	4,151,500
<p>Nr. 23. II. Geleise Palézieux-Vauderens mit Umbau der Stationen Palézieux, Oron und Vauderens; Länge 9943 m. (gemäß dem am 2. März 1903 genehmigten Projekte).</p>	
Voranschlag laut Baubudget 1904,	
Position 30	Fr. 1,232,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende	
1904	" 924,000
	Fr. 308,000
Bleiben	
Für 1905 werden vorgesehen	200,000
<p>Die Strecke Palézieux-Oron soll noch im Jahre 1904, Oron-Vauderens im Jahre 1905 dem Betriebe übergeben werden, so daß für 1906 nur einige Stationsanlagen zu vollenden sein würden.</p>	
<i>Summe der Ausgaben für bereits begonnene Bauten</i>	4,351,500

2. *Ausgaben für noch nicht begonnene Bauten, welche schon in früheren Budgets enthalten waren.*

	Fr.
<p>Nr. 27. Bahnhof St. Maurice. Umbauten mit Rücksicht auf die zweite Spur und die Eröffnung des Simplontunnels (gemäß dem vom Eisenbahndepartement am 24. Mai 1902 genehmigten Projekte).</p>	
Betrag des Voranschlages vom 27. Januar 1903	Fr. 1,500,000
Erhöhung infolge Erweiterung des Projektes und hoher Expropriationskosten	" 722,000
	Fr. 2,222,000
Total gemäß Kostenvoranschlag vom 18. Mai 1904	Fr. 2,222,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1904 (Baubudget 1904, Position 8)	" 205,000
	Fr. 2,017,000
Bleiben	
Für das Jahr 1905 werden vorgesehen . . Fr.	200,000
Übertrag	200,000

Fr.

Übertrag

200,000

Im Jahre 1905 sollen die dringendsten der im Hinblick auf die Eröffnung des Simplontunnels nötigen Arbeiten ausgeführt werden.

Nr. 28. Station Sitten. Verlängerung und Erstellung von Ausweichgleisen und Ersatz des Niveauüberganges an der Westseite durch eine Unterführung

230,000

Die Erweiterung der Station Sitten war schon im Nachtragsbaubudget 1903 (Position 11) enthalten und ist, wie im Bericht zum Budget 1904 ausgeführt, in dieses nicht mehr aufgenommen worden, weil damals kein definitives Projekt ausgearbeitet war; letzteres ist nun der Fall und es soll vorläufig derjenige Teil desselben zur Ausführung kommen, welcher zur Bewältigung des mit der Eröffnung des Simplontunnels zu erwartenden Verkehrs dringend notwendig ist.

Nr. 32. Bahnhof Vallorbe. Erweiterung der Bahnhofanlagen mit Rücksicht auf die Eröffnung des Simplon (teilweise Ausführung des allgemeinen Projektes für die Ausgestaltung zu einem internationalen Bahnhofe).

Approximativer Voranschlag . . . Fr. 4,320,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende

1904 (Baubudget 1904, Pos. 11) „ 604,000

Bleiben Fr. 3,716,000

Für das Jahr 1905 werden vorgesehen

400,000

Über die auf französischem Gebiet zu erstellenden Zufahrtlinien zum Simplon und insbesondere über den Durchstich des Mont d'Or (Frasne-Vallorbe) ist auch in diesem Jahre keine Entscheidung getroffen worden und die Umgestaltung des Bahnhofes Vallorbe wird daher — wie schon im Bericht zum Baubudget des Jahres 1904 erwähnt worden ist — auf diejenigen Erweiterungen beschränkt werden müssen, welche die

Übertrag

830,000

Fr.
830,000

Übertrag

Eröffnung des Simplonverkehrs erfordert. Die jetzt auszuführenden Bauten sind aber, wie ebenfalls schon angeführt wurde, so angelegt, daß sie bei der späteren Einführung der neuen Linie nicht abgeändert werden müssen.

Nr. 47. Ersatz und Verstärkung eiserner Brücken.

Umbau und Verstärkung von 12 kleinen Brücken auf den Linien: Lausanne-Bern, Neuenburg-Biel und Palézieux-Lyß Fr. 29,500

Ersatz der Brücke über die Lizerne (Wallis) „ 17,000

Zusammen ——— 46,500

Für diese Arbeiten waren schon im Nachtragsbaubudget des Jahres 1903 (Position 40) Fr. 18,000 enthalten. Die Mehrkosten sind dadurch entstanden, daß man sich, statt nur eine Verstärkung der Eisenkonstruktionen vorzunehmen, zu einem Umbau der meisten Brücken entschlossen hat.

Summe der Ausgaben für noch nicht begonnene Bauten, welche schon in früheren Budgets enthalten waren 876,500

3. *Ausgaben für Bauten, welche vom Eisenbahndepartement verlangt worden sind, und welche nicht in früheren Budgets enthalten waren.*

Nr. 26. Haltestelle Territet. Ersatz des Niveauüberganges der Kantonsstraße durch eine Unterführung. Fr.

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

Hiervon kommt in Abzug der von den Interessenten zu leistende Beitrag, der außer anderen Leistungen auf mindestens Fr. 100,000 geschätzt werden kann.

Für das Jahr 1905 werden vorgesehen 180,000

Übertrag 180,000

	Fr.	
Übertrag		180,000
Nr. 46. Salgesch-Leuk. Erstellung einer Galerie und Sicherungsarbeiten gegen Steinschlag auf der Ostseite des Tunnels von Varen.		
Voranschlag	Fr. 680,000	
Für 1905 werden vorgesehen		100,000
<i>Summe der Ausgaben für Bauten, welche vom Eisenbahndepartement verlangt worden sind und welche nicht in früheren Budgets enthalten waren</i>		
		<u>280,000</u>

4. Ausgaben, für welche gesetzliche oder vertragliche Verpflichtung vorliegt.

	Fr.	
Nr. 49. Unterkunftslokale für das Bahndienstpersonal gemäß Arbeitszeitgesetz		15,000
Nr. 54. Vertragliche Beiträge an Flußkorrekturen.		
Beiträge an die in Ausführung befindlichen Korrekturen (Gryonne, Venoge, Plaine de l'Orbe, Broye, Lonzence etc.)		
	Fr. 19,000	
Beiträge an neue Korrekturen und Unvorhergesehenes		
	" 6,000	
Zusammen		<u>25,000</u>
<i>Summe der Ausgaben, für welche gesetzliche oder vertragliche Verpflichtung vorliegt</i>		
		<u>40,000</u>

5. Ausgaben für andere Bauten.

	Fr.	
Nr. 24. Station Gland. Vergrößerung des Verladeplatzes.		
Voranschlag vom 26. Mai 1904	Fr. 45,000	
Für das Jahr 1905 werden vorgesehen		30,000
Nr. 25. Haltestellen in Villette, Epesses und St. Saphorin. Erstellung von Schirmhütten mit Bureau.		
Voranschlag vom 2. Mai 1904	Fr. 7000	
Beitrag der Gemeinden	" 1500	
Bleibt zu Lasten der S. B. B.		<u>5,500</u>
Übertrag		35,500

	Fr.
Übertrag	35,500
Nr. 29. Station Vouvry. Erstellung eines Ausweichgleises	25,700
<p>Nr. 30. Station Serrières. Erweiterung der Stationsanlage und Erstellung eines neuen Güterschuppens mit Rampe für den Lokalverkehr.</p> <p>Voranschlag vom 17. Mai 1904 . . Fr. 211,400</p> <p>Für 1905 werden vorgesehen 100,000</p> <p>Für die Herstellung der neuen Zufahrtstraße ist ein Übereinkommen mit der Regierung und der Stadtgemeinde von Neuenburg zu stande gekommen.</p>	
Nr. 31. Haltestelle Vufflens-la-Ville. Unterdrückung des Niveauüberganges bei km. 10, ³⁶⁰ durch Anlage eines Parallelweges	2,200
<p>Nr. 33. Bahnhof Freiburg. Ersatz des Niveauüberganges im Tivoli durch eine Unterführung.</p> <p>Voranschlag vom 26. Mai 1904 . . Fr. 90,000</p> <p>Für 1905 werden vorgesehen 50,000</p> <p>Für die Herstellung dieser Unterführung ist ein Vertrag mit der Stadtbehörde abgeschlossen worden, gemäß welchem die Bundesbahnen die Brücke und die Stadt die Kosten der Zufahrtstraßen zu bezahlen hat.</p>	
Nr. 34. Station Bümpliz. Ersatz des Niveauüberganges bei km. 93, ⁷⁴⁶ durch eine Unterführung bei km. 93, ⁶⁵⁰ .	
Voranschlag vom 24. Mai 1904 . . Fr. 107,000	
Für 1905 werden vorgesehen	20,000
<p>Diese Unterführung soll jetzt erstellt werden, weil die zunehmende Verbauung in der Umgebung die Herstellung später verunmöglichen oder bedeutend verteuern würde.</p>	
Nr. 35. Stationen Châtillens, Corcelles (Lg.), Faoug und Cugy. Erstellung von Vordächern . .	8,800
Übertrag	242,200

Fr.

	Übertrag	242,200
Nr. 36. Dompierre. Erweiterung der Haltestelle zu einer Güterstation		53,000
Ein von der Gemeinde zu leistender Beitrag ist in Abzug zu bringen.		
Nr. 37. Yverdon. Erstellung einer Lokomotivdrehzscheibe von 18 m. Durchmesser		52,000
Nr. 38. Lastkrane		10,000
Nr. 39. Brückenwagen		10,000
Nr. 40. Wasserversorgung für Stationen und Wärterhäuser		20,000
Nr. 41. Verbesserung der Beleuchtungseinrichtungen auf Bahnhöfen und Stationen:		
Elektrische Beleuchtung der Station Rolle	Fr. 6,500	
Elektrisch Beleuchtung der Station Morges	„ 15,000	
Für die Verbesserung der Beleuchtung auf kleineren Stationen	„ 10,000	
Zusammen	<hr/>	31,500
Nr. 42. Zentralanlagen für Weichen und Signale. Verriegelungsanlagen in Verbindung mit der Erstellung des Streckenblocks auf den Stationen Nyon, Gland, Gilly, Rolle, Perroy, Allaman St. Prex und Morges	Fr. 163,000	
Verriegelungsanlage auf der Station Bümpliz	„ 15,500	
	<hr/>	178,500
Nr. 43. Vorsignale		15,000
Nr. 44. Ersatz der vorhandenen Abschlußsignale durch Semaphoren		30,000
Nr. 45. II. Geleise St. Maurice-Martigny mit Umbau der Stationen Evionnaz, Vernayaz und Martigny; Länge 14,939 km.		
Kostenvoranschlag	Fr. 1,960,000	
Für 1905 werden vorgesehen		100,000
	Übertrag	<hr/> 742,200

	Fr.
Übertrag	742,200
Nr. 48. Wärterhäuser,	
Erstellung von drei neuen Wärterhäusern	Fr. 22,500
Vergrößerung bestehender Wärterhäuser	" 7,500
	30,000
Nr. 50. Erstellung eines Magazins für Oberbaumaterial in Yverdon	7,000
Nr. 51. Telegraphen- und Telephonleitungen. Erstellung neuer Telegraphenleitungen auf folgenden Strecken:	
Lausanne-St. Maurice, 51,5 km.	Fr. 7000
Lausanne-Renens, 4,5 km.	" 1000
Neuchâtel-Travers, 22,1 km.	" 3500
	11,500
Nr. 52. Streckenblockeinrichtungen auf der Strecke Nyon-Morges	100,000
Nr. 53. Bahnabschlüsse und Barrieren	15,000
Nr. 55. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen	100,000
Nr. 56. Unvorhergesehenes	50,000
<i>Summe der Ausgaben für andere Bauten</i>	1,055,700
<i>B. Ausgaben des Kreises I für Bahnanlage und feste Einrichtungen</i>	6,603,700
<i>wovon entfallen zu lasten der Betriebsrechnung</i>	Fr. 774,600
<i>und zu lasten der Baurechnung</i>	" 5,829,100
Dem vom Kreise I vorgelegten Budget haben wir beigefügt:	
Nr. 31. Haltestelle Vufflens-la-Ville. Unterdrückung des Niveauüberganges bei km. 10,360 durch Anlage eines Parallelweges	Fr. 2,200
Nr. 36. Dompierre. Erweiterung der Haltestelle zu einer Güterstation	53,000

B¹. Simplontunnel.

Nr. 57. Bau des Simplontunnels und der Zufahrtslinien. Fr.

Ausgaben bis Ende 1903 . . . Fr. 55,397,957. 99

Hiervon ab die Subventionen à

fonds perdus „ 8,195,986. —

Bleiben Fr. 47,201,971. 99

Voraussichtliche Ausgaben im

Jahre 1904 (Nachtragsbau-

budget 1904, Position 16) . . . „ 13,984,000. —

Zusammen Fr. 61,185,971. 99

Für das Jahr 1905 werden vorgesehen:

A. Organisations- und Verwaltungskosten

. Fr. 300,000

B. Verzinsung des Baukapitals „ 2,212,000

C. Expropriation „ 1,400

D. Bahnbau:

1. Unterbau (Tunnel etc.) . . . Fr. 2,300,000

2. Oberbau „ 360,000

3. Hochbau „ 26,000

4. Telegraph, Signale etc. „ 863,000

„ 3,549,000

Verschiedene Ausgaben „ 23,600

6,086,000

B¹. Bauausgaben für Bahnanlage und feste Einrichtungen des Simplontunnels und der Zufahrtslinien . **6,086,000**

Die Verzinsung des Baukapitals ist für das ganze Jahr berechnet unter Vorbehalt der Rektifikation bei Aufstellung des besondern Budgets für den Betrieb des Simplon.

