

Bericht und Antrag

des

Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen an
den schweizerischen Bundesrat betreffend das Budget
der schweizerischen Bundesbahnen für 1903 zu Händen
der Bundesversammlung.

(Vom 15. Oktober 1902.)

Hochgeachteter Herr Bundespräsident!

Hochgeachtete Herren Bundesräte!

Wir beehren uns, Ihnen gemäß Art. 62 der Vollziehungsverordnung vom 7. November 1899 mit diesem Bericht das Budget der schweizerischen Bundesbahnen pro 1903 einzureichen und ersuchen Sie, es der Bundesversammlung zur Genehmigung unterbreiten zu wollen.

Es umfaßt:

1. das Betriebsbudget mit 16 Beilagen betreffend die Hilfs- und Nebengeschäfte;
 2. das Budget der Gewinn- und Verlustrechnung;
 3. das Baubudget;
 4. das Budget der Kapitalrechnung.
-

Betriebsbudget für 1903.

Das im laufenden Jahre von unserer Verwaltung betriebene Netz umfaßt die Linien der früheren Centralbahn und Nordostbahn und, seit dem 1. Juli, auch die Strecken der früheren Vereinigten Schweizerbahnen; aus dem Netz der Centralbahn ist der Kreis II, aus dem der Nordostbahn der Kreis III, aus dem der Vereinigten Schweizerbahnen der Kreis IV gebildet worden, deren provisorische Organisation durch unsere Beschlüsse vom 17. Oktober 1901, 27. Dezember 1901 und 30. Mai 1902 geregelt wurde. Die neue Kreiseinteilung, wie die Vollziehungsverordnung vom 7. November 1899 sie vorschreibt, wird auf den 1. Januar 1903 für die Kreise III und IV durchgeführt werden. Dagegen werden dem Kreise II, wenn das Netz der Jura-Simplon-Bahn erst auf 1. Mai 1903 an den Bund übergeht, während der vier ersten Monate des Jahres die Linien Basel-Delsberg-Biel-Zollikofen-Bern, Delsberg-Pruntrut-Delle, Sonceboz-La Chaux-de-Fonds, Bern-Gümligen-Langnau-Luzern und Luzern-Brünig-Meiringen-Brienz fehlen. In diesem Falle wird auch Kreis I erst auf 1. Mai 1903 gebildet werden können.

Da gegenwärtig noch nicht bekannt ist, ob der Rückkauf der Jura-Simplon-Bahn freihändig mit Übernahme des Netzes auf 1. Januar 1903, oder auf Grund der Konzessionen mit Übernahme auf 1. Mai 1903 stattfinden wird, haben wir vorläufig das letztere angenommen, und demgemäß das vorliegende Budget in folgender Weise erstellt: In den Einnahmen und Ausgaben wurden die Linien des künftigen Kreises I. der schweizerischen Bundesbahnen unberücksichtigt gelassen, indem wir uns die Aufstellung eines Nachtragsbudgets für den Kreis I und die von der J. S. an die Zentralverwaltung übergehenden Dienstzweige für den Zeitpunkt vorbehalten, wo uns das Datum der Übernahme der J. S. bekannt sein wird; für die Zentralverwaltung, die Kreise III und IV und die von der früheren Centralbahn übernommenen Linien des Kreises II umfassen unsere Ansätze in Einnahmen und Ausgaben das ganze Jahr 1903; dagegen sind für diejenigen Linien des Kreises II, die noch dem Netz der Jura-Simplon-Bahn angehören, nur die acht letzten Monate des Jahres budgetiert.

Betriebseinnahmen.

Wir veranschlagen:

I. Ertrag des Personentransportes	Fr. 30,500,000
II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes	„ 43,900,000
III. Verschiedene Einnahmen:	
1. Pacht- und Mietzinse .	Fr. 2,728,300
2. Ertrag v. Hülfsgeschäften „	1,043,290
3. Sonstige Einnahmen .	„ 195,000
	„ 3,966,590
Zusammen	Fr. 78,366,590

Ad I. Im Jahre 1901 ergab der Personentransport eine Einnahme von Fr. 30,508,138; das Ergebnis des Jahres 1902 schätzen wir auf annähernd Fr. 31,125,000. Wenn für das Jahr 1903 eine geringere Summe budgetiert wird, so geschieht dies, um den Einnahmeausfällen infolge der Ermäßigung der Tarife auf 1. Mai 1903 Rechnung zu tragen, deren Wirkung sich für die Retourbillette auf dem ganzen Netz, mit Ausnahme einzig der Strecken der früheren Centralbahn, fühlbar machen wird.

Wir sind auf folgende Weise zu dem vorgeschlagenen Ansatz gekommen:

Nach den bis jetzt bekannten Ergebnissen ist anzunehmen, daß die Netze der früheren Centralbahn, Nordostbahn und Vereinigten Schweizerbahnen für das Jahr 1902 eine Einnahme ergeben von Fr. 26,870,000

Um der voraussichtlichen Verkehrszunahme Rechnung zu tragen berechnen wir für das Jahr 1903 einen Zuschlag von $2\frac{1}{2}\%$ „ 670,000

Fr. 27,540,000

Abzug: Ausfall, nach unseren Berechnungen, infolge der Ermäßigung der Tarife auf den Linien der früheren S.C.B., N.O.B. und V.S.B. „ 1,030,000

Übertrag Fr. 26,510,000

Übertrag Fr. 26,510,000

Ertrag der an Kreis II übergehenden
Linien der J.S. in den Monaten Mai bis De-
zember Fr. 4,350,000

Abzug: Ausfall, nach unsern
Berechnungen, wegen Ermässi-
gung der Tarife „ 360,000

„ 3,990,000

Fr. 30,500,000

Ad II. Im Jahre 1901 betrugen die Einnahmen aus dem
Gütertransport Fr. 41,458,380; für das Jahr 1902 schätzen wir
sie auf annähernd Fr. 43,288,000.

Unser Ansatz für 1903 wurde wie folgt berechnet:

Nach den bisher bekannten Resultaten ist anzunehmen, daß
die Netze der früheren S.C.B., N.O.B und V.S.B. im Jahre 1902
abwerfen Fr. 38,130,000

Um der voraussichtlichen Verkehrszunahme
Rechnung zu tragen, berechnen wir hierzu einen
Zuschlag von $1\frac{1}{2}$ 0/0 „ 570,000

Fr. 38,700,000

Ertrag der an Kreis II übergehenden Linien
der J.S. in den Monaten Mai bis Dezember „ 5,200,000

Fr. 43,900,000

Bei vorstehender Berechnung haben wir von Abzug eines
Ausfalles wegen Ermäßigung der Gütertarife gemäß Tarifgesetz
abgesehen, weil der neue Gütertarif, auch wenn er auf den 1. Mai
nächsthin fertiggestellt würde, doch voraussichtlich erst auf 1. Ja-
nuar 1904 zur Einführung gelangen kann, nachdem auch die
direkten Tarife mit den andern schweizerischen Bahnen haben
erstellt werden können.

Ad III, 1. Veranschlagt sind: Fr. 2,728,300; zum Ver-
gleich mit früheren Jahren ist zu beachten, daß die Abrechnungen
über die Gemeinschaftsbahnhöfe der zurückgekauften Bahngesell-
schaften unter sich infolge der Verstaatlichung dahinfallen und
daß durch die Zentralisation die gegenseitige Mietvergütung für
das Rollmaterial zwischen den Kreisen aufhört. Die scheinbare

Verminderung der Einnahmen wird übrigens aufgewogen durch die entsprechende Verminderung der Ausgaben desselben Kapitels.

Ad III, 2. Wie sich aus den einzelnen Budgets der Hülfs-geschäfte ergibt, sehen wir für 1903 eine Einnahme voraus von Fr. 1,043,290, inbegriffen, gemäß der Verordnung von 1884 über das Rechnungswesen, die Zinse der auf die Hülfs-geschäfte verwendeten Kapitalien.

Ad III, 3. In der Rubrik „Erlöse“ sind unter anderem inbegriffen die Verkäufe von Gras, Sand und Kies.

Betriebsausgaben.

Das Budget der Betriebsausgaben zerfällt in zwei Teile: Zentralverwaltung in Bern und Kreise. Im Budget der Kreise haben wir die Ausgaben der drei Kreise zusammengefaßt, um für jeden Dienstzweig die Gesamtausgabe für das ganze Netz der Bundesbahnen beisammen zu haben. Diese Darstellungsweise erscheint um so mehr gerechtfertigt, als für gewisse Dienstzweige, z. B. für den Expeditions- und Zugsdienst, sowie für den Fahrdienst ein beträchtlicher Teil der Ausgaben oft mehreren Kreisen gemeinsam ist. Zur genaueren Orientierung jedoch haben wir die Ausgaben für die einzelnen Kreise in besonderen Kolonnen ausgeschieden.

Die gesamten budgetierten Betriebsausgaben im Betrage von Fr. 52,345,820 übersteigen diejenigen von 1901 um Fr. 5,088,821 und die für 1902 veranschlagten um Fr. 1,307,350.

Über die bedeutende Differenz in den Ausgaben der letzten Betriebsjahre der frühern Gesellschaften und der ersten Budgets der schweizerischen Bundesbahnen haben wir uns bereits in unsern Berichten zu den verschiedenen Budgets pro 1902 ausgesprochen, und wir werden darauf im Laufe dieses Berichtes bei Besprechung der verschiedenen Ausgabenrubriken zurückkommen. Im allgemeinen sind drei Hauptausgabentitel der Kreise im Steigen begriffen: Unterhalt und Aufsicht der Bahn, Expeditions- und Zugsdienst und Fahrdienst; als gemeinsame Ursachen der Ausgabenvermehrung auf diesen Titeln können festgestellt werden: die Erhöhung der Besoldungen und Löhne des Personals und das Anwachsen des letztern. Die Erhöhung der Besoldungen und Löhne ist die Folge der reglementarischen Vorschriften und der Einreihung der Beamten und Angestellten in die Klassen der neuen Gehaltsordnung, welche ihrerseits auf dem Gesetze vom 29. Juni

1900 beruht; das Anwachsen des Personals rührt zum Teil von den immer zunehmenden Zugleistungen, zum Teil davon her, daß speziell die Nordostbahn beim Betrieb ein an Zahl ungenügendes Personal hatte, unter welchem sich überdies Volontäre befanden, die nun fest angestellt werden mußten. Ferner ist zu erwähnen, daß die großen Bahnhofumbauten der Centralbahn für das Jahr 1901 die Belastung des Baukontos mit einem sehr beträchtlichen Zuschlag für allgemeine Verwaltung zur Folge hatten, um welchen Zuschlag sich die Betriebskosten verminderten. In unserm Budget pro 1903 sind diese Rückvergütungen nicht in so reichlichem Maße in Rechnung gebracht. Die Ausgaben für Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen erzeugen auf unsern Budgets pro 1902 gegenüber der Rechnung pro 1901 ebenfalls eine Vermehrung um eine halbe Million. Diese Vermehrung rührt fast ausschließlich vom Netze der frühern Nordostbahn her, und es muß wohl angenommen werden, daß diese Gesellschaft sich in den letzten Jahren vor dem Rückkauf in dieser Richtung auf die absolut notwendigen Ausgaben beschränkte. Das Gleiche gilt von dem Unterhalt des Rollmaterials, wo ebenfalls eine merkbare Vermehrung eintritt; was dessen Erneuerung anbelangt, so erscheinen dafür in den Rechnungen pro 1901 nur Fr. 237,711, während im Budget pro 1902 Fr. 965,000 und in demjenigen pro 1903 Fr. 1,874,400 vorgesehen sind, eine Ausgabe, die unumgänglich notwendig ist, um den Anforderungen des Verkehrs und den Vorschriften der Aufsichtsbehörde gerecht zu werden.

Der Anteil an der Ausgabenvermehrung, welcher auf die jetzt den Kreisverwaltungen übergeordnete Zentralverwaltung entfällt, bestimmt sich wie folgt:

	Budget 1902 Fr.	Budget 1903 Fr.
Totalausgaben der Zentralverwaltung	4,529,690	4,346,000
Abzüglich derjenigen Ausgaben, welche früher von den Gesellschaften hier gebucht, die aber, um eine Vergleichung zu ermöglichen, bei den Ausgaben der Kreise laut Rechnung 1901 weggelassen wurden, nämlich Tarfbureaux, Einnahmenkontrolle, Zentralwagenkontrolle, Gemeinschaftsbahnhöfe, Rollmaterialmiete und andere Ausgaben, ungefähr . . .	3,747,000	3,360,000
Nettovermehrung gegenüber 1901 .	<u>782,690</u>	<u>986,000</u>

Die Kosten der im Rückkaufsgesetze vorgesehenen Zentralverwaltung belaufen sich also auf rund 1 Million Franken. Die Erwartung ist aber berechtigt, daß die auf dem Wege der Ausführung oder in Vorbereitung begriffenen allgemeinen Maßnahmen zur Vereinheitlichung gleichzeitig mit einem rationelleren Betriebe unseres Netzes eine Vereinfachung gewisser Dienstzweige bei den Kreisen und eine Verminderung der Ausgaben zur Folge haben werden. Diese Verminderung, welche sich bereits bei Titel I der Ausgaben der Kreise zeigt, die wir aber in reichlicherem Maße zu erzielen uns bemühen werden, wird nur nach und nach durch die Vervollkommnung unserer Organisation erreicht werden können. In dieser Beziehung ist das Budget pro 1903 dasjenige einer Übergangsperiode, während welcher wir zur teilweisen Beibehaltung der Organisation der früheren Gesellschaften gezwungen sind.

Die ungefähr $1\frac{1}{2}$ Millionen Franken betragende Vermehrung gegenüber dem Budget pro 1902 rührt bei der Erneuerung der Bahnanlagen von der Einführung der neuen Oberbaunormalien, beim Expeditions- und Zugsdienste von neuen Zugsleistungen, beim Rollmaterial von einer viel intensiveren Erneuerung, und bei allen Dienstzweigen von der regelmäßigen Gehaltserhöhung und der Anwendung des neuen Bekleidungsreglementes her. Alle diese Faktoren würden zusammen ein $2\frac{1}{2}$ Millionen Franken übersteigendes Anwachsen der Ausgaben bewirken, welches zum Teil durch die bedeutende Ersparnis beim Brennmaterial kompensiert wird. Dabei ist immerhin zu beachten, daß die Kosten für Erneuerung des Oberbaues und des Rollmaterials durch Zuschüsse aus dem Erneuerungsfonds gedeckt werden, und daß diese Zuschüsse in der Gewinn- und Verlustrechnung als Einnahmen behandelt sind.

Zentralverwaltung in Bern.

Für die Zentralverwaltung in Bern sind Ausgaben vorgesehen im Betrage von Fr. 4,346,000. Im Budget für 1902 beliefen sie sich, inbegriffen Kapitalzinse für Gemeinschaftsbahnhöfe und Rollmaterialmiete, welche im Budget der Kreise figurierten, auf insgesamt Fr. 4,529,690.

