

Bericht und Antrag

des

Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen an den schweizerischen Bundesrat betreffend das Budget der schweizerischen Bundesbahnen für 1911, zuhanden der Bundesversammlung.

(Vom 30. September 1910.)

Hochgeehrter Herr Bundespräsident!

Hochgeehrte Herren Bundesräte!

Wir beehren uns, Ihnen mit diesem Berichte gemäss Art. 17 des Bundesgesetzes betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen, vom 15. Oktober 1897, und Art. 62 der Vollziehungsverordnung vom 7. November 1899 das Budget der schweizerischen Bundesbahnen pro 1911 einzureichen, und ersuchen Sie, dasselbe der Bundesversammlung zur Genehmigung vorlegen zu wollen.

Dieses Budget umfasst:

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

Betriebsbudget.

Im Jahre 1911 werden wir im Betrieb haben:

a. für eigene Rechnung:

I. Kreis	(inbegriffen die gepachtete Linie Vevey-Chexbres)	665 km
II. „	. . . . .	621 „
III. „	. . . . .	758 „
IV. „	(inbegriffen die Rickenbahn)	433 „
V. „	. . . . .	275 „
		2752 km

b. für Rechnung Dritter:

von den S. B. B. betriebene Nebenbahnen oder Linien auswärtiger Bahnen in einer Länge von	244 „
Zusammen	2996 km

Ab 1. Mai 1909 haben wir infolge des Überganges der Gotthardbahn an den Bund betrieben . 2963 km

Hiervon gehen ab auf 1. Januar 1910 zufolge Übernahme des Betriebes der Strecken Martigny- Châtelard-Vallorcine durch die Gesellschaft Martigny- Châtelard selbst	— 24 „
und auf 1. Juli 1910 zufolge Übernahme des Be- triebes der Pruntrut-Bonfol-Bahn durch diese Gesell- schaft	— 11 „
Es verbleiben	2928 km

Dazu kommen neu die Rickenbahn, deren Be- triebseröffnung auf den 1. Oktober 1910 in Aus- sicht genommen ist	14 „
und die Bodensee-Toggenburgbahn, welche durch die Bundesbahnen betrieben und voraussichtlich auf den nämlichen Zeitpunkt eröffnet werden wird	54 „
Total wie oben	2996 km

In der Vergleichungskolonne „Rechnung 1909“ haben wir die Einnahmen und Ausgaben der ehemaligen Gotthardbahn für die Monate Januar bis April 1909 einbezogen, so dass in allen 3 Kolonnen des Budgets die Ziffern eines ganzen Jahres zur Darstellung gelangen.

Im vorliegenden Budget haben wir in den Personalrubriken die Mehrausgaben für die Gehaltserhöhungen des Personals der Zentralverwaltung und der Kreise I—IV budgetiert, welche auf Grund des neuen Besoldungsgesetzes vom 23. Juni 1910, Art. 3, Absatz 4, zur Erreichung der alten Gehaltsmaxima nach Zurücklegung von 25 Dienstjahren und 5 Jahren in letzter Stellung verabfolgt werden müssen. Der Kreis V fällt für diese Erhöhungen ausser Betracht, da gemäss Art. 15 des genannten Gesetzes dem Personal der ehemaligen Gotthardbahn die bis 30. April 1909 bezogenen Gehalte bis zum 31. März 1912 weiter zugesichert sind.

Der vorgesehene Überschuss der Betriebseinnahmen beträgt Fr. 64,462,870

Rechnung 1909	Budget 1910	Budget 1911	Gegenüber 1909	Gegenüber 1910
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
56,451,663	52,248,360	64,462,870	+ 8,011,207	+12,214,510

Diese Vermehrungen sind durch folgendes begründet:

	Verglichen mit:	
	Rechnung 1909	Budget 1910
	Fr.	Fr.
Die veranschlagten Betriebseinnahmen sind höher um	+11,217,596	+11,447,460
Die veranschlagten Betriebsausgaben sind höher, bzw. geringer um	+ 3,206,389	— 767,050
Der veranschlagte Einnahmenüberschuss ist somit höher um	+ 8,011,207	+12,214,510

Diese Vermehrungen und Verminderungen werden wir im vorliegenden Berichte bei den einzelnen Kapiteln und Rubriken näher erläutern; im allgemeinen sind sie folgenden Umständen zuzuschreiben:

Der in der Mitte des Jahres 1908 eingetretene Rückgang des Verkehrs hat um die Mitte des Jahres 1909 sein Ende erreicht und es ist bis zum Schlusse des Jahres wiederum ein leichtes Anwachsen des Verkehrs eingetreten. In der ersten Hälfte des Jahres 1910 hat sich diese Verkehrszunahme, zufolge einer steten Verbesserung der allgemeinen wirtschaftlichen Lage, in erfreulicher Weise weiter entwickelt, weshalb die darauf gestützte Berechnung der Einnahmen des Jahres 1911 gegenüber den beiden Vorjahren eine ansehnliche Vermehrung ergeben hat.

In dieser Berechnung haben wir die vorgeschlagene Erhöhung der Retourtaxen der Personentarife ausser Betracht gelassen, da der Zeitpunkt der Durchführung derselben noch nicht feststeht.

Bezüglich der Betriebsausgaben ist zu bemerken, dass die Vermehrung gegenüber 1909 namentlich den gesetzlichen Besoldungserhöhungen auf 1. April, bezw. für Kreis V auf 1. Mai 1909 zuzuschreiben ist, welche die Budgets 1910 und 1911 für ein ganzes Jahr belasten; ferner verursachen der Unterhalt und die Erneuerung der Bahnanlagen pro 1911 vermehrte Ausgaben, nachdem diese Arbeiten während der Zeit des Verkehrsrückganges auf das Notwendigste beschränkt wurden; im weitern erfordern wegen der oben nachgewiesenen Vermehrung der Betriebslänge die Fahrleistungen pro 1911 ebenfalls eine Erhöhung der Betriebsausgaben. Schliesslich erwähnen wir noch den vermehrten Ersatz, bezw. die vorgesehene vermehrte Ausrangierung von Rollmaterial, wodurch aber auch die aus dem Erneuerungsfonds zu deckenden Betriebsausgaben erhöht werden.

Die Verminderung der Betriebsausgaben gegenüber dem Budget 1910 ist hauptsächlich der Verminderung des Personals, sowie der Durchführung weiterer Sparmassnahmen in allen Ausgabenkapiteln, wo solche möglich sind, zuzuschreiben.

Betriebseinnahmen.

Wir veranschlagen unsere gesamten Betriebseinnahmen auf Fr. 185,448,495, welcher Betrag sich wie folgt auf die Hauptkapitel der Einnahmen verteilt:

	Rechnung 1909	Budget 1910	Budget 1911	Gegenüber 1909	Gegenüber 1910
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
I. Ertrag des Personen-transportes	69,819,047	71,000,000	75,500,000	+ 5,680,953	+ 4,500,000
II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes .	97,436,067	95,500,000	102,500,000	+ 5,063,933	+ 7,000,000
III. Verschiedene Einnahmen	6,975,785	7,501,035	7,448,495	+ 472,710	— 52,540
	174,230,899	174,001,035	185,448,495	+11,217,596	+11,447,460

Dazu ist folgendes zu bemerken:

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

I. Ertrag des Personentransportes. Die Einnahmen pro Januar bis Juli 1910 betragen Fr. 42,365,000, oder nach Rektifikation der Monate Mai bis Juli voraussichtlich Fr. 42,500,000

Im Jahre 1909 betragen die definitiven Einnahmen pro Januar bis Juli, einschliesslich derjenigen der Gotthardbahn der Monate Januar bis April, 56,24⁰/₀ der Jahreseinnahme, so dass sich auf dieser Grundlage für das ganze Jahr 1910 eine wahrscheinliche Einnahme von Fr. 75,570,000 aus dem Personentransport ergibt.

Das Mittel der Zunahme im Personenverkehr der drei letzten Jahre 1907—1909 beträgt 2,55⁰/₀; wegen der auf den 1. Oktober 1910 in Aussicht genommenen Eröffnung der Rickenbahn und der Bodensee-Toggenburgbahn, welche Bahnen die Transporteinnahmen der S. B. B. ungünstig beeinflussen werden, haben wir für 1911 keine Verkehrszunahme vorgesehen und budgetieren die Einnahmen aus dem Personentransport für das genannte Jahr auf rund . . . Fr. 75,500,000

II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes. Die Einnahmen pro Januar bis Juli 1910 betragen Fr. 55,783,500, oder nach Rektifikation der Monate Mai bis Juli voraussichtlich . . . Fr. 56,000,000

Im Jahre 1909 betragen die definitiven Einnahmen pro Januar bis Juli, einschliesslich derjenigen der Gotthardbahn der Monate Januar bis April, 54,64⁰/₀ der Jahreseinnahme, so dass sich auf dieser Grundlage für das ganze Jahr 1910 eine wahrscheinliche Einnahme von Fr. 102,489,000 aus dem Gütertransport ergibt.

Das Mittel aus der Zunahme und Abnahme im Güterverkehr der drei letzten Jahre 1907 bis 1909 beträgt 3,02⁰/₀; die Eröffnung der Rickenbahn und der Bodensee-Toggenburgbahn, sowie die Ermässigung der Bergzuschläge auf dem Kreis V werden den Bundesbahnen einen Einnahmenausfall bringen, aus welchem Grunde wir auch für den voraussichtlichen Güterverkehr des Jahres 1911 gegenüber 1910 keinen Zuschlag in Rechnung bringen und diesen Verkehr budgetieren auf rund Fr. 102,500,000

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

	Rechnung 1909 Fr.	Budget 1910 Fr.	Budget 1911 Fr.	Gegenüber 1909 Fr.	Gegenüber 1910 Fr.
1. Pacht- und Mietzinse:					
a. Für Gemeinschaftsbahnhöfe	989,888	998,310	1,037,160	+ 47,272	+ 38,850
b. „ Rollmaterial	1,431,606	1,400,000	1,250,000	— 181,606	— 150,000
c. „ sonstige Objekte	1,840,739	1,904,740	2,045,700	+ 204,961	+ 140,960
2. Ertrag von Hilfsgeschäften:					
a. Drucksachenverwaltung	87,961	76,100	63,245	— 24,716	— 12,855
b. Oberbaumaterialverwaltung	638,248	806,000	683,470	+ 45,222	— 122,530
c. Materialverwaltungen	617,975	641,345	630,510	+ 12,535	— 10,835
d. Werkstätten, einschliesslich Gas- anstalten	1,146,951	1,441,340	1,519,110	+ 372,159	+ 77,770
e. Privattelegramme	10,114	10,200	10,800	+ 686	+ 600
3. Sonstige Einnahmen:					
a. Erlöse	48,742	43,000	39,500	— 9,242	— 3,500
b. Verschiedenes	163,561	180,000	169,000	+ 5,439	— 11,000
	6,975,785	7,501,035	7,448,495	+ 472,710	— 52,540

1 a. *Pachtzinse für Gemeinschaftsbahnhöfe und Bahnstrecken.* Die Mehreinnahmen sind dem Anwachsen der Baukapitalien der grössern Gemeinschaftsbahnhöfe zuzuschreiben; ferner haben wir für 1911 auch die Anteile der Bodensee-Toggenburgbahn für die Verzinsung der von ihr mitbenützten Gemeinschaftsbahnhöfe und -stationen budgetiert.

1 b. *Mietzinse für das Rollmaterial.* Diese Mietzinse werden gegenüber den Vorjahren einen geringeren Ertrag aufweisen, weil zufolge Gründung des deutschen Staatsbahnwagenverbandes und daheriger Kündigung der Wagenbeistellungsverträge durch die preussischen Staatsbahnen eine weit geringere Verwendung der Kohlenwagen S. B. B. nach und aus den Saar- und Ruhrgruben eintreten wird; unsere Bemühungen für das Weiterbestehen der betreffenden Verträge sind erfolglos geblieben.