Wie wir schon in unserem Bericht zum Nachtragsbaubudget 1904 erwähnt haben, ist zu erwarten, daß die Betriebseröffnung im Sommer 1905 erfolgen werde.

C. Kreis II.

1. Ausgaben für bereits begonnene Bauten.

Nr. 58. Bahnhof Basel (Baubudget 1904, Position 38).

a. Umbau des Personenbahnhofes.

Vom Verwaltungsrate der Centralbahn erteilter Kredit (14. Juli 1899)	Fr. 15,275,000	Fr.
Vorschlag laut Baubudget 1904, Position 38	Fr. 17,400,000	
Voraussichtliche Erhöhung desselben	„ 615,000	
Zusammen	Fr. 18,015,000	
Ausgaben bis Ende 1903, nach Ab- zug der Einnahmen Fr. 10,613,900		
Mutmaßliche Ausgaben im Jahr 1904	„ 1,300,000	
	„ 11,913,900	
Bleiben	Fr. 6,101,100	
Hiervon werden für 1905 vorgesehen		1,500,000
Abgrabung und Mauern	Fr. 60,000	
Post- und Eilguttunnel, Anteil der Bundesbahnen	„ 100,000	
Kanalisation und Wasserleitungen	„ 20,000	
Münchensteinerstraßenbrücke (östlicher Teil)	„ 100,000	
Frobenpasserelle, zum Teil	„ 20,000	
Personendurchgang	„ 20,000	
Beschotterung	„ 10,000	
Geleise, Weichen etc.	„ 30,000	
Straßen und Vorplätze	„ 105,000	
Neues Aufnahmegebäude und verschie- dene Dienstgebäude und Eilgutge- bäude	„ 980,000	
Signaleinrichtungen	„ 5,000	
Abschlüsse und Einfriedigungen	„ 10,000	
Bauleitung und Unvorhergesehenes	„ 40,000	
	Fr. 1,500,000	
	Übertrag	1,500,000

Fr.

Übertrag 1,500,000

Für das Aufnahmsgebäude ist vom Verwaltungsrat am 26./27. Februar 1904 ein Kredit von Fr. 2,750,000 erteilt worden. Dieser Betrag ist in dem Voranschlag von Fr. 18,015,000 enthalten. Mit dem Bau des Gebäudes ist begonnen worden und es ist beabsichtigt, im Jahre 1905 dasselbe im Rohbau fertigzustellen.

b. Neue Einführung der Juralinie in den Personenbahnhof, von der Münchensteinerstraßenbrücke bis zum Ruchfeld (Baubudget 1904, Position 38 b).

Kredit des Verwaltungsrates vom	
26. Februar 1904	Fr. 1,750,000
Mutmaßliche Ausgaben für 1904	„ 200,000
	<hr/>
Bleiben	Fr. 1,550,000

Hiervon werden für 1905 vorgesehen	500,000
----------------------------------------------	---------

c. Tieferlegung der Linie Basel-Pratteln vom Singerweg bis zur Münchensteinerstraßenbrücke mit Überführung der St. Jakobsstraße (Baubudget 1904, Position 38 d).

Kredit des Verwaltungsrates vom	
26./27. Februar 1904	Fr. 829,000
wovon auf Betrieb	Fr. 97,200
und auf Bau	„ 731,800
Mutmaßliche Ausgaben für 1904	„ 400,000
	<hr/>
Bleiben	Fr. 429,000

Hiervon werden für 1905 vorgesehen	300,000
----------------------------------------------	---------

d. Rangierbahnhof: Geleiseänderungen in der K-Gruppe behufs besserer Ausnutzung der Geleiseanlagen	19,500
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------

Nr. 59. Bahnhof Luzern. Vergrößerung der Bureaux der Güterexpedition und Erstellung von Arbeiterlokalen (nach Abzug des Beitrages der Gott-hardbahn von rund Fr. 2600).

Übertrag	<hr/>	2,319,500
----------	-------	-----------

	Fr.	
		Übertrag 2,319,500
Übertrag aus dem Baubudget 1904,		
Position 45 b	Fr. 10,300	
wovon auf Betrieb	Fr. 1300	
und auf Bau	" 9000	
Voraussichtliche Ausgaben im Jahre		
1904	" 7,800	
Bleiben für 1905	<u> </u>	2,500
Nr. 60. Station Hindelbank. Unterführung der neuen Straße Hindelbank-Jegenstorf bei km. 90, ⁴⁶⁸ oberhalb Hindelbank (Übertrag aus den Nachtragsbaukrediten 1904, Position 21).		
Vorschlag vom 15. Juli 1904	Fr. 18,000	
Voraussichtliche Ausgaben im Jahre		
1904	" 16,000	
Bleiben für 1905	<u> </u>	2,000
Nr. 61. Station Wichtrach. Vergrößerung des Aufnahmegebäudes, Versetzung und Vergrößerung des Güterschuppens, Versetzen des Nebengebäudes und Änderung der Geleiseanlage.		
Vorschlag laut Baubudget 1904,		
Position 51	Fr. 35,400	
wovon auf Betrieb	Fr. 12,200	
und auf Bau	" 23,200	
Voraussichtliche Ausgaben im Jahre		
1904	" 9,800	
Ausgaben für 1905	<u> </u>	25,600
Nr. 62. Station Laufen. Erweiterung, Erstellung neuer Überholungsgeleise, Versetzen und Vergrößern der Güterdienstanlagen, Ersatz von zwei Niveaübergängen durch Unterführungen etc.		
Kredit des Verwaltungsrates vom		
29. September 1903	Fr. 955,000	
Zuschlag für Bauleitungs- und Ver-		
waltungskosten und Baukapital-		
zinsen	" 80,000	
Zusammen	Fr. 1,035,000	
		<u> </u>
	Übertrag	2,349,600

	Fr.	Fr.
Übertrag	Fr. 1,035,000	2,349,600
Mutmaßliche Ausgaben bis Ende 1904 (Baubudget 1904, Pos. 55)	„ 300,000	
Bleiben	<u>Fr. 735,000</u>	
Ausgaben für 1905		300,000
Mit den Landerwerbungen ist begonnen worden. Die Ausschreibung zur Vergebung der Bauarbeiten an einen Unternehmer wird demnächst erfolgen.		
Nr. 63. Station Glovelier. Erweiterungsbauten (Nachtragsbaubudget 1904, Position 23).		
Voranschlag	Fr. 213,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1904	„ 211,000	
Bleiben für 1905	<u> </u>	2,000
Nr. 64. Station Tägertschi. Erweiterung der Geleise und der Anlagen für den Güterdienst.		
Voranschlag laut Baubudget 1904, Position 60	Fr. 100,000	
Voraussichtliche Ausgaben im Jahre 1904	„ 40,000	
Bleiben für 1905	<u> </u>	60,000
Nr. 65. Unterführung der Worblaufenstraße bei km. 102, ⁴⁴² zwischen Zollikofen und Bern.		
Voranschlag laut Baubudget 1904, Position 71	Fr. 100,000	
Mutmaßliche Ausgaben für 1904	„ 20,000	
Bleiben für 1905	<u> </u>	80,000
Nr. 66. Steinlaubach bei Lungern, km. 33, ⁴⁴⁴ . Verlängerung der Bachschale um 40 m. nach auf- wärts und 20 m. nach abwärts.		
Voranschlag laut Nachtragsbaubudget o 1904, Position 24	Fr. 12,000	
Voraussichtliche Ausgaben im Jahre 1904	„ 10,000	
Bleiben	<u> </u>	2,000
<i>Summe der Ausgaben für bereits begonnene Bauten</i>		<u>2,793,600</u>

2. Ausgaben für noch nicht begonnene Bauten, welche schon in früheren Budgets enthalten waren.

Für eine größere Zahl der im folgenden aufgezählten Bauten sind die Projekte so weit vorbereitet, daß mit dem Bau bald wird begonnen werden können. Die für einige schon ausgegebenen oder im Jahre 1904 noch auszubehenden Beträge sind zumeist Aufwendungen für Landerwerb.

Nr. 67. Station Lausen. (Baubudget 1904, Position 40.) Stationserweiterung, Erstellen eines Überholungsgeleises, Vergrößerung der Güterdienstanlagen.

Voranschlag vom August 1903	Fr. 235,000	Fr.
wovon auf Betrieb	Fr. 35,000	
und auf Bau	„ 200,000	
Ausgaben pro 1905		50,000

Nr. 70. Bahnhof Luzern.

Anbringen von Figurengruppen über dem Hauptportal des Aufnahmsgebäudes (nach Abzug des Beitrages der Gotthardbahn von rund Fr. 12,000). Übertrag aus dem Baubudget 1904, Position 45 a

Für 1905 werden vorgesehen		20,000
--------------------------------------	--	--------

Der Bildhauer Kießling in Zürich, der bei der öffentlichen Konkurrenz einen zweiten Preis erhalten hat, ist mit der Anfertigung neuer Modelle beauftragt worden.

Nr. 72. Station Herzogenbuchsee. Unterführung der Niederönzstraße.

Voranschlag laut Baubudget 1904, Position 47	Fr. 130,000	
wovon auf Betrieb .Fr.	500	
und auf Bau	„ 129,500	
Mutmaßliche Ausgaben im Jahre 1904	„ 10,000	
	<u>Fr. 120,000</u>	
Für 1905 werden vorgesehen		60,000
	Übertrag	<u>130,000</u>

Fr.
Übertrag 130,000

Nr. 74. Station Schönbühl. Erweiterung und Verbesserung der Stations- und Geleiseanlagen und Ersatz von drei Wegübergängen durch zwei Unterführungen.

Voranschlag	Fr. 303,000	
wovon auf Betrieb	Fr. 59,100	
und auf Bau	„ 243,900	
Mutmaßliche Ausgaben bis Ende 1904 (Baubudget 1904, Position 49)	„ 45,000	
		<u>Fr. 258,000</u>
Bleiben		

Für 1905 werden vorgesehen 60,000

Nr. 75. Bahnhof Bern.

a. Verlegen des Rangier- und Rohmaterialbahnhofes nach Weiermannshaus (Baubudget 1904, Position 50 a).

Voranschlag	Fr. 3,000,000	
Ausgaben für 1905		650,000

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

b. Neues Dienstgebäude im Personenbahnhof bei der Post (Übertrag aus dem Baubudget 1904, Position 50 b).

Voranschlag	Fr. 264,000	
Ausgaben für 1905		80,000

Nr. 76. Bahnhof Thun. Bahnhofumbau und Straßenerweiterungen (Übertrag aus dem Baubudget 1904, Position 52).

Kredit des Verwaltungsrates vom 29. Mai 1903	Fr. 1,845,000	
wovon auf Betrieb Fr. 260,000		
und auf Bau	„ 1,585,000	

Für 1905 werden vorgesehen 250,000

Übertrag 1,170,000

	Fr.	
	Übertrag	1,170,000
Nr. 81. Bahnhof Pruntrut.		
a. Überführung der Straße am südlichen Ende des Bahnhofes. (Baubudget 1904, Position 56.)		
Voranschlag ohne Abzug des Beitrages der Gemeinde Pruntrut Fr. 171,000		
Ausgaben für 1905		20,000
Nr. 87. Bahnhof Biel. Umbau und Erweiterung der gesamten Bahnhofanlagen (Baubudget 1904, Position 59).		
Ausgaben der Jura-Simplon-Bahn bis Ende 1903 für Landerwerb Fr. 1,600,000		
Für 1905 werden vorgesehen		1,000,000
Nr. 89. Station Langnau. Ersatz des Sägestraßenüberganges durch eine Unterführung und einen Steg über die Bahn.		
Voranschlag vom November 1903 . Fr. 340,000		
wovon auf Betrieb . Fr. 12,400		
und auf Bau . . . „ 327,600		
Mutmaßliche Ausgaben im Jahre 1904 (Baubudget 1904, Position 61 a) . „ 100,000		
Für 1905 werden vorgesehen	—————	240,000
Nr. 97. II. Geleise Basel-Delsberg. Länge 35,840 km. Teilstück vom Ruchfeld bei Basel bis Äsch mit Erweiterung der Stationen Münchenstein, Dornach und Äsch; Länge 7,750 km.		
Voranschlag Fr. 1,590,000		
wovon auf Betrieb Fr. 43,000		
und auf Bau . . . „ 1,547,000		
Mutmaßliche Ausgaben im Jahre 1904 (Baubudget 1904, Pos. 68) „ 220,000		
	Bleiben	<u>Fr. 1,370,000</u>
Für 1905 werden vorgesehen		400,000
	Übertrag	<u>2,830,000</u>