Die Ausgaben der Zentralverwaltung verteilen sich auf:

I. Allgemeine Verwaltung	Fr. 1,423,350
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	„ 184,100

Übertrag Fr. 1,607,450

	Übertrag	Fr. 1,607,450
III. Expeditions- und Zugsdienst	„	204,750
IV. Fahrdienst	„	72,550
V. Verschiedene Ausgaben	„	2,461,250
		Fr. 4,346,000

Ad I. Gewisse Dienstabteilungen, wie die Ausgabenkontrolle, die Hauptbuchhaltung, die Hauptkasse, das Rechtsbureau, die Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen, das statistische Bureau, das Bureau für den Telegraphendienst und die elektrischen Anlagen bedürfen einer Personalverstärkung, sei es mit Rücksicht auf die Übernahme der Jura-Simplon-Bahn, sei es, weil ihre eigentliche Tätigkeit erst 1903 beginnt. Dagegen weisen die Tarifbureaux und die Einnahmenkontrolle eine kleine Verminderung auf, die zum Teil darauf zurückzuführen ist, daß einzelne Beamte in andere Dienstabteilungen der Generaldirektion und der Kreise versetzt werden konnten, ohne daß für Ersatz gesorgt werden mußte.

Die Rubriken Druck- und Lithographiekosten und Inserate sind um zirka Fr. 28,000 höher angesetzt, da die Kredite für das Jahr 1902 sich als ungenügend herausgestellt haben und diese Ausgaben während der Organisationsperiode nicht beschränkt werden können.

Ad II. Das Personal umfaßt das Bureau des Oberingenieurs; die für 1903 in Aussicht stehenden Bauten erheischen eine Reihe größerer Projektierungsarbeiten, die eine Vermehrung der technischen wie der Bureaugehülften bedingen. Die Ausgaben für Unterhalt der Bahnanlagen betreffen die Instandhaltung des noch der Jura-Simplon-Bahn gehörenden Verwaltungsgebäudes, sowie die Kosten für Änderungen am letztern anlässlich des Bezuges durch die Zentralverwaltung.

Ad III. Das Personal ist dasselbe wie in den letzten Monaten 1902; die leichte Zunahme der Ausgaben rührt von der gesetzlichen Gehaltserhöhung her.

Ad IV. Die Ausgaben entfallen auf die Rubriken *A* Personal und *D* Sonstige Ausgaben. Der Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen, sowie die Kosten für Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials fallen ganz zu Lasten des Budgets der Kreise.

Ad V. Bei den Pachtzinsen für Gemeinschaftsbahnhöfe sind weggefallen die Zinse für die Gemeinschaften zwischen der

früheren S.C.B., N.O.B. und V.S.B.; dagegen mussten für vier Monate diejenigen für die Gemeinschaften der frühern Centralbahn mit der Jura-Simplon-Bahn eingestellt werden.

Zufolge der Zentralisation des Rollmaterials sind die Ausgaben für Rollmaterialmiete aus den Budgets der Kreise in das Budget der Zentralverwaltung übergegangen. Sie sind geringer als in den vorangegangenen Jahren infolge der Aufhebung der gegenseitigen Mietvergütungen zwischen den Kreisen; wie wir bereits bemerkt haben, entspricht dieser Ausgabenverminderung ein analoger Einnahmefall.

Die Gebäudeversicherung (ausgenommen die Gebäude der Zentralverwaltung) ist Sache der Kreise; die Mobiliarversicherung dagegen wird für das ganze Netz der Bundesbahnen von der Generaldirektion besorgt, mit Ausnahme der Versicherung der Lagerhäuser und des Bureau mobiliars der Kreise; die Prämien für diese letzten Versicherungen figurieren im Ausgabenbudget der Kreise.

Die Ausgaben für Transportversicherung und -entschädigungen im Budget der Generaldirektion betreffen die aus dem Verkehr mit den ausländischen Verwaltungen sich ergebenden Beträge; die übrigen Entschädigungen fallen in den Geschäftsbereich der Kreise.

Kreise.

Die Betriebslänge der Bundesbahnlinien wird im Jahr 1903 betragen

	bis zum 30. April	vom 1. Mai weg
für Kreis II	294 km.	621 km.
für Kreis III	766 „	766 „
für Kreis IV	422 „	422 „
	1482 km.	1809 km.

Beim Kreis II sind die Betriebsausgaben für die von der Centralbahn übernommenen Linien für das ganze Jahr 1903, für die von der Jura-Simplonbahn zu übernehmenden nur vom 1. Mai weg berechnet; für die Kreise III und IV sind die Betriebsausgaben des ganzen Jahres eingestellt worden.

Die Betriebsausgaben sind veranschlagt auf Fr. 47,999,820; im Jahre 1901 betrugen sie Fr. 44,310,388; für 1902 wurden budgetiert Fr. 46,508,780.

Der Aufstellung dieses Ausgabenbudgets haben wir die von den Kreisdirektionen mit begleitendem Bericht eingereichten und von den Kreiseisenbahnräten genehmigten Budgetentwürfe zu Grunde gelegt. Wir sahen uns indessen, um die beträchtlichen Mehrausgaben zu vermindern, gezwungen, an diesen Budgets, in den meisten Fällen im Einverständnis mit den Kreisdirektionen, bedeutende Abstriche vorzunehmen, sowohl durch Herabsetzung einzelner zu großer Aufwendungen, als durch Verschiebung der am wenigsten dringlichen Ausgaben; denn bevor daran zu denken ist, alle dem Betriebe förderlichen Verbesserungen einzuführen, ist es unerlässlich, daß wir praktisch den Einfluß kennen lernen, welchen die Tarifiermäßigungen, die Einreihung des Personals in die neuen Gehaltsklassen, die Anwendung des Besoldungsgesetzes und die vorgeschriebenen Normen für den Erneuerungsfonds, sowie anderseits die Vereinheitlichung zufolge der Zentralisation der Verwaltung auf unsere Rechnungen ausüben werden.

Wir bemerken hier, daß die bedeutende Ausgabenvermehrung, welche die zur Zeit bei den eidgenössischen Räten in Beratung liegende Revision des Arbeitsgesetzes bringen wird, im vorliegenden Budget noch nicht berücksichtigt werden konnte. Ferner gingen wir von der Annahme aus, daß die Zugsleistungen im Jahre 1903 gegenüber den wirklichen Leistungen des laufenden Jahres keine merkliche Vermehrung aufweisen werden.

	Vorschläge der Kreiseisenbahnräte mit Zuschlag der Generaldirektion für Erneuerung von Rollmaterial	Vom Verwaltungsrat festgesetztes Budget
Betriebsausgaben des Kreises II	Fr. 19,758,618	Fr. 18,362,025
Betriebsausgaben des Kreises III	„ 20,628,960	„ 18,957,560
Betriebsausgaben des Kreises IV	„ 11,662,815	„ 10,680,235
	<u>Fr. 52,050,393</u>	<u>Fr. 47,999,820</u>

Trotz der vorgenommenen Abstriche übersteigen die budgetierten Betriebsausgaben für 1903 diejenigen von 1901 um Fr. 3,689,432 und die für 1902 budgetierten um Fr. 1,491,040.

Da die früheren Bahngesellschaften bei der Buchung ihrer Ausgaben nicht überall in gleicher Weise verfahren, haben wir in der kurzen uns zur Verfügung stehenden Zeit nicht durchwegs ein einheitliches Vorgehen erreichen können, so daß auf den ersten Blick in verschiedenen Rubriken des Budgets der

Kreise gewisse Verschiedenheiten ersichtlich sind; sie werden in den künftigen Budgets verschwinden.

I. Allgemeine Verwaltung.

Wir budgetieren:

A. Personal	Fr. 584,020
B. Sonstige Ausgaben	„ 107,600
	Fr. 691,620

Ad A. Gegenüber der Rechnung von 1901 ist eine Verminderung von Fr. 124,000, gegenüber dem Budget für 1902 von Fr. 15,000 zu konstatieren; diese Verminderung rührt hauptsächlich her von der Ersetzung der Verwaltungsbehörden der früheren Bahngesellschaften durch die Kreisdirektionen und die Kreiseisenbahnräte; dagegen wurde das Personal der Sekretariate, der Kanzleien, der Registraturen, der Rechnungsbureaux, der Rechtsbureaux und der Bureaux für den Telegraphendienst und die elektrischen Anlagen beibehalten oder sogar verstärkt. Auf den ersten Blick möchte es scheinen, dies hätte nicht der Fall sein sollen, da alle Kanzlei- und Registraturarbeiten für den kommerziellen Dienst nunmehr in Bern besorgt werden und weiter ein Teil der Obliegenheiten der Rechnungsbureaux und der Telegrapheninspektion an die betreffenden Dienstabteilungen bei der Generaldirektion übergegangen ist. Trotz aller unserer Anstrengungen konnten wir keine merkliche Reduktion dieser Ausgaben erzielen; allein nach der gegenwärtigen unvermeidlichen Übergangszeit werden wir im Benehmen mit den Kreisdirektionen die geeigneten Maßnahmen zur Herbeiführung einer Vereinfachung der Organisation treffen. Immerhin ist zu beachten, daß zu den Netzen der Centralbahn, Nordostbahn und Vereinigten Schweizerbahnen die dem Kreis II zugeteilten Linien der Jura-Simplon-Bahn neu hinzukommen, was für die allgemeine Verwaltung vermehrte Arbeit mit sich bringt.

Ad B. Ausgabenverminderung gegenüber der Rechnung für 1901 Fr. 77,000, gegenüber dem Budget für 1902 Fr. 62,000. Sie rührt zum größten Teil von einer Verminderung der Bureaukosten her infolge des Überganges des kommerziellen Dienstes zur Generaldirektion.

II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.

Wir budgetieren:

A. Personal	Fr. 2,857,820
B. Unterhalt und Erneuerung der Bahn- anlagen	„ 5,871,900
B. Sonstige Ausgaben	„ 265,000
	Fr. 8,994,720

Ad A. Die Ausgabenvermehrung für Personal von Fr. 330,000 gegenüber der Rechnung von 1901 und von Fr. 220,000 gegenüber dem Budget von 1902 hat ihre Ursache in der Anwendung der neuen Reglemente über die Belohnung und die Dienstkleidung der Beamten und Angestellten, sowie in der Verrechnung der Vorarbeiter auf Personalkonto anstatt auf die Konti der einzelnen Arbeitsgattungen und schließlich in der Besserstellung der Ablöser und Stellvertreter im Bahnbewachungsdienst.

Beim Kreise II sind die Bahningenieure möglichst zentral in ihren Bezirken stationiert, während beim Kreise III bisher alle Bahningenieure ihren Sitz in Zürich hatten. Da aber die Frage der Vereinheitlichung dieser Organisation noch nicht endgültig entschieden ist, so wurde für 1903 an der bestehenden Sachlage nur unwesentlich geändert. Es folgt daraus, daß beim Kreise III die Kosten des Oberingenieurbureaus, dagegen beim Kreise II die Kosten der Bahningenieurbureaux höher sind.

Ad B. Diese Rubriken weisen ebenfalls eine Ausgabenvermehrung auf. Die Mehrausgaben für Unterbau betreffen namentlich die Hauptreparaturen im Hauensteintunnel und die Arbeiten im Bötzbegtunnel. Die hauptsächlichste Ausgabenvermehrung wird aber verursacht durch die ausgedehntere Geleiseerneuerung mit dem schwereren Oberbaumaterial, deren Kosten indessen durch die Zuschüsse aus dem Erneuerungsfonds gedeckt werden. Auch die Ausgaben für Telegraphen- und Sicherungsanlagen weisen eine bemerkenswerte Zunahme auf, veranlaßt durch vermehrte Unterhaltungsarbeiten, sowie durch die Betriebsanteile der Kosten für Ergänzungsarbeiten.

III. Expeditions- und Zugsdienst.

Wir budgetieren:

A. Personal	Fr. 15,722,310
B. Sonstige Ausgaben	„ 1,930,290
	Fr. 17,652,600

Ad A. Die Ausgaben übersteigen die von 1901 um Fr. 1,613,000 und die für 1902 budgetierten um Fr. 746,000; es ist dies die Wirkung der reglementarischen Gehaltserhöhung, der Durchführung des Reglements über die Dienstkleidung und des Anwachsens des Personals, das zum Teil auf die vermehrten Zugleistungen zurückzuführen ist.

Wir würden diejenige Vermehrung der Züge, die wir vornehmen mußten, um den Anforderungen des Publikums und den Weisungen der Aufsichtsbehörde zu genügen, selbst willkommen heißen, wenn sie in eine Epoche aufsteigenden Verkehrs fiel; allein in einer Periode, wie der gegenwärtigen, wo auf eine entsprechende Zunahme der Einnahmen nicht zu rechnen ist, übt sie auf unser ganzes Betriebsbudget eine bedenkliche Wirkung aus. Wir sahen uns daher genötigt, für 1903 von jeder Zugvermehrung gegenüber den wirklichen Leistungen im laufenden Jahre, welche die budgetierten Leistungen bereits übersteigen, Umgang zu nehmen. Auch können wir nicht umhin, zu bemerken, daß die deutschen Bahnverwaltungen, namentlich die süddeutschen, seitdem die Einnahmen zurückgegangen sind, nicht gezögert haben, nach Möglichkeit diejenigen Züge aufzuheben, für die ein unabweisbares Bedürfnis nicht vorlag.

Ad B. Die übrigen Ausgaben des Expeditions- und Zugdienstes weisen ebenfalls eine fühlbare Zunahme auf: Fr. 117,000 gegenüber 1901 und Fr. 83,000 gegenüber dem Budget für 1902; ein Teil dieser Mehrausgabe entfällt auf den Druck der neuen Billette.

IV. Fahrdienst.

Wir budgetieren:

A. Personal	Fr. 6,308,500
B. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen	„ 7,155,500
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials	„ 6,815,400
D. Sonstige Ausgaben	„ 226,700
	Fr. 20,506,100

Diesem Budget sind folgende voraussichtliche Fahrleistungen zu Grunde gelegt:

Kreis II . . .	7,800,000	Lokomotivkilometer
Kreis III . . .	8,500,000	"
Kreis IV . . .	4,100,000	"

Zusammen 20,400,000 Lokomotivkilometer.

Ad A. Die Vermehrung beträgt Fr. 599,000 gegenüber 1901 und Fr. 237,000 gegenüber dem Budget für 1902; sie beruht ebenfalls auf den oben angeführten Ursachen.