1 c. *Mietzinse für sonstige Objekte.* Die Neuverpachtung des Bahnhofbuchhandels und Zeitungsverkaufes, sowie die Vermehrung der Mietobjekte im allgemeinen lassen auf dieser Rubrik einen höhern Ertrag voraussehen.

2 a—e. *Ertrag von Hilfsgeschäften.* In den budgetierten Erträgnissen sind auch die Zinse auf den in diesen Hilfsgeschäften angelegten Bau- und Betriebskapitalien inbegriffen. Die Schwankungen der Erträgnisse entsprechen den vermehrten oder verminderten Leistungen und Materialabgaben und den Altmaterialverkäufen, sowie den erhöhten Zinsen für neue bauliche Anlagen, namentlich in den Werkstätten.

3 a und b. *Sonstige Einnahmen.* Keine Bemerkung.

Betriebsausgaben.

Wir veranschlagen die Betriebsausgaben für das Jahr 1911 auf Fr. 120,985,625

Rechnung 1909	Budget 1910	Budget 1911	Gegenüber 1909	Gegenüber 1910
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
117,779,236	121,752,675	120,985,625	+ 3,206,389	— 767,050

Es ergibt sich somit gegenüber der Rechnung 1909 eine Vermehrung von 2,72 % und gegenüber dem Budget 1910 eine Verminderung von 0,63 %.

Diese Veränderungen ergeben sich aus folgenden Abweichungen der Ausgaben der verschiedenen Kapitel zusammen:

	Gegenüber Rechnung 1909		Gegenüber Budget 1910	
	Fr.	%	Fr.	%
I. Allgemeine Verwaltung .	+ 51,622	+ 1,30	— 109,380	— 2,65
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	+ 1,685,001	+ 10,31	— 197,985	— 1,00
III. Expeditions- und Zugs- dienst	+ 1,119,571	+ 2,88	— 734,530	— 1,80
IV. Fahrdienst	+ 1,879,495	+ 4,01	+ 234,605	+ 0,40
V. Verschiedene Ausgaben .	— 1,617,218	— 12,59	— 113,500	— 1,08
VI. Noch nicht rubrizierte Einnahmen und Ausgaben:				
1. Bauausgaben zu lasten der Betriebsrechnung	+ 566,202	+ 43,68	+ 330,600	+ 21,57
2.-4. Bauverwaltungskosten, Gemein- schaftsbahnhöfe, Betrieb anderer Bahnen etc.; Einnahmen	+ 478,284	+ 20,01	+ 176,860	+ 6,57
	+ 3,206,389	+ 2,72	— 767,050	— 0,63

Die Mehrausgaben gegenüber der Rechnung 1909 betreffen hauptsächlich die das Budget 1911 für ein ganzes Jahr belastenden gesetzlichen Besoldungserhöhungen auf 1. April, beziehungsweise für Kreis V auf 1. Mai 1909, den in vermehrtem Masse notwendig gewordenen Unterhalt und die Erneuerung der Bahnanlagen und festen Einrichtungen, die vermehrten kilometrischen Fahrleistungen und grössere Abschreibungen für auszurangierendes Rollmaterial. Die Minderausgaben des Kapitels V „Verschiedene Ausgaben“ sind durch den Wegfall der im Jahre 1909 an die Pensions- und Hilfskasse geleisteten Beiträge der Verwaltung für die gesetzlichen Gehaltserhöhungen (5 Monatsbeträgnisse) begründet.

Gegenüber dem Budget 1910 erzeigen namentlich die Ausgaben für das Personal zufolge der Verminderung desselben auf allen Kapiteln eine Verminderung; durch die Anwendung weiterer Sparmassnahmen können ferner die Ausgaben auch auf andern Rubriken, wie Bureau- und Druckkosten, Beleuchtung etc. und für den sonstigen Materialkonsum, noch mehr herabgesetzt werden, weshalb das Budget 1911 eine weitere Reduktion gegenüber demjenigen des Vorjahres erfahren hat. Die Mehrausgabe beim Fahrdienst rührt von der vermehrten Ausrangierung von Rollmaterial her.

Die vermehrten Bauausgaben zu lasten der Betriebsrechnung, sowohl gegenüber der Rechnung 1909 als auch gegenüber dem Budget 1910, entsprechen den im Baubudget 1911 vorgesehenen Mehrausgaben zu lasten dieses Kontos, und die Mehreinnahmen für Gemeinschaftsbahnhöfe, Betrieb anderer Bahnen etc. sind die Folge der erhöhten Kosten dieser Bahnhöfe und der Vermehrung der Gemeinschaften.

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

Personal.	Rechnung 1909	Budget 1910	Budget 1911	Gegenüber 1909	Gegenüber 1910
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Allgemeine Verwaltung	3,436,624	3,611,965	3,546,685	+ 110,061	— 65,280
Unterhalt u. Aufsicht der Bahn	6,056,966	6,120,235	5,967,320	— 89,646	— 152,915
Expeditions- und Zugsdienst	35,719,912	37,206,085	36,768,185	+ 1,048,273	— 437,900
Fahrdienst	15,412,180	16,062,470	15,802,965	+ 390,785	— 259,505
	60,625,682	63,000,755	62,085,155	+ 1,459,473	— 915,600
Unterhalt und Erneuerung.					
Bahnanlagen	9,766,450	11,513,600	11,520,140	+ 1,753,690	+ 6,540
Lokomotiven und Tender	8,162,890	8,785,700	8,986,900	+ 824,010	+ 201,200
Personenwagen	2,972,307	2,937,500	3,151,400	+ 179,093	+ 213,900
Lastwagen	2,363,801	2,762,300	2,988,900	+ 625,099	+ 226,600
Motorwagen	3,518	3,000	3,000	— 518	—
	23,268,966	26,002,100	26,650,340	+ 3,381,374	+ 648,240

In den Mehr-, bzw. Minderausgaben für das Personal ist dasjenige der Hilfs- und Nebengeschäfte und das sogenannte „Nicht rubrizierte Personal“ des Bahndienstes (Bahn- und Hilfsarbeiter) nicht enthalten, weil vorstehend nur die Ausgabenveränderungen für das Personal der allgemeinen Verwaltung und des Bahnbetriebes nachgewiesen werden. Die Gehalts- und Lohnerhöhungen der Bahnarbeiter und des Personals der Werkstätten zeigen sich in den entsprechend erhöhten Unterhaltungs- und Ersatzkosten für die Bahnanlagen und das Rollmaterial, sowie in den Mehrkosten für die Leistungen an den Baukonto. Wo sich diese Kosten vermindert haben, ist die Verminderung eine Folge der in Aussicht genommenen geringern Unterhaltungsarbeiten.

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

	Kreis I Fr.	Kreis II Fr.	Kreis III Fr.	Kreis IV Fr.	Kreis V Fr.	Total Fr.
I. Allgemeine Verwaltung	— 5,380	— 1,160	+ 1,185	+ 1,430	— 9,275	— 13,200
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	— 12,370	+ 10,180	— 35,860	— 55,930	— 55,775	— 149,755
III. Expeditions- und Zugs- dienst	— 38,260	+ 5,780	— 23,930	— 9,845	— 36,355	— 102,610
IV. Fahrdienst	— 56,120	+ 2,610	+ 13,745	— 62,080	— 22,670	— 124,515
V. Verschiedene Ausgaben	— 6,000	— 4,200	— 2,700	— 2,000	— 1,000	— 15,900
Total der Änderungen am eigentlichen Betriebsbudget (ohne Kapitel VI)	— 118,130	+ 13,210	— 47,560	— 128,425	— 125,075	— 405,980

Die Änderungen setzen sich zusammen einestheils aus der Kürzung von verschiedenen zu hoch befundenen Positionen des Bahnunterhaltes und der sonstigen Ausgaben aller Kapitel, indem namentlich diese letzteren den Ziffern der Rechnung 1909 näher gebracht wurden. Andernteils sind die Mehrausgaben für Verabfolgung der alten Gehaltsmaxima nach Zurücklegung von 25 Dienstjahren, wovon 5 Jahre in letzter Stellung, den Voranschlägen der Kreise beigefügt worden. Eine neue Berechnung der Kosten des Brennmaterials und des Schmiermaterials auf Grund der besonders festgestellten kilometrischen Fahrleistungen hat gegenüber den Budgets der Kreise ebenfalls teils Mehr- und teils Minderausgaben ergeben.

* * *

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

I. Allgemeine Verwaltung.

	Rechnung 1909 Fr.	Budget 1910 Fr.	Budget 1911 Fr.	Gegenüber 1909 Fr.	Gegenüber 1910 Fr.
A. 1. Verwaltungsbehörden	290,958	281,680	280,180	— 10,778	— 1,500
2. Sekretariate, Kanzleien, Archive und Registraturen	581,000	605,970	571,450	— 9,550	— 34,520
3. Ausgabenkontrolle, Hauptbuchhaltung, Hauptkasse und Rechnungsbureaux	565,355	583,145	578,050	+ 12,695	— 5,095
4. Rechtsbureaux und Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen	311,260	338,740	329,260	+ 18,000	— 9,480
5. Tarifbureaux, kommerzielle Agen- turen und Frachtreklamationsbureau	359,332	386,600	420,150	+ 60,818	+ 33,550
6. Einnahmenkontrolle	874,553	895,430	877,830	+ 3,277	— 17,600
7. Statistisches Bureau	70,728	79,990	77,860	+ 7,132	— 2,130
8. Bureaux für den Telegraphendienst und die elektrischen Anlagen . .	274,794	324,135	304,490	+ 29,696	— 19,645
9. Abwartpersonal	108,644	116,275	107,415	— 1,229	— 8,860
B. 1. Bureaustkosten, Drucksachen etc. .	332,799	311,600	283,700	— 49,099	— 27,900
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale	88,225	101,400	92,000	+ 3,775	— 9,400
3. Ergänzung und Unterhalt des In- ventars	19,198	23,200	18,100	— 1,098	— 5,100
4. Verschiedenes	81,417	71,100	69,400	— 12,017	— 1,700
	3,958,263	4,119,265	4,009,885	+ 51,622	— 109,380

A 1. *Verwaltungsbehörden.* Die Rechnung 1909 enthält hohe Ausgaben der Gotthardbahn für die Monate Januar—April.

A 2. *Sekretariate, Kanzleien, Archive, Registraturen.* Durch Verminderung des Personals sind trotz der gesetzlichen Gehaltserhöhungen auf 1. April 1909 gegenüber den beiden Vorjahren Minderausgaben entstanden.

A 3. *Ausgabenkontrolle, Hauptbuchhaltung, Hauptkasse und Rechnungsbureaux.* Eine kleine Personalverminderung hat die Mehrausgaben für gesetzliche Gehaltserhöhungen gegenüber 1909 nur teilweise kompensiert.

A 4. *Rechtsbureaux und Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen.* Gleiche Bemerkung wie zu A 3.

A 5. *Tarifbureaux, kommerzielle Agenturen und Frachtreklamationsbureau.* Die Personalzahl ist die gleiche geblieben. Mehrausgaben gegenüber 1909 für die dreijährlichen Gehaltserhöhungen, und gegenüber den beiden Vorjahren infolge der vermehrten Entschädigungen an Agenturen und Übertragungen aus dem Vorjahr.

A 6. *Einnahmenkontrolle.* Durch eine Verminderung um 1 Revisor und 10 Gehülften haben die Mehrausgaben für Gehaltserhöhungen auf 1. April 1909 gegenüber der Rechnung dieses Jahres nahezu kompensiert werden können.

A 7. *Statistisches Bureau.* Gleiche Bemerkung wie zu A 3.

A 8. *Bureaux für den Telegraphendienst und die elektrischen Anlagen.* Nämliche Bemerkung.

A 9. *Abwartpersonal.* Gleiche Personalzahl. Weniger Ausgaben für Aushilfe.