	Fr.
Übertrag	2,830,000
<p>Nr. 99. II. Geleise Wilerfeld-Gümlingen mit Aufhebung der Niveauübergänge (ohne Erweiterung der Station Ostermündingen); Länge 5,240 km. (Baubudget 1904, Position 69).</p>	
Approximativer Voranschlag	Fr. 1,230,000
wovon auf Betrieb Fr.	142,000
und auf Bau	1,088,000
Für 1905 werden vorgesehen	100,000
	<hr/>
<i>Summe der Ausgaben für noch nicht begonnene Bauten, welche schon in frühern Budgets enthalten waren</i>	2,930,000
	<hr/>

3. *Ausgaben für Bauten, für welche gesetzliche oder vertragliche Verpflichtung vorliegt.*

Nr. 69. Werkstätte Olten.	
c. Erstellung einer provisorischen Speisehalle für die Werkstättenarbeiter	Fr. 12,000
Nr. 78. Bahnhof Delsberg. Aufenthaltslokal für Kohlenarbeiter	
	2,800
Nr. 81. Bahnhof Pruntrut.	
b. Aufenthaltslokal für Kohlenarbeiter	4,500
Nr. 101. Unterkunftslokale für das Bahndienstpersonal gemäß Arbeitszeitgesetz	
	25,000
Nr. 104. Vertragliche Beiträge an Flußkorrekturen. Ilfis bei Wiggen, Große und Kleine Emme, Lambach u. s. w., Teilzahlungen	
	30,000
<i>Summe der Ausgaben für Bauten, für welche gesetzliche oder vertragliche Verpflichtung vorliegt</i>	74,300
	<hr/>

4. *Ausgaben für andere Bauten.*

Nr. 68. Bahnhof Olten. Erstellung einer zweiten Brückenwage im Geleise G	
	Fr. 5,600
Übertrag	5,600

	Übertrag	Fr. 5,600
Nr. 69. Werkstatt Olten.		
<i>a.</i> Erstellung einer provisorischen Reparaturwerkstätte für vierachsige Wagen		41,000
<i>b.</i> Erstellung eines Holzschuppens mit Verwendung einer alten Perronhalle des Bahnhofs Basel		45,000
<i>d.</i> Erstellung von Oberlichtern in der Werkstatt		15,000
Nr. 71. Station Langenthal. Erstellung eines Bahnmeisterbureaus mit Unterkunftslokal für die Bahnarbeiter und Magazin für Werkzeug		7,000
Nr. 73. Bahnhof Burgdorf. Ersatz der Drehscheibe von 10,75 m. Durchmesser durch eine solche von 14,08 m. Durchmesser, welche im Bahnhof Olten disponibel wird		19,100
Nr. 75. Bahnhof Bern.		
<i>c.</i> Erstellung von Orientierungstafeln		4,750
<i>d.</i> Umgestaltung und Verbesserung der Telephon-einrichtungen		2,600
<i>e.</i> Verbesserung der Güterdienstanlagen		7,000
Nr. 77. Bettlach. Erstellung einer Station		95,000
Voranschlag vom 26. Januar 1904	Fr. 130,000	
Beitrag der Gemeinde (wovon 25,000 in bar)	„ 35,000	
Nr. 79. Station Bassecourt. Erstellung eines Freiverladplatzes und Auflassung des Fußgängerüberganges bei km. 93,504		6,000
Nr. 80. Station St. Ursanne. Verlängerung der Langholzrampe		9,000
Nr. 82. Station Dachsfelden. Ersatz des Wegüberganges bei km. 55,035 durch eine Überführung		19,100
	Übertrag	276,150

Fr.

	Übertrag	276,150
Nr. 83.	Station Sonceboz. Erstellung eines Drehscheibengeleises	5,200
Nr. 84.	Station Cortébert. Ausweichgeleise von 360 m. nutzbarer Länge	51,500
Nr. 85.	Station St. Imier. Neues Abortgebäude	6,300
Nr. 86.	Station Sonvilier. Ausweichgeleise von 350 m. nutzbarer Länge	78,000
Nr. 88.	Station Emmenmatt. Stationserweiterung. Voranschlag vom Juni 1904 . . Fr. 136,500 Für 1905 werden vorgesehen	10,000
Nr. 89.	Station Langnau. b. Verlängerung des Perrondaches	8,800
Nr. 90.	Station Alpnachdorf. Erstellung eines Ausweichgeleises von 200 m. Nutzlänge und Erweiterung der Stationsanlage	76,000
Nr. 91.	Station Meiringen. Einrichtung einer Gepäckabgabe, eines Lokals für das Zugspersonal und weiterer Aborte	8,900
Nr. 92.	Station Brienz. Anbau für ein Zugspersonalokal und Einbau weiterer Aborte	4,600
Nr. 93.	Verbesserung der Beleuchtung auf Bahnhöfen und Stationen	25,000
Nr. 94.	Wasserversorgungen für Stationen und Wärterhäuser	12,000
Nr. 95.	Zentralanlagen für Weichen und Signale Wiggen, Schöpfheim, Malters, Cortébert, Sonvilier.	84,000
Nr. 96.	Vorsignale	20,000
	Übertrag	<u>666,450</u>

	Fr.
Übertrag	666,450
Nr. 98. II. Geleise Aarburg-Luzern. Teilstrecke Aarburg-Sursee mit einer Länge von 27,100 km., inkl. Erweiterung sämtlicher Stationen und Ersatz von 21 Niveauübergängen durch Über- und Unterführungen.	
Voranschlag	Fr. 5,150,000
wovon auf Betrieb Fr. 508,000	
und auf Bau . . . „ 4,642,000	
Für 1905 werden vorgesehen	500,000
Nr. 100. Wärterhäuser.	
Bau neuer Wärterhäuser	39,300
Vergrößerung des Wärterhauses bei Dachsfelden	2,500
Nr. 102. Telegraphen- und Telephonleitungen.	
a. Legen von Kabeln:	
im Tunnel Pierre-Pertuis	Fr. 8,500
auf der Strecke Taubenloch-Reuchenette	„ 15,000
	23,500
b. Telephonleitungen auf den Strecken:	
Sonceboz-Tavannes	Fr. 2900
Giswil-Meiringen	„ 2900
Biel-Reuchenette (Rückleitungsdraht)	„ 1200
	7,000
Nr. 103. Glockensignale.	
a. Läutwerke zwischen Gütsch- und Schönheim-tunnel in Luzern	3,000
b. Ersatz der Rasselwerke durch Einzelschläger auf der Strecke Courtelary-St. Imier	3,500
Nr. 105. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen	250,000
Nr. 106. Unvorhergesehenes	50,000
<i>Summe der Ausgaben für andere Bauten</i>	1,545,250
C. Ausgaben des Kreises II für Bahnanlage und feste Einrichtungen	
	7,343,150
wovon entfallen zu Lasten der Betriebsrechnung	
	Fr. 189,350
und zu Lasten der Baurechnung	„ 7,153,800

Dem uns vom Kreise II vorgelegten Budget haben wir beigefügt:

Nr. 69. Werkstätte Olten.

a. Erstellung einer provisorischen Werkstätte für 4achsige Personenwagen	Fr. 41,000
---------------------------------------------------------------------------------------	---------------

Diese Werkstätte ist für die Reparatur der großen 4achsigen Drehgestellwagen dringend notwendig, da keine andere Werkstätte der Bundesbahnen zu diesem Zweck geeignet ist.

b. Erstellung eines Holzschuppens mit Benützung einer alten Perronhalle des Bahnhofes Basel . . .	45,000
------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------

Nr. 95. Die Zentralanlagen für Weichen und Signale in den Stationen Cortébert und Sonvilier .	34,000
--------------------------------------------------------------------------------------------------	--------

Dagegen haben wir aus diesem Budget die folgenden Arbeiten weggelassen:

Station Liestal. Erstellung eines Überholungs- geleises	Fr. 125,000
----------------------------------------------------------------------	----------------

Zurzeit liegt hierfür ein Projekt nicht vor und da die Erstellung eines Überholungseleises nicht ohne allgemeine Erweiterung der Stationsanlagen möglich sein wird, ist auch nicht anzunehmen, daß ein allseitig befriedigender, zum Bau reifer Entwurf so zeitig zu stande kommt, daß im Jahre 1905 an die Ausführung geschritten werden könnte. Endlich läßt die im Budget enthaltene Erweiterung der Station Lausen das Bedürfnis nach einem Überholungseleise in Liestal nicht als ein besonders dringendes erscheinen.

Bahnhof Luzern. Erhöhung des Mittelbaues des Dienstgebäudes im Depot zur Herstellung von Schlaf- räumen	30,000
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------

Bahnhof Bern. Erweiterung der Einrichtungen für den Gepäckdienst	70,000
-------------------------------------------------------------------------------	--------

weil beide Angelegenheiten in Verbindung mit anderen Projekten noch näher geprüft werden müssen.

Station Brienzwiler. Anlage eines Ausweich- geleises	86,500
-------------------------------------------------------------------	--------

Auch hierfür ist kein Entwurf vorhanden und die Arbeit kann verschoben werden.

	Fr.
Bahnhof Biel. Provisorisches Dienstgebäude .	16,000

Mit Rücksicht auf den nahen Umbau dieses Bahnhofes scheint es uns angezeigt, von provisorischen Herstellungen abzusehen und dies um so mehr, als dem Bedürfnis durch Miete von Lokalen oder durch Verwendung von Gebäuden, welche beim Umbau ohnedies abgebrochen werden müssen, entsprochen werden kann.

Ferner haben wir die nachstehend angeführten Arbeiten weggelassen, weil die Ausgaben die Betriebs- und nicht die Bau-rechnung belasten:

	Fr.
Bahnhof Bern. Verlängerung des Perrons C .	2,500
Station St. Immer und Renan. Verbesserung der Signaleinrichtungen	3,600
Station Buswil. Versetzen der Ausfahrtsignale und Anbringen von automatischen Rückstellvorrich- tungen und Kontrollscheibchen	2,050
Station Langnau. Verbesserung des Perrons .	3,500

Endlich haben wir von den Übertragungen vom Konto „Entbehrliche Liegenschaften“ (Position 105) auf Baurechnung weggelassen die Ansätze:

Bahnhof Basel	Fr. 76,014. 15
Rangier- und Rohmaterialbahnhof Weier- mannshaus Bern	„ 167,938. 10
Bahnhof Thun	„ 125,241. 50
Bahnhof Biel	„ 277,151. 64
Stationserweiterung Muttenz	„ 7,530. 85
„ Roggwil	„ 6,135. 60
„ Zofingen	„ 19,956. 67

weil diese Übertragungen, soweit die betreffenden Liegenschaften zu Bauzwecken in Anspruch genommen werden, auf die im Budget enthaltenen Kredite (Positionen 58, 75, 76 und 87) vor-genommen werden sollen, während die nicht verwendeten Flächen als „Entbehrliche Liegenschaften“ auf dem Konto zu belassen sind.

D. Kreis III.

1. Ausgaben für bereits begonnene Bauten.

Nr. 107. Station Örlikon und Verbindung Örlikon-Seebach.

a. Stationserweiterung Örlikon mit Überführung der Affolterers-
straße und Unterführung der Zürcherstraße.

Kredit des Verwaltungsrates vom 22. April 1903 Fr.

(Baubudget 1904, Position 79 a) Fr. 1,890,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende

1904 „ 460,000

Bleiben Fr. 1,430,000

Für 1905 werden vorgesehen 600,000

b. Verbindungsbahn Örlikon-Seebach. Kredit des
Verwaltungsrates vom 22. April 1903 (Baubudget
1904, Position 79 b) Fr. 200,000

Für 1905 werden vorgesehen 100,000

Nr. 108. Station Killwangen. Erweiterung der
Stationsanlage.Voranschlag laut Baubudget 1904,
Position 82 Fr. 67,500Voraussichtliche Ausgaben im Jahre
1904 „ 37,500

Bleiben zur Vollendung 1905 30,000

Nr. 109. Station Baden.

a. Erstellen eines Rückstellgleises.

Voranschlag laut Baubudget 1904,
Position 83 Fr. 165,000Voraussichtliche Ausgaben im Jahre
1904 „ 115,000

Bleiben zur Vollendung 1905 50,000

b. Erstellung einer Passerelle 30,000

Nr. 110. Bahnhof Aarau.

a. Unterführung der Lenzburgerstraße.

Übertrag 810,000

		Fr.
	Übertrag	810,000
Voranschlag laut Baubudget 1904, Position 84	Fr. 360,000	
Hiervon ab die Beiträge des Kantons, der Stadt und der Wynentalbahn	„ 75,000	
	<hr/>	
	Beiben	Fr. 285,000
Voraussichtliche Ausgaben im Jahre 1904	„ 20,000	
Bleiben für 1905	<hr/>	265,000
b. Erstellung des Anschlusses der Wynentalbahn.		
Übertrag aus dem Nachtragsbaubudget 1904, Pos. 36.		
Voranschlag	Fr. 64,000	
Voraussichtliche Ausgaben im Jahre 1904	„ 34,000	
Bleiben zur Vollendung 1905	<hr/>	30,000
Nr. 111. Station Schönenwerd. Erweiterung der Stationsanlage.		
Voranschlag laut Baubudget 1904, Position 85	Fr. 125,500	
Erhöhung infolge Vermehrung der Weichenverbindungen	„ 11,500	
	<hr/>	
	Fr. 137,000	
Voraussichtliche Ausgaben im Jahre 1904	„ 54,000	
Bleiben zur Vollendung 1905	<hr/>	83,000
Nr. 112. Station Ütikon. Erweiterung der Sta- tionsanlage.		
Voranschlag laut Baubudget 1904, Position 89	Fr. 239,000	
Erhöhung	„ 47,300	
	<hr/>	
	Fr. 286,300	
Voraussichtliche Ausgaben 1904	„ 10,000	
	<hr/>	
	Bleiben	Fr. 276,300
Für 1905 werden vorgesehen		100,000
	<hr/>	
	Übertrag	1,288,000

Fr.