Ad B. Hier können wir eine Ausgabenverminderung von Fr. 1,460,000 gegenüber 1901 und von Fr. 1,200,000 gegenüber dem Budget von 1902 konstatieren, die namentlich den gesunkenen Kohlenpreisen zuzuschreiben ist. Die Ausgaben für Brennmaterial verteilen sich wie folgt auf die Kreise:

Kreis II.

a. Für die Zugslokomotiven mit Inbegriff ihrer Rangierleistungen :

	Fr.	Fr.	Fr.
1. Linien der früheren Centralbahn, im Betriebe des Kreises II: 4,110,000 Lokomotivkilometer zu 13 kg. = 53,430 t. zu Fr. 26. 65	1,424,000		
2. Linien der Jura-Simplon-Bahn, die an den Kreis II übergehen (Brünigbahn ausgenommen), vom 1. Mai bis 31. Dezember 1903 = 2,105,000 Lokomotivkilometer zu 12 kg. = 25,260 t. zu Fr. 27 . .	682,000		
3. Linien der Brünigbahn, vom 1. Mai bis 31. Dezember 1903 = 225,000 Lokomotivkilometer zu 8,7 kg. = 1960 t. zu Fr. 26. 50	52,000		
		2,158,000	

b. Für die Lokomotiven im Bahnhofdienst:

Übertrag	2,158,000
----------	-----------

	Fr.	Fr.	Fr.
Übertrag		2,158,000	
1. Linien der früheren Centralbahn im Betriebe des Kreises II: 1,220,000 Lokomotivkilometer zu 10,5 kg. = 12,810 t. zu Fr. 26. 65	341,400		
2. Linien der Jura-Simplon-Bahn, die an den Kreis II übergehen, vom 1. Mai bis 31. Dezember 1903: 140,000 Lokomotivkilometer zu 9,8 kg. = 1372 t. zu Fr. 27	37,000		
		378,400	
c. Für Wagen und Vergütung an die Badische Bahn .		9,600	
		2,546,000	
Abzug: Ertrag von verkauften Schlacken		46,000	
		2,500,000	

Kreis III.

a. Für die Zugslokomotiven mit Inbegriff ihrer Rangierleistungen: 7,920,000 Lokomotivkilometer zu 12 kg. = 95,040 t. zu Fr. 26. 65	2,532,800		
b. Für die Lokomotiven im Bahnhofdienst: 580,000 Lokomotivkilometer zu 10,5 kg. = 6090 t. zu Fr. 26. 65	162,300		
		2,695,100	
Abzug: Vergütung für den Betrieb von Nebengeleisen		16,800	
		2,678,300	

Kreis IV.

a. Für die Zugslokomotiven mit Inbegriff ihrer Rangierleistungen: 3,560,000			
Übertrag		5,178,300	

	Fr.	Fr.
Übertrag		5,178,300
Lok.-km. zu 11,44 kg. = 40,776 t. zu Fr. 26. 65	1,085,300	
b. Für die Lokomotiven im Bahnhof- dienst: 540,000 Lok.-km. zu 9 kg. = 4860 t. zu Fr. 26. 65	129,400	
		1,214,700
		6,393,000

Ad C. Die Mehrausgaben betragen Fr. 2,129,000 gegenüber 1901 und Fr. 1,206,000 gegenüber dem Budget von 1902. Für den gewöhnlichen Unterhalt ist eine Mehrausgabe gegenüber diesem nämlichen Budget von rund Fr. 290,000 vorgesehen; die Hauptvermehrung betrifft jedoch die Erneuerung des Rollmaterials. Es ist die Ersetzung von 15 Lokomotiven, 17 Kesseln, 33 Personenwagen und 190 Gepäck- und Güterwagen in Aussicht genommen.

V. Verschiedene Ausgaben.

Wir budgetieren:

A. Pacht- und Mietzinse	Fr.	61,200
B. Verlust an Hilfgeschäften	"	— —
C. Sonstige Ausgaben	"	1,787,400
		Fr. 1,848,600

Ad A. Die Pacht- und Mietzinse umfassen nur noch die verschiedenen Hausmieten, da die Zinsen für Gemeinschaftsbahnhöfe und -strecken sowie die Rollmaterialmiete unter die verschiedenen Ausgaben der Zentralverwaltung eingestellt sind.

Ad C. Gegenüber 1901 tritt hier eine Verminderung von Fr. 407,000 und gegenüber dem Budget für 1902 eine solche von Fr. 230,000 ein, die auf folgende Ursachen zurückzuführen ist: Die Versicherung des Rollmaterials und der Transportgüter wird nun, ebenso wie die Erledigung der Transportentschädigungen aus dem internationalen Verkehr von der Generaldirektion besorgt; es sind keine Konzessionsgebühren mehr zu zahlen und die kantonalen wie die Gemeindesteuern sind nur noch für diejenigen Liegenschaften zu entrichten, die keine notwendige Beziehung zum Bahnbetrieb haben.

Budgets der Hülfsgeschäfte.

Es sind dies:

Beilagen A und L: Budgets der Drucksachenverwaltungen. Die Geschäfte der Drucksachenverwaltung liegen der Generaldirektion ob; vorläufig ist jedoch nur die Drucksachenverwaltung in Basel direkt der Generaldirektion unterstellt. Die Drucksachenverwaltung in St. Gallen wird im Jahre 1903 durch den Kreis IV besorgt werden; deren Budget ist enthalten in der Beilage L. Für den Kreis III liegt die Beschaffung der Drucksachen und deren Verteilung an die Dienststellen der Einnahmenkontrolle, Abteilung in Zürich, ob.

Beilage B. Budget der Oberbaumaterialverwaltung. Vom nächsten Jahre an wird dieser Dienstzweig ganz zentralisiert sein und direkt dem Baudepartement bei der Generaldirektion unterstehen.

Beilagen C, G und K. Budgets der Materialverwaltungen der Kreise. Die Organisation und die Obliegenheiten der Materialverwaltungen der früheren Bahngesellschaften weichen stark von einander ab; es war uns nicht möglich, schon für 1903 alle erforderlichen Vereinheitlichungsmaßnahmen zu treffen. Hieraus erklären sich die ziemlich erheblichen Verschiedenheiten in den Budgets dieser Hülfsgeschäfte. Diese Verschiedenheiten werden aus den künftigen Budgets verschwinden.

Beilagen D, F, H, J, M. Budgets der Werkstätten, Sie betreffen die Werkstätten in Olten (Kreis II), Biel (Kreis II), Zürich (Kreis III), Rorschach (Kreis IV), Chur (Kreis IV) und Romanshorn (Kreis IV). In der gegenwärtigen Übergangsperiode war es noch nicht möglich, diejenigen Änderungen in der Organisation der Werkstätten vorzunehmen, die eine rationellere Ausnützung herbeiführen werden.

Beilagen E und N. Budgets der Gasanstalten. Es sind deren zwei: Olten (Kreis II) und Rorschach (Kreis IV).

Wie letztes Jahr haben wir auch heute zu bemerken, daß die wichtigsten Elemente der Budgets der Hülfsgeschäfte, als: die Vorräte und die Ankäufe von Rohstoffen, die Tagelöhne und die Lieferungen an die verschiedenen Dienststellen des Betriebes nicht sicher budgetiert werden können. Unsere nur schätzungsweisen Ansätze werden sich im Laufe des Jahres je nach den Bedürfnissen des Betriebes modifizieren.

Budgets der Nebengeschäfte.

Es sind dies die Budgets der Dampfbootunternehmungen auf dem Zürichsee und auf dem Bodensee. In den Ausgaben sind keine Einlagen in den Erneuerungsfonds enthalten und ebenso wenig Entnahmen in den Einnahmen der Gewinn- und Verlustrechnung, da die Frage der Schaffung eines Erneuerungsfonds für die Dampfbootunternehmungen noch im Studium ist.

Beilage O. Dampfbootunternehmung auf dem Zürichsee. Wir haben unter den Einnahmen die Subvention der Gemeinden aufgeführt, obwohl sie im Jahre 1902 nicht ausgerichtet wurde; die Unterhandlungen über diese Angelegenheit sowie über die Umgestaltung der Unternehmung schweben noch. Das Budget schließt ab mit einem Defizit von Fr. 47,200, das möglicherweise noch um den Betrag der Reparaturkosten des Schiffes „Helvetia“ vergrößert wird. Es versteht sich, dass unter diesen Umständen unsere Bemühungen darauf gerichtet sind, die gegenwärtigen Betriebsbedingungen dieser Unternehmung umzugestalten.

Beilage P. Dampfbootunternehmung auf dem Bodensee. Dieses Budget weist einen Einnahmenüberschuß von Fr. 85,000 auf; dabei ist jedoch wie wir früher bemerkten, keine Einlage in den Erneuerungsfonds unter den Ausgaben eingestellt und wir haben im Baubudget die Anschaffung eines neuen Schiffes vorsehen müssen.

Betrießbudget der Wald-Rüti-Bahn.

Beilage Q. Laut dem Vertrag zwischen der Eisenbahngesellschaft Wald-Rüti und den Vereinigten Schweizerbahnen haben diese den Betrieb der Linie übernommen und wir sind als Rechtsnachfolger der V. S. B. in diese Verpflichtung eingetreten. Das budgetierte Betriebsdefizit von Fr. 33,600 wird unter die Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung eingestellt und zugleich in einem Spezialkonto verbucht, indem der erwähnte Vertrag bestimmt, daß etwa später sich ergebende Überschüsse vorerst zur Deckung früherer Defizite verwendet werden sollen. Vom Jahre 1903 an wird Kreis III den Betrieb dieser Bahn besorgen.

Budget der Gewinn- und Verlustrechnung.

Einnahmen.

Ad Überschuß der Betriebseinnahmen. Dieser Überschuß wird auf Fr. 26,020,770 veranschlagt, um Fr. 2,287,400 niedriger als 1901 und um Fr. 1,577,400 niedriger als im Budget pro 1902. Auf die Gründe dieser Verminderung, die wir schon oben aufgezählt haben, wollen wir hier nicht zurückkommen, machen aber aufmerksam, daß dieselbe zum Teil von bedeutenderen Ausgaben für Erneuerung des Oberbaues und Ersatz von Rollmaterial herrührt und daß diese Ausgaben durch Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds ausgeglichen werden.

Ad Ertrag verfügbarer Kapitalien. Dieser Einnahmeposten setzt sich zusammen aus dem Ertrag unseres Wertschriftenportefeuille, des Portefeuille des Erneuerungsfonds und der Depots im Konto-Korrent.

Unser Wertschriftenportefeuille weist zur Zeit verzinssliche Wertpapiere im Betrage von rund Fr. 50,000,000 auf, wird sich aber im Jahre 1903 um das auf Bahnhoferweiterungen und Bau neuer Geleise zu verwendende Kapital vermindern. Wir schätzen den Bestand unseres Portefeuilles während des nächsten Jahres im Mittel auf rund Fr. 40,000,000 und es kann dessen Ertrag angesetzt werden auf Fr. 1,450,000

Unser Erneuerungsfonds wird sich auf ungefähr Fr. 35,000,000 belaufen, deren Ertrag wir veranschlagen zu „ 1,250,000

Die von den Transporteinnahmen herrührenden verfügbaren Mittel dürften im Mittel Fr. 5,000,000 betragen, mit einem Zinsertragnis von „ 150,000

Total Fr. 2,850,000

Ad Zins auf Kapitalien für neue Linien. Die hauptsächlichsten hier in Betracht fallenden Ausgaben betreffen den Bahnhofumbau Basel, die Rickenbahn, das zweite Geleise Winterthur-Romanshorn, Brugg-Stein, Wylerfeld-Gümligen, Basel-Delsberg etc. Wir schätzen die für das nächste Jahr den Baukosten zuzuschlagenden Zinse auf Fr. 350,000.

Ad Ertrag der Nebengeschäfte. Es sind Fr. 85,000 eingestellt, Einnahmenüberschuß des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee.

Ad Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds. Diese Entnahmen verteilen sich wie folgt (s. Betriebsbudget, Seiten 22/23 und 30/31):

	Fr.	Fr.	Fr.
1. Erneuerung des Oberbaues:			
a. Kreis II	870,000		
b. „ III	1,150,000		
c. „ IV	580,000		
		2,600,000	
2. Erneuerung des Rollmaterials:			
a. 15 Lokomotiven und Tender	744,000		
b. 17 Kessel	151,200		
c. 33 Personenwagen . .	307,200		
d. 190 Gepäck- und Güterwagen	672,000		
		1,874,400	
3. Erneuerung des Mobiliars	141,300		
			4,615,700

In diesen Zuschüssen ist nichts inbegriffen für das Rollmaterial der Jura-Simplon-Bahn, indem nicht anzunehmen ist, daß unter dem von dieser Verwaltung an Kreis II übergehenden Material sich solches befinden werde, das schon 1903 ersetzt werden müßte. Die Erneuerung des Rollmaterials der Jura-Simplon-Bahn wird in das für Kreis I aufzustellende Nachtragsbudget aufgenommen werden.

Ad Betriebssubvention Eitzwilen-Schaffhausen. Diese auf einem Vertrag mit der früheren Nordostbahn beruhende Subvention bleibt unverändert auf Fr. 39,000 festgesetzt.

Ad Einnahmen aus sonstigen Quellen. Nach den aus frühern Betriebsjahren vorhandenen Anhaltspunkten veranschlagen wir diese Einnahmen auf Fr. 50,000.

Ausgaben.

Ad Konto-Korrentzinse, Provisionen etc. Unter dieser Rubrik sind budgetiert die Schuldzinse auf geleisteten Barkautionen, auf den den Hülfskassen etc. eröffneten laufenden Rechnungen, sowie die Provisionen an die mit der Kouponseinlösung und der Bezahlung der rückzahlbaren Titel beauftragten Banken.