B 1—4. *Sonstige Ausgaben.* Gegenüber 1909 werden das vergrösserte Dienstgebäude in Bern und das neue Verwaltungsgebäude in Lausanne vermehrte Beleuchtungs- und Heizungskosten verursachen. Dagegen können durch Sparsamkeit, Verminderung der Druckerarbeiten und infolge Aufhebung des schweizerischen Eisenbahnverbandes die Ausgaben der übrigen Rubriken noch weiter herabgesetzt werden.

II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.

	Rechnung 1909 Fr.	Budget 1910 Fr.	Budget 1911 Fr.	Gegenüber 1909 Fr.	Gegenüber 1910 Fr.
A. 1. Bureaux der Oberingenieure	679,036	737,690	727,840	+ 48,804	- 9,850
2. Bahningenieure und deren Hülfspersonal	446,733	463,450	456,160	+ 9,427	- 7,290
3. Bahnmeister und deren Gehülfen . . .	1,127,468	1,236,125	1,244,730	+ 117,262	+ 8,605
4. Bahnwärter, Barrierenwärter und deren Stellvertreter	3,803,729	3,682,970	3,538,590	- 265,139	- 144,380
B. 1. Unterbau	2,074,465	2,345,200	2,598,600	+ 524,135	+ 253,400
2. Oberbau	5,454,572	6,789,400	6,464,310	+ 1,009,738	- 325,090
3. Hochbau und mechanische Stationsein- richtungen, Wasserbeschaffung	1,296,312	1,444,500	1,537,930	+ 241,618	+ 93,430
4. Telegraph, Signale und Verschiedenes .	710,565	732,500	710,700	+ 135	- 21,800
5. Räumung der Bahn von Schnee und Eis	230,536	202,000	208,600	- 21,936	+ 6,600
C. 1. Bureaustkosten, Drucksachen etc. . . .	78,269	101,550	84,240	+ 5,971	- 17,310
2. Beleuchtung, Reinigung und Heizung der Dienstlokale	60,003	65,750	60,300	+ 297	- 5,450
3. Beleuchtung der Bahn	65,441	88,500	72,950	+ 7,509	- 15,550

	Rechnung 1909 Fr.	Budget 1910 Fr.	Budget 1911 Fr.	Gegenüber 1909 Fr.	Gegenüber 1910 Fr.
4. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	274,461	296,600	286,000	+	11,539 - 10,600
5. Entschädigung für vorübergehende Benutzung von Landstücken und für Kulturschaden	1,601	7,100	2,300	+	699 - 4,800
6. Verschiedenes	32,258	25,100	27,200	-	5,058 + 2,100
	<u>16,335,449</u>	<u>18,218,435</u>	<u>18,020,450</u>	<u>+</u>	<u>1,685,001 - 197,985</u>

Hiervon ab:

Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds für die Geleiserneuerung *)	4,209,636	4,401,600	4,147,200	-	62,436 - 254,400
Nettoausgaben für Unterhalt und Aufsicht der Bahn zu lasten der Betriebsrechnung . .	<u>12,125,813</u>	<u>13,816,835</u>	<u>13,873,250</u>	<u>+</u>	<u>1,747,437 + 56,415</u>

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

Im Jahre 1911 werden für den Unterhalt der Bahnanlagen und deren Einrichtungen vermehrte Ausgaben erforderlich sein, weil verschiedene bisher als nicht dringlich bezeichnete Arbeiten nicht mehr länger zurückgestellt werden dürfen.

A 1. Bureaux der Oberingenieure. Einige Mutationen und eine neue Einteilung der Bauleitungsbureaux und der Betriebsbureaux haben im ganzen eine Verminderung um 1 Mann gebracht; die Mehrausgaben gegenüber der Rechnung 1909 betreffen die gesetzlichen Besoldungserhöhungen.

A 2. Bahningenieure und deren Hülfspersonal. Auch hier haben einige Mutationen die Personalzahl um 1 Mann vermindert. Die Differenzen gegenüber den Vorjahren sind im übrigen durch die bereits genannten Ursachen begründet.

A 3. Bahnmeister und deren Gehülfen. Verminderung der gesamten Personalzahl um 1 Mann. Mehrausgaben für die gesetzlichen Gehaltserhöhungen und, gegenüber 1910, für Reiseentschädigungen und Verschiedenes im Kreis V, dessen Budget 1910 zu niedrig bemessen war.

A 4. Bahnwärter, Barrierenwärter und deren Stellvertreter. Durch die Neuordnung des Bahnbegehungsdienstes entstehen sowohl gegenüber der Rechnung 1909 als auch gegenüber dem vorjährigen Budget Minderausgaben. Dagegen erfordert der Barriendienst vermehrte Ausgaben für Gehalte und Stellvertretungskosten.

B 1. Unterbau. Die Ausführung verschiedener bisher verschobener Unterhaltungs- und Konsolidierungsarbeiten verursacht gegenüber den beiden Vorjahren erhebliche Mehrausgaben; diese Arbeiten können nicht länger zurückgestellt werden und betreffen namentlich die Erneuerung von Stützmauern, die Ausmauerungen in Tunnels, den Ersatz und den Neuanstrich von eisernen Brücken, vermehrte Beschotterung und Arbeiten zur Sicherung der Bahn gegen Hochwasserschäden.

B 2. Oberbau. Im Budget 1910 war die Erneuerung von 104 km Geleise und von 145 Weichen vorgesehen, während pro 1911 im ganzen 111 km Geleise und 125 Weichen ersetzt werden sollen. Die Minderentnahme aus dem Erneuerungsfonds gegenüber 1910 beträgt rund Fr. 254,000; die Geleiseerneuerung auf den französischen Linien Vallorbe-Pontarlier-Verrières kann dem

Erneuerungsfonds S. B. B. nicht belastet werden. Die Mehrausgabe gegenüber der Rechnung 1909 ist teilweise der in der Rechnung der Gotthardbahn pro Januar bis April 1909 figurierenden Rück-
erstattung für durch die Bundesbahnen übernommene Oberbaumaterialien zuzuschreiben.

B 3. Hochbau und mechanische Stationseinrichtungen. Auch in diesem Teil der Bahnanlagen sind verschiedene, bisher verschobene Unterhaltungs- und Erneuerungsarbeiten nunmehr zur Ausführung vorgesehen, wodurch gegenüber den Vorjahren vermehrte Ausgaben entstehen werden.

B 4. Telegraph, Signale und Verschiedenes. Die budgetierten Ausgaben für 1911 werden dem Betrag der Rechnung 1909 nahe gebracht, weshalb Verminderung gegenüber 1910.

C 1—6. Sonstige Ausgaben. Gegenüber dem Budget des Vorjahres ist eine Verminderung der Ausgaben vorgesehen, wogegen die Bahnbeleuchtung und der Inventarunterhalt in Vergleichung zur Rechnung 1909 Mehraufwendungen erfordern.

III. Expeditions- und Zugsdienst.

	Rechnung 1909 Fr.	Budget 1910 Fr.	Budget 1911 Fr.	Gegenüber 1909 Fr.	Gegenüber 1910 Fr.
A. 1. Betriebs- und Kursinspektionen	1,024,271	1,061,220	1,058,610	+ 34,339	— 2,610
2. Bahnhof- und Stationsvorstände und deren Personal	25,563,163	26,570,575	26,310,400	+ 747,237	— 260,175
3. Zugsdienstpersonal	9,132,478	9,574,290	9,399,175	+ 266,697	— 175,115
B. 1. Bureaukosten, Drucksachen etc.	1,088,594	1,313,770	1,142,100	+ 53,506	— 171,670
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale; Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen	1,657,094	1,751,240	1,652,880	— 4,214	— 98,360
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	251,301	278,600	250,800	— 501	— 27,800
4. Konsummaterialien für mecha- nische Stationseinrichtungen, Tele- graphenapparate etc.	33,018	40,200	33,500	+ 482	— 6,700
5. Camionnage und Plombage . . .	46,714	51,900	45,300	— 1,414	— 6,600
6. Verschiedenes	87,161	96,100	110,600	+ 23,439	+ 14,500
	38,883,794	40,737,895	40,003,365	+1,119,571	— 734,530

A 1—3. Personal. Gegenüber der Rechnung 1909 sind zufolge der gesetzlichen Besoldungserhöhungen und wegen des zahlreichen Personals auf diesem Kapitel erhebliche Mehrausgaben zu verzeichnen, welche durch die Personalverminderung nur zu einem kleinen Teil gedeckt werden können. Dagegen bringen diese Personalverminderung und sonstige Mutationen gegenüber dem Budget 1910 eine Reduktion der Ausgaben; die Verminderung beim Personal der zentralen Bureaux beträgt 8 Mann, bei demjenigen des Expeditionsdienstes 120 Mann und beim Personal des Zugsdienstes 17 Mann.

B 1—6. Sonstige Ausgaben. Die Rechnung der Gotthardbahn pro Januar bis April 1909 weist für Bureau- und Druckkosten erhebliche Rückerstattungen auf, daher Mehrausgaben gegenüber 1909 auf der Rubrik B 1. Die Mehrausgaben der Rubrik B 6 betreffen Vergütungen an die Zollverwaltung für Zolldienst im Kreis V, welche bisher unter den Personalausgaben budgetiert und verrechnet wurden. Im übrigen sind gegenüber den Vorjahren, namentlich gegenüber 1910, Minderausgaben vorgesehen zufolge der Durchführung weiterer Sparmassnahmen und Annäherung des Budgets 1911 an die Rechnung 1909.

IV. Fahrdienst.

	Rechnung 1909	Budget 1910	Budget 1911	Gegenüber 1909	Gegenüber 1910
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A. 1. Zentralbureaux des Fahrdienstes	570,218	625,150	593,130	+ 22,912	- 32,020
2. Maschinenpersonal und Wagenvisi- teure	11,838,688	12,196,160	12,076,790	+ 238,102	- 119,370
3. Personal für Ausrüstung und Reini- gung des Fahrmaterials	3,003,274	3,241,160	3,133,045	+ 129,771	- 108,115
B. 1. Brennmaterial	16,267,838	16,072,000	16,167,000	- 100,838	+ 95,000
2. Schmiermaterial	446,549	465,000	431,000	- 15,549	- 34,000
3. Beleuchtungsmaterial	204,551	235,980	189,980	- 14,571	- 46,000
4. Reinigungs- und Desinfektions- material, Wasser, Streusand und Verschiedenes	509,484	556,650	519,950	+ 10,466	- 36,700
C. 1. a. Unterhalt der Lokomotiven und Tender	6,832,497	7,064,000	6,844,000	+ 11,503	- 220,000
b. Abschreibung ausrangierter Ob- jekte	1,330,393	1,721,700	2,142,900	+ 812,507	+ 421,200

	Rechnung 1909 Fr.	Budget 1910 Fr.	Budget 1911 Fr.	Gegenüber 1909 Fr.	Gegenüber 1910 Fr.
C. 2. a. Unterhalt der Personenwagen .	2,537,614	2,542,000	2,560,000	+ 22,386	+ 18,000
b. Abschreibung ausrangierter Ob- jekte	434,693	395,500	591,400	+ 156,707	+ 195,900
3. a. Unterhalt der Lastwagen . . .	2,116,820	2,411,000	2,122,000	+ 5,180	- 289,000
b. Abschreibung ausrangierter Ob- jekte	246,981	351,300	866,900	+ 619,919	+ 515,600
4. a. Unterhalt der Motorwagen . .	3,518	3,000	3,000	- 518	-
D. 1. Bureaunkosten, Drucksachen etc. .	46,527	56,820	47,300	+ 773	- 9,520
2. Beleuchtung, Heizung und Reini- gung der Dienstlokale	201,874	206,700	194,750	- 7,124	- 11,950
3. Ergänzung und Unterhalt des In- ventars	243,436	330,400	228,600	- 14,836	- 101,800
4. Verschiedenes	16,495	21,820	19,200	+ 2,705	- 2,620
	46,851,450	48,496,340	48,730,945	+1,879,495	+ 234,605

Das Budget des Fahrdienstes beruht auf der Annahme folgender Fahrleistungen (Rangierdienst inbegriffen), welchen wir zur Vergleichung die Leistungen des Jahres 1909 und den Voranschlag pro 1910 gegenüberstellen:

	Rechnung 1909	Budget 1910	Budget 1911	Gegenüber 1909	Gegenüber 1910
Lokomotivkilometer					
Kreis I*)	9,233,527	9,160,000	9,150,000	— 83,527	— 10,000
„ II .	10,783,286	10,740,000	10,740,000	— 43,286	—
„ III .	11,142,238	11,430,000	11,400,000	+ 257,762	— 30,000
„ IV .	5,620,261	5,900,000	5,900,000	+ 279,739	—
„ V .	6,781,351	6,770,000	6,820,000	+ 38,649	+ 50,000
Total	43,560,663	44,000,000	44,010,000	+ 449,337	+ 10,000

*) Ohne elektrische Lokomotiven.