Übertrag 1,288,000

Nr. 113. Station Murg. Erstellung eines neuen Stationsgebäudes und Erweiterung der Geleise- und Güterdienstanlagen.

Voranschlag laut Baubudget 1904,		
Position 91	Fr. 41,700	
Erhöhung infolge Vergrößerung der Güterdienstanlagen	„ 5,000	
	Zusammen	Fr. 46,700
Voraussichtliche Ausgaben 1904	„ 20,000	
Bleiben zur Vollendung 1905	_____	26,700

Nr. 114. Station Glattbrugg. Erstellung eines Ausweichgeleises.

Voranschlag laut Baubudget 1904,		
Position 97 b	Fr. 39,300	
Voraussichtliche Ausgaben 1904	„ 20,000	
Bleiben zur Vollendung 1905	_____	19,300

Nr. 115. Station Pfungen-Neftenbach. Erweiterung der Geleiseanlagen und des Verladeplatzes.

Voranschlag laut Baubudget 1904,		
Position 96	Fr. 65,600	
Voraussichtliche Ausgaben 1904	„ 40,600	
Bleiben zur Vollendung 1905	_____	25,000

Nr. 116. Zweites Geleise über den Bötzbberg von Brugg nach Stein-Säckingen und Stationserweiterungen. Länge 27,532 km.

Kredit des Verwaltungsrates vom 28. Mai 1903 (Baubudget 1904, Position 103)	Fr. 2,325,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1904	„ 1,325,000	
Bleiben zur Vollendung 1905	_____	1,000,000

Nr. 117. Umbau der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Stadt Zürich. Übertrag aus dem Baubudget 1904, Position 104.

Für 1905 werden vorgesehen		200,000
--------------------------------------	--	---------

Übertrag 2,559,000

Fr.
Übertrag 2,559,000

Für Studien und Expropriationen sind bisher Fr. 950,000 ausgegeben worden.

Nr. 118. Aarebrücke bei Brugg. Ersatz der bestehenden Eisenkonstruktion durch eine neue.

Kredit des Verwaltungsrates vom 28. Mai 1903 (Baubudget 1904, Position 105 b)	Fr. 250,000
Voraussichtliche Ausgaben 1904	„ 150,000
Bleiben zur Vollendung 1905	<u>100,000</u>

Nr. 119. Wärterhäuser. Erstellung von 16 Wärterhäusern zur Durchführung der neuen Einteilung der Wärterstrecken. Übertrag aus dem Baubudget 1904, Position 109, und aus dem Nachtragsbaubudget 1904, Position 47.

Voranschlag	Fr. 140,000
Voraussichtliche Ausgaben 1904	„ 100,000
Bleiben zur Vollendung 1905	<u>40,000</u>
<i>Summe der Ausgaben für bereits begonnene Bauten</i>	<u>2,699,000</u>

2. Ausgaben für noch nicht begonnene Bauten, welche schon in frühern Budgets enthalten waren.

Nr. 120. Hauptbahnhof Zürich. Erstellung des Transitpostbureaus im ehemaligen Lagerhause (durch die Postverwaltung zu verzinsen und zu amortisieren). Übertrag aus dem Baubudget 1904, Position 77 b .	Fr. 180,000
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------

Nr. 121. Neue Werkstätten in Zürich (Baubudget 1904, Position 78). Für 1905 werden vorgesehen .	500,000
-------------------------------------------------------------------------------------------------	---------

Nr. 133. Station Richterswil. Erweiterung der Güterdienstanlagen.

Voranschlag laut Baubudget 1904, Position 90	Fr. 142,000
Erhöhung desselben	„ 20,000
	<u>Fr. 162,000</u>
Für 1905 werden vorgesehen	<u>80,000</u>
	Übertrag 760,000

	Fr.
Übertrag	760,000
Nr. 147. Station Näfels-Mollis. Erstellung eines neuen Stationsgebäudes und einer Geleiseverbindung. Übertrag aus dem Baubudget 1904, Position 94 . . .	59,000
Nr. 158. Ersatz und Verstärkung eiserner Brücken. Teilweiser Übertrag aus dem Baubudget 1904, Position 105.	
<i>a.</i> Bahnüberfahrtsbrücke über die Bülacher Linie bei Glattbrugg, Linie Örlikon-Kloten-Effretikon.	
Voranschlag laut Baubudget 1904	Fr. 30,000
Erhöhung laut Ausführungsprojekt	„ 5,000
	35,000
<i>b.</i> Tößbrücke bei Töß, Linie Winterthur-Koblentz	
	40,000
<i>c.</i> Glattbrücke bei Zweidlen. Voranschlag	
	Fr. 60,000
wovon auf Betriebsrechnung Fr. 6000.	
Für 1905 werden vorgesehen	20,000
<i>d.</i> Wildbach bei Embrach. Voranschlag	
	Fr. 65,000
wovon auf Betriebsrechnung Fr. 7000.	
Für 1905 werden vorgesehen	20,000
<i>e.</i> Kleinere Brücken.	
Bei km. 22, ⁸³¹ der Linie Effretikon-Seebach-Oteltingen	2,300
Effretikon-Hinwil	23,000
<i>f.</i> Straßenüberfahrt bei Glattbrugg. .	
Voranschlag laut Nachtragsbaubudget 1904, Position 45	Fr. 17,000
Erhöhung infolge Verstärkung der Konstruktion und Hebung der Zufahrten	„ 4,000
	21,000
<i>Summe der Ausgaben für noch nicht begonnene Bauten, welche schon in frühern Budgets enthalten waren . . .</i>	980,300

3. Ausgaben für Bauten, welche vom Eisenbahndepartement verlangt worden sind und welche nicht in frühern Budgets enthalten waren.

Nr. 154. Zentralanlagen für Weichen und Signale.	Fr.
a. Station Wallenstadt	22,000
b. Station Ebikon	20,000
Nr. 155. Vorsignale. Für 1905 werden vorgesehen	15,000
Nr. 159. Dichter Belag und Geländer auf den Brücken. Für 1905 werden vorgesehen	4,000
<i>Summe der Ausgaben für Bauten, welche vom Eisenbahndepartement verlangt worden sind und welche nicht in frühern Budgets enthalten waren</i>	<u>61,000</u>

4. Ausgaben für Bauten, für welche eine gesetzliche oder vertragliche Verpflichtung vorliegt.

Nr. 143. Bahnhof Schaffhausen. Erstellung eines neuen Zollgebäudes im Güterbahnhof	Fr. 55,000
----------------------------------------------------------------------------------------------	---------------

Im Nachtragsbaubudget 1904, Position 38, war die Vergrößerung des Zolllokals nur der badischen Güterhalle mit Fr. 19,000 vorgesehen.

Die Unterhandlungen mit der schweizerischen Zollverwaltung und der großherzoglichen Generaldirektion in Karlsruhe haben zu einer erheblichen Erweiterung des Projektes geführt. Von der Ausgabe fallen vertragsgemäß 48 % zu Lasten der großherzoglich badischen Staatseisenbahnen.

<i>Summe der Ausgaben für Bauten, für welche eine gesetzliche oder vertragliche Verpflichtung vorliegt</i>	<u>55,000</u>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------

5. Ausgaben für andere Bauten.

Nr. 120. Hauptbahnhof Zürich.	Fr.
b. Durchführung des I. Hallengeleises über die Sihl	106,000
Unter Position 34 des Nachtragsbaubudgets für 1904 figuriert ein Kredit von Fr. 113,000 für die Durchführung des XI. Hallengeleises	
Übertrag	<u>106,000</u>

Fr.

	Übertrag	106,000
<p>über die Sihl. Dieser Kredit ist bereits verwendet, und das neue Geleise ist auf den Beginn der Sommerfahrplanperiode in Betrieb genommen worden. Die Zahl der im Personenbahnhofs Zürich ein- und ausfahrenden Züge ist aber so gestiegen, daß die Durchführung auch des I. Geleises über die Sihl eine unabweisbare Notwendigkeit ist.</p>		
c.	Erstellung eines Bureaulokales für die Abfertigungsbeamten im Vorbahnhof	2,800
d.	Erstellung einer dritten Achsenversenkvorrichtung mit hydraulischer Hebung in der neuen Lokomotivremise (exkl. maschinelle Einrichtung)	7,000
<p>Diese Arbeit hängt mit der Vermehrung der Lokomotiven zusammen.</p>		
e.	Lokomotivwägevorrichtung im neuen Lokomotivdepot	36,000
<p>Nr. 122. Station Schlieren. Vergrößerung des Güterschuppens und Verlängerung des Stumpengeleises</p>		
		10,400
<p>Nr. 123. Station Wettingen. Erstellung eines Vordaches</p>		
		6,100
<p>Nr. 124. Station Turgi. Erstellung eines Ausziehgeleises und Beseitigung eines Niveauüberganges auf der Ostseite der Station. Voranschlag vom 2. Mai 1904. Fr. 197,500</p>		
	Für 1905 werden vorgesehen	50,000
<p>Nr. 125. Bahnhof Brugg. Erstellung einer Drehscheibe von 18 m. Durchmesser</p>		
		32,000
<p>Die Zuteilung schwerer Lokomotiven an das Depot Brugg erfordert die Aufstellung einer größern Drehscheibe.</p>		
<p>Nr. 126. Station Wildegg. Erweiterung der Geleiseanlagen und Aufhebung des Niveauüberganges bei km. 40,²²⁵</p>		
		20,500
	Übertrag	270,800

	Fr.
Übertrag	270,800
Nr. 127. Haltestelle Dulliken. Erstellung eines Abschlußsignales für das I. Geleise in der Richtung gegen Schönenwerd	3,200
Nr. 128. Station Benzenschwil. Erweiterung der Stationsanlage	12,000
Nr. 129. Station Döttingen-Klingnau. Erweiterung der Stationsanlage. Voranschlag vom 6. Oktober 1903 Fr. 215,000.	
Voraussichtliche Ausgaben 1905	90,000
Nr. 130. Station Felsenau. Erstellung eines Aus- weichgeleises	17,000
Nr. 131. Station Laufenburg. Vergrößerung von Aufnahme- und Abtrittgebäude, Anbringen eines Porrondaches	19,000
Nr. 132. Station Mellingen. Erweiterung der Geleiseanlage	12,000
Nr. 134. Station Ziegelbrücke. Er- weiterung der Stationsanlage. Voran- schlag vom 22. August 1904 . . . Fr. 803,000	
Für 1905 werden vorgesehen	100,000
Nr. 135. Station Weesen. Umbau des Stations- gebäudes, hauptsächlich zum Zwecke der Vergrößerung der Wartsaal- und Restaurationslokale	56,000
Nr. 136. Station Wallenstadt. Erstellung eines Perrondaches im Zusammenhang mit der Aufstellung eines Zentralapparates	5,500
Nr. 137. Station Erlenbach (Zürich). Erweiterung der Geleiseanlagen und Erstellung eines Perrondaches	19,200
Nr. 138. Station Wallisellen.	
a. Erweiterung der Geleiseanlagen	30,800
b. Erstellung eines neuen Abtrittgebäudes	4,200
Übertrag	639,700

	Fr.
Übertrag	639,700
Nr. 139. Station Uster. Verbindung von zwei Stumpengeleisen durch eine Schiebebühne	5,000
Nr. 140. Station Wetzikon. Erstellung eines neuen Aufnahmsgebäudes und eines neuen Abtrittgebäudes. Voranschlag	Fr. 90,000
Für 1905 werden vorgesehen	40,000
Nr. 141. Bahnhof Rapperswil. Erweiterung des Anbaues der Lokomotivremise	11,500
Nr. 142. Station Rafz. Vergrößerung des Güterschuppens	7,000
Nr. 144. Station Niederhasli. Erweiterung der Stationsanlage	6,800
Nr. 145. Station Kloten. Erweiterung der Stationsanlage	22,600
Nr. 146. Bahnhof Zug. Erweiterung der Geleiseanlagen und Erstellung eines Zwischenperrons und eines Personendurchganges. Voranschlag vom 27. Februar 1904	Fr. 200,000
Für 1905 werden vorgesehen	50,000
Nr. 148. Station Schwanden. Erweiterung der Geleiseanlagen infolge des Anschlusses der Sernftalbahn	16,800
Nr. 149. Station Rüti (Glarus). Erweiterung der Geleiseanlagen	7,000
Nr. 150. Erstellung von Badeeinrichtungen in Schaffhausen und Zug	5,700
Nr. 151. Brückenwagen auf den Stationen Richterswil, Ütikon, Flums, Schlieren, Meilen und Wallisellen	36,000
Nr. 152. Wasserversorgungen für Stationen und Wärterhäuser	15,000
Übertrag	863,100

	Übertrag	Fr. 863,100
Nr. 153. Verbesserung der Beleuchtung auf Bahnhöfen und Stationen		40,000

Nr. 156. Beseitigung von 16 Wegübergängen in Schienenhöhe.