Ad Verzinsung der konsolidierten Anleihen. Dieser Posten umfaßt die Zinsen der Anleihen, deren Schuldner die schweizerischen Bundesbahnen nunmehr sind, und den Zins für acht Monate auf dem Anlagekapital der an den Kreis II übergehenden Linien der Jura-Simplon-Bahn.

a. Zinsen der nunmehr die schweizerischen Bundesbahnen betreffenden Anleihen:

Eidgenössische Eisenbahnrente von 1900	Fr.	3,000,000. —
3 $\frac{1}{2}$ % Bundesbahnanleihen von 1899/1902 (Kapital Fr. 222,000,000. —)	"	7,770,000. —
4 % Centralbahnanleihen von 1876	"	975,780. —
4 % " " 1880	"	745,100. —
4 % " " 1892	"	600,000. —
3 $\frac{1}{2}$ % " " 1894 (Sept.)	"	1,050,000. —
3 $\frac{1}{2}$ % " " 1894 (Dez.)	"	1,050,000. —
4 % " " 1900	"	640,000. —
4 % Nordostbahnanleihen von 1880	"	120,000. —
4 % " " 1887	"	3,392,000. —
4 % " " 1889	"	200,000. —
4 $\frac{1}{2}$ % " " 1892	"	82,687. 50
3 $\frac{1}{2}$ % " " 1894	"	350,000. —
3 $\frac{1}{2}$ % " " 1895	"	245,000. —
3 $\frac{1}{2}$ % " " 1897 (28.Feb.)	"	1,225,000. —
3 $\frac{1}{2}$ % " " 1897 (20.Sept.)	"	367,937. 50
4 % " " 1898	"	600,000. —
4 % " " 1899	"	400,000. —
Subventionsanleihen der Nordostbahn für die rechtsufrige Zürichseebahn	"	145,650. —
Subventionsanleihen der Nordostbahn für die Linie Thalwil-Zug	"	11,777. 50
Subventionsanleihen der Nordostbahn für die Linie Bülach-Schaffhausen	"	60,000. —
Subventionsanleihen der Nordostbahn für die Linie Dielsdorf-Niederweningen	"	3,140. —
4 % Anleihen der Vereinigten Schweizer- bahnen, I. Hypothek, von 1865	"	963,983. —
4 % Anleihen der Vereinigten Schweizer- bahnen, II. Hypothek, von 1865	"	503,212. —
4 % Anleihen der Vereinigten Schweizer- bahnen, III. Hypothek, von 1892	"	200,000. —

Übertrag Fr. 24,701,267. 50

	Übertrag	Fr. 24,701,267. 50
3 % Anleihen der Vereinigten Schweizerbahnen von 1857	„	6,330. —
5 % Anleihen der Vereinigten Schweizerbahnen von 1857	„	28,290. —
3 % Anleihen der Vereinigten Schweizerbahnen von 1859	„	5,520. —
5 % Anleihen der Vereinigten Schweizerbahnen von 1859	„	17,370. —

Total Fr. 24,758,777. 50
oder rund „ 24,760,000. —

b. Zinsen für acht Monate des Anlagekapitals der an den Kreis II übergehenden Linien der Jura-Simplon-Bahn:

Die Jura-Bern-Bahn, einschließlich der Brünigbahn, war in der Eingangsbilanz der Jura-Simplon-Bahn pro 1890 aufgeführt mit einem Anlagekapital von . Fr. 74,387,000 dazu kommt der Ankaufspreis der Bern-Luzern-Bahn „ 14,000,000

Fr. 88,387,000

Von 1890 bis 1901 hat sich das Anlagekapital der Jura-Simplon-Bahn um zirka 14,7 % vermehrt. Nimmt man eine verhältnismäßige Vermehrung bei den verschiedenen Teilen des Netzes an, so müssen dem Baukonto der J.B.L.-Linien zugeschlagen werden . . „ 12,993,000

Fr. 101,380,000

Auf der andern Seite ist zu berücksichtigen, daß die Strecken Neuenstadt-Biel und Fräschels-Lyß der frühern J.B.L. und die Strecke Bern-Thörishaus der frühern Centralbahn dem Kreise I zugehören werden

Übertrag Fr. 24,760,000. —

	Übertrag	Fr. 24,760,000. —
und daß demgemäß die Verzinsung ihres Anlagekapitals hier nicht in Anschlag zu bringen ist. Es dürfte der Wirklichkeit entsprechen, wenn das Anlagekapital der vom Kreise II zu betreibenden Linien der Jura-Simplon-Bahn auf rund 90 Millionen Franken angesetzt wird. Der Zins dieses Kapitals zu $3\frac{1}{2}\%$ für acht Monate beträgt	n	2,100,000. —
Total Verzinsung der konsolidierten Anleihen		<u>Fr. 26,860,000. —</u>

Ad Verluste auf dem Betrieb von Nebengeschäften.

Das auf Fr. 47,200 voranschlagte Betriebsdefizit der Dampfschiffahrt auf dem Zürichsee wird sich eventuell um Fr. 18,000 erhöhen, wenn die Subvention der zürcherischen Gemeinden nicht erhältlich gemacht werden kann.

Ad Verwendungen zu Amortisationen und Abschreibungen.

Diese Ausgaben betreffen die im Rückkaufsgesetze vom 15. Oktober 1897 vorgesehene Amortisation und die Amortisation der Organisationskosten der Bundesbahnen.

a. Gesetzliche Amortisation.

Art. 7 des Rückkaufsgesetzes bestimmt:

„Die für die Erwerbung, den Bau und den Betrieb der Bahnen erforderlichen Geldmittel sind durch Emission von Anleihen mittelst Ausgabe von Obligationen oder Rententiteln zu beschaffen.

„Die bezüglichlichen Anleihen sind nach einem festen Amortisationsplane längstens binnen sechzig Jahren zu amortisieren.

„Auf dem Wege der freien Verständigung mit den Eigentümern der Bahnen und unter Festhaltung des Grundsatzes der Schuldenamortisation binnen längstens sechzig Jahren kann auch eine andere Zahlungsmodalität für die Erwerbung der Bahnen gewählt werden.“

Die Anleihen, deren Dienst uns obliegt, sind folgende:

Eidgenössische Eisenbahnrente von 1900,
 $3\frac{1}{2}\%$ ige Bundesbahnanleihen von 1899/1902, und
 die von den ehemaligen Gesellschaften der Centralbahn, Nordostbahn und Vereinigten Schweizerbahnen übernommenen Anleihen.

Nun kann die Eisenbahnrente von 1900 bis 1920 nicht gekündigt werden und sie ist auch mit keinem Amortisationsplan versehen; das $3\frac{1}{2}$ %ige Bundesbahnanleihen ist auf 10 Jahre fest und sein Amortisationsplan erstreckt sich von 1911 bis 1962; die Anleihen der früheren Gesellschaften sind entweder auf bestimmte Fälligkeitstermine rückzahlbar oder planmäßig innert verschiedenen Zeiträumen zu amortisieren.

Es ist uns daher unmöglich, die gesetzliche Amortisation des in den Bundesbahnen angelegten Kapitals mit der Operation der Rückzahlung der Anleihenstil zusammenfallen zu lassen. Wir müssen vielmehr jedes Jahr in die Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung eine derart berechnete Amortisationsquote einstellen, daß innert 60 Jahren das Anlagekapital vollständig amortisiert wird. Diese Quote ist unter Berücksichtigung des mittleren Zinsfußes der Anleihen, welcher zur Zeit $3,725$ % beträgt, festzusetzen und muß behufs Durchführung der Amortisation innert 60 Jahren sich auf $0,467$ % des in Betracht fallenden Kapitals belaufen. Es ist einleuchtend, daß wenn auch Art. 7 des Gesetzes von Amortisation der Anleihen spricht, diese Amortisation sich nicht auf den gesamten Gegenwert dieser Anleihen in den Aktiven zu erstrecken hat; insbesondere brauchen die verfügbaren Mittel (Portefeuille, Materialvorräte, etc.) nicht amortisiert zu werden.

Der Bundesrat sieht in seiner Botschaft vom 25. März 1897 die Amortisation des Anlagekapitals der Bundesbahnen in einem noch beschränkteren Sinne vor; er sagt dort:

„Die zu amortisierende Summe muß nach unserer Ansicht die ganze Kapitalauslage des Bundes, mit Ausnahme des Betriebsmaterials, des verfügbaren Betriebskapitals und der Materialvorräte, umfassen. Bezüglich der Amortisation des Wertes des Betriebsmaterials ist zu beachten, daß ein Teil derselben durch die Einlagen in den Erneuerungsfonds bereits gedeckt wird und eine Tilgung des Restes nicht erforderlich erscheint, da auch bei den ausländischen Bahnen das Betriebsmaterial größtenteils nicht unentgeltlich an den Staat übergeht, daher die Parität gegenüber dem Auslande durch die vorgeschlagene Beschränkung der Amortisation nicht beeinträchtigt wird. Wir haben dabei angenommen, daß die Amortisation in 60 Jahren, d. h. ungefähr bis zum Ablauftermin der zur Zeit bestehenden Konzessionen durchzuführen sei.“

Unter Betriebsmaterial versteht die Botschaft nicht nur das Rollmaterial, sondern auch das Mobiliar und die Gerätschaften, wie dies aus den Beilagen XII und XIII zu der Botschaft sich ergibt. Während aber die Botschaft den Grundsatz aufstellt, daß das gesamte Betriebsmaterial der Amortisation nicht unterliege, sind in den Budgets der Beilage XIII unter dem zu amortisierenden Kapital 30 % des Betriebsmaterials eingerechnet.

In den Beratungen der Bundesversammlung berührten die Berichterstatter die Frage der Amortisation ebenfalls.

Der Berichterstatter der ständerätlichen Kommission sprach sich folgendermaßen aus:

„ Es kann nur die Frage entstehen, ob die Eisenbahnschuldentilgung auf das ganze Anlagekapital auszudehnen oder das Betriebsmaterial (Rollmaterial, Mobiliar und Gerätschaften) davon auszunehmen sei. Die Botschaft des Bundesrates stellt sich mit Recht auf den letzteren Standpunkt, indem dem künftige Generationen von ihren Vorgängerinnen nicht mehr verlangen können, als daß ihnen die Bahnen, gleich den Straßen, unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden. Für die Fahrzeuge, mit welchen dieselben befahren werden sollen, dürfen sie schon selbst aufkommen Um die zu amortisierende Summe festzustellen, werden daher vom bereinigten Anlagekapital der künftigen Bundesbahnen per Fr. 1,140,530,411 zunächst 70 % vom Wert des Betriebsmaterials mit Fr. 98,543,179, sodann das verfügbare Betriebskapital und die Materialvorräte mit Fr. 29,503,873 und selbstverständlich die Subventionen mit Fr. 119,000,000 abgezogen.“

und weiter:

„Es soll ja die Möglichkeit gegeben werden, die Bahnen innert 60 Jahren vollständig, mit einziger Ausnahme des Rollmaterials, zu amortisieren.“

Im Nationalrat verbreitete sich der Berichterstatter des längern über die Amortisationsfrage und bemerkte speziell über die Amortisation des Rollmaterials:

„Die Amortisation des Anlagekapitals, ausgenommen die Kosten des Rollmaterials und der Gerätschaften, bildet das zweite Hauptpostulat, auf das sich die Notwendigkeit des Rückkaufs stützt.“

Aus vorstehendem scheint trotz des nicht bestimmten Wortlautes des Gesetzes hervorzugehen, daß der Gesetzgeber von der Amortisation nicht nur die verfügbaren Mittel und die Materialvorräte, sondern auch das Betriebsmaterial ganz oder zum Teil ausnehmen wollte. Es fragt sich aber, ob der ganze Wert des auf Baukonto getragenen Betriebsmaterials von der Amortisation ausgeschlossen werden soll. Obwohl man hierüber verschiedener Meinung sein kann, erachten wir es als angezeigt, dem im Zukunftsbudget, das der Botschaft beigegeben ist, niedergelegten Grundsatz und dem Kommentar, welchen der Berichterstatter des Ständerates dazu gab, Rechnung zu tragen, wonach von der Amortisation nur 70 % des Betriebsmaterials auszunehmen wären. Da diese Auffassung in den eidgenössischen Räten keinen Widerspruch erfuhr, glauben wir sie als maßgebend anerkennen zu sollen.

Das Kapital, auf welches die Amortisation sich zu erstrecken hat, stellt sich folgendermaßen:

Anlagekapital auf 31. Dezember 1901 der	
Netze der S. C. B., N. O. B. und V. S. B.	Fr. 603,268,806
Vorausgesehene Ausgaben pro 1902	„ 19,483,250
Zahlung an die Gemeinde Bremgarten	„ 196,808
	Fr. 622,948,864

Das Betriebsmaterial umfaßt:

auf 31. Dezember 1901, Roll-	
material	Fr. 75,120,184
auf 31. Dezember 1901, Mo-	
biliar und Gerätschaften	„ 6,496,852
Pro 1902, Rollmaterial	„ 3,829,200
Pro 1902, Mobiliar und Ge-	
rätschaften	„ 291,500
Betriebsmaterial Wohlen-	
Bremgarten	„ 175,129
	Fr. 85,912,865
Hiervon sind 70 % in Abzug zu bringen mit	„ 60,139,005
die Amortisation hat sich also zu erstrecken auf	Fr. 562,809,859
oder rund auf	Fr. 562,800,000

Zu 0,467 % gerechnet, ergibt die Amortisation dieses Kapitals eine Ausgabe von rund Fr. 2,630,000

Das Anlagekapital der an den Kreis II übergehenden Linien der Jura-Simplon-Bahn ist veranschlagt zu Fr. 90,000,000

wovon wir in Abzug bringen für

Betriebsmaterial rund „ 10,000,000

Fr. 80,000,000

vom Betriebsmaterial unterliegen

30 % der Amortisation „ 3,000,000

Fr. 83,000,000

Die Amortisation hiervon zu 0,467 % jährlich

ergibt für acht Monate „ 260,000

Total gesetzliche Amortisation Fr. 2,890,000

b. Amortisation der Organisationskosten der Bundesbahnen.

Die Kosten der Vorbereitung der Eisenbahn-

Verstaatlichung betrugen auf 31. Dez. 1901 Fr. 647,244. 98

die Ausgaben auf der nämlichen Rubrik, pro

1902 zu Fr. 780,000 budgetiert, werden

sich ungefähr belaufen auf „ 620,000. —

Total Fr. 1,267,244. 98

oder rund Fr. 1,270,000. —

Wie wir schon in unserem Bericht zu den Rechnungen pro 1901 erwähnten, nehmen wir in Aussicht, diese Organisationskosten in fünf Jahren zu amortisieren. Die in das Budget aufzunehmende Annuität beträgt somit. Fr. 254,000

Demnach werden die Verwendungen zu Amortisationen im Jahr 1903 sich belaufen auf:

a. Gesetzliche Amortisation Fr. 2,890,000

b. Amortisation der Organisationskosten, 1. An-

nnuität „ 254,000

Total Fr. 3,144,000

Es besteht sodann noch ein anderer zu amortisierender Konto, nämlich derjenige der Kursverluste auf den Emissionen

des $3\frac{1}{2}\%$ Bundesbahnanleihe von 1899, welcher sich beläuft auf Fr. 2,327,928. 20

Wir beantragten, zur Amortisation dieses Kontos die Reinerträge der Netze der früheren Gesellschaften vom Jahre 1901 zu verwenden, nämlich:

der Centralbahn mit .	Fr. 1,173,518. 04	
„ Nordostbahn mit .	„ 228,070. 58	
„ Vereinigten Schwei-		
zerbahnen mit . .	„ 778,691. 78	
		„ 2,180,280. 40

so daß zu amortisieren verbleiben Fr. 147,647. 80

Wir glauben, diesen Konto ganz verschwinden lassen zu können durch Zuweisung eines Theiles des Reinertrages des Bundesbahnnetzes im Jahre 1902.

Übrigens wird der Konto der zu amortisierenden Verwendungen bald wieder eröffnet werden müssen, und zwar zur Aufnahme der Kosten der alten Einrichtungen der Bahnhöfe Luzern, Olten, Zürich, Basel, St. Gallen etc., welche vom Baukonto abzuschreiben sind; diese Amortisation ist zu bedeutend, um sie durch die Betriebsrechnung eines einzigen Jahres tragen zu lassen. Nach Genehmigung der Rechnungen über den Umbau der genannten Bahnhöfe durch die Aufsichtsbehörde wird die zur Amortisation jener Kosten erforderliche Annuität festgesetzt werden können.

Ad Einlagen in den Erneuerungsfonds.

Diese Einlagen sind gemäß den Vorschriften des Bundesratsbeschlusses vom 12. Juni 1899 vorgesehen. Letztere werden einer Revision zu unterwerfen sein, da für alle Linien des Bundesbahnnetzes die gleichen Normen bestehen sollten. Die Einlagen zerlegen sich wie folgt:

A. Oberbau.

Kreis II	Fr. 972,700	
„ III	„ 1,182,900	
„ IV	„ 610,700	
		<u>Fr. 2,766,300</u>

Übertrag Fr. 2,766,300

Übertrag Fr. 2,766,300

B. Rollmaterial.

1. Lokomotiven und Tender . . .	Fr. 1,214,000
2. Personenwagen . „	513,000
3. Gepäck- und Gü- terwagen . . . „	790,700
	„ 2,517,700

C. Mobiliar und Gerätschaften „ 226,500

Fr. 5,510,500

Ad Ausgaben für verschiedene Zwecke.