Die Vermehrung gegenüber den effektiven Leistungen des Jahres 1909 beträgt 1,03 % und gegenüber dem Budget 1910 0,03 %.

A 1—3. Personal. Die gesetzlichen Besoldungserhöhungen auf 1. April 1909 erfordern, gegenüber der Rechnung dieses Jahres, vermehrte Ausgaben, welche durch die Verminderung des Personals nicht vollständig gedeckt werden können. Gegenüber dem Budget 1910 ist jedoch eine Ausgabenverminderung vorgesehen; wir budgetieren folgende Personalzahl weniger: Zentralbureaux 7 Mann, Maschinenpersonal 19 Mann und Personal zur Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials 92 Mann.

B 1. Brennmaterial. Der durchschnittliche Kohlenpreis ist wie im Budget 1910 zu Fr. 27 per Tonne angenommen, der mittlere kilometrische Verbrauch dagegen etwas modifiziert worden. Die Kosten für das Brennmaterial sind für die einzelnen Kreise wie folgt ermittelt worden:

Kreis I.

	Lok.-km	à kg	t
Zugförderung	8,380,000	12,6	= 105,588
Rangierdienst	770,000	10,5	= 8,085
Total	9,150,000		113,673
à Fr. 27 per Tonne		Fr.	3,069,170
Heizung der Wagen etc.		„	16,830
		Fr.	3,086,000
Abzüglich: Erlös von Schlacken etc.		„	20,000
Total		Fr.	3,066,000

Kreis II.

	Lok.-km	à kg	t
Zugförderung	8,620,000	14,2	= 122,404
Rangierdienst	1,760,000	11,0	= 19,360
Brünig (Talstrecke)	245,000	7,0	= 1,715
Brünig (Bergstrecke)	115,000	18,0	= 2,070
Total	10,740,000		145,549
à Fr. 27 per Tonne		Fr.	3,929,820
Heizung der Wagen etc.		„	83,180
		Fr.	4,013,000
Abzüglich: Erlös von Schlacken etc.		„	60,000
Total		Fr.	3,953,000

Kreis III.

	Lok.-km	à kg	t
Zugförderung	10,500,000	13,6	= 142,800
Rangierdienst	900,000	10,6	= 9,540
Total	11,400,000		152,340
à Fr. 27 per Tonne		Fr.	4,113,180
Für Motorwagen		„	2,500
Heizung der Wagen etc.		„	17,320
		Fr.	4,133,000
Abzüglich: Erlös von Schlacken etc.		„	25,000
Total		Fr.	4,108,000

Kreis IV.

	Lok.-km	à kg	
Zugförderung	4,900,000	13,5 =	66,150
Rangierdienst	1,000,000	10,5 =	10,500
	<u>Total</u>		<u>76,650</u>
à Fr. 27 per Tonne		Fr.	2,069,550
Heizung der Wagen etc.		„	10,450
		Fr.	2,080,000
Abzüglich: Erlös von Schlacken etc.		„	18,000
	<u>Total</u>	Fr.	<u>2,062,000</u>

Kreis V.

	Lok.-km	à kg	t
Zugförderung	6,140,000	17,7 =	108,678
Rangierdienst	680,000	10,5 =	7,140
	<u>Total</u>		<u>115,818</u>
à Fr. 27 per Tonne		Fr.	3,127,090
Heizung der Wagen etc.		„	5,910
		Fr.	3,133,000
Abzüglich: Erlös von Schlacken etc.		„	60,000
	<u>Total</u>	Fr.	<u>3,073,000</u>

Total Kreise I—V	Fr.	16,262,000
Hiervon ab: Rückvergütung durch die Postverwaltung für Heizen der Bahnpostwagen .	„	95,000
Total IV B 1, Brennmaterial	Fr.	16,167,000

Die Differenzen im Verbrauch per Lokomotivkilometer der Kreise sind in der Hauptsache auf die Verschiedenheit der massgebenden Betriebsverhältnisse, namentlich der Steigungen, bei Kreis I ausserdem auf das vorwiegende Verfeuern von Brikets zurückzuführen.

B 2—4. Weitere Konsummaterialien der Lokomotiven²⁷ und Wagen. Wir sehen auch auf diesen Rubriken eine Verminderung der Ausgaben gegenüber den beiden Vergleichsjahren vor.

C 1 a, 2 a und 3 a. Unterhalt des Rollmaterials. Wir budgetieren annähernd die Ziffern der Rechnung 1909; für den Unterhalt der Lokomotiven und der Lastwagen sind die Vorschläge für 1910 etwas zu hoch, woher die Verminderung im Budget 1911.

C 1 b. Abschreibung ausrangierter Lokomotiven und Tender. Es ist die Ausrangierung von 36 Lokomotiven und 7 Lokomotivkesseln in Aussicht genommen. Nachstehend der Detailausweis sowie eine Vergleichung mit frühern Jahren:

Budget 1911		Inventarwert	Wert des Altmaterials	Nettoabschreibung
		Fr.	Fr.	Fr.
I. Kreis	7 Lokomotiven	396,000	27,700	368,300
II. "	8 "	406,000	28,400	377,600
III. "	10 "	771,000	54,000	717,000
IV. "	6 "	388,000	27,200	360,800
V. "	5 "	242,000	16,900	225,100
	36 Lokomotiven	2,203,000	154,200	2,048,800
	7 Lokomotivkessel	112,000	17,900	94,100
		2,315,000	172,100	2,142,900

Im Jahre 1909 wurden ausrangiert 22 Lokomotiven und 10 Kessel	1,447,176	116,783	1,330,393
---	-----------	---------	-----------

Das Budget 1910 enthält die Ausrangierung von 29 Lokomotiven u. 8 Kesseln	1,866,000	144,300	1,721,700
---	-----------	---------	-----------

C 2 b. Abschreibung ausrangierter Personenwagen. Wir beabsichtigen, im Jahre 1911 im ganzen 61 Personenwagen auszurangieren, die sich wie folgt auf die Kreise verteilen:

Budget 1911		Inventar- wert	Wert des Alt- materials	Netto- abschreibung
		Fr.	Fr.	Fr.
I. Kreis	12 Wagen	145,000	5,800	139,200
II. "	9 "	110,000	4,400	105,600
III. "	32 "	269,000	10,700	258,300
IV. "	3 "	13,000	500	12,500
V. "	5 "	79,000	3,200	75,800
61 Wagen		616,000	24,600	591,400

Im Jahre 1909 wurden 43 Personenwagen ausrangiert

43 Personenwagen ausrangiert	452,805	18,112	434,693
------------------------------	---------	--------	---------

Pro 1910 wurde die Ausrangierung von 36 Wagen budgetiert

36 Wagen budgetiert	412,000	16,500	395,500
---------------------	---------	--------	---------

C 3 b. Abschreibung ausrangierter Lastwagen. Für 1911 ist vorgesehen:

	Inventar- wert	Wert des Alt- materials	Netto- abschreibung
	Fr.	Fr.	Fr.
Die Ausrangierung von 205 Lastwagen	903,000	36,100	866,900

Im Jahre 1909 wurden 65 Wagen ausrangiert

65 Wagen ausrangiert	257,272	10,291	246,981
--------------------------------	---------	--------	---------

Pro 1910 waren budgetiert 91 Wagen

91 Wagen budgetiert	366,000	14,700	351,300
-------------------------------	---------	--------	---------

D 1—4. Sonstige Ausgaben. Diese Rubriken erzeugen Minder ausgaben, namentlich für den Unterhalt und Ersatz des Inventars, insbesondere der Akkumulatorenbatterien; wir haben im übrigen auch hier die Ausgaben des Jahres 1909 zur Grundlage genommen.

V. Verschiedene Ausgaben.

	Rechnung 1909 Fr.	Budget 1910 Fr.	Budget 1911 Fr.	Gegenüber 1909 Fr.	Gegenüber 1910 Fr.
A. 1. Pacht- und Mietzinse für Gemein- schaftsbahnhöfe und Bahnstrecken . . .	708,992	726,850	730,850	+ 21,858	+ 4,000
2. Rollmaterialmiete	3,761,372	3,750,000	3,900,000	+ 138,628	+150,000
3. Miete für sonstige Objekte	47,592	54,350	37,100	- 10,492	- 17,250
C. 1. Gerichts- und Prozesskosten	30,153	38,600	31,600	+ 1,447	- 7,000
2. Feuerversicherungen	188,662	198,200	197,250	+ 8,588	- 950
3. Unfallversicherungen und -Entschädi- gungen	1,189,271	1,100,000	1,090,000	- 99,271	- 10,000
4. Transportversicherungen und -Ent- schädigungen	260,265	296,000	200,000	- 60,265	- 96,000
5. Kosten des Transportes infolge von Bahnunterbrechungen	2,229	1,200	1,200	- 1,029	—
6. Steuern und Abgaben	154,919	140,000	153,500	- 1,419	+ 13,500
7. Beiträge an die Hilfskassen, Pen- sionen, Unterstützungen und Gratifi- kationen	5,945,093	4,511,300	4,429,000	-1,516,093	- 82,300
8. Verschiedenes (inkl. Publizität) . . .	555,670	524,000	456,500	- 99,170	- 67,500
	12,844,218	11,340,500	11,227,000	-1,617,218	-113,500

A 1. Pacht- und Mietzinse für Gemeinschaftsbahnhöfe und Bahnstrecken. Die nähern Angaben finden sich auf Seite 30 des Betriebsbudgets.

A 2. Miete für Rollmaterial. Es müssen vermehrte Ausgaben vorgesehen werden, weil zufolge Gründung des deutschen Staatsbahnwagenverbandes und daheriger Kündigung der Wagenbestellungsverträge durch die preussischen Staatsbahnen eine vermehrte Verwendung deutscher Wagen für Kohlentransporte aus den Saar- und Ruhrgruben nach der Schweiz und weiter stattfinden wird. Wir vergleichen nachstehend nebst den Ausgaben auch die auf Seite 7 dieses Berichtes dargestellten Einnahmen für Wagenmieten.

	Rechnung 1909	Budget 1910	Budget 1911	Gegenüber 1909	Gegenüber 1910
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Ausgabenmieten .	3,761,372	3,750,000	3,900,000	+138,628	+ 150,000
Einnahmenmieten	1,431,606	1,400,000	1,250,000	—181,606	— 150,000
Nettoausgaben	<u>2,329,766</u>	<u>2,350,000</u>	<u>2,650,000</u>	<u>+320,234</u>	<u>+ 300,000</u>

Es wird somit für die Bundesbahnen eine vermehrte Last von rund Fr. 300,000 entstehen. Unsere Bemühungen für das Weiterbestehen der betreffenden Wagenbestellungsverträge sind erfolglos geblieben.