	Fr.
a. Überführung der Römerstraße in Baden	138,000
b. Wegüberführung km. 26,035 Baden—Turgi	29,800
c. Straßenüberführung km. 28,420 Turgi—Brugg	43,000
d. Wegunterführung km. 42,740 Wildegg—Rapperswil	32,200
e. Wegunterführung km. 43,107 Wildegg—Rapperswil	42,000
f. Wegunterführung km. 31,118 Siggenthal—Döttingen-Klingnau	17,100
g. Fußweganlage km. 43,996—44,125 bei Zeihen	5,600
h. Wegunterführung km. 45,315 Effingen—Hornussen	20,600
i. Wegüberführung km. 50,730 Hornussen-Frick	30,000
k. Wegüberführung km. 66,630 Mumpf—Möhlin	32,600
l. Straßenunterführung km. 9,44 im Schooren und Erstellung eines Durchganges km. 9,65 Bendlikon-Kilchberg—Rüschlikon	86,700
m. Unterführung der Bindern-Seestraße km. 14,920 Oberrieden-Horgen	48,500
n. Straßenunterführung km. 7,210 bei Pfungen-Neftenbach	16,000
o. Wegunterführung km. 81,713 in Uster	8,000
p. Aufhebung eines Wegüberganges auf der Station Schmerikon	6,000

Zusammen	556,100	
Hiervon werden für 1905 vorgesehen		150,000
	Übertrag	1,053,100

	Fr.
Übertrag	1,053,100
Nr. 157. Weesen—Mühlehorn. Erstellung einer Galerie zwischen dem Weißwand- und dem Ofeneck-tunnel zur Sicherung gegen Steinschläge	41,000
Nr. 160. Wärterhäuser. Erstellung von weiteren 15 Wärterhäusern zur Durchführung der neuen Ein-teilung der Wärterstrecken. Voranschlag Fr. 130,000 Für 1905 werden vorgesehen	60,000
Nr. 161. Telegraphenleitungen. Erstellung di-rekter Linien auf den Strecken Zürich—Bülach—Schaffhausen, Aarau—Olten und Suhr—Aarau . .	6,800
Nr. 162. Glockensignale auf der Strecke Bassers-dorf—Effretikon—Illnau	5,000
Nr. 163. Streckenblockeinrichtungen auf den Strecken Möhlin—Mumpf, Flums—Mels und Weesen—Mühlehorn	41,500
Nr. 164. Bahnabschlüsse und Barrieren	20,000
Nr. 165. Vorsorgliche Liegenschaftenerwerbungen	200,000
Nr. 166. Unvorhergesehenes	50,000
<i>Summe der Ausgaben für andere Bauten</i>	<u>1,477,400</u>
<i>Ausgaben des Kreises III</i>	5,272,700
<i>wovon entfallen zu Lasten der Betriebs-</i> <i>rechnung</i>	Fr. 282,780
<i>und zu Lasten der Baurechnung</i>	„ 4,989,920
Dem von der Kreisdirektion vorgelegten Budget haben w beigefügt:	
Nr. 109 b. Station Baden. Erstellung einer Passerelle	Fr. 30,000
Nr. 113. Station Murg. Erhöhung des Voran-schlages infolge Vergrößerung der Güterdienstanlagen	5,000

	Fr.
Nr. 120 e. Lokomotivwägevorrichtung im neuen Lokomotivdepot in Zürich	36,000
Nr. 131. Station Laufenburg. Vergrößerung von Aufnahms- und Abtrittgebäude und Anbringen eines Perrondaches	19,000
Dagegen haben wir weggelassen:	
Station Rheinfelden. Verlängerung des Perrondaches und Erstellung eines neuen Abortgebäudes, weil nicht sehr dringlich	22,000
Nr. 156. Beseitigung der Wegübergänge. Unterführung der Hornhaldenstraße km. 7, ⁴⁵⁶ nebst Fußwegunterführung km. 7, ⁶⁸⁰ auf der Strecke Zürich-Wollishofen-Bendlikon-Kilchberg, weil die Angelegenheit noch nicht spruchreif ist	151,500
und Straßenerüberführung km. 10, ³⁷⁵ bei Rüschlikon weil die Gemeinde Rüschlikon keinen Beitrag leisten will,	102,500
die Akkumulatoren-Ladestation im Bahnhof Zürich, weil ein geeigneter Platz hierfür im Bahnhof Zürich nicht vorhanden ist und weil die Ausrüstung der Wagen mit Dynamomaschinen diese Einrichtung teilweise entbehrlich macht,	41,800
die Erstellung einer direkten Telegraphenlinie auf der Strecke Brugg-Pratteln	11,500
und endlich	
die Verstärkungen der kleinen Brücken auf der Strecke Glarus Linthal (Baubudget 1904, Pos. 105 e) weil dieselben nicht dringend nötig sind.	5,000
Statt der im Budget des Kreises enthaltenen Verstärkung der oberen Limmatbrücke bei Wettingen (Baubudget 1904, Position 105 d) haben wir gestützt auf eine nachträgliche Vorlage der Kreisdirektion unter Beibehaltung des Betrages von	40,000
die Verstärkungen der Glattbrücke bei Zweidlen und der Wildbachbrücke bei Embrach (Pos. 158 c und d), eingesetzt.	

E. Kreis IV.

1. Ausgaben für bereits begonnene Bauten.

Nr. 167. Station Etwilen. Anlage von Stumpengelcisen.

Voranschlag laut Baubudget 1904,		
Position 117	Fr. 45,000	Fr.
Mutmaßliche Ausgaben im Jahre 1904	„ 19,000	
bleiben für 1905	<u> </u>	26,000

Nr. 168. Haltestelle Hüttlingen-Mettendorf.

Voranschlag laut Baubudget 1904,	
Position 130	Fr. 52,500
Erhöhung desselben	„ 3,000
	<u> </u>
	Fr. 55,500

Hiervon ab: Beitrag der Ge-		
meinden	Fr. 22,500	
Mutmaßliche Ausgaben im		
Jahre 1904	„ 20,000	
	<u> </u>	
bleiben für 1905	„ 42,500	13,000

Nr. 169. Bahnhof St. Gallen.

Approximativer Voranschlag, Bau-	
budget 1904, Position 131	Fr. 7,530,000
Mutmaßliche Ausgaben bis Ende	
1904	„ 3,980,000
	<u> </u>
bleiben	Fr. 3,550,000

Davon sind für 1905 vorgesehen:

Bauleitungskosten	Fr. 36,000	
Bauzins	„ 14,000	
Unterbau:		
Personenunterführung beim Waisen-		
haus	„ 112,000	
Personentunnel beim Aufnahms-		
gebäude	„ 90,000	
Hochbau:		
Neues Aufnahmsgebäude (I. Rate)	„ 518,000	
	<u> </u>	770,000
	Übertrag	809,000

Fr.
809,000

Übertrag

Die neuen Anlagen für den Güterbahnhof und das Lokomotivdepot sind fertig gestellt. Wegen des eidgenössischen Schützenfestes und wegen der Notwendigkeit das ursprüngliche Projekt abzuändern sind die Arbeiten zur Umgestaltung des Personenbahnhofes im Jahre 1904 sistiert worden. Die Pläne für das neue Aufnahmsgebäude, welches in den obern Geschossen die Bureaux der Kreisdirektion IV aufnehmen und somit auch als Verwaltungsgebäude benützt werden soll, gehen der Vollendung entgegen.

Nr. 170. Station St. Fiden. Erweiterung der Stationsanlagen.

Im Baubudget 1904, Position 132,	
enthalten	Fr. 20,000
Erhöhung des Voranschlages infolge	
Änderung des Projektes	„ 104,500
	<hr/>
Zusammen	Fr. 124,500
Mutmaßliche Ausgaben bis Ende 1904	„ 30,000
Bleiben für 1905	<hr/>
	94,500

Es ist hauptsächlich die Vergrößerung der Ausladeplätze vorgesehen.

Infolge der Verlegung des Güterbahnhofes St. Gallen nach Westen ist es für einen wesentlichen Teil der Bevölkerung der Stadt von Vorteil die Station St. Fiden zu benutzen. Diese muß infolgedessen vergrößert werden. Da jedoch das Erweiterungsprojekt erst aufgestellt werden kann, wenn festgestellt ist, ob die Einmündung der projektierten Bahnlinie von Romanshorn in St. Fiden oder in St. Gallen erfolgen wird, so können vorläufig nur die dringendsten der zur Bewältigung des Verkehrs erforderlichen Bauten hergestellt werden. Dabei soll jedoch auf die zukünftige Erweiterung Rücksicht genommen werden, damit eine spätere Umänderung der jetzt ausgeführten Arbeiten unterbleibt.

 Übertrag 903,500

Fr.

Übertrag 903,500

Nr. 171. Bahnhof Rorschach.

a. Rangiergeleiseanlagen mit Straßenverlegungen
und Geleiseverbindungen in den Seegeleisen.

Voranschlag laut Baubudget 1904,	
Position 134 a	Fr. 413,500
Mutmaßliche Ausgaben bis Ende 1904	„ 40,000
	<hr/>
Bleiben	Fr. 373,500

Für 1905 werden vorgesehen 10,000

Die in den Jahren 1903 und 1904 ausgeführten Bauten beschränken sich auf diejenigen Geleiseänderungen, welche ohne Verlegung der Staatsstraße ausgeführt werden konnten.

Da mit der öffentlichen Planaufgabe über die Erweiterung des Bahnhofes Rorschach die Frage der Erstellung eines neuen Hafens aufgerollt werden wird, ist zu erwarten, daß die Genehmigung der Pläne nicht so schnell erfolgen wird, und daß im Jahre 1905 keine größeren Ausgaben gemacht werden.

b. Erweiterung der Seewasserversorgung.

Voranschlag laut Baubudget 1904,	
Position 134 b	Fr. 18,450
Mutmaßliche Ausgaben bis Ende 1904	„ 13,450
Bleiben für 1905	<hr/>
	5,000

Die Röhrenlegung im See muß auf den Niederwasserstand im Winter 1904/05 verschoben werden.

Nr. 172. Station Rheineck. Neues Aufnahmegebäude, Umbau und Erweiterung der Geleiseanlagen.

 Übertrag 918,500

		Fr.	
	Übertrag		918,500
Voranschlag laut Baubudget 1904,			
Position 136	Fr. 372,000		
Mutmaßliche Ausgaben bis Ende 1904	„ 100,000		
	Bleiben	Fr. 272,000	
Für 1905 werden vorgesehen			110,000

Im Jahre 1904 sind mehrere Gebäude, welche für die Ausführung der Erweiterung abgetragen werden müssen, angekauft worden. Mit den Bauarbeiten konnte nicht begonnen werden, da die für die Erweiterung der Station nötigen Auffüllungen im alten Rheinbett mit Rücksicht auf den Stand der Rheinkorrektur nicht gestattet wurden. Es ist auch noch mit der Gemeinde Rheineck über Beiträge an die Senkung der Station und Straßenverbesserungen zu unterhandeln und mit der Drahtseilbahn Rheineck-Walzenhausen ein Vertrag über den Anschluß eines Verbindungsgeleises abzuschließen.

Nr. 173. Bahnhof Romanshorn. Erstellung einer elektrischen Ladestation für die Personenwagenbeleuchtung.

Voranschlag laut Nachtragsbaubudget			
1904, Position 54	Fr. 6000		
Erhöhung des Voranschlages	„ 500		
	Zusammen	Fr. 6500	
Mutmaßliche Ausgaben im Jahre 1904	„ 5000		
Bleiben für 1905			1,500

Nr. 174. Zweites Geleise Oberwinterthur - Romanshorn (Länge 52,2 km.).

Kredit des Verwaltungsrates vom			
29. September 1903	Fr. 5,800,000		
Mutmaßliche Ausgaben bis Ende			
1904 (Baubudget 1904, Pos. 147)	„ 2,270,000		
	Bleiben	Fr. 3,530,000	
	Übertrag		1,030,000

	Fr.	
		Übertrag 1,030,000
Hiervon werden für 1905 vorgesehen:		
Bauleitungskosten	Fr. 100,000	
Bauzins	" 97,000	
Expropriation	" 150,000	
Bahnbau:		
1. Unterbau	" 920,000	
2. Oberbau	" 750,000	
3. Hochbau und mechanische Stationseinrichtungen	" 20,000	
4. Telegraph, Signale und Verschiedenes	" 100,000	
	<hr/>	2,137,000

Auf der Strecke Oberwinterthur-Müllheim werden die Unterbauarbeiten in der Hauptsache, sowie ein Teil des Oberbaues bis Ende 1904 fertig. Die Verhandlungen über Erstellung einer Station bei Attikon haben leider die Arbeiten verzögert. Die Geleise der Stationen werden im Jahre 1905 für die zweite Spur umgebaut. Auf der Strecke Müllheim-Romanshorn werden die Expropriationen zum größten Teil im Jahre 1904 erledigt werden, so daß voraussichtlich im Frühjahr 1905 mit den Bauarbeiten begonnen werden kann.