Sie setzen sich zusammen aus dem Betriebsdefizit der Wald-Rüti-Bahn und einem Posten von Fr. 50,000 für Verschiedenes, Subventionen etc.

Die Ausgaben der Gewinn- und Verlust- rechnung betragen	Fr. 35,725,300. —
die Einnahmen	„ 34,010,470. —

Es ergibt sich somit ein Defizit von Fr. 1,714,830. —

Wir haben die verschiedenen Teile des Budgets mit aller möglichen Sorgfalt ausgearbeitet und uns bei der Feststellung der voraussichtlichen Ausgaben die größte Zurückhaltung auferlegt. Allein mit Bezug auf die hauptsächlichsten Faktoren der Ausgabenvermehrung, wie Personalvermehrung, Besoldungs- und Lohnerhöhung, Zugsleistungen, Einlagen in den Erneuerungsfonds, darf nicht übersehen werden, daß wir die gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen in Anwendung zu bringen und uns den Vorschriften der Aufsichtsbehörde zu unterziehen haben, was sich in bedeutenden Mehrkosten ausdrückt, zu denen noch die Wirkungen des revidierten Arbeitsgesetzes und 1906 diejenigen der durch das Besoldungsgesetz festgesetzten dreijährigen Besoldungserhöhung hinzukommen werden.

Wenn das wahrscheinliche Ergebnis nach dem Budget pro 1903 die Deckung nur eines Teiles der gesetzlichen Amortisation

erlaubt, so ist immerhin hervorzuheben, daß dieses Budget die sehr bemerkenswerte Ermäßigung der Personentarife und eine fühlbare Besserstellung eines großen Teiles des Personals sanktioniert und, im Vergleich zu frühern Jahren, eine sehr beträchtliche Erhöhung der Zugsleistungen und Verstärkung der Rollmaterialerneuerung vorsieht. Unseres Erachtens wäre es unklug, im gegenwärtigen Zeitpunkte von der Bundesbahnverwaltung ein Mehreres zu verlangen; wir werden uns gewiß nicht weigern, alle zweckdienlichen Reformen im Betrieb zu studieren und nach und nach ins Leben zu rufen, sowie den vom Handel und von der Industrie an uns gestellten Begehren entgegenzukommen; allein wir müssen Schritt für Schritt vorgehen nach Maßgabe der uns durch die Entwicklung des Verkehrs geschaffenen neuen Hilfsquellen. Zur Zeit muß, wenn wir nicht die Zukunft gefährden wollen, unsere nächste Sorge sein, durch eine gute Finanzverwaltung dahin zu gelangen, daß wir im Gleichgewicht stehende Rechnungen vorlegen können.

Baubudget.

Dem Baubudget für das Jahr 1903 haben wir folgende Erläuterungen beizufügen:

Die Einteilung entspricht dem offiziellen Rechnungsschema von 1884 und enthält folgende Kapitel:

- I. Bahnanlage und feste Einrichtungen;
- II. Rollmaterial;
- III. Mobiliar und Gerätschaften.

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.

Für die wichtigeren Bauten ist im Budget Spezialvorlage an den Verwaltungsrat vorgesehen und wir behalten uns genaue Prüfung der einzelnen Vorlagen vor der definitiven Kreditbewilligung vor.

Im Budget sind bei diesem Kapitel die unter der unmittelbaren Leitung der Generaldirektion stehenden Bauten vorangestellt, und es folgen alsdann kreisweise die Positionen für die zukünftigen Kreise II, III und IV.

A. Generaldirektion.

Position 1a. Vergrößerung des Verwaltungsgebäudes der Jura-Simplon-Bahn in Bern.

An dem Verwaltungsgebäude der Jura-Simplon-Bahn in Bern, das bestimmt ist, die Bureaux der Generaldirektion aufzunehmen, ist die Vergrößerung durch zwei Flügelanbauten im Rohbau vollendet und es bleibt für 1903 nur noch der innere Ausbau fertig zu stellen. Der vom Verwaltungsrat in der Sitzung vom 28. Dezember 1901 erteilte Kredit beläuft sich auf Fr. 450,000, wovon für 1903 noch auszugeben verbleiben Fr. 200,000.

Position 1b. Errichtung eines Heliographieateliers.

Das Heliographieatelier im bestehenden Teil des Verwaltungsgebäudes der Jura-Simplon-Bahn, deren technische Bureaux in der Hauptsache in Lausanne sich befinden, genügt den Bedürfnissen der Generaldirektion nicht. Es ist deshalb nötig, im Dachstocke des östlichen Flügelanbaues ein neues geräumiges Atelier für die Herstellung von Heliographien einzurichten. Kostenbetrag Fr. 4000.

Position 2. Dienstgebäude auf dem Brückfeld in Bern.

Das zur Aufnahme der Bureaux des kommerziellen Dienstes (Tarifbureaux, Einnahmenkontrolle, Drucksachenverwaltung, Billetdruckerei u. s. f.) bestimmte Gebäude soll, wenn möglich, noch im Jahre 1902 im Rohbau fertig werden. Der innere Ausbau wird im nächsten Jahre hergestellt, und es ist zu erwarten, daß das Gebäude Ende 1903 wird bezogen werden können.

Von den Gesamtbaukosten im Betrage von Fr. 880,000 entfallen auf das Jahr 1903 Fr. 520,000.

Position 3. Kabelanlage vom Bahnhof Bern zu dem Verwaltungsgebäude der Bundesbahnen.

Diese Leitung ist heute außerhalb des Bahnhofes oberirdisch geführt und Störungen durch die Straßenbahnleitung ausgesetzt. Um diesem Übelstande zu begegnen, ist die Herstellung eines Kabels notwendig. Kosten Fr. 2200.

Position 5. Beteiligung an einer Wynentalbahn.

Laut Übereinkunft vom 25. Februar 1872 zwischen dem Regierungsrat des Kantons Aargau, namens des Kantons, einerseits und der Schweiz. Centralbahn und Schweiz. Nordostbahn anderseits sind die letztern verpflichtet, sich an den Kosten des Baues und des Betriebsmaterials einer Wynentalbahn von Aarau in der Richtung nach der Luzerner Grenze mit passender Einmündung in die Seetalbahn mit einem Drittel zu beteiligen. Diese Verpflichtung ist zufolge der Rückkaufsverträge auf den Bund übergegangen, und es ist der mutmaßliche Kostenbetrag von je Fr. 300,000—350,000 den genannten Bahngesellschaften bei Berechnung der Rückkaufsumme in Abzug gebracht worden.

Mit Schreiben vom 1. Juli hat der Regierungsrat des Kantons Aargau das von einem Initiativkomitee ausgearbeitete Projekt einer schmalspurigen elektrischen Straßenbahn von Aarau durch das Wynental bis Menziken mit Kostenvoranschlag eingesandt und mitgeteilt, daß die auf Fr. 1,650,000 veranschlagten Kosten mit Fr. 1,350,000 in Aktien und Fr. 300,000 in Obligationen beigebracht werden sollen, wovon je ein Drittel den Bundesbahnen auffalle. Vom Aktienbetrag seien durch den Kanton Aargau und die Gemeinden $\frac{2}{3}$ fest zugesichert, so daß die Bundesbahnen noch Fr. 450,000 zu übernehmen haben; ebenso werden sie $\frac{1}{3}$ des Obligationenbetrages zuzuschießen haben.

Die Prüfung der Vorlage hat ergeben, daß der Kostenvoranschlag auf Fr. 1,800,000 zu erhöhen sei; infolgedessen ist ein Obligationenkapital von Fr. 450,000 in Aussicht zu nehmen, wovon die Bundesbahnen Fr. 150,000 zu leisten haben.

Zufolge der genannten Übereinkunft steht den Bundesbahnen als Rechtsnachfolger der Centralbahn und Nordostbahn ein Stimmrecht bei der Erwerbung oder Abänderung der Konzession, bei der Feststellung des Tracés und der Organisation der Verwaltung im Verhältnis seiner Beteiligung zu.

Ferner haben sich die beiden Bahnen zur Betriebsübernahme zu den Selbstkosten verpflichtet. Es ist jedoch vom Initiativkomitee im Interesse der Unternehmung ein selbständiger Betrieb in Verbindung mit demjenigen der elektrischen Straßenbahn Aarau-Schöftland in Aussicht genommen.

Position 6. Bau der Rickenbahn.

Gemäß Bundesbeschluß vom 19. Dezember 1901 hat sich der Bund verpflichtet, den von der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen anzufangenden Bau dieser Bahn von Wattwil über Kaltbrunn nach Uznach nach dem Lusser-Moserschen Basis-tunnelprojekte im Voranschlagsbetrage von Fr. 11,015,000 fortzusetzen und zu vollenden, wobei als Subvention hieran die Toggenburgerbahn als Eigentum unentgeltlich abgetreten worden ist. Im Hinblick auf den damals bevorstehenden Übergang der Vereinigten Schweizerbahnen an den Bund ist eine Verständigung getroffen worden, wonach der Generaldirektion die Leitung der Arbeiten gleich von Anfang an übertragen worden ist. Zu diesem Zwecke ist in Uznach ein Baubureau, mit Zweigbureau in Wattwil, eingerichtet worden. Zur Zeit sind fünf Angestellte unter Leitung eines Sektionsingenieurs mit den Terrainaufnahmen und der Anfertigung der Baupläne beschäftigt. Die Herstellung eines geologischen Längenprofils für den Ricketunnel hat Herr Professor Dr. Heim in Zürich übernommen. Im Jahre 1903 sollen in der Hauptsache die Installationen für den Tunnelbau, sowie ein Teil des Tunnels selbst errichtet werden, wofür Fr. 1,900,000 aufgenommen worden sind.

Für die einzelnen Kreise lassen sich die Budgetpositionen in folgender Weise gruppieren:

1. Bauten, welche im Jahre 1902 oder schon früher begonnen worden sind, im Jahre 1903 fortgeführt oder beendet werden und mit einem Teile der Kosten im Budget 1903 erscheinen;
2. Bauten, welche schon in früheren Budgets enthalten waren, aber noch nicht begonnen werden konnten;
3. Arbeiten, welche vom Eisenbahndepartement oder andern Behörden verlangt werden und nicht schon in früheren Budgets figurieren;

4. Arbeiten, zu deren Ausführung gesetzliche oder vertragliche Verpflichtung vorliegt, und
5. Bauten, welche zur Abwicklung des Verkehrs, zur Erhöhung der Sicherheit oder aus andern Gründen notwendig geworden sind, und deren Ausführung aus freier Entschlie-ßung erfolgt.

B. Kreis II.

1. Ausgaben für bereits begonnene Bauten.

Position 7. Bahnhof Basel Fr. 1,800,000
 Von diesem großen Umbau sind bis jetzt
 fertig gestellt worden:

- a. die Verlegung des Güterbahnhofes auf dem
 „Wolf“ mit rund . . . Fr. 5,600,000
- b. die Verlegung der Elsässer-
 linie „ 4,900,000
- c. die neue Güterstation St. Jo-
 hann „ 1,900,000

Zur Zeit wird gearbeitet:

- d. an dem Umbau des Per-
 sonenbahnhofes, dessen
 Kosten veranschlagt sind zu „ 17,400,000

Nach Bezug des neuen
 Personenbahnhofes werden
 noch auszuführen sein:

- e. die Überführung der St. Ja-
 kobsstraße mit zirka . . . „ 900,000
- f. die Verlegung der Jura-
 linie mit zirka „ 1,700,000
- g. der Ausbau des Rangier-
 bahnhofes mit zirka . . . „ 2,800,000

Zusammen Fr. 35,200,000

Übertrag Fr. 35,200,000 Fr. 1,800,000

Übertrag Fr. 35,200,000 Fr. 1,800,000

Hiervon kommen in Abzug
die zu den Ansätzen *b* und *d* von
der Stadt Basel zu leistenden Bei-
träge von rund „ 4,100,000
so daß verbleiben Fr. 31,100,000

In diesem Betrage sind die Bauverwaltungs-
kosten enthalten, die Bauzinsen aber nicht auf-
genommen. Auch die Abschreibung des alten
Aufnahmegebäudes und der Lokomotivremisen ist
nicht in die Rechnung einbezogen worden, in der
Meinung, dieselbe aus dem Erlös von frei werden-
den Landabschnitten decken zu können.

Zur Verwendung im Jahre 1903 sind
Fr. 1,800,000 vorgesehen, und zwar für folgende
Arbeiten:

Die Beendigung der Grabarbeiten auf der Nord-
seite der Geleiseanlage, die Tieferlegung der Cen-
tralbahnstraße und des Centralbahnplatzes, Ar-
beiten am neuen Aufnahmegebäude, die Vollendung
der 3 Dienstgebäude in den Depots der Bundes-
bahnen und der Elsaß-Lothringerbahnen, die Er-
gänzung der Geleiseanlage nach Maßgabe des
Fortschrittes der übrigen Arbeiten.

Position 20. Erweiterung der Station Gren-
chen „ 11,300

Position 32 a. Stellwerksanlage auf dem
Bahnhof Olten „ 100,000

Die Ausführung hat sich verzögert, so daß
ein Teil der Gesamtkosten von Fr. 250,000 ins
Jahr 1903 fallen wird.

Position 34 a und b. Erstellung der Block-
einrichtung Olten-Olten-Hammer und Verbesserung
der Blockeinrichtung Olten-Aarburg „ 2,000

Fr. 1,913,300

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

Position 8. Erweiterung der Station Lausen Fr. 145,000

Position 14. Erweiterung der Station Herzogenbuchsee „ 42,500

Die Arbeiten konnten nicht begonnen werden, weil die Projekte noch nicht allseitig bereinigt sind.

Position 15. Unterführung einer neuen Straße in Hindelbank „ 18,000

Der Bau der Straße ist noch nicht bis zum Bahnkörper vorgeschritten, so daß mit der Unterführung gewartet werden mußte.

Position 16a. Verlegung des Rangier- und Rohmaterialienbahnhofes von Bern nach Weiermannshaus. Gesamtkosten zirka Fr. 3,000,000 „ 650,000

Diese Angelegenheit ist im Studium bei der Generaldirektion.

Position 16b. Vergrößerung des Dienstgebäudes im Personenbahnhof Bern. Gesamtkosten zirka Fr. 264,000 „ 30,000

Wegen Schwierigkeiten in der Bauplatzfrage ist das Projekt noch nicht abgeklärt.

Position 16e. Vergrößerung des Einnahmepavillons im Bahnhof Bern „ 9,000

Position 17a. Erweiterung des Bahnhofes Thun für die Einführung der Gürbetalbahn. Gesamtkosten zirka Fr. 1,850,000 „ 900,000

Dieses Projekt wird demnächst zur Vorlage bereit werden.