A 3. Miete für sonstige Objekte. Verminderung der für Dienstzwecke gemieteten Lokale, hauptsächlich im Kreis V.

C 2. Feuerversicherungen. Vermehrung der Versicherungswerte gegenüber 1909.

C 3. Unfallentschädigungen. Reglierung ausserordentlicher Entschädigungsfälle im Jahre 1909; die Verminderung gegenüber der Rechnung 1909 betrifft namentlich die Kreise I und V.

C 4. Transportentschädigungen. Die Rechnung Januar—April 1909 der Gotthardbahn enthält vermehrte Ausgaben für die nachträgliche Reglierung verschiedener, diese Verwaltung betreffenden Schadensfälle; für das Budget 1911 kommen diese Mehrausgaben ausser Betracht und es wurde dasselbe im übrigen den Ziffern der Rechnung 1909 näher gebracht. Ferner ist eine Verminderung der Entschädigungen aus dem internationalen Verkehr vorgesehen.

C 6. Steuern und Abgaben. Die voraussichtlichen Ausgaben pro 1911 sind ebenfalls auf Grund der Rechnung 1909 ermittelt worden.

C 7. Beiträge an die Hilfskassen, Pensionen, Unterstützungen und Gratifikationen. Minderausgaben gegenüber 1909, weil die in diesem Jahre geleisteten Beiträge der Verwaltung an die Pensions- und Hilfskassen für Gehaltserhöhungen (S. B. B. 5 und G. B. 6 Monatsbeträge) wegfallen. Die Unterstützungen an invalide Arbeiter werden durch die auf 1. Juli 1910 in Wirksamkeit getretene Hilfs- und Krankenkasse für die ständigen Arbeiter übernommen. Die Minderausgaben gegenüber dem Budget 1910 entsprechen den zufolge der Reduktion der Personalausgaben verminderten ordentlichen Beiträgen der Verwaltung an die Hilfskassen.

C 8. Verschiedenes. Im Jahre 1909 ist die ausserordentliche Entschädigung an die Maschinenfabrik Örlikon im Betrage von Fr. 110,000 für den elektrischen Betrieb der Strecke Seebach-Wettingen verrechnet worden und das Budget 1910 enthält den Anteil S. B. B. an den Kosten des internationalen Eisenbahnkongresses, aus welchen Gründen das Budget 1911 eine Ausgabenverminderung aufweist. Ferner sind die Kosten der dem Fahrdienst unterstellten Badanstanalten des Kreises V nicht mehr hier sondern wie bei den übrigen Kreisen, unter Fahrdienst, Rubrik IV D 4, budgetiert.

VI. Noch nicht rubrizierte Ausgaben und Einnahmen.

	Rechnung 1909 Fr.	Budget 1910 Fr.	Budget 1911 Fr.	Gegenüber 1909 Fr.	Gegenüber 1910 Fr.
1. Bauausgaben zu Lasten der Betriebsrechnung	+ 1,296,798	+ 1,532,400	+ 1,863,000	+ 566,202	+ 330,600
2. Vergütung des Baukontos für Verwaltungs- und Bauleitungskosten	- 141,794	- 250,000	- 100,000	- 41,794	- 150,000
3. Betriebs- und Unterhaltungskosten von Gemeinschaftsbahnhöfen und Bahnstrecken, Mehreinnahmen	- 1,142,455	- 1,274,730	- 1,550,890	+ 408,435	+ 276,160
4. Entschädigungen für Betriebsbesorgung anderer Bahnen und für Zugs- und Fahrdienstleistungen	- 1,106,487	- 1,167,430	- 1,218,130	+ 111,643	+ 50,700
Überschuss der Einnahmen	- 1,093,938	- 1,159,760	- 1,006,020	- 87,918	- 153,740

1. *Bauausgaben zu lasten der Betriebsrechnung.* Hier werden die im Baubudget 1911 vorgesehenen, nicht eine Vermehrung des Baukontos bildenden Ausgaben budgetiert, abzüglich der zu lasten des Werkstättekontos fallenden Beträge und unter Ausschluss der Abschreibungen für untergehende Anlagen, welche dem Konto „Zu amortisierende Verwendungen“ zu belasten sind. Die Mehrausgaben entsprechen den im Baubudget 1911 vorgesehenen, erhöhten Ausgaben zu lasten der Betriebsrechnung.

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

3. *Betriebs- und Unterhaltungskosten von Gemeinschaftsbahnhöfen und Bahnstrecken.* Das Detail findet sich auf Seiten 28—30 des Betriebsbudgets. Wir budgetieren nur den Einnahmenüberschuss, welcher je nach den Betriebsausgaben für die betreffenden Bahnhöfe und Bahnstrecken und durch Vermehrung dieser Gemeinschaftsobjekte veränderlich ist.

4. *Entschädigungen für Betriebsbesorgung anderer Bahnen und für Zugs- und Fahrdienstleistungen.* Wir geben das Detail auf Seiten 31 und 32 des Betriebsbudgets. Die Mehreinnahmen sind eine Folge der erhöhten Leistungen für einzelne Bahnen und Bahnstrecken und des Wegfalles der Ausgaben für die bis 3. Juli 1909 elektrisch betriebene Strecke Seebach-Wettingen. Der Anteil der Bodensee-Toggenburgbahn wird voraussichtlich höher sein als budgetiert.

Rechnungsabschluss.

Die Budgetansätze geben folgenden Abschluss der Betriebsrechnung:

	Rechnung 1909 Fr.	Budget 1910 Fr.	Budget 1911 Fr.	Gegenüber 1909 Fr.	Gegenüber 1910 Fr.
Gesamteinnahmen	174,230,899	174,001,035	185,448,495	+11,217,596	+11,447,460
Gesamtausgaben	117,779,236	121,752,675	120,985,625	+3,206,389	— 767,050
<hr/>					
Überschuss der Betriebseinnahmen . .	56,451,663	52,248,360	64,462,870	+8,011,207	+12,214,510
Hierzu: Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds .	6,551,116	7,192,000	8,038,400	+1,487,284	+ 846,400
<hr/>					
Reiner Überschuss der Betriebsrechnung . . .	63,002,779	59,440,360	72,501,270	+9,498,491	+13,060,910
<hr/>					

Voranschläge der Hilfsgeschäfte.

Diese Voranschläge umfassen die Einnahmen und Ausgaben der Drucksachenverwaltung, der Oberbaumaterialverwaltung, der Materialverwaltungen und der Werkstätten, einschliesslich der Gasanstalten. Das Nähere darüber ist aus dem gegenwärtigen Bericht, Seite 260, betreffend die Budgetierung der Betriebseinnahmen, sowie aus den Beilagen A bis Q zum Betriebsbudget ersichtlich.

Voranschläge der Nebengeschäfte.

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

	Rechnung 1909	Budget 1910	Budget 1911	Gegenüber 1909	Gegenüber 1910
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Einnahmen . .	830,625	770,000	830,000	— 625	+60,000
Ausgaben . .	666,644	670,270	662,040	— 4,604	— 8,230
<hr/>					
Einnahmenüber- schuss . . .	163,981	99,730	167,960	+ 3,979	+68,230

Wir schätzen die Einnahmen und Ausgaben des Budgets 1911 auf Grund der Rechnung 1909; die Einnahmen des Budgets 1910 sind zu niedrig veranschlagt.

Gewinn- und Verlustrechnung.

Einnahmen.

Überschuss der Betriebseinnahmen. Im Falle der Genehmigung des Ihnen vorliegenden Betriebsbudgets wird der voraussichtliche Einnahmenüberschuss betragen Fr. 64,462,870

Rechnung 1909	Budget 1910	Budget 1911	Gegenüber 1909	Gegenüber 1910
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
56,451,663	52,248,360	64,462,870	+ 8,011,207	+ 12,214,510

Die Vermehrung gegenüber der Rechnung 1909 beträgt 14,19 % und gegenüber dem Budget 1910 23,38 %. Diesem vermehrten Betriebsüberschuss stehen gegenüber die grösseren Anleihsenzinse, die Erhöhung der gesetzlichen Amortisation und die grösseren Einlagen in den Erneuerungsfonds.

Der Betriebskoeffizient betrug ohne, bezw. mit Berücksichtigung der ausserordentlichen Zulagen an das Personal:

	ohne	mit
für die Rechnung 1909 (einschliesslich Gotthardbahn Januar bis April)	67,60	70,89
für das Budget 1910	69,97	72,76
das Budget 1911 ergibt	65,24	67,85

Ertrag verfügbarer Kapitalien. Wir schätzen die Zinsen auf unseren verfügbaren Kapitalien auf Fr. 3,045,000

Rechnung 1909	Budget 1910	Budget 1911	Gegenüber 1909	Gegenüber 1910
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
3,111,503	2,685,000	3,045,000	— 66,503	+ 360,000

Unsere vorgesehenen Erträgnisse setzen sich zusammen wie folgt:

Ertrag des Portefeuilles der eigenen Wert- schriften	Fr. 220,000
Ertrag des Portefeuilles des Erneuerungsfonds	„ 2,250,000
Übertrag	Fr. 2,470,000

Übertrag Fr. 2,470,000

Der gegenwärtige Stand unserer Portefeuilles bildet die Grundlage unserer Berechnungen. Wenn zufolge von Realisierungen oder anderer Verwendung von Wertschriften der oben vorgesehene Betrag sich vermindern sollte, so würde Kompensation durch eine Verminderung der Passivzinsen eintreten.

Kontokorrentzinsen und Verschiedenes . . . 575,000

Man kann den mittleren Bestand der von den Verkehrseinnahmen herrührenden, momentan verfügbaren Mittel auf Fr. 10,000,000 schätzen; dem Ertrag dieser Kapitalien fügen wir die verschiedenen Zinsen, verjährten Coupons etc. hinzu, was zusammen Fr. 310,000 ausmacht.

Im weitern werden die aus dem Anleihen von Fr. 80,000,000 placierten Gelder Fr. 265,000 abwerfen.

Fr. 3,045,000

Zins auf den Kapitalien für neue Linien. Wir veranschlagen denselben auf Fr. 325,000

Rechnung 1909	Budget 1910	Budget 1911	Gegenüber 1909	Gegenüber 1910
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
789,389	300,000	325,000	— 464,389	+ 25,000

Diese Bauzinse berechnen wir nur auf den grössern Bauobjekten; die Rechnung 1909 enthält auch die Bauzinse für den Ricken und für die neuen Werkstätten in Zürich. Bei Erstellung des Budgets 1910 wurde die Eröffnung der Rickenbahn auf den 1. Mai 1910 angenommen.

Ertrag der Nebengeschäfte. Die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee ist das einzige von den Bundesbahnen betriebene Nebengeschäft. Wir budgetieren als Ertrag pro 1911 . . . Fr. 167,960

Bezüglich der Veränderungen gegenüber den Vorjahren verweisen wir auf das auf Seite 286 hiervor zum Budget dieses Nebengeschäftes Gesagte.

Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds. Wir budgetieren dieselben auf Fr. 8,038,400

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

	Rechnung 1909	Budget 1910	Budget 1911	Gegenüber 1909	Gegenüber 1910
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Erneuerung des Oberbaues.					
Kreis I	949,952	873,000	963,000	+ 13,048	+ 90,000
" II	871,268	891,000	850,000	- 21,268	- 41,000
" III	1,300,506	1,389,000	1,333,000	+ 32,494	- 56,000
" IV	536,031	506,600	570,300	+ 34,269	+ 63,700
" V	692,080	842,000	530,900	- 161,180	- 311,100
	<u>4,349,837</u>	<u>4,501,600</u>	<u>4,247,200</u>	<u>- 102,637</u>	<u>- 254,400</u>
Erneuerung des Rollmaterials.					
Lokomotiven . .	1,185,902	1,594,000	2,048,800	+ 862,898	+ 454,800
Kessel	144,491	127,700	94,100	- 50,391	- 33,600
Personenwagen .	434,693	395,500	591,400	+ 156,707	+ 195,900
Lastwagen . . .	246,981	351,300	866,900	+ 619,919	+ 515,600
	<u>2,012,067</u>	<u>2,468,500</u>	<u>3,601,200</u>	<u>+ 1,589,133</u>	<u>+ 1,132,700</u>
Ersatz des Mobiliars.					
Zentralverwaltung und Kreise I—V	189,212	221,900	190,000	+ 788	- 31,900
Total	<u>6,551,116</u>	<u>7,192,000</u>	<u>8,038,400</u>	<u>+ 1,487,284</u>	<u>+ 846,400</u>

Entnahmen aus dem Spezialfonds zur Deckung von Pensionen der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn Fr. 60,000

Rechnung 1909	Budget 1910	Budget 1911	Gegenüber 1909	Gegenüber 1910
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
77,566	70,000	60,000	- 17,566	- 10,000

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

Betriebssubventionen. Gleich den frühern Jahren sehen wir vor Fr. 66,000
als vertragliche Subvention des Staates Italien an den Betrieb des Simplon.

Einnahmen aus sonstigen Quellen. Wie für 1910 veranschlagen wir dieselben zu Fr. 20,000

Die Rechnung 1909 hat mit Inbegriff des Mehrerlöses aus verkauften, entbehrlichen Liegenschaften Fr. 293,687. 25 ergeben.

Ausgaben.

Entschädigung an die Eigentümer gepachteter Linien. In das Budget 1911 ist wiederum der Betrag von . . . Fr. 30,000 aufzunehmen als Pachtzins für die von den Bundesbahnen gepachtete Linie Vevey-Chexbres.

Kontokorrentzinsen, Provisionen etc. Wir veranschlagen Fr. 1,098,330

Rechnung 1909	Budget 1910	Budget 1911	Gegenüber 1909	Gegenüber 1910
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
3,629,134	3,760,000	1,098,330	— 2,530,804	— 2,661,670

Die für das Jahr 1911 vorgesehene Ausgabe setzt sich wie folgt zusammen:

Zinsen für Barkautionen und diverse Zinsen	Fr.	60,000
An die Banken zu bezahlende Kommission für Einlösung von Coupons und rückzahlbaren Obligationen	„	75,000
Verzinsung vorübergehender Anleihen . . .	„	963,330
		<u>Fr. 1,098,330</u>

Für die Zinsen der Kautionen, die verschiedenen Zinsen und die den Banken zu zahlenden Kommissionen sehen wir die gleichen Beträge vor wie für 1910.

Die Verzinsung vorübergehender Anleihen berechnen wir auf Grundlage der gegenwärtig in Zirkulation befindlichen Kassenscheine, nämlich des 4 % Anleihsens von Fr. 34,000,000 rückzahlbar den 15. März 1911, wie auch auf der eines neuen, im Jahre 1911 für Bauausgaben aufzuwendenden Durchschnittskapitals von Fr. 17,000,000 unter Berücksichtigung des Umstandes, dass diese Ausgaben gewöhnlich erst im II. Semester des Jahres gemacht werden.

Die den Portefeuilles der Pensions- und Hilfskasse der schweizerischen Bundesbahnen, sowie der Gotthardbahn zugeteilten Depotscheine der schweizerischen Bundesbahnen sind unter Abschnitt „Konsolidierte Anleihen“ aufgeführt.

Verzinsung der konsolidierten Anleihen. Wir budgetieren : . . . Fr. 49,909,400

Rechnung 1909	Budget 1910	Budget 1911	Gegenüber 1909	Gegenüber 1910
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
44,491,434	46,349,000	49,909,400	+ 5,417,966	+ 3,560,400

Diese Differenzen werden in nachstehenden Tabellen begründet.

a. Im Jahre 1911 haben wir zu verzinsen:

Bezeichnung der Anleihen	Kapital Fr.	Zinsfuß	Auszurichtende Zinsen pro 1911 Fr.
3 % Eisenbahnrente von 1890 . Schweiz. Bundesbahnen von 1899/ 1902	69,333,000 500,000,000	3 % 3 1/2 %	2,079,990 17,500,000
Rente der schweiz. Bundesbahnen von 1900	75,000,000	4 %	3,000,000
Schweiz. Bundesbahnen von 1903, 3 % différe	150,000,000	3 1/2 % (und 3 1/4 %)	5,203,125
Schweiz. Bundesbahnen von 1910, I. Serie	80,000,000	3 1/2 %	2,800,000
Schweiz. Centralbahn vom 1. Fe- bruar 1876	21,329,000	4 %	835,558
Schweiz. Centralbahn vom 25. Juni 1880	17,775,000	4 %	707,400
Schweiz. Centralbahn vom 1. Juni 1894	30,000,000	3 1/2 %	1,050,000
Schweiz. Centralbahn vom 1. Ok- tober 1894	30,000,000	3 1/2 %	1,050,000
Schweiz. Nordostbahn vom 30. April 1880	3,000,000	4 %	120,000
Schweiz. Nordostbahn vom 31. August 1894	10,000,000	3 1/2 %	350,000
Schweiz. Nordostbahn vom 15. Juni 1895	7,000,000	3 1/2 %	245,000
		Übertrag	<u>34,941,073</u>

Bezeichnung der Anleihen	Kapital Fr.	Zinssuss	Auszurichtende
			Zinsen pro 1911 Fr.
		Übertrag	34,941,073
Schweiz. Nordostbahn vom 28. Februar 1897	35,000,000	3 1/2 %	1,225,000
Schweiz. Nordostbahn vom 20. September 1897	10,512,500	3 1/2 %	367,937
Vereinigte Schweizerbahnen, I. Hypothek	17,902,100	4 %	692,084
Vereinigte Schweizerbahnen, II. Hypothek	8,977,700	4 %	347,108
Jura-Simplon-Bahn von 1894	138,172,500	3 1/2 %	4,836,038
Franco-Suisse von 1868	15,455,550	2 8/11 %	418,011
Jougne-Eclépens	7,099,000	3 %	211,971
Gotthardbahn von 1895	116,070,000	3 1/2 %	4,057,725
			<u>47,096,947</u>
Depotscheine der schweiz. Bundes- bahnen, zu jeder Zeit rück- zahlbar, den Portefeuilles der Pensions- und Hülfskassen zu- geteilt	21,135,000	4 %	845,400
			<u>47,942,347</u>
b. Verzinsung der Rückkaufsumme der Gott- hardbahn			1,967,055
		Zusammen	<u>49,909,402</u>

oder rund Fr. 49,909,400.

Da der Rückkaufspreis der Gotthardbahn noch nicht festgesetzt ist, haben wir den vorgenannten Zins wie im Budget per 1909 berechnet, d. h. zu 3,719 % auf dem provisorisch angenommenen Betrage des Anlagekapitals von Fr. 162,000,000 . Fr. 6,024,780 weniger

den für die Verzinsung des 3 1/2 % Anleihens der Gotthardbahn von 1895, das wir auf 1. Mai 1909 übernommen haben, pro 1911 aufzuwendenden Betrag von „ 4,057,725

Wie vorstehend angegeben Fr. 1,967,055

Vergleichung mit der Rechnung 1909 und mit dem Budget 1910.

Bezeichnung der Anleihen	Rechnung 1909 Fr.	Budget 1910 Fr.	Budget 1911 Fr.	Bemerkungen
3 % Eisenbahnrente von 1890 . . .	2,079,990	2,079,990	2,079,990	
3 1/2 % Bundesbahnanleihen 1899/02	17,500,000	17,500,000	17,500,000	
Bundesbahnrente von 1900 . . .	3,000,000	3,000,000	3,000,000	
3 % différé Bundesbahnanleihen von 1903	5,250,000	5,250,000	5,203,125	Verminderung von Fr. 46,875 pro 1911 gegen 1909 und 1910 zufolge Herabsetzung des Zinsfusses, gemäss den Anleihebedingungen, von 3 1/2 % auf 3 1/4 %.
3 1/2 % Bundesbahnanleihen von 1910, I. Serie	—	—	2,800,000	Anleihen aufgenommen Ende 1909, mit Zinsgenuss ab 1. Januar 1910.
4 % Centralbahn von 1876 . . .	873,213	854,755	835,558	Verminderung von Fr. 18,458 pro 1910 gegen 1909 und von Fr. 19,197 pro 1911 gegen 1910 zufolge Rückzahlung ausgeloster Titel.
4 % Centralbahn von 1880 . . .	717,867	712,733	707,400	Verminderung von Fr. 5134 pro 1910 gegen 1909 und von Fr. 5333 pro 1911 gegen 1910. Gleiche Be- merkung.
3 1/2 % Centralbahn vom 1. Juni 1894	1,050,000	1,050,000	1,050,000	
3 1/2 % Centralbahn vom 26. Oktober 1894	1,050,000	1,050,000	1,050,000	
4 % Nordostbahn von 1880 . . .	120,000	120,000	120,000	
3 1/2 % Nordostbahn von 1894 . .	350,000	350,000	350,000	
3 1/2 % Nordostbahn von 1895 . .	245,000	245,000	245,000	
3 1/2 % Nordostbahn von 1896 . .	1,225,000	1,225,000	1,225,000	
3 1/2 % Nordostbahn von 1897 . .	367,937	367,937	367,937	
Übertrag	33,829,007	33,805,415	36,534,010	

Bezeichnung der Anleihen	Rechnung 1909 Fr.	Budget 1910 Fr.	Budget 1911 Fr.	Bemerkungen
Übertrag	33,829,007	33,805,415	36,534,010	
Nordostbahn, Subventionsanleihen der rechtsufrigen Zürichseebahn	4,125	300	—	Verminderung von Fr. 3825 pro 1910 gegen 1909 zufolge Rückzahlung des Restbetrages des An- leihe im Jahre 1910.
4 % Vereinigte Schweizerbahnen I. Hypothek	724,064	697,404	692,084	Verminderung von Fr. 26,660 pro 1910 gegen 1909 und von Fr. 5320 pro 1911 gegen 1910 zufolge Rückzahlung ausgeloster Titel.
4 $\frac{1}{2}$ % Vereinigte Schweizerbahnen II. Hypothek	363,128	349,788	347,108	Verminderung von Fr. 13,340 pro 1910 gegen 1909 und von Fr. 2680 pro 1911 gegen 1910. Gleiche Bemerkung.
3 $\frac{1}{2}$ % Jura-Simplon-Bahn v. 1894	4,836,038	4,836,038	4,836,038	
2 $\frac{8}{11}$ % Franco-Suisse von 1868 .	426,562	422,340	418,011	Verminderung von Fr. 4222 pro 1910 gegen 1909 und von Fr. 4329 pro 1911 gegen 1910. Gleiche Be- merkung.
3 % Jougne-Eclépens	214,735	213,373	211,971	Verminderung von Fr. 1362 pro 1910 gegen 1909 und von Fr. 1402 pro 1911 gegen 1910. Gleiche Be- merkung.
3 $\frac{1}{2}$ % Gotthardbahn von 1895 .	4,093,775	4,076,100	4,057,725	Verminderung von Fr. 17,075 pro 1910 gegen 1909 und von Fr. 18,375 pro 1911 gegen 1910. Gleiche Bemerkung.
	44,491,434	44,400,758	47,096,947	
4 % Depotscheine der schweize- rischen Bundesbahnen, zu jeder Zeit rückzahlbar, den Portefeuilles der Hilfs- und Pensions- kassen zugeteilt	—	—	845,400	Bisher unter den temporären Anleihen aufgeführt.
	44,491,434	44,400,758	47,942,347	
Verzinsung der Rückkaufsumme der Gotthardbahn	—	1,948,680	1,967,055	
	44,491,434	46,349,438	49,909,402	

Vergleichung unserer Zinslasten.