Nr. 175. Ersatz und Verstärkung von Brücken.

a. Ersatz der hölzernen Thurbrücke bei Müllheim durch eine eiserne Brücke.

Voranschlag	Fr. 218,700	
Mutmaßliche Ausgaben im Jahre 1904 (Baubudget 1904, Position 148 a)	" 160,000	
Bleiben für 1905	<hr/>	58,700

b. Ersatz der eisernen Pfeiler und Auflager der Thurbrücke bei Ossingen.

Voranschlag	Fr. 238,000	
Mutmaßliche Ausgaben im Jahre 1904 (Baubudget 1904, Position 148 b)	" 45,000	
Bleiben für 1905	<hr/>	193,000

Übertrag 3,418,700

	Fr.	
		Übertrag 3,418,700
Nr. 176. Wärterhäuser. Erstellung von fünf Wärterhäusern.		
Voranschlag laut Baubudget 1904,		
Position 149	Fr. 45,000	
Mutmaßliche Ausgaben im Jahre 1904	" 18,000	
Bleiben für 1905	<u> </u>	27,000
Im Budget 1904 sind sechs Wärterhäuser vorgesehen. Die Summe von Fr. 45,000 reicht jedoch nach den detaillierten Voranschlägen nur für fünf aus.		
<i>Summe der Ausgaben für in Ausführung befindliche Bauten</i>		<u> </u> 3,445,700

2. Ausgaben für noch nicht begonnene Bauten, welche schon in frühern Budgets enthalten waren.

	Fr.
Nr. 186. Station Emmishofen-Egelshofen.	
a. Verlängerung des Güterschuppens. Übertrag aus dem Baubudget 1904, Position 123	7,500
Die Arbeit wurde mit Rücksicht auf die Erweiterung der Geleiseanlagen (Baubudget 1905, Position 186 b) verschoben.	

Nr. 202. Bahnhof Chur. Erstellung eines Dienstgebäudes.

Voranschlag laut Baubudget 1904,	
Position 140	Fr. 17,000
Erhöhung infolge Erweiterung des Projektes	" 44,000
Zusammen für 1905	<u> </u> 61,000

Nr. 206. Wasserversorgungen für Stationen und Wärterhäuser.

b. Hydrantenanlage bei den Lagerhäusern im Bahnhof Buchs. Übertrag aus dem Nachtragsbaubudget 1904, Position 56		20,000
	Übertrag	<u> </u> 88,500

Fr.
Übertrag 88,500

Diese Übertragung mußte stattfinden, weil nicht sicher ist, daß mit dem Wasser- und Elektrizitätswerk Buchs noch im Jahre 1904 eine Einigung über die Wasserabgabe zu Stande kömmt.

Nr. 208. Zentralanlagen für Weichen und Signale.

a. Station Tägerwilen	Fr. 15,000	
„ Kreuzlingen	„ 27,000	
Übertrag aus dem Baubudget 1904,		
Position 144		42,000

<i>Summe der Ausgaben für noch nicht begonnene Bauten, welche schon in frühern Budgets enthalten waren . .</i>		130,500
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	---------

3. *Ausgaben für Arbeiten, für welche vertragliche oder gesetzliche Verpflichtung vorliegt.*

Nr. 218. Beiträge an Bauten und Anlagen zum Schutze der Bahn. Fr.

a. Beitrag an die Kosten der Erstellung eines Rheinwuhres unterhalb der Haldensteinerbrücke (Zizers-Chur). Übertrag aus dem Baubudget 1904, Position 153		9,300
b. Beitrag an die Kosten für Erstellung einer gewölbten Kanalbrücke bei km. 27,810 der Strecke Salez-St. Margrethen		8,500
		17,800

4. *Ausgaben für andere Bauten.*

Nr. 177. Station Andelfingen. Verlängerung des Kreuzungsgeleises Fr. 13,000

Nr. 178. Fußwegunterführung bei der Rheinbrücke bei Neuhausen (an Stelle des bestehenden Fußwegüberganges à niveau) 6,300

Nr. 179. Station Seuzach. Verlängerung des Kreuzungsgeleises 16,300

Übertrag 35,600

	Fr.
Übertrag	35,600
Nr. 180. Station Ossingen. Verlängerung des Kreuzungsgeleises	20,000
Nr. 181. Station Märstetten. Vergrößerung des Schuppens	9,500
Nr. 182. Station Sulgen. Erstellung eines Perrondaches	7,800
Nr. 183. Station Sitterthal. Erstellung eines Kreuzungsgeleises und einer Zentralanlage mit Verwendung vorhandener Apparate alten Systems	25,000
Nr. 184. Station Bischofszell. Fußwegüberführung bei km. 9, ⁶¹³ (an Stelle eines bestehenden Überganges à niveau).	
Voranschlag	Fr. 4500
Beitrag der Interessenten	" 1500
Bleiben zu Lasten der S. B. B.	3,000
Nr. 185. Station Eschenz. Verlängerung des Kreuzungsgeleises	59,000
Nr. 186. Station Emmishofen-Egelshofen.	
b. Erweiterung der Geleiseanlagen	41,500
Nr. 187. Bahnhof Romanshorn. Erstellung eines Stumpengeleises	6,000
Nr. 188. Station Arbon. Vergrößerung von Aufnahmegebäude und Güterschuppen und Erweiterung der Geleiseanlagen.	
Voranschlag vom 16. Juli 1904	Fr. 260,000
Für 1905 werden vorgesehen	64,000
Die Wartsäle und Dienstlokale im Aufnahmegebäude, der Abort, sowie der Güterschuppen und die Ausladeplätze sind ungenügend und müssen vergrößert und verbessert werden.	
Übertrag	271,400

	Fr.
Übertrag	271,400
Nr. 189. Lokomotivdepot Winterthur.	
a. Erstellung je einer Putzgrube und eines Wasserkrans im östlichen und westlichen Depot	6,200
b. Vergrößerung der Werkstätte im östlichen Depot	5,800
Nr. 190. Haltestelle Schottikon (Elgg-Räterschen).	
Erstellung einer Schutzhütte	2,000
Nr. 191. Station Aadorf. Vergrößerung des Güterschuppens	
	6,000
Nr. 192. Station Bazenhaid. Verbesserung der Wohnung	
	8,500
Nr. 193. Station Bütschwil. Verbesserung der Wohnung	
	11,800
Nr. 194. Station Winkeln.	
a. Vergrößerung des Vorstands- und Gepäckbureaus	11,500
b. Erstellung eines Abortgebäudes und Versetzung des alten Abortes	5,000
c. Erstellung von Vordächern am Aufnahmegebäude	15,500
Nr. 195. Station Goldach. Vergrößerung des Schuppens	
	5,600
Nr. 196. Werkstätte Rorschach.	
a. Erstellung einer Kesselschmiede	55,000
b. Erstellung von zwei Putzgruben in den Geleisen 3 und 8	3,800
c. Erstellung eines Aufenthaltslokals für Arbeiter des Depots	2,600
Nr. 197. Station Heerbrugg. Vergrößerung des Schuppens	
	7,500
Nr. 198. Station Rebstein. Neues Abortgebäude	
	2,200
Übertrag	420,400

	Fr.
Übertrag	420,400
Nr. 199. Station Rüthi (Rheintal). Erweiterung der Geleiseanlagen	14,800
Nr. 200. Station Trübbach. Verbesserung der Wohnung	10,000
Nr. 201. Station Sevelen. Geleiseerweiterung und Erstellung einer Rampe	17,500
Nr. 203. Werkstätte Chur. Anbau an das Hauptgebäude	11,000
Nr. 204. Perronerhöhungen mit Entwässerungen. Auf verschiedenen Stationen	3,000
Nr. 205. Brückenwagen. Bahnhof Winterthur, Station Wiesendangen	11,300
In Winterthur ist eine weitere Brückenwage zur Vornahme der Kohlenprobewägungen nötig.	
Nr. 206. Wasserversorgungen für Stationen und Wärterhäuser.	
a. Auf verschiedenen Stationen	5,000
Nr. 207. Verbesserung der Beleuchtung auf diversen Stationen.	
a. Umbau und Ergänzung der elektrischen Beleuchtungsanlagen des Bahnhofes Romanshorn .	41,400
b. Auf verschiedenen Stationen	15,000
Nr. 208. Zentralanlagen für Weichen und Signale.	
b. Station Seuzach	Fr. 13,000
" Eschenz	" 15,000
" Au	" 19,000
" Rüthi	" 14,000
	61,000
Nr. 209. Weichensicherungen. Anbringen von Verschlüssen an nicht verriegelten Weichen . . .	5,000
Nr. 210. Vorsignale	10,000
Nr. 211. Zweites Geleise Winterthur-St. Gallen. Für Studien im Jahre 1905	10,000
Übertrag	635,400

	Fr.
Übertrag	635,400
Nr. 212. Ersatz und Verstärkung eiserner Brücken. Ersatz der eisernen Brücke über die Thur bei Andelfingen durch eine neue eiserne Brücke	165,000
Nr. 213. Wärterhäuser. Vergrößerung des Wärterhauses bei km. 42,156 in der Gemeinde Klein-Andelfingen	5,800
Nr. 214. Telegraphenleitungen. ²⁾	
Sargans—Chur (zweiter Draht)	Fr. 2600
Romanshorn—Konstanz—Etwilen (zweiter Draht)	„ 5000
	7,600
Nr. 215. Glockensignale.	
Kreuzlingen-Stein a/Rh.	Fr. 17,400
Konstanz-Emmishofen	„ 1,500
	18,900
Nr. 216. Streckenblockeinrichtungen zwischen den Stationen Zizers und Chur	35,000
Nr. 217. Bahnabschlüsse und Barrieren.	
a. Neue Einfriedigungen	Fr. 7,000
b. Neue Barrieren	„ 20,000
	27,000
Nr. 219. Schutzstreifen gegen Waldbrände. Landerwerb	6,000
Nr. 220. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen	300,000
<p>Wiewohl die Projekte für die Erweiterungsbauten der Station Goßau, der Bahnhöfe St. Margrethen, Buchs, Sargans und die Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes in Chur nur in allgemeinen Grundzügen festgelegt sind, hat sich die Notwendigkeit vorsorglicher Landerwerbungen hierfür ergeben und mußten auch schon Expropriationspläne aufgelegt werden. Deshalb ist der in den früheren Budgets auf Fr. 100,000 angesetzte Betrag diesmal erhöht worden.</p>	
Nr. 221. Unvorhergesehenes	50,000
<i>Summe der Ausgaben für andere Bauten</i>	1,250,700

5. Übertragungen vom Conto „Entbehrliche Liegenschaften“
auf Baurechnung.

	Fr.
Nr. 222. Bahnhof Buchs. Post- und Zollgebäude	64,237
Station Landquart. Beamtenwohnhaus Nr. 1 .	32,048
Bahnhof Chur. Beamtenwohnhaus zur „Blech- walze“	10,000
Zusammen	<u>106,285</u>
<i>Ausgaben des Kreises IV</i>	4,950,985
<i>wovon entfallen zu Lasten der Betriebs- rechnung</i>	Fr. 199,000
<i>und zu Lasten der Baurechnung</i>	„ 4,751,985

Von dem vom Kreise IV aufgestellten Budget haben wir nicht aufgenommen, weil die Ausgabe nicht die Baurechnung, sondern die Betriebsrechnung belastet:

Station Staad. Erweiterung des Geleiseabstandes mit Umbau der Steinrampe	Fr. 9,500
Semaphorleitungen. Dritter Draht für Rückmelder auf 16 Stationen	3,700
Ferner: Werkstätte Rorschach. Erstellung einer Achsenversenkvorrichtung in der Wagenwerkstätte .	5,300
Erstellung von Glockensignalen auf der Strecke Sulgen-Arnegg	10,300
weil hierfür zurzeit kein dringendes Bedürfnis vor- handen ist.	

Dagegen haben wir beigefügt:

Nr. 200. Station Trübbach. Verbesserung der Wohnung	10,000
Nr. 211. II. Geleise Winterthur-St. Gallen. Für Studien im Jahre 1905	10,000

II. Rollmaterial.

a. Neue Kreditbegehren.

Nr. 223. Anschaffung von 135 Lokomotiven, wovon 83 Stück als Vermehrung und 52 Stück als Ersatz, für die Periode 1905/06.

Von diesen 135 Lokomotiven sollen 55 Stück, die schon im Baubudget 1904 unter Nr. 156 erwähnt und von denen 34 Stück bereits im Bau sind, im Jahr 1905 zur Ablieferung gelangen, während die übrigen 80 Stück in das Jahr 1906 fallen werden.