Position 18a und b. Erweiterung der Station Olten-Hammer „ 23,100

Der Plan ist noch nicht bereinigt, so daß die Ausführung erst im Jahre 1903 erfolgen kann.

Übertrag Fr. 1,817,600

Übertrag Fr. 1,817,600

Position 39. Erstellung des II. Geleises auf der Strecke Wylerfeld-Gümligen. Gesamtkosten Fr. 1,230,000 „ 500,000

Am Projekte des II. Geleises Wylerfeld-Gümligen sind unter Umständen je nach der Gestaltung des künftigen Rangier- und Rohmaterialbahnhofes in Bern Änderungen nötig, weshalb dasselbe nicht endgültig festgestellt werden kann, bevor die Vorlage für den Rangier- und Rohmaterialbahnhof perfekt ist.

Fr. 2,317,600

3. Ausgaben für Bauten, welche vom Eisenbahndepartement verlangt worden sind und nicht schon in früheren Budgets figurierten.

Position 9. Erweiterung des Verladeplatzes in Nottwil Fr. 11,300

Position 13a. Anbringen von Figurengruppen über dem Hauptportal des Aufnahmegebäudes in Luzern „ 48,000

Im genehmigten Plan des Aufnahmegebäudes waren solche Gruppen enthalten, und es ist verlangt worden, daß die Anbringung nicht weiter hinausgeschoben werde.

Position 21. Erweiterung des Bahnhofes Biel „ 1,000,000

Der Bahnhof Biel ist für den Personen- und Güterverkehr zu klein, vor allem aber ist die Beseitigung der Niveauübergänge zu beiden Seiten des Bahnhofes (gegen Nidau und Madretsch) und die Entfernung des Lokomotivdepots aus dem Personenbahnhof notwendig geworden.

Da der Bahnhof Biel heute noch der Jura-Simplon-Bahn gehört, wird diese Erweiterung im Einvernehmen mit dieser Gesellschaft studiert und es wird angenommen, daß mit dem Bau im Jahre 1903 begonnen werden könne. Über die Höhe der Gesamtkosten können zur Zeit noch keine Angaben gemacht werden.

Übertrag Fr. 1,059,300

	Übertrag	Fr. 1,059,300
<i>Position 22.</i> Erweiterung der Station Äsch	"	182,000
Die Erweiterung ist zum Teil bedingt durch die Erstellung des II. Geleises auf der Strecke Basel-Delsberg, mit welcher im Jahre 1903 begonnen werden soll (<i>Position 38</i>).		
<i>Position 23.</i> Erweiterung der Station Laufen	"	480,000
Ein Teil des Landes ist schon erworben, doch liegt ein allseitig befriedigendes Projekt noch nicht vor, so daß mit dem Bau noch nicht begonnen werden konnte.		
<i>Position 24b.</i> Ersatz eines Niveauüberganges in Pruntrut	"	95,000
<i>Position 26.</i> Ersatz eines Niveauüberganges in Langnau	"	115,000
<i>Position 27.</i> Verlängerung von Ausweichgeleisen in den Stationen Nebikon, Nottwil und Sempach	"	13,200
<i>Position 32b.</i> Erstellung von Stellwerkanlagen auf verschiedenen Stationen der Linien Bern-Langnau-Luzern und Sonceboz-Chaux-de-Fonds . . .	"	48,000
<i>Position 33.</i> Erstellung weiterer Vorsignale	"	15,000
<i>Position 38.</i> Erstellung des II. Geleises auf der Strecke Basel-Dornach als erstes Teilstück der Strecke Basel-Delsberg	"	400,000
		Fr. 2,407,500

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

Position 17b. Beitrag an eine von der Militärverwaltung in Thun zu erstellende Unterführung Fr. 8,000

Durch diese Unterführung wird ein Niveauübergang aufgehoben. Unser Beitrag repräsentiert die kapitalisierte Ersparnis an Bewachungskosten für diesen Niveauübergang.

Position 40. Beiträge an verschiedene Flußkorrekturen " 28,000

Fr. 36,000

5. Ausgaben für Bauten aus freier Entschliebung.

Position 10. Erstellung eines Drehkrans in Sempach Fr. 3,500

Position 11. Erstellung eines Eilgutschuppens in Emmenbrücke „ 3,500

Position 12. Erstellung einer Dienstwohnung auf der Signalstation Sentimatt bei Luzern . . . „ 13,200

Um für alle Eventualitäten auf dieser Signalstation einen Beamten zur Stelle zu haben, ist die Herrichtung einer Dienstwohnung nötig.

Position 13 b und c. Vergrößerung der Bureaux der Güterexpedition, Herstellung von Arbeiterlokalen und Anlage von vier Abstellgleisen im Bahnhof Luzern „ 28,080

Position 16 c und d. Einrichtungen für den Güterdienst in der Salzhausliegenschaft und Erstellung von zwei Putzgruben im Bahnhof Bern . . . „ 68,700

Position 16 f. Ersatz der Niveauübergänge in der Lorraine bei Bern, Gesamtkosten zirka Fr. 300,000 „ 100,000

Bevor die Bautätigkeit sich der anliegenden Bodenkomplexe bemächtigt, sollten diese Übergänge beseitigt werden.

Position 19. Erstellung eines Eilgutlokals in Wangen a/A. „ 2,100

Position 24 a. Erstellung eines Freiverladegeleises und einer Kopframpe in Pruntrut . . . „ 10,000

Position 25. Erstellung eines Güterschuppens mit Rampe und Geleise in Tägertschi „ 13,500

Position 28 und 29. Verbesserung der Beleuchtung und Wasserversorgung auf verschiedenen Stationen „ 36,600

Position 30 und 31. Anschaffung von Brückenzugwagen und Ladekränen für einige Stationen der von der Jura-Simplon-Bahn an den II. Kreis übergehenden Linien „ 10,500

Übertrag Fr. 289,680

	Übertrag	Fr.	289,680
<i>Position 35.</i> Erstellung einer zweiten Telegraphenleitung auf der Strecke Liestal-Läufelfingen			
		„	2,600
<i>Position 36.</i> Erstellung je eines Wärterhauses auf den Strecken Basel-Olten und Delsberg-Delle			
		„	17,700
<i>Position 37.</i> Verbesserung der Wasserversorgung von Wärterhäusern			
		„	9,000
<i>Position 41.</i> Vorsorglicher Erwerb von Liegenschaften			
		„	100,000
<i>Position 42.</i> Unvorhergesehenes			
		„	50,000
		Fr.	468,980
<i>Ausgaben des Kreises II zu Lasten der Baurechnung</i>			
		Fr.	7,143,380

Es ist noch mitzuteilen, daß die folgenden im Budget des II. Kreises enthaltenen Ansätze gestrichen worden sind in der Meinung, daß sie auf 1904 zurückgestellt werden:

Erstellung eines Verladegeleises in Schönbühl . .	Fr.	13,700
Vergrößern des Aufnahmegebäudes und Versetzen des Nebengebäudes in Wichtrach	„	18,400

Ferner wurde nicht aufgenommen die Restanz für die in Ausführung begriffene Erweiterung der Station Bümpliz von Fr. 30,000, weil zum zukünftigen Kreis I gehörig.

C. Kreis III.

1. Ausgaben für bereits begonnene Bauten.

Position 43. Bahnhof Zürich. Die nachstehenden Bauten sind Ergänzungsarbeiten zu den bereits ausgeführten Erweiterungsbauten im Hauptbahnhof Zürich.

<i>a.</i> Anschaffung von Fässern zur Lagerung von Wein	Fr.	50,000
---	-----	--------

Im Güterbahnhofs Zürich hat sich die Anschaffung von Lagerfässern aus Cement, zur Lagerung von ankommenden Weinsendungen als Bedürfnis herausgestellt. Ein Teil dieser Fässer

Übertrag	Fr.	50,000
----------	-----	--------

Übertrag Fr. 50,000

sollte noch vor dem Eintreffen der diesjährigen Weintransporte in Benutzung genommen werden können; die Generaldirektion hat daher der Kreisdirektion gestattet, einen Teil, jedoch höchstens die Hälfte des budgetierten Betrages schon im Laufe dieses Jahres zu verausgaben.

b. Entwässerung des Kellers der Empfangshalle des Güterbahnhofes „ 4,000

c. Definitive Abschränkung an der Hardstraße „ 3,100

d. Restanzen für Expropriationen zur Bahnhofserweiterung „ 30,000

Diese schon im Nachtragsbaubudget für das Jahr 1902 enthaltenen Expropriationsrestanzen gelangen voraussichtlich in diesem Jahre nicht mehr zur Erledigung, weshalb der hierfür ausgesetzte Betrag unverändert ins Budget für 1903 übertragen wird.

Position 44. Neue Werkstätten in Zürich . „ 200,000

Im Berichte zum Budget von 1902 ist bemerkt, daß für den Werkstättenbau ein allgemeines Projekt im Gesamtvoranschlage von Fr. 5,500,000 noch von der Nordostbahn dem Eisenbahndepartement vorgelegt worden ist, daß dieses Projekt aber weiter ausgearbeitet und der Organisation der Bundesbahnverwaltung angepaßt werden muß. Der vorgesehene Betrag soll für das hierfür bestehende Spezialbureau und für die Baueinleitung verwendet werden.

Position 47a und b. Erweiterung der Station Örlikon und Verbindung Örlikon-Seebach . . . „ 300,000

Infolge eines im Verwaltungsrate der Bundesbahnen gestellten Antrages sind von der Generaldirektion neue Studien über diese Projekte vorgenommen worden, die nun ihrem Abschlusse nahe stehen.

Position 48. Vergrößerung des Aufnahmegebäudes auf der Station Rümlang „ 12,000

Übertrag Fr. 599,100

	Übertrag	Fr.	599,100
<i>Position 50a.</i> Vergrößerung des Aufnahms- und Abtrittgebäudes, Pflasterung des Vorplatzes und Einrichtung der Gasbeleuchtung in der Station Neuhausen			
	„		15,500
<i>Position 53a.</i> Erweiterung der Geleiseanlagen im Rangierbahnhof Aarau			
	„		37,600
<i>Position 61a.</i> Geleiseerweiterung der Station Dottikon			
	„		17,300
<i>Position 64.</i> Erstellung eines neuen Stationsgebäudes und Verlängerung des Ausweichgeleises in Schmerikon			
	„		13,000
<i>Position 66 b.</i> Erweiterung der Station Unterterzen			
	„		19,000
<i>Position 68.</i> Erstellung eines neuen Aufnahmsgebäudes und der damit zusammenhängenden Anlagen im Bahnhof Glarus, Gesamtkosten Fr. 350,000			
	„		200,000
<i>Position 69 i.</i> Verlängerung des Ausweichgeleises in der Station Mühlau			
	„		9,200
<i>Position 77.</i> Erstellung des II. Geleises Bruggstein, Gesamtkosten Fr. 2,150,000			
	„		1,330,000
Da im Jahre 1902 nur die Ausarbeitung der Detailpläne, sowie einleitende Bauarbeiten zur Ausführung kommen, letztere namentlich im Bötzberrgtunnel, wo Nischen zu erstellen und Rekonstruktionen des Gewölbes und der Kanalisation vorzunehmen sind, so wird das Jahr 1903 das Hauptbaujahr werden; die Vollendung wird im Jahr 1904 stattfinden.			
<i>Position 78.</i> Umbau der linksufrigen Zürichseebahn im Stadtgebiete Zürich			
	„		200,000
Für diesen Umbau hat die Generaldirektion Studien in Arbeit und auch Terrainsondierungen vornehmen lassen.			

Fr. 2,440,700

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

<i>Position 45.</i> Vergrößerung und Verbesserung des Abortes mit Waschkücheneinrichtung in Baden	Fr.	11,700
<i>Position 49.</i> Vergrößerung des Aufnahmgebäudes auf der Station Niederglatt	"	12,000
<i>Position 51.</i> Vergrößerung und Verbesserung des Abortes im Bahnhof Schaffhausen	"	10,000
<i>Position 53 c.</i> Vergrößerung und Verbesserung des Abortes im Bahnhof Aarau	"	16,000
<i>Position 63.</i> Unterführung eines Fußweges in Rüslikon	"	7,000
<i>Position 69 a.</i> Erstellung eines Ausweichgleises in Rümlang	"	34,100
<i>Position 69 b.</i> Erstellung eines Ausweichgleises in Glattbrugg	"	35,700
<i>Position 69 d—h.</i> Verlängerung der Ausweichgleise auf den Stationen:		
Siebnen	"	8,300
Wülflingen	"	4,000
Pfungen	"	3,500
Embrach	"	2,200
Zweidlen	"	3,700
<i>Position 76.</i> Erstellung des II. Geleises Neuhausen-Schaffhausen	"	50,000
Es ist neuerdings darauf aufmerksam zu machen, daß das vorliegende Projekt mit einer Voranschlagsumme von rund Fr. 170,000 noch daraufhin geprüft wird, ob es nicht durch zweigleisige Einführung der Linie in den Bahnhof Schaffhausen ergänzt werden sollte; die Baukosten würden sich dann bedeutend erhöhen.		
<i>Position 79 c.</i> Verstärkung der Aarbrücke bei Brugg	"	170,000
<i>Position 82.</i> Anlage eines Schutzstreifens gegen Waldbrände auf der Strecke Laufenburg-Sisseln	"	5,000
Übertrag	Fr.	373,200

Übertrag Fr. 373,200

Position 83. Restanzen von Expropriationsentschädigungen bei der rechtsufrigen Zürichseebahn, bei den Linien Thalwil-Zug und Eglisau-Schaffhausen

„ 10,000

Fr. 383,200

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

Position 53 b. Umbau des Aufnahmsgebäudes und Überdachung des Vorplatzes in Aarau . . Fr. 23,000

Um getrennte Räumlichkeiten für die Restauration und die Wartesäle, sowie größere Dienstlokale zu erhalten, ist ein Umbau der Erdgeschoßräume des Aufnahmsgebäudes in Aussicht genommen. Die Pläne hierfür und für die Überdachung des Perrons am Aufnahmsgebäude stehen in Behandlung.

Fr. 23,000

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

Position 53 e. Unterführung der Lenzburgerstrasse in Aarau Fr. 100,000

Diese Unterführung muß im Zusammenhang mit dem Bau der Wynentalbahn erstellt werden. An die Gesamtkosten von circa Fr. 280,000 haben die Stadt Aarau und die Wynentalbahn Beiträge zu leisten.

Position 55 a und b. Erstellung eines Anschlußgeleises und Beitrag an die Straßenüberführung in Wetzikon infolge des Baues der elektrischen Straßenbahn Wetzikon-Meilen „ 36,500

An die auf Fr. 55,000 veranschlagten Kosten der Straßenüberführung zahlen die Bundesbahnen die Hälfte.