	Rechnung 1909	Budget 1910	Budget 1911
	Fr.	Fr.	Fr.
Kontokorrentzinse, Provisionen etc.	3,629,134	3,760,000	1,098,330
Verzinsung der konsolidierten Anleihen	44,491,434	46,349,000	49,909,400
Brutto Zinslast	48,120,568	50,109,000	51,007,730
Ertrag verfügbarer Kapitalien und Bau- zinse	3,900,892	2,985,000	3,370,000
Netto Zinslast	44,219,676	47,124,000	47,637,730

Differenz gegenüber 1909 + Fr. 3,418,054 und gegenüber 1910 + Fr. 513,730.

Diese Differenzen rühren von den für neue Bauausgaben verwendeten Kapitalien her, sowie von der Verzinsung des Rückkaufspreises der Gotthardbahn. Gegenüber 1909 fällt noch in Betracht, dass wir für die im Jahre 1908—1909 emittierten Kassascheine einen Zins von 4 % bezahlen müssen.

Verwendungen zu Amortisationen und Abschreibungen.

Wir budgetieren Fr. 8,041,280

Diese Summe enthält die gesetzlichen Amortisationen und die verschiedenen Abschreibungen.

a. Gesetzliche Amortisationen.

Rechnung 1909	Budget 1910	Budget 1911	Gegenüber 1909	Gegenüber 1910
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
6,486,700	6,798,800	7,101,700	+ 615,000	+ 302,900

Das budgetierte Total setzt sich wie folgt zusammen:

9. Amortisationsquote des Anlagekapitals auf 31. Dezember 1902	Fr. 5,549,073
8. Amortisationsquote der Bauausgaben pro Jahr 1903	„ 42,352
Übertrag	Fr. 5,591,425

	Übertrag	Fr. 5,591,425
7. Amortisationsquote der Bauausgaben pro Jahr 1904	"	123,716
6. Amortisationsquote der Bauausgaben pro Jahr 1905	"	128,722
5. Amortisationsquote der Bauausgaben pro Jahr 1906	"	134,060
4. Amortisationsquote der Bauausgaben pro Jahr 1907	"	131,009
3. Amortisationsquote der Bauausgaben pro Jahr 1908	"	133,934
2. Amortisationsquote der Bauausgaben pro Jahr 1909	"	85,080
1. Amortisationsquote der Bauausgaben pro Jahr 1910, soweit sie der Amortisation unterliegen; wir schätzen diese Ausgaben auf rund Fr. 20,000,000 und berechnen die Quote auf Grund eines Zinses von $3\frac{1}{2}\%$ und einer Amortisation in 60 Jahren = $0,508840\%$.	"	101,768
		<u>Fr. 6,429,714</u>
3. Amortisationsquote an das Baukapital der Gotthardbahn (wie für 1909—1910) . . .	"	672,000
		<u>Fr. 7,101,714</u>
	oder rund	<u>" 7,101,700</u>

b. Verschiedene Abschreibungen.

Rechnung 1909	Budget 1910	Budget 1911	Gegenüber 1909	Gegenüber 1910
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
968,623	722,670	939,580	— 29,043	+ 216,910

Für das Jahr 1911 haben wir folgende Abschreibungen vorgesehen:

3. Quote zur Abschreibung der auf Konto „Zu amortisierende Verwendungen“ belasteten und noch zu belastenden Summen für untergegangene Bahnanlagen	Fr. 500,000
8. Amortisationsquote für Kursverluste und Emissionskosten des Anleihens 3% difféé . . .	" 116,495
	<u>Übertrag Fr. 616,495</u>

	Übertrag	Fr. 616,495
6. Amortisationsquote des Defizites des Eisenbahnfonds	„	162,500
5. Amortisationsquote der Kursverluste der Obligationen von 1899/1902	„	59,760
1. Amortisationsquote der Kursverluste der Obligationen von 1910 (Amortisationsdauer 60 Jahre)	„	100,825
		<u>Fr. 939,580</u>

Einlagen in den Erneuerungsfonds. Dieselben budgetieren wir auf Fr. 9,111,040

	Rechnung 1909	Budget 1910	Budget 1911	Gegenüber 1909	Gegenüber 1910
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Für den Oberbau	4,004,253	4,022,650	4,048,890	+ 44,637	+ 26,240
„ das Rollmaterial .	4,385,914	4,461,560	4,522,220	+ 136,306	+ 60,660
„ „ Mobiliar	531,213	529,910	539,930	+ 8,717	+ 10,020
	<u>8,921,380</u>	<u>9,014,120</u>	<u>9,111,040</u>	+ 189,660	+ 96,920

Die Mehreinlagen für den Oberbau und das Rollmaterial ergeben sich aus der erhöhten Gesamt-Geleiselänge im Jahresdurchschnitt und aus den vermehrten kilometrischen Leistungen der Lokomotiven und Wagen, und für das Mobiliar aus dem höhern Bilanzwert desselben. Die Ansätze für die Berechnung der Einlagen sind in allen drei Jahren die gleichen, nämlich für die Kreise I—IV nach dem Reglement für den Erneuerungsronds der schweizerischen Bundesbahnen und für den Kreis V nach dem bezüglichlichen Regulativ der Gotthardbahn. Nachstehend folgt diese Berechnung für das Budget 1911:

1. Oberbau:

Einlagen nach der voraussichtlichen Geleiselänge, Kreis I—IV 4,370,000 m à 30 Cts.	Fr. 1,311,000
Kreis V 551,000 m à 35,20 Cts.	„ 193,950
	<u>Fr. 1,504,950</u>
Übertrag	Fr. 1,504,950

Übertrag Fr. 1,504,950

Einlagen nach Lokomotivkilometern auf eigener Bahn, ausschliesslich des Rangierdienstes, Kreise I—IV 31,740,000 km à 7 Cts. Fr. 2,221,800		
Kreis V 6,010,000 km à 5,36 Cts.	„	322,140
		<u>2,543,940</u>
		Fr. 4,048,890

2. Rollmaterial:

Leistungen des eigenen Rollmaterials auf eigener
und fremder Bahn:

Lokomotiven (inkl. elektr. Lok. und Rangierdienst), Kreise I—IV 37,330,000	Fr.	Fr.	
Lokomotivkilom. à 4,7 Cts.	1,754,510		
Kreis V 6,820,000 Loko- motivkilometer à 5,05 Cts.	344,410		
	<u>2,098,920</u>		
Personenwagen, Kreise I—IV 360,000,000 Achsenkilometer à 0,3 Cts.	1,080,000		
Kreis V 32,000,000 Ach- senkilometer à 0,495 Cts.	158,400		
	<u>1,238,400</u>		
Lastwagen, Kreise I—IV 380,000,000 Achsenkilom. à 0,28 Cts.	1,064,000		
Kreis V 62,000,000 Ach- senkilometer à 0,195 Cts.	120,900		
	<u>1,184,900</u>		
		„	4,522,220

3. Mobilien und Gerätschaften:

Bilanzwert im Jahresdurchschnitt, Kreise I—IV Fr. 17,530,920 à 2 1/2 ‰, rund	Fr. 438,270	
Kreis V Fr. 4,066,450 à 2 1/2 ‰, rund	„ 101,660	
	<u>539,930</u>	
		Fr. 9,111,040

Einlagen in den Fonds zur Deckung von Pensionen der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn. Als Einlagen berechnen wir die Zinse dieses Fonds mit Fr. 15,500

Der anlässlich des Rückkaufs der Jura-Simplon-Bahn auf Fr. 1,000,000 festgestellte Kapitalbetrag dieses Fonds wird auf Ende 1910 noch zirka Fr. 410,000 betragen und sich bis zum Erlöschen des Restes dieser Pensionen immer weiter reduzieren.

Einlagen in einen Versicherungsfonds gegen Brandschaden. Wir budgetieren die vierte Einlage (einschliesslich Kreis V) mit Fr. 120,000

Die bestehenden Versicherungsverträge gegen Brandschaden dauern bis 30. Juni 1913, auf welchen Zeitpunkt die Frage zu entscheiden sein wird, ob wir zur Selbstversicherung übergehen sollen.

Ausgaben zu verschiedenen Zwecken. Hierfür haben wir im ganzen budgetiert Fr. 992,000

Dieser Betrag enthält folgende Posten:

- | | |
|--|--------------------|
| a. Betriebsdefizit der Wald-Rüti-Bahn | Fr. 10,000 |
| b. Subvention an die Dampfschiffgesellschaft des Zürichsees. Gemäss Vereinbarung leisten die Bundesbahnen bis zum Jahre 1912 einen fixen jährlichen Beitrag von | „ 15,000 |
| c. Subventionen an die Eisenbahnschulen. In der Frage der beruflichen Ausbildung unseres Personals, welche das Rückkaufsgesetz vorsieht, ist noch kein grundsätzlicher Entscheid getroffen worden, weshalb wir den Beitrag an diese Schulen wie bisher aufnehmen; die Höhe dieser Subventionen entnehmen wir den von den Schulen eingereichten Jahresvoranschlägen | „ 32,000 |
| d. Fünfte Rate zur Verzinsung und Amortisation des Defizits der Pensions- und Hilfskasse | „ 915,000 |
| Unvorhergesehenes | „ 20,000 |
| | <u>Fr. 992,000</u> |

Ausserordentliche Zulagen an das Personal Für das Jahr 1911 budgetieren wir für das Personal der Zentralverwaltung und der Kreise I—IV Fr. 4,860,000

Die Einstellung dieses Postens in unser Budget geschieht auf Grund des Art. 14 des neuen Besoldungsgesetzes der Bundesbahnen vom 23. Juni 1910, welches voraussichtlich demnächst in Kraft treten wird. Im genannten Artikel ist bis zum 31. März 1912 die Ausrichtung folgender ausserordentlicher Zulagen am Platze der ehemaligen Teuerungszulagen vorgesehen:

Zulagen an das festangestellte Personal à Fr. 200 per Jahr, für 1911 budgetiert auf	Fr. 3,860,000
Zulagen an die Barrierenwärterinnen à Fr. 50 per Jahr, für 1911 budgetiert auf	„ 50,000
	<u>Fr. 3,910,000</u>

Ausserdem budgetieren wir die bereits im Jahre 1909 bezahlten Zulagen an die Tagelohnarbeiter à Fr. 120 mit „ 950,000 wofür die Bundesversammlung einen besonderen Beschluss fassen wird.

Zusammen Fr. 4,860,000

Im Jahre 1909 haben diese zu den gleichen Ansätzen entrichteten Zulagen Fr. 4,865,628 betragen. Unser Budget pro 1910 hat hierfür nichts vorgesehen; zur bessern Vergleichung haben wir in die Kolonne 1910 des Budgets ebenfalls den Betrag von Fr. 4,860,000 eingestellt.

Rechnungsabschluss.

Der Abschluss des Budgets 1911 der Gewinn- und Verlustrechnung erzeigt einen Einnahmenüberschuss von Fr. 2,007,680.

Wie vorstehend erwähnt, sind die ausserordentlichen Zulagen an das Personal im Budget 1911 enthalten und es ist deren Betrag somit im Rechnungsabschluss inbegriffen. Das Jahr 1909 erzeigt, unter Einbezug dieser Zulagen und der Rechnung der Gotthardbahn pro Januar bis April, einen Ausgabenüberschuss von rund drei Millionen Franken und das Budget 1910 einen solchen von rund 10 Millionen. Das Budget 1911 enthält somit eine Verbesserung von rund fünf Millionen gegenüber 1909 und von rund 12 Millionen gegenüber 1910.

Dieses Resultat ist, wie eingangs dieses Berichtes erwähnt, der Verbesserung der wirtschaftlichen Lage und der daherigen Entwicklung des Verkehrs, sowie der Verminderung der Betriebsausgaben infolge Durchführung von Sparmassnahmen auf allen Gebieten der Verwaltung und des Bahnbetriebes zu verdanken.