Der für unsern Betrieb auf Ende 1906 erforderliche Lokomotivbestand ist durch Einzelerhebungen festgestellt worden, welche folgendes Resultat erzeugen:

Für das Jahr 1905 sind die Fahrleistungen auf dem normalspurigen Bahnnetz (also ausschließlich Brünig mit 312,000 Lokomotivkilometer) und ohne Berücksichtigung des Simplon budgetiert zu 31,328,700 Lokomotivkilometer

Rechnet man dazu einen Zuschlag von zirka 3 % für das Jahr 1906 mit	939,300	„
und eine Zunahme infolge Eröffnung des Simplon von . .	1,500,000	„

so ergeben sich die voraussichtlichen Fahrleistungen für 1906 zu	33,768,000	Lokomotivkilometer
------------------------------------------------------------------	------------	--------------------

Nach den einzelnen Direktionskreisen ausgeschieden, ergibt sich auf Ende 1906 der Bedarf an Lokomotiven wie folgt:

für Kreis I	227	Stück
„ „ II (ohne Brünig)	256	„
„ „ III	281	„
„ „ IV	142	„

Im ganzen Bestand auf 1. Januar 1904	906	normalspurige Lokomotiven
	793	Lokomotiven

Vermehrung während der dreijährigen Periode 1904 bis 1906 somit	113	Lokomotiven
-------------------------------------------------------------------------	-----	-------------

Dazu kommt der voraussichtliche Abgang während der nämlichen Periode . . .	77	„
----------------------------------------------------------------------------	----	---

Totalbedarf somit	190	Lokomotiven
---------------------------	-----	-------------

	Übertrag	190 Lokomotiven
Hiervon werden gemäß den bestehenden Vertragsabschlüssen im Jahr 1904 abgeliefert	55	„
Demnach sind, wie budgetiert, pro 1905/06 zu beschaffen	135	Lokomotiven
Im Bau befinden sich davon bereits	34	„
Es sind noch zu bestellen .	101	Lokomotiven, wovon lieferbar im Jahre 1905 . . . 21 Stück und im Jahre 1906 . . . 80 „

Nach den vorstehenden Annahmen wird im Jahre 1906 die durchschnittliche Jahresleistung einer Lokomotive $\frac{33,768,000}{906}$

rund 37,300 Lokomotivkilometer betragen, also 1100 Lokomotivkilometer mehr, als laut dem letztjährigen Budgetberichte für das Jahr 1905 berechnet worden ist.

Für die Neuanschaffungen sind die gleichen bewährten Bauarten wie in den letzten Jahren in Aussicht genommen, nämlich $A^{2/4}$, $A^{3/5}$, $B^{3/4}$, $E^{c3/4}$ und $E^{3/3}$ Lokomotiven, ferner die im Baubudget 1904 erstmals vorgesehene schwere Güterzugslokomotive $C^{4/5}$, die in drei Probeexemplaren bis Ende 1904 zur Ablieferung gelangen wird.

Die Gesamtkosten sind veranschlagt zu .	Fr. 12,280,000
wovon zu Lasten des Jahres 1905	„ 4,975,000
und zwar auf Betriebsrechnung	„ 1,370,000
und auf Baurechnung	„ 3,605,000

Nr. 224. Die stetige Verkehrszunahme auf der Brünigbahn erfordert auch für die Talstrecken eine Vermehrung des Lokomotivparks um 2 Lokomotiven, wofür ebenfalls eine leistungsfähigere Bauart ($G^{3/4}$) in Aussicht genommen ist.⁵

Nr. 225. Die im Gange befindliche Revision des Bundesratsbeschlusses vom 8. Februar 1898 betreffend die Normierung des Rollmaterialbestandes nimmt für das Bundesbahnnetz auf je 9250 Personenkilometer einen Sitzplatz in Aussicht. Für die Normierung des Personenwagenparks auf Ende der vierjährigen Periode 1904/1907 wird auf die Personenkilometerzahl pro 1903 abge-

stellt, die sich auf rund 1,048,265,000 beläuft. Hieraus ergibt sich die auf Ende 1907 erforderliche Sitzplatzzahl zu

$$\frac{1,048,265,000}{9250} = 113,326 \text{ Sitzplätzen.}$$

	Wagen- zahl	Sitzplätze			
		I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	Total
Der Bestand auf Ende 1903 (ohne Brünig) beträgt	1970	4675	20,945	71,279	96,899
Vermehrung pro 1904	143	813	2,193	3,452	6,458
	2113	5488	23,138	74,731	103,357
Ausrangierung pro 1904	56	172	717	2,442	3,331
Bestand Ende 1904 .	2057	5316	22,421	72,289	100,026
Vermehrung pro 1905/ 1906 (inkl. Über- trag von 1904) .	407	1924	6,693	11,340	19,957
	2464	7240	29,114	83,629	119,983
Voraussichtlicher Ab- gang pro 1905/06	100	304	1,293	4,373	5,970
Voraussichtlicher Be- stand Ende 1906 .	2364	6936	27,821	79,256	114,013
		6,1 %	24,4 %	69,5 %	100 %

Zur richtigen Beurteilung der vorstehenden Ausweise ist darauf aufmerksam zu machen, daß die demnächstige Eröffnung des Simplons eine weitere Steigerung der Betriebsansprüche bringen wird, welche in der obigen Normierung der Sitzplatzzahl nicht inbegriffen ist.

Für die zweijährige Periode 1905/1906 ist laut unserer Vorlage die Beschaffung von 387 Personenwagen in Aussicht genommen, wovon 287 Stück als Vermehrung und 100 Stück als Ersatz von abgängigem Material. Von diesen 387 Personenwagen werden im Jahre 1905 im ganzen 160 Personenwagen zur Ablieferung gelangen, während der Rest auf das Jahr 1906 fällt. Mit Rücksicht auf die erforderliche Bauzeit mußte die Bestellung des nächstjährigen Materials bereits vollzogen werden, wozu wir der Generaldirektion, unter Vorbehalt der Zustimmung der Bundesversammlung, die Ermächtigung erteilt haben.

Von der Voranschlagssumme für 1905 von Fr. 4,360,000	
fallen auf Betriebsrechnung	„ 585,000
und auf Baurechnung	Fr. 3,775,000

Nr. 226. Aus Gründen der Betriebssicherheit ist für die Expreszüge, für welche in Zukunft mehr schwerere Personenwagen zur Verwendung kommen werden, eine Anzahl schwererer Gepäckwagen zu beschaffen. Für unsere Betriebsverhältnisse sind dafür zunächst schwerere dreiachsige Wagen in Aussicht genommen. Es ist vorerst die Beschaffung von 50 solcher Wagen vorgesehen, wovon 10 Stück im Jahre 1905 und die übrigen im Jahre 1906 zur Ablieferung gelangen werden.

Nr. 227. Nach der vorgesehenen neuen Norm für die Bemessung des Güterwagenbestandes soll je ein Güterwagen auf 12,000 zu leistende Kilometer vorhanden sein, und zwar für die vierjährige Periode 1904/1907 berechnet auf Grund der wirklichen Leistungen des Jahres 1903. Die in Betracht kommenden Leistungen der Güterwagen der Bundesbahnen, mit Ausschluß des Brünigmateriale, betragen im Jahre 1903 rund 126,141,000 Wagenkilometer, woraus sich ergibt, daß der Bedarf auf Ende der vierjährigen Periode 1904/1907 beträgt:

	$\frac{126,141,000}{12,000} = 10,512$	Güterwagen.
Der Bestand auf Ende 1903 ist	10,280	„
Somit die notwendige Vermehrung im ganzen	232	„
Die Vermehrung pro 1904 beträgt	150	„
Bleiben zu beschaffen	82	Güterwagen.

Der von den Privatbahnen übernommene Güterwagenpark der Bundesbahnen enthält rund 4000 Wagen, die längstens innert 10 Jahren nach und nach auszurangieren sind, und von diesen befindet sich ungefähr die Hälfte jetzt schon in einem Zustande, der kostspielige Reparaturen nicht mehr rechtfertigt. Es erscheint deshalb angezeigt, die Ausrangierung in den nächsten Jahren zu verstärken, sobald für Ersatz gesorgt ist. Für die zweijährige Periode 1905/1906 ist der Bau von 900 Güterwagen verschiedener Serien vorgesehen, wovon 500 Stück im Jahr 1905 zu liefern sind. Weil zuerst der Ersatz beschafft sein muß, bevor die Ausrangierung in größerem Umfange stattfinden kann, sind für das Jahr 1905 nur 176 Güterwagen zur Ausrangierung vorgesehen.

Die Budgetsumme pro 1905 von	Fr. 2,262,500
verteilt sich auf Betrieb mit	„ 723,000
und auf Bau mit	„ 1,539,500

Nr. 228, 229 und 230. Diese Kredite im Gesamtbetrage von Fr. 97,500 bezwecken die Fortsetzung der Beseitigung der Petrolbeleuchtung in den den Kreisen III und IV zugeteilten Personenwagen der ehemaligen Nordostbahn durch Einführung der elektrischen Beleuchtung.

Nr. 231. Die Verkehrssteigerung der Brünigbahn erfordert eine angemessene Vermehrung des Personenwagenparks dieser Bahn. Es ist die Beschaffung von 14 Wagen verschiedener Serien, welche mit Aborten und elektrischer Beleuchtung ausgerüstet sind, vorgesehen.

Nr. 232. Für den zunehmenden Transport von Baumaterialien etc. erweist sich der Güterwagenpark der Brünigbahn als ungenügend, und es wird daher die Beschaffung von 6 offenen Güterwagen der Serie M in Aussicht genommen.

Nr. 233. Für die Verbesserung der vorhandenen Wagenbeleuchtung der Brünigbahn haben wir einen erstmaligen Kredit von Fr. 6000 in das Budget eingestellt.

b. Überträge vom Jahre 1904.

Diese Überträge sind notwendig, weil die betreffenden im Baubudget und Nachtragsbaubudget pro 1904 vorgesehenen Anschaffungen im Jahre 1904 nicht mehr zur Ablieferung und Verrechnung gelangen werden, und es ist im einzelnen folgendes zur Erläuterung beizufügen:

Nr. 234. Der Liefertermin für die 2 HG^{3/8} Lokomotiven der Brünigbahn mußte nachträglich bis Ende März 1905 verlängert werden auf motiviertes Ansuchen der Lokomotivfabrik Winterthur. Auch war es zweckmäßig, bei der Konstruktion die mit Lokomotiven ähnlicher Bauart der Appenzeller Straßenbahn gemachten Erfahrungen abzuwarten und zu verwerten.

Nr. 235. Infolge eingetretener Verzögerung in der Erstellung der Konstruktionszeichnungen und der Materialbeschaffung wird die Ausführung zum größten Teil in das Jahr 1905 fallen.

Nr. 236. Da es sich um die Einführung neuer Typen vierachsiger Drehgestellwagen sowohl für den internationalen

Verkehr als für den Inlandsverkehr handelt, mußten weitläufige Verhandlungen auch mit zahlreichen ausländischen Bahnverwaltungen über Konstruktion und Einrichtung geführt werden. Sodann war die aus den gleichen Ursachen etwas verzögerte Indienstsetzung der im Jahre 1903 bestellten 12 vierachsigen Probewagen verschiedener Typen abzuwarten. Die Ablieferung der 20 Personenwagen wird im Laufe des Sommers 1905 erfolgen.

Nr. 237. Die im Baubudget 1904 unter Nr. 161 enthaltenen 150 gedeckten Eilgutwagen sind an unsere Werkstätte Olten vergeben worden. Durch den gleichzeitig übernommenen Bau von 40 eigenen Gepäckwagen wurde die Ausführung verzögert, so daß bis Ende 1904 nur 100 Güterwagen abgeliefert werden können und die übrigen 50 Stück auf das Jahr 1905 übertragen werden müssen.

Nr. 238. Die Frage der einheitlichen Ausrüstung der Gepäckwagen mit Hilfsgeräten, für die im Nachtragsbaubudget 1904 der erforderliche Kredit eingestellt wurde, ist noch nicht zum definitiven Abschluß gelangt; die Ausführung fällt in das Jahr 1905.

III. Mobiliar und Gerätschaften.

A. Generaldirektion.

Nr. 239. Inventaranschaffungen für die Bureaux der Generaldirektion	Fr. 5,000
----------------------------------------------------------------------------------	--------------

Nr. 240. Apparate und Instrumente für die Prüfungsstation elektrischer Apparate und Materialien .	5,000
---------------------------------------------------------------------------------------------------	-------

Der Betrag ist hauptsächlich zur Ergänzung der Sammlung von im Betrieb der Bundesbahnen befindlichen elektrischen Apparaten bestimmt.

Nr. 241. Anschaffung eines Modells einer Stationsicherungs- und Streckenblockanlage mit Geleisen und Weichen, Stell- und Blockwerken, allen Signalen und einem elektrisch betriebenen Fahrzeug.

Gesamtkosten	Fr. 20,000
Für 1905 werden vorgesehen	10,000
	<hr/>
Übertrag	20,000

Fr.

Übertrag

20,000

Dieses Modell soll zu Studien und zur Instruktion für das Personal dienen und vorher an der Simplon-ausstellung in Mailand aufgestellt werden.

A. Ausgaben der Generaldirektion für Mobiliar und Gerätschaften

20,000

B. Kreis I.

Nr. 242. Vermehrung des Mobiliars der Kreis-direktion

Fr.
2,000

Nr. 243. Vermehrung des Inventars des Bahn-dienstes.