Übertrag Fr. 136,500

Übertrag	Fr.	136,500
<i>Position 57.</i> Unterführung der Badenerstraße bei der Station Altstetten unter der Linie Zürich-Affoltern-Zug zur Beseitigung der Niveauekreuzung durch die Limmattal-Straßenbahn		
	"	62,700
An die mit Inbegriff des Betriebsanteils auf Fr. 90,000 veranschlagten Kosten leistet die Straßenbahn einen Beitrag von Fr. 20,000.		
	Fr.	199,200

5. Ausgaben für Bauten aus freier Entschließung.

<i>Position 46 a</i> und <i>b.</i> Erstellung eines Unterkunftslokales für Kohlenarbeiter; Anbau an die Lokomotivremise und Aufstellung von zwei Wasserreservoirs nebst Zuleitungen im Bahnhof Brugg		
	Fr.	24,000
<i>Position 46 c.</i> Kabelanlage für den Umbau der Telegraphenleitungen im Bahnhof Brugg gemeinschaftlich mit der eidgenössischen Telegraphen-Verwaltung		
	"	9,000
<i>Position 50 b.</i> Erstellung eines Drehkrans auf der Station Neuhausen		
	"	4,000
<i>Position 52.</i> Unterführung eines Fußweges bei der Station Koblenz		
	"	6,000
<i>Position 53 d.</i> Erstellung einer Brückenwage in Aarau		
	"	5,000
<i>Position 54.</i> Erstellung eines Vordaches am Stationsgebäude in Wallisellen		
	"	2,000
<i>Position 56.</i> Erstellung zweier Vordächer am Stationsgebäude in Bubikon		
	"	3,000
<i>Position 58. Stationsanlage Steinhausen.</i> Über die Anlage dieser Station ist schon die Direktion der Nordostbahn mit der Gemeinde in Unterhandlung getreten. An die mit . . . Fr. 200,000 veranschlagten Kosten leistet die Gemeinde zum Teil in Geld, zum Teil in Boden einen Beitrag im Werte von zirka		
	"	35,000
verbleiben	"	165,000
Übertrag	Fr.	218,000

	Übertrag	Fr.	218,000
<i>Position 59. Bahnhof Zug.</i> Erstellung eines Treppenaufganges von der Durchfahrt bei km. 29. ¹³¹ zum Hauptperron			
	„		10,000
<i>Position 60. Station Entfelden.</i> Erweiterung der Anlagen für den Güterdienst, Verlängerung des Ausweichgeleises und Anschlußgeleise für die elektrische Straßenbahn Aarau-Schöftland . . .			
	„		58,500
<i>Position 62.</i> Errichtung eines Warteraums auf der Haltestelle Wohlen-Oberdorf			
	„		2,600
<i>Position 65.</i> Erweiterungen auf der Station Kaltbrunn			
	„		41,000
Die Erweiterung ist nötig für den größeren Verkehr, den der Bau des Rickentunnels dieser Station bringen wird.			
<i>Position 66 a.</i> Erstellung einer zweiten Brückenwage ohne Geleiseunterbrechung in Unterterzen			
	„		6,000
<i>Position 67.</i> Erstellung einer Geleiseverbindung und einer Holzrampe auf der Station Flums			
	„		7,000
<i>Position 69 c.</i> Erstellung eines Ausweichgeleises auf der Station Ürikon			
	„		44,600
<i>Position 61 b und 70.</i> Verbesserung der Beleuchtung verschiedener Stationen			
	„		26,500
<i>Position 71.</i> Verbesserung der Wasserversorgung von Stationen und Wärterwohnhäusern			
	„		30,000
Eine Anzahl von Stationsgebäuden und Wärterwohnhäusern ist noch nicht mit laufendem Wasser versorgt. Deshalb muß bis auf weiteres jedes Jahr ein angemessener Betrag in das Budget eingestellt werden, damit bei sich bietender Gelegenheit der Anschluß an entstehende öffentliche Wasserversorgungen hergestellt oder eigene Quellen erworben und zugeleitet werden können.			
<i>Position 72 a.</i> Neue Zentralanlagen in Töß, Wülflingen, Pfungen, Embrach, Zweidlen, Weiach, Rümikon, Reckingen und Zurzach			
	„		120,000
	Übertrag	Fr.	564,200

	Übertrag	Fr. 564,200
<i>Position 72 b.</i> Verbesserung der Zentralanlagen in Schmerikon, Mühlehorn, Unterterzen, Flums und Mels	„	75,200
Die bestehenden Anlagen entsprechen den heutigen Anforderungen nicht mehr.	„	„
<i>Position 73.</i> Erstellung von Vorsignalen	„	15,000
<i>Position 74.</i> Erstellung von Glockensignalen auf den Strecken Turgi-Döttingen, Wohlen-Ober-rüti und im Albistunnel	„	22,200
<i>Position 75.</i> Erstellung von fünf Wärter-wohnhäusern	„	40,000
<i>Position 79, a, b, d.</i> Ersatz und Verstärken von eisernen Brücken auf den Linien Örlikon-Kloten-Effretikon, Effretikon-Hinwil und Glarus-Lintthal	„	85,000
<i>Position 80.</i> Erstellung von dichtem Belag und Anbringen von Geländern auf Brücken	„	8,000
<i>Position 81.</i> Erstellung von Bahnabschlüssen und Barrieren	„	19,500
<i>Position 84.</i> Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen für Stationserweiterungen	„	100,000
<i>Position 85.</i> Unvorhergesehenes	„	50,000
	Fr.	979,100
<i>Ausgaben zu Lasten der Baurechnung für den Kreis III</i>		Fr. 4,025,200

Aus dem Budget des Kreiseisenbahnrates III haben wir nicht hinübergenommen:

1. die Erstellung eines Dienstgebäudes in Aarau, Fr. 80,000;
2. die Erstellung eines Zwischenpersons im Bahnhof Zug Fr. 94,000;
3. die Erstellung eines neuen Aufnahmsgebäudes und die Ergänzung der Geleiseanlage auf der Station Näfels Fr. 45,500, weil diese Projekte noch weiterer Prüfung bedürfen;
4. die Erstellung eines Vordaches in Üriikon Fr. 1500;

5. die Vergrößerung der Bahnmeisterbude auf der Station Wädenswil Fr. 1200 und
6. die Aufstellung je eines zweiten Telegraphenapparates auf den Stationen Hendschikon und Dottikon, Fr. 1000, weil Ausgaben unter Fr. 2000 durch die Betriebsrechnung bezahlt werden sollen;
7. die Erstellung eines Verbindungsgeleises zur Steigmühle in Töß, Fr. 60,000, weil in diesem Falle eine Kapitalbeteiligung der Bahnverwaltung an das zu erstellende Industriegeleise nicht angezeigt erscheint.

Ferner wurde die Zahl der im kommenden Jahre zu erstellenden Wärterwohnhäuser von acht auf fünf und der Budgetansatz von Fr. 64,000 auf Fr. 40,000 reduziert.

D. Kreis IV.

1. Ausgaben für bereits begonnene Bauten.

Position 86. Bahnhof St. Gallen Fr. 884,000

Die Bauten im Güterbahnhof werden im Jahre 1902 in der Hauptsache fertig. Der Bezug der neuen Schuppen, Bureaux und Wohnungen wird aus sanitärischen Gründen jedoch erst im Frühjahr 1903 stattfinden.

Die neue Lokomotivremise soll noch im laufenden Jahre bezogen werden, damit die alte Lokomotivremise, die Wagenremise und die Drehscheibe abgebrochen und die Geleise für die Zentenarfeier hergerichtet werden können.

Über den Personenbahnhof besteht noch kein genehmigter Plan, weil der Entscheid, ob die Bahn Romanshorn-Wattwil zur Ausführung komme, abgewartet werden wollte. Je nach dem Entscheide gestalten sich verschiedene Bahnhofverhältnisse anders.

Eine ganz wesentliche Verzögerung wird nun aber ein Teil des Ausbaues des Personenbahnhofs durch das für das Jahr 1904 übernommene eidgenössische Schützenfest erleiden. Da es vor allem nicht möglich sein würde, das neue Aufnahms-

Übertrag Fr. 884,000

Übertrag Fr. 884,000

gebäude, das in seinen oberen Stockwerken die Verwaltung des Kreises IV aufnehmen soll, bis dahin fertig zu bringen, so müssen im Lagerhaus und eventuell auch im östlichen Güterschuppen provisorische Dienstlokale für den Verkehr während des Schützenfestes eingerichtet werden, und es kann deshalb der Abbruch der genannten Gebäude vorläufig nicht an Hand genommen werden.

Im Jahre 1903 werden in der Hauptsache an Bauten zur Ausführung gelangen die Perrons, Unterführungen, Kanalisationen und Geleiseerweiterungen im Personenbahnhof.

Position 88. Station Winkeln. Verlängerung des Kreuzungsgeleises, Überholungsgeleise und Wagenremiseanlage „ 58,000

Die Erstellung eines Kreuzungsgeleises und der Weichensicherung soll noch vor der Zentenarfeier ausgeführt werden. Die Ausführung der Wagenremiseanlage kann sich noch bis 1904 hinausziehen, da abzubrechende Bauten von Glarus und St. Gallen dafür Verwendung finden sollen.

Position 89. Erweiterung der Station Rätterschen „ 28,000

Position 91. Bahnhof Rorschach :

a. Rangiergeleiseanlagen mit Straßenverlegung und Geleiseverbindungen nach dem See „ 326,000

Die Erweiterung der Geleiseanlagen erheischt, daß die à niveau über die Rangiergeleise führende Straße mit einer Brücke über die Bahn geführt werde, weshalb die Gesamtkosten auf Fr. 413,500 zu stehen kommen.

b. Erstellung eines Dienstgebäudes „ 16,000

Die zweckmäßige Aufstellung eines Blockapparates im Aufnahmsgebäude hat der Notwendigkeit der Verlegung und Ergänzung einiger Diensträume gerufen; es sollen nun solche in einem eigenen Gebäude untergebracht werden.

Übertrag Fr. 1,312,000

	Übertrag	Fr. 1,312,000
<i>Position 100. Bahnhof Romanshorn.</i>		
Erweiterung des Aufnahmegebäudes und der Lokomotivremise		
	„	31,000
<i>Position 109. Erstellung von Wärterwohn- häusern</i>		
	„	16,700
<i>Position 111. Erstellung des II. Geleises Oberwinterthur-Romanshorn</i>		
	„	2,480,000
		<u>Fr. 3,839,700</u>

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

<i>Position 103. Erweiterung der Station Hettlingen</i>	Fr. 60,000
<i>Position 114 a. Verstärkung der Thurbrücke bei Ossingen</i>	
	„ 210,000
<i>Position 114 b. Verstärkung kleinerer Brücken auf der Strecke Sulgen-Goßau</i>	
	„ 13,000
<i>Position 114 c. Ersatz der hölzernen Thurbrücke bei Müllheim durch eine eiserne</i>	
	„ 80,000
	<u>Fr. 363,000</u>

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

<i>Position 112. Vertragliche Beiträge an Fluß- korrekturen</i>	Fr. 12,200
---	------------

4. Ausgaben für Arbeiten aus freier Entschliessung.

<i>Position 87. Erweiterung der Ausladeplätze und der Geleise auf Station Bruggen anlässlich der Erstellung eines Anschlußgeleises</i>	Fr. 11,500
--	------------

Position 90. Erweiterung der Station St. Fiden.
Da der neue Güterbahnhof für St. Gallen viel mehr westlich liegt als der alte, so findet ein Teil der Ostseite der Stadt mehr Konvenienz, die Station St. Fiden zu benutzen. Es hat sich schon seit der vor kurzem stattgefundenen Inbetriebsetzung

Übertrag Fr. 11,500

Übertrag	Fr.	11,500
des neuen St. Galler Rohmaterialbahnhofes ein größerer Verkehr in St. Fiden bemerkbar gemacht und die Vermehrung wird mit der Eröffnung der neuen St. Galler Güterschuppen noch zunehmen. Es sind deshalb Erweiterungen in St. Fiden notwendig, wofür für einmal eingestellt werden .	„	20,000

<i>Position 92.</i> Erstellung von Aborten und Pissoirs in den Werkstätten und Erweiterung der Bahnhofbadanstalt in Rorschach	„	10,000
---	---	--------

<i>Position 93.</i> Neues Aufnahmegebäude und Erweiterung der Station Rheineck	„	150,000
--	---	---------

Die Gesamtkosten des Projekts sind auf Fr. 260,000 veranschlagt. Die Erweiterung der Station Rheineck mußte bis nach Vollendung des unteren Rheindurchstiches hinausgeschoben werden, da ein Teil des alten Rheinbettes dafür beansprucht werden soll. Zum Projekte über die Erweiterung hat der Gemeinderat von Rheineck mehrere Ergänzungen verlangt, welche erhebliche Mehrkosten zur Folge haben, aber für den Betrieb nicht nötig sind. Da die Stellungnahme der Bahn zu diesen Forderungen noch nicht abgeklärt ist, so ist eine Erhöhung des Voranschlages nicht vorgenommen. Wird den Wünschen von Rheineck entsprochen, so kann es nötig werden, einen Nachkredit zu verlangen.

<i>Position 94.</i> Neue Geleiseverbindung auf der Station Rebstein-Marbach	„	6,400
---	---	-------

<i>Position 95.</i> Ankauf von eichenen Lagerfässern für den Bahnhof Buchs	„	7,800
--	---	-------

<i>Position 96.</i> Verlegung der Depotanlage und Aufstellen einer Drehscheibe in Sargans	„	60,000
---	---	--------

Die neuen größeren Lokomotiven können in Sargans nicht ohne Trennung von Lokomotive und Tender abgedreht werden. Der Übergang der Linie Ziegelbrücke Sargans an Kreis III und die Eröffnung der Albula-Bahn wird noch mehr als

Übertrag	Fr.	265,700
----------	-----	---------

Übertrag Fr. 265,700

bisher größere Lokomotiven nach Sargans führen und den Zustand unhaltbar gestalten. Die Erstellung einer größeren Drehscheibe ist deshalb zur Notwendigkeit geworden. Es muß aber dabei die später unvermeidliche Verlegung der Remisen-Anlage mit ins Auge gefaßt werden, damit die Plazierung der neuen Drehscheibe zu dem kommenden Erweiterungsprojekt paßt. Bis auf weiteres ist jedoch nur eine Ausgabe von Fr. 60,000 in Aussicht genommen.

Position 97. Erstellung eines Beamtenwohnhauses mit 4 Wohnungen in Landquart . . . „ 30,000

Die Erbauung eines zweiten Doppelwohnhauses mit 4 Wohnungen ist dringlich, weil das Personal in Landquart keine Wohnungen finden kann. Die Wohnhäuser der Rhätischen Bahn sind beständig besetzt und werden vor allem dem Personal dieser Bahn zugeteilt.

Position 98. Erstellung eines Abortes in der Werkstätte Chur . . . „ 3,600

Position 99. Erweiterung der Station Horn infolge Anschluß des Geleises zum Gaswerk der Stadt St. Gallen . . . „ 6,000

Position 101. Erstellung einer Passerelle auf Station Weinfelden . . . „ 6,200

An die Gesamtkosten von Fr. 16,200 tragen die Interessenten Fr. 10,000 bei.

Position 102. Änderung von Straßenanlagen, mit Auflassung zweier Niveauübergänge in Ossingen . . . „ 22,300

An die Kosten hat die Gemeinde einen Beitrag zu leisten.

Position 104 und 105a. Verbesserung der Beleuchtung und Wasserversorgung auf verschiedenen Stationen . . . „ 42,000

Position 105b. Hydrantenanlage bei den Lagerhäusern in Buchs . . . „ 28,000

Übertrag Fr. 403,800

Übertrag Fr. 403,800

Position 106. Neue Zentralanlagen für Weichen und Signale auf den Stationen Winkeln, Sevelen, und Maienfeld und im Bahnhof Buchs mit Beschreibung der Erstellungskosten der vorhandenen Einrichtungen „ 133,800

Das auf den Zwischenstationen der ehemaligen Vereinigten Schweizerbahnen angewendete System der Weichensicherung entspricht den neuen Anforderungen nicht mehr. Eine Verbesserung ist, wie ein Versuch gezeigt hat, möglich, wird aber kompliziert und doch nicht ganz zufriedenstellend. Es ist daher notwendig successive neue Anlagen herzustellen, wobei die Stationen, in welchen Züge ohne Aufenthalt durchfahren oder in welchen Geleiseänderungen stattfinden, zuerst an die Reihe kommen sollen.

Position 107 und 108. Erstellung von Vorseignalen und Glockensignalen. Die letzteren auf den Strecken Konstanz-Uttwil und Egnach-Rorschach „ 30,300

Position 110. Vergrößerung dreier Wärterhäuser auf der Strecke Winterthur-Neubausen „ 13,500

Position 113. Erstellung von Brücken über den Vilterser- und Wangerbach bei Sargans anlässlich der Bachkorrektur „ 25,000

Position 115. Erstellung von dichtetem Belag und Anbringen von Leitschienen und Geländern auf Brücken „ 8,000

Position 116. Erstellung von Einfriedigungen und Schranken „ 22,000

Position 117. Erhöhung und Entwässerung von Perrons auf verschiedenen Stationen „ 6,000

Position 118. Vorsorglicher Erwerb von Liegenschaften „ 100,000

Position 119. Unvorhergesehenes „ 50,000

Fr. 792,400

Ausgaben zu Lasten der Baurechnung für den Kreis IV Fr. 5,007,300

Die folgenden im Budget des Kreises enthaltenen Bauten haben wir in der Meinung, daß dieselben nicht dringend sind und später ausgeführt werden können, nicht aufgenommen:

1. Ersatz des provisorischen Holzschopfes und Salzmagazins durch einen Neubau in Wil Fr. 3,000.
2. Erstellung einer Heizanlage für den sog. Neubau und die Bureaux des Obermaschineningenieurs in den Werkstätten in Rorschach Fr. 9,000.
3. Erstellung zweier Wärterwohnhäuser auf der Strecke Winterthur-Wil Fr. 15,300.
4. Station Schwarzenbach. Erstellung eines Überholungsgeleises und Errichtung einer Güterstation, wofür im Budget des Kreiseisenbahnrates für 1903 keine Beträge eingesetzt waren.
5. Diverse Ergänzungsbauten für die Werkstätte in Chur (Verlängerung der Turbinenleitung, Erstellung einer Dampfkesselanlage, Anbau an die Lackiererei) Fr. 100,000.

Ferner wurde nicht aufgenommen

6. Die Verbesserung der Aborte auf den Stationen Salez und Rüti Fr. 5000.
7. Die Erstellung eines Schutzdaches über der Bleischere und der Richtplatte in der Werkstätte Chur.

II. Rollmaterial.

Zu den Hauptposten haben wir folgende Erläuterungen anzubringen:

Lokomotiven. Die vorgesehene Vermehrung um 10 Stück betrifft ausschließlich den Kreis III (früheres Nordostbahnnetz) und stützt sich auf den Bundesratsbeschluß vom 8. Februar 1898.

Das wirkliche Bedürfnis, welches schließlich für die Größe des Lokomotivparks der Bundesbahnen ausschlaggebend sein muß, wird sich erst nach dem Übergang der J. S. in den Bundesbetrieb sicher beurteilen lassen.

Hinsichtlich der in Aussicht genommenen Lokomotivtypen, welche, soweit neue Typen in Frage kommen, noch dem Verwaltungsrat vorgelegt werden, ist folgendes zu bemerken:

Serie A $\frac{3}{4}$. Es handelt sich um eine sehr leistungsfähige, für die Traktion der schwersten Schnellzüge unserer Hauptlinien

geeignete Lokomotive, die sich namentlich im Betriebe der Kreise I und II immer mehr als notwendig erweist.

Serie A $2\frac{1}{4}$. Die zweizylindrige Verbundlokomotive dieser Gattung (N. O. B.) hat sich im Betriebe in grösserer Zahl (25 Stück) gut bewährt und besitzt bei gleicher Leistungsfähigkeit gegenüber der vierzylindrigen Bauart S. C. B. namentlich den Vorteil der grössern Einfachheit; sie wird auch im Betriebe des Kreises IV gute Dienste leisten.

Serie B $3\frac{1}{4}$. (dreizylindrige Verbundlokomotive der J. S.). Diese Maschine hat sich nun auch beim Kreis II als sehr leistungsfähig und vielseitig verwendbar erwiesen; sie kommt auch für Kreis IV in Betracht.

Serie E $3\frac{1}{8}$. Diese zwei Maschinen sind als Ersatz der beiden im Rangierdienst der S. C. B. verwendeten Lokomotiven der ehemaligen Bahnunternehmung Wohlen-Bremgarten bestimmt.

Personenwagen. Die voraussichtliche Vermehrung der Sitzplätze auf Ende des Jahres 1903 stellt sich auf 1590; dabei sind wir von der Ansicht ausgegangen, daß die durch den bereits citierten Bundesratsbeschluß vom 8. Februar 1898 für die Netze der früheren S. C. B., N. O. B. und V. S. B. festgesetzten Normen unter den wesentlich veränderten Verhältnissen für die neuen Bundesbahnkreise nicht ohne weiteres als maßgebend gelten können; es ist auch schon eine bezügliche Eingabe an das Eisenbahndepartement gerichtet worden. Immerhin betrachten wir die pro 1903 vorgesehene Personenwagenvermehrung als eine Minimalforderung des Betriebes.

Die Frage der zu wählenden Typen kann heute noch nicht endgültig entschieden werden; es wird darüber dem Verwaltungsrat besondere Vorlage gemacht werden.

Gepäckwagen. Wenn auch vorauszusehen ist, daß die etwas hoch gegriffene Normierung der Gepäckwagen später eine Revision im Sinne der Reduktion erfahren wird, ist doch für die nächsten 2 Jahre die Erstellung von je 30 neuen Gepäckwagen unerlässlich, um die successive Ausrangierung des veralteten Teils des Rollparks zu ermöglichen.

Die neuen Gepäckwagen, wovon 10 Stück mit doppelter und 20 Stück mit einfacher Westinghousebremse, sind zweiachsrig vorgesehen, mit 7 m. Radstand und mit elektrischer Beleuchtung nach vorhandenen Typen.

Güterwagen. Für das Jahr 1903 sehen wir den Bau von 250 (200 gedeckten und 50 offenen) Güterwagen vor und sind damit etwas unter der Norm geblieben, mit Rücksicht auf die mit dem Eisenbahndepartement gepflogenen, auf Verminderung des Normierungsbestandes der Güterwagen hinzielenden Verhandlungen. Das neue Material soll nach vorhandenen Typen erstellt werden.

Die Gestelle ausrangierter Güterwagen werden zum Teil zum Bau von Schotterwagen (S) für den Bahnunterhaltungsdienst wieder verwendet.

Dampfschiffahrt auf dem Bodensee. Es hat sich die Notwendigkeit herausgestellt, den Schiffspark der S. B. B. auf dem Bodensee um ein Halbsalonboot (für 500—600 Personen) zu vermehren, um den Vorschriften der bundesrätlichen Verordnung vom 18. Februar 1896 hinsichtlich der periodischen Aufstapelung und Untersuchung der Dampfschiffe nachleben zu können.

Für das Jahr 1904 ist der Bau eines zweiten gleichen Schiffes, als Ersatz des infolge Verständigung mit dem Eisenbahndepartement auszurangierenden Dampfbootes „Bodan“ vorgesehen.

III. Mobiliar und Gerätschaften.

A. Generaldirektion.

Position 128. Der vorgesehene Betrag von Fr. 15,000 dient zur Beschaffung des Inventars, welches infolge Versetzung weiterer Beamter zur Generaldirektion und zur Ergänzung des vorhandenen Inventars bei Bezug des Verwaltungsgebäudes der Jura-Simplon-Bahn notwendig ist, wobei bemerkt wird, daß für die Möblierung der neuerstellten Räume in diesem Gebäude, ebenso wie für die Möblierung des Dienstgebäudes im Brückfeld die erforderlichen Beträge in den betreffenden Spezialkrediten eingeschlossen sind.

Position 129. Die Beschaffung der Instrumente zur Einrichtung einer Prüfungsstation für elektrische Lampen und elektrische Apparate soll die Obertelegrapheninspektion in Stand setzen, die ihr übertragene Sorge für die Verwendung einheitlicher Apparate und Materialien zu erfüllen.

B. Kreise II, III und IV.

Positionen 130, 135 und 138. Die Beschaffung von Wärterbuden für die Ablöser im Barrierendienst ist nötig, um diesen Bediensteten, die in der Regel am frühesten Morgen oder bis spät in die Nacht auf dem Posten sind, einen Schutz gegen die Unbilden der Witterung zu schaffen. Es ist ihnen zwar die Befugnis eingeräumt, im Wärterhause Unterstand zu suchen. Dadurch wird aber die im Wärterhause wohnende Familie in ihrer Ruhe gestört oder verkürzt, was vermieden werden muß.

Es hat sich herausgestellt, daß der Bestand an Schotterwagen des Kreises II den Bedürfnissen nicht zu genügen vermag. Wir sehen deshalb eine Vermehrung um 10 Stück vor, zu deren Herstellung ausrangierte Güterwagen verwendet werden sollen.

Die großen Tunnelreparaturen, die bevorstehen, machen die Beschaffung eines Beleuchtungswagens notwendig. Derselbe soll dem Kreise II zugeteilt werden.

Die über die vorstehend erwähnten Anschaffungen hinausgehenden Beträge sind zur Ergänzung des Werkzeuges und für den sonstigen sich zeigenden Bedarf an Inventar des Bahndienstes bestimmt.

Positionen 131, 136, 139. Die Vermehrung des Stationspersonals und die fortschreitende Vergrößerung der Bahnhöfe und Stationen machen die Ergänzung und Vermehrung des Stationinventars unvermeidlich.

Positionen 132, 137, 140. Die anzuschaffenden Akkumulatorbatterien sind notwendig zur Ausrüstung der neuen Personen- und Gepäckwagen mit elektrischer Beleuchtung.

Bei den neuen Dampfheizkuppelungen handelt es sich um zweiteilige, metallische Kuppelungen, die fest an den Fahrzeugen angebracht werden und deren successive Einführung auf den schweizerischen Verbandsbahnen als eine wesentliche Verbesserung der Dampfheizung in den Zügen zu bezeichnen ist.

Positionen 133, 134, 141 und 142. Die zur Ergänzung des Werkzeuginventars und der mechanischen Einrichtungen der Werkstätten Olten, Biel, Rorschach und Chur vorgesehenen Anschaffungen bezwecken die im Interesse des Betriebes notwendige Steigerung der Leistungsfähigkeit dieser Werkstätten.

Position 140. Fr. 650. Betrifft die Anschaffung einer Schreibmaschine samt Zubehör für das Bureau des Obermaschineningenieurs des Kreises IV.

Budget der Ausgaben der Kapitalrechnung.

1. Bauausgaben.

Dieselben betragen laut Baubudget Fr. 23,268,830

2. Kapitalrückzahlungen.

Dieselben betragen „ 6,501,100

Zusammen Fr. 29,769,930

Die Rückzahlungen von Obligationen betreffen folgende Anleihen:

Anleihen der ehemaligen Centralbahn.

4 % vom 1. Februar 1876. Rückzahlung vom

1. Februar 1903:

704 ausgeloste Obligationen zu Fr. 500 . Fr. 352,000

4 % vom 25. Juni 1880. Rückzahlung vom

30. April 1903:

95 ausgeloste Obligationen zu Fr. 1000 . „ 95,000

Anleihen der ehemaligen Nordostbahn.

4 % vom 1. Oktober 1887. Rückzahlung vom

1. Oktober 1903:

1000 auszulosende Obligationen zu Fr. 500 „ 500,000

4 % vom 1. März 1889. Rückzahlung des

ganzen Anleihens auf 1. Dezember 1903 . „ 5,000,000

3½ % Subventionsanleihen für die Linie

Thalwil-Zug. Rückzahlung auf 1. Juli 1903:

18 Obligationen à Fr. 10,000 „ 180,000

Subventionsanleihen für die Linie Diels-

dorf-Niederweningen. Rückzahlung des

ganzen Anleihens am 30. September 1903 . „ 157,000

Übertrag Fr. 6,284,000

Übertrag Fr. 6,284,500

Anleihen der ehemaligen Vereinigten Schweizerbahnen.

5 % vom 1. Juli 1857. Rückzahlung 1903:		
28 auszulosende Obligationen zu Fr. 300	"	8,400
3 % vom 1. Juli 1857. Rückzahlung 1903:		
4 auszulosende Obligationen zu Fr. 500	"	2,000
5 % vom 15. Oktober 1859. Rückzahlung 1903:		
19 auszulosende Obligationen zu Fr. 300	"	5,700
3 % vom 15. Oktober 1859. Rückzahlung 1903:		
2 auszulosende Obligationen zu Fr. 500	"	1,000
4 % I. Hypothek vom 31. März 1865:		
auszulosende Titel von verschiedenem Betrag	"	131,400
4 % II. Hypothek vom 31. März 1865:		
auszulosende Titel von verschiedenem Betrag	"	68,600
Total der Rückzahlungen im Jahre 1903		<u>Fr. 6,501,100</u>

Diese Ausgaben werden entweder aus unsern verfügbaren Mitteln oder durch Ausgabe von $3\frac{1}{2}$ % Bundesbahnobligationen gedeckt werden können.

Zum Schlusse des gegenwärtigen Berichtes beehren wir uns, Ihnen folgenden

A n t r a g

zu stellen:

Der Bundesversammlung sind zur Genehmigung zu unterbreiten:

1. Das Betriebsbudget der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1903, abschließend mit Fr. 78,366,590 Einnahmen und Fr. 52,345,820 Ausgaben;
2. Das Budget der Gewinn- und Verlustrechnung der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1903, abschließend mit Fr. 34,010,470 Einnahmen und Fr. 35,725,300 Ausgaben;
3. Das Baubudget der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1903 im Betrage von Fr. 23,268,830 ;
4. Das Budget der Ausgaben der Kapitalrechnung der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1903, im Betrage von Fr. 29,769,930.

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

Bern, den 15. Oktober 1902.

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 1903 zu Handen der Bundesversammlung. (Vom 15. Oktober 1902.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1902
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	45
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	05.11.1902
Date	
Data	
Seite	907-966
Page	
Pagina	
Ref. No	10 020 294

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.