Mobiliar und Werkzeug. Ausgabe wie im Jahre 1903 . . . Fr. 12,000

Vermehrung infolge Eröff-nung des Simplons . . . „ 8,000

Fr. 20,000

Neue Schotterwagen „ 20,000

80 neue Buden für Wärterablöser à Fr. 500 „ 40,000

80,000

Nr. 244. Vermehrung des Inventars des Stations-dienstes.

Ausgabe wie im Jahre 1904 . . . Fr. 10,000

Vermehrung infolge Eröffnung des Simplontunnels (exkl. Bahnhof Brig) . . . „ 20,000

30,000

Nr. 245. Vermehrung des Inventars der Tele-grapheninspektion

1,000

Nr. 246. Vermehrung des Inventars des Fahr-dienstes.

Übertrag

113,000

		Fr.
	Übertrag	113,000
Hilfswagen mit vollständiger Ausrüstung für den Bahnhof Brig . . .	Fr. 18,000	
110 Paar Dampfheizkupplungen . . .	" 7,700	
160 Akkumulatorenbatterien für elektrische Wagenbeleuchtung . . .	" 48,000	
Verschiedenes	" 3,100	
	<hr/>	76,800
Nr. 247. Ergänzung der Werkzeuge und mechanischen Einrichtungen der Werkstätte Yverdon .		62,000
Nr. 248. Ergänzung der Werkzeuge und mechanischen Einrichtungen der Werkstätte Freiburg .		5,000
Nr. 249. Telegraphenapparate für die neuen Leitungen auf den Strecken:		
Lausanno-St. Maurice	Fr. 2500	
Lausanne-Renens	" 700	
Neuenburg-Travers	" 1500	
	<hr/>	4,700
Nr. 250. Telephonapparate		1,500
<i>B. Ausgaben des Kreises I für Mobiliar und Gerätschaften</i>		<hr/> 263,000
wovon Fr. 15,000 zu Lasten der Betriebsrechnung und Fr. 8000 zu Lasten des Werkstättenconto fallen.		

B¹. Simplon.

		Fr.
Nr. 251. Beleuchtungs-, Reparaturwagen, sowie sonstiges Inventar für den Simplontunnel, Mobiliar und Gerätschaften für den Bahnhof Brig.		
Vorgesehene Ausgabe laut Nachtragsbaubudget 1904, Position 65 . . .	Fr. 70,000	
Voraussichtliche Ausgabe im Jahre 1904 . . .	" 50,000	
Bleiben für 1905	<hr/>	20,000
<i>B¹. Ausgaben des Simplon für Mobiliar und Gerätschaften</i>		<hr/> 20,000

C. Kreis II.

Nr. 252. Vermehrung des Mobiliars der Kreis- direktion	Fr. 4,000	
Nr. 253. Vermehrung des Inventars des Bahn- dienstes.		
Anschaffung eines Umformers für die Beleuchtung des Personenbahnhofes Olten	Fr. 18,000	
Wärterbuden	„ 3,000	
Bessere Ausrüstung der Ablöser und der Arbeitergruppen auf den Linien der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn mit Signalmitteln	„ 1,650	
Verschiedenes	„ 3,600	
	<hr/>	26,250
Nr. 254. Vermehrung des Inventars des Stations- dienstes (inklusive Telegraphen- und Telephonapparate, sowie Gerätschaften für die Lichtaufseher und eine fahrbare Leiter für den Bahnhof Luzern à Fr. 450)		
		17,450
Nr. 255. Vermehrung des Inventars des Fahr- dienstes.		
180 Akkumulatorenbatterien für elek- trische Wagenbeleuchtung	Fr. 54,000	
200 Stück Dampfheizkupplungen (Schlauchhälften) mit Überschlag- bügel	„ 8,000	
100 Paar Dampfheizkupplungen	„ 7,000	
Verschiedenes, inkl. 1 Werkzeugwagen	„ 32,000	
	<hr/>	101,000
Nr. 256. Ergänzung des Werkzeuges und der mechanischen Einrichtungen.		
a. der Depotwerkstätte Meiringen	Fr. 550	
b. der Ladestation Biel	„ 1700	
	<hr/>	2,250
Nr. 257. Ergänzung des Werkzeuges und der mechanischen Einrichtungen der Werkstätte Olten .		
		146,000
	Übertrag	296,950

	Fr.
Übertrag	296,950
Nr. 258. Ergänzung des Werkzeuges und der mechanischen Einrichtungen der Werkstätte Biel	51,450
Nr. 259. Inventarbeschaffung für die Werkstätte Biel (Bureaugebäude)	600
<i>C. Ausgaben des Kreises II für Mobiliar und Gerätschaften</i>	<u>349,000</u>

wovon Fr. 42,300 zu Lasten des Werkstättenconto fallen.

Die Ausrüstung der Bahn- und Weichenwärter mit Signal- und Werkzeugkästen im Betrage von Fr. 8450 haben wir weglassen, weil diese Anschaffung nicht dringend ist.

D. Kreis III.

Nr. 260. Vermehrung des Inventars der Kreisdirektion (inklusive Telegrapheninspektion)	Fr. 6,300
Nr. 261. Vermehrung des Inventars des Bahndienstes (inklusive 12 Wärterbuden für Ablöser Fr. 6000, 20 Schotterwagen Fr. 12,000 und 1 Wagenkran von 10 t. Tragkraft Fr. 9000)	35,000
Nr. 262. Vermehrung des Inventars des Stationsdienstes	15,000
Nr. 263. Vermehrung des Inventars des Fahrdienstes.	
260 Paar Dampfheizkupplungen	Fr. 18,200
200 Akkumulatorenbatterien für elektrische Wagenbeleuchtung	" 60,000
Verschiedenes	" 4,100
	<u>82,300</u>
Nr. 264. Ergänzung des Werkzeuges und der mechanischen Einrichtungen der Werkstätte Zürich	12,600
Nr. 265. Ergänzung des Werkzeuges und der mechanischen Einrichtungen der Depotwerkstätten Zürich, Brugg und Rapperswil	3,600
Übertrag	<u>154,800</u>

	Fr.
Übertrag	154,800
Nr. 266. Vermehrung der Telegraphenapparate.	
a. Akkumulatorenanlage für das Telegraphenbureau im Bahnhof Zürich	Fr. 3000
b. Apparate für die neuen Telegraphen- linien	„ 5600
c. Neue Apparate für bestehende Linien	„ 4600
	<hr/>
	13,200
D. Ausgaben des Kreises III für Mobiliar und Gerät- schaften	<hr/> 168,000 <hr/>

wovon Fr. 1000 zu Lasten des Werkstättenconto fallen.

E. Kreis IV.

Nr. 267. Vermehrung des Inventars der Kreis- direktion	Fr. 1,000
Nr. 268. Vermehrung des Inventars des Bahn- dienstes	5,000
Nr. 269. Vermehrung des Inventars des Stations- dienstes (Ausrüstung der neuen Haltestellen Schottikon und Hüttlingen.)	20,000
Nr. 270. Vermehrung des Inventars des Fahr- dienstes.	
70 Paar Dampfheizkupplungen	Fr. 4,900
160 Akkumulatorenbatterien für elek- trische Wagenbeleuchtung	„ 48,000
Meßapparate für elektrische Wagen- beleuchtung	„ 1,300
4 Reservoirs für Schmieröl für die Depots Winterthur und Romanshorn	„ 6,000
Verschiedenes	„ 3,600
	<hr/>
	63,800
Übertrag	<hr/> 89,800

	Fr.
Übertrag	89,800
Nr. 271. Ergänzung der Werkzeuge und der mechanischen Einrichtungen der Werkstätte Rorschach und der Depotwerkstätten Winterthur und St. Gallen	48,500
Nr. 272. Ergänzung der Werkzeuge und der mechanischen Einrichtungen der Werkstätte Chur .	25,000
Nr. 273. Telegraphenapparate.	
16 Stück für diverse Stationen	7,700
<i>E. Ausgaben des Kreises IV für Mobilien und Gerätschaften</i>	<u>171,000</u>
wovon Fr. 17,500 zu Lasten des Werkstättenconto fallen.	

IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte.

Generaldirektion.

Dampfschiffahrt auf dem Bodensee.

Nr. 274. Neue Schiffswerfte mit Reparaturhafen in Romanshorn.	Fr.
Voranschlag laut Baubudget 1904,	
Position 200	Fr. 650,000
Erhöhung infolge Verbreiterung einer Hafenmauer zur Aufnahme eines Geleises und des Werftkranen und Verbreiterung der Schleppbahn für die Schiffe	n 80,000
Zusammen	<u>Fr. 730,000</u>
Hiervon ab: Beitrag der bayerischen Staatsbahnen	n 10,000
Bleiben	<u>Fr. 720,000</u>
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1904	n 230,000
Bleiben	<u>Fr. 490,000</u>
Für 1905 werden vorgesehen	450,000
Übertrag	<u>450,000</u>

	Fr.
Übertrag	450,000
Nr. 275. Anschaffung eines Halbsalonbootes für 500—600 Personen. Übertrag aus dem Baubudget 1904, Position 204	370,000
<i>Total IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte</i>	<u>820,000</u>
<i>wovon entfallen zu Lasten des Erneuerungsfonds für die Bodenseeschiffe</i>	
Fr. 77,000	
<i>und zu Lasten der Baurechnung</i>	
„ 743,000	

Budget der Ausgaben der Kapitalrechnung.

1. Bauausgaben.

Dieselben werden gemäß Spezialbudget betragen Fr. 44,062,005

2. Kapitalrückzahlungen.

Dieselben werden betragen „ 2,850,850

Fr. 46,912,855

Die Rückzahlungen von Obligationen, die wir vorsehen, betreffen folgende Anleihen:

Anleihen der ehemaligen Centralbahn.

4 % vom 1. Februar 1876. Rückzahlung vom
1. Februar 1905:
761 ausgeloste Obligationen zu Fr. 500 . Fr. 380,500

4 % vom 25. Juni 1880. Rückzahlung vom
30. April 1905:
105 ausgeloste Obligationen zu Fr. 1000 . „ 105,000

Anleihen der ehemaligen Nordostbahn.

3 % Subvention für die Linie Bülach-Schaffhausen.
Rückzahlung vom 1. Februar 1905:
22 verfallende Obligationen zu Fr. 5000 . „ 110,000

Übertrag Fr. 595,500

Übertrag Fr. 595,500

*Anleihen der ehemaligen Vereinigten Schweizerbahnen.*5 ⁰/₁₀₀ vom 1. Juli 1857, Titel zu Fr. 300,3 ⁰/₁₀₀ vom 1. Juli 1857, Titel zu Fr. 500.

Es sind zurückzuzahlen im ganzen auf 1. Juli 1905: 542 Obligationen in Titeln zu Fr. 300 und Fr. 500 „ 183,000

5 ⁰/₁₀₀ vom 15. Oktober 1859, Titel zu Fr. 300,3 ⁰/₁₀₀ vom 15. Oktober 1859, Titel zu Fr. 500.

Es sind zurückzuzahlen im ganzen auf 1. Juli 1905: 275 Obligationen in Titeln zu Fr. 300 und Fr. 500 „ 96,000

4 ⁰/₁₀₀ I. Hypothek vom 31. März 1865. Rückzahlung auf 30. Juni 1905:

Auszulosende Titel von verschiedenem Betrag „ 1,200,000

4 ⁰/₁₀₀ II. Hypothek vom 31. März 1865. Rückzahlung auf 30. Juni 1905:

Auszulosende Titel von verschiedenem Betrag „ 600,000

Anleihen der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn.

2⁸/₁₁ ⁰/₁₀₀ Franco-Suisse von 1868. Rückzahlung auf 10. März 1905:

247 auszulosende Obligationen zu Fr. 550 . „ 135,850

3 ⁰/₁₀₀ Jougne-Eclépens. Rückzahlungen des Jahres 1905:

81 auszulosende Obligationen zu Fr. 500 . „ 40,500

Total der Rückzahlungen Fr. 2,850,850

Zum Schluß des gegenwärtigen Berichts beehren wir uns, Ihnen folgenden

Antrag

zu stellen:

Der Bundesversammlung sind zur Genehmigung zu unterbreiten:

1. Das Betriebsbudget der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1905, abschließend mit Fr. 116,798,240 Einnahmen und Fr. 80,927,740 Ausgaben.

2. Das Budget der Gewinn- und Verlustrechnung der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1905, abschließend mit Fr. 51,201,200 Einnahmen und Fr. 53,289,600 Ausgaben.

3. Das Baubudget der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1905 im Betrage von Fr. 44,062,005.

4. Das Budget der Ausgaben der Kapitalrechnung der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1905 im Betrage von Fr. 46,912,855.

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

Bern, den 30. September 1904.

Namens des Verwaltungsrates
der schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:

Casimir von Arx.

Der Sekretär:

Mürset.



Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen an den schweizerischen Bundesrat betreffend das Budget der schweizerischen Bundesbahnen für 1905, zu Händen der Bundesversammlung. (Vom 30. September 1904.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1904
Année	
Anno	
Band	5
Volume	
Volume	
Heft	44
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.11.1904
Date	
Data	
Seite	153-279
Page	
Pagina	
Ref. No	10 021 158

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.