Es ist aber zu bemerken, dass die Verzinsung des Rückkaufspreises der Gotthardbahn mit nur rund Fr. 6,025,000 budgetiert ist und dass der Einnahmenüberschuss von Fr. 2,007,680 des Budgets 1911 je nach der Höhe dieses Rückkaufspreises zu einem Teil für die vermehrte Verzinsung aufgebraucht werden wird. Ferner wird voraussichtlich eine Einlage von rund Fr. 1,600,000 in die Pensions- und Hilfskasse für die ausserordentliche Zulage von Fr. 200 an die Beamten und Angestellten zu machen sein. Sodann wird uns das Jahr 1912, nach vollständiger Wirksamkeit des neuen Besoldungsgesetzes, bedeutend vermehrte Ausgaben bringen. Zum Fortbestand des im Budget 1911 wieder hergestellten finanziellen Gleichgewichtes der Bundesbahnen und zur Deckung des Defizites per Ende 1909 wird deshalb eine steigende Entwicklung des Verkehrs, die Durchführung der vorgeschlagenen bescheidenen Erhöhung der Retourtaxen der Personentarife, fortgesetzte Sparsamkeit in den Betriebsausgaben und Masshalten in bezug auf die Bewilligung neuer Bauten und Einrichtungen unumgänglich notwendig sein.

Baubudget.

Das Baubudget für das Jahr 1911, bei dessen Aufstellung mit aller Sparsamkeit vorgegangen wurde, zeigt gegenüber demjenigen von 1910 ein Mehrerfordernis von rund Fr. 4,250,000 für den Bau neuer Linien und die Neu- und Ergänzungsbauten an den im Betrieb befindlichen Linien und ein Mindererfordernis von rund Fr. 3,020,000 für Rollmaterial. Wie aus der folgenden Tabelle hervorgeht, ist die auf die neuen Linien entfallende Mehrausgabe von Fr. 900,000 durch die höhere Rate für den Bau des zweiten Simplontunnels verursacht, welche vorgesehen werden musste, da die Ausführung in der nächsten Zeit in Angriff genommen werden soll.

	Budget 1910	Budget 1911
	Fr.	Fr.
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen:		
A. Bau neuer Linien:		
Simplon	1,000,000	2,000,000
Rickenbahn	400,000	300,000
Brienzerseebahn	1,000,000	1,000,000
B. Neu- und Ergänzungsbauten an den im Betrieb befindlichen Linien:		
Generaldirektion	502,000	1,772,000
Kreis I	5,249,300	5,279,300
Kreis II	6,781,000	6,507,200
Kreis III	3,233,000	3,618,000
Kreis IV	5,435,100	6,282,300
Kreis V	1,597,500	2,690,000
Zusammen	25,197,900	29,448,800
II. Rollmaterial	9,676,500	6,657,550
III. Mobiliar und Gerätschaften	408,800	308,700
IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte	1,200	1,400
Total	35,284,400	36,416,450

Von der Vermehrung der Ausgaben für Bauten an den im Betrieb befindlichen Linien entfallen auf die unter der Leitung der Generaldirektion stehenden Arbeiten . . . Fr. 1,270,000 und auf die Kreise

I	„	30,000
III	„	385,000
IV	„	847,000
V	„	1,092,000

Beim Kreise II ergibt sich ein Mindererfordernis von „ 273,800

Aus den folgenden Zahlen geht hervor, dass das Mehrerfordernis nicht durch die in Ausführung befindlichen, sondern durch die neu ins Budget aufgenommenen Arbeiten verursacht ist. Bei den ersteren zeigt sich sogar ein Mindererfordernis gegenüber dem Budget des Jahres 1910.

	Budget 1910		Budget 1911		Differenz
	Im ganzen	In %	Im ganzen	In %	
	Fr.		Fr.		Fr.
Ausgaben für:					
in Ausführung befindliche, oder schon in früheren Budgets enthaltene Bauten	16,991,500	76,2	16,644,400	68,3	— 347,100
Arbeiten, die neu ins Budget aufgenommen worden sind	5,304,400	23,8	7,732,400	31,7	+2,428,000
Zusammen	22,295,900	100	24,376,800	100	+2,080,900

Im Kreise I ist die Erhöhung des Budgetansatzes nur gering. Während für die Erweiterung der Stationen Allaman, Renens, Siders, St. Maurice und Cossonay rund Fr. 630,000 und für die Erstellung von zweiten Geleisen Fr. 338,000 weniger eingestellt werden konnten, als im Jahre 1910, musste wegen Landerwerbs für den neuen Güterbahnhof von Lausanne im Flontal ein um Fr. 500,000 höherer Betrag für Liegenschaftserwerbungen und für den Umbau von Vallorbe zu einem internationalen Bahnhof die Summe von Fr. 300,000 vorgesehen werden. Dazu kommen noch Fr. 80,000 für die Erweiterung der Station Nyon.

Im Kreise II sind für die zweiten Geleise Fr. 400,000 weniger als für 1910 budgetiert, während die Ansätze für die anderen Bauten um ungefähr Fr. 130,000 erhöht werden mussten.

Im Kreise III ist das Erfordernis für die in Ausführung befindlichen Bauten auf gleicher Höhe wie im Jahre 1910. Die grösseren Ansätze für die linksufrige Zürichseebahn (Fr. 300,000), für das zweite Geleise Thalwil-Richterswil (Fr. 200,000) und für

die Erweiterung der Stationen Baden und Ziegelbrücke (250,000 Franken) werden durch den geringeren Bedarf für die der Vollendung nahen neuen Werkstätten in Zürich ausgeglichen. Bei den „neuen Bauten“ ergibt sich ein Mehrerfordernis von rund Fr. 400,000, das in der Hauptsache auf die Ausgaben für die Erweiterung der Stationen Mühlehorn und Oberrieden-Dorf und auf den Ersatz und die Verstärkung eiserner Brücken zurückzuführen ist.

Beim Kreise IV zeigt sich bei den in Ausführung befindlichen Arbeiten ein Mehr von rund Fr. 600,000, das durch höhere Raten für die Umbauten in Wil, St. Gallen und für das zweite Geleise Winterthur-St. Gallen-St. Margrethen verursacht ist. Für die neuen Bauten beträgt der Mehrbedarf rund Fr. 240,000; davon entfallen Fr. 160,000 auf die Erweiterung der Station Uzwil.

Von dem Mehrerfordernis im Kreise V entfallen Fr. 530,000 auf das zweite Geleise Maroggia-Chiasso, Fr. 400,000 auf den Landerwerb für die Erweiterung des Bahnhofes Chiasso und Fr. 150,000 auf die Erweiterung der Station Melide.

Die bedeutenderen von den in Ausführung begriffenen Bauten sind:

- die Erweiterung der Bahnhöfe Renens, Lausanne, Bern, Baden, Wil, St. Gallen und Romanshorn;
- die Erweiterung der Stationen Villeneuve, Martigny, Sitten, Cossonay, Serrières, Payerne, Pratteln, Münster, Schüpfen, Konolfingen, Ziegelbrücke, Uznach, Gossau, St. Fiden, Rheineck, Weinfeld, Emmishofen-Kreuzlingen, Lichtensteig und Wattwil;
- der Umbau der Station Vallorbe zu einem internationalen Bahnhof, und
- der Umbau des Bahnhofes Biel, für welchen schon bedeutende Landankäufe vorgenommen wurden; ferner
- der Bau der zweiten Geleise auf den Strecken St. Maurice-Martigny-Riddes, St. Blaise-Neuenstadt, Vauderens-Siviriez, Basel-Aesch, Aarburg-Luzern, Wilerfeld-Gümligen, Thalwil-Richterswil, Winterthur-Wil, Bruggen-St. Gallen-St. Fiden und Maroggia-Mendrisio-Chiasso und der Bau der neuen Hauensteinlinie.

Hierher gehören auch die neue Einführung der Juralinie in den Personenbahnhof Basel, der Umbau der linksufrigen Zürichsee-

bahn im Gebiete der Stadt Zürich, die neuen Werkstätten in Zürich, die Unterführung der Zürcherstrasse in Winterthur, der Ersatz der oberen Limmatbrücke bei Wettingen.

Von den zum ersten Male ins Budget eingestellten Arbeiten sind zu erwähnen:

die Erweiterung der Stationen Nyon, Palézieux, Mühlehorn, Oberrieden-Dorf und Melide;

die Erstellung der neuen Station Boncourt, die Einrichtung einer Zollniederlage in Zürich und einer Viehrampe in Buchs.

Von Doppelgeleisen wurden nur dasjenige der Strecke Sivi-riez-Romont und der Verbindungsbahn in Basel neu aufgenommen.

Bezüglich des Mindererfordernisses für das Rollmaterial verweisen wir auf die Ziffer II:

A. Bau neuer Linien.

Nr. 1. Simplon. Bau des Simplontunnels.

Ausbau des Tunnels II.

Baubudget 1910, Nr. 1.

Kredit des Verwaltungsrates vom 20. Juli 1907	Fr. 34,600,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910	„ 400,000
	<hr/>
Bleiben	Fr. 34,200,000

Fr.

Für das Jahr 1911 werden vorgesehen 2,000,000

Auf die im Bericht zum Baubudget für das Jahr 1910 (Seite 55) erwähnte Eingabe, mit welcher sich die Baugesellschaft an den Bundesrat gewandt hatte, hat dieser in seiner Sitzung vom 22. März 1910 folgenden Beschluss gefasst:

„Die Wahrung sämtlicher Rechte und Pflichten des Bundes gegenüber der Firma Brandt, Brandau & Cie., die sich aus den Verträgen mit dieser Firma ergeben, wird hiermit, in Anwendung von Art. 1 des Rückkaufgesetzes und in Bestätigung der bisherigen Geschäftsbehandlung, der Verwaltung der Bundesbahnen übertragen, unter Vorbehalt der den eidgenössischen Räten und dem Bundesrat nach dem Rückkaufgesetz zustehenden Obliegenheiten.“

Mit Schreiben vom 1. April hat das eidgenössische Eisenbahndepartement der Generaldirektion von diesem Beschlusse

Kenntnis gegeben und beigefügt, der Bundesrat sei damit einverstanden, dass der Ausbau des II. Simplontunnels sofort vorgenommen und die genannte Firma zur Ausführung dieses Ausbaues angehalten werde; die Generaldirektion werde daher eingeladen, die zum bezeichneten doppelten Zwecke erforderlichen Massnahmen zu treffen und ersucht, das Eisenbahndepartement in dieser Beziehung auf dem laufenden zu halten.

In Ausführung dieses Beschlusses hat die Generaldirektion im Einvernehmen mit dem eidgenössischen Eisenbahndepartement die Firma Brandt, Brandau & Cie. mit Schreiben vom 11. Mai aufgefordert, spätestens bis zum 26. Mai eine bestimmte Erklärung abzugeben, ob sie der wiederholten Aufforderung zur Bauausführung des II. Simplontunnels nachkommen werde. Auf deren ausweichende Antwort vom 26. Mai ist ihr mit Schreiben vom 14. Juni eine letzte Frist von 30 Tagen angesetzt worden, um die für die Anhandnahme des Baues erforderlichen Vorbereitungen und Massnahmen zu treffen, beziehungsweise einzuleiten, mit der Androhung, dass, wenn die Unternehmung diese Frist verstreichen lasse, ohne der Aufforderung nachzukommen, die Bundesbahnen den Vertrag als aufgelöst betrachten und die Unternehmung für allen Schaden, der der Verwaltung aus einer anderweitigen Ausführung des Baues gegenüber den bestehenden Vereinbarungen erwachsen werde, verantwortlich erklären.

In ihrer Antwort vom 13. Juli 1910 erklärte die Unternehmung, dass ihr unter den obwaltenden Umständen, insbesondere auch wegen des inzwischen erfolgten Hinscheides des Herrn Oberst Locher, nichts anderes übrig bleibe, als die Frage, ob sie heute noch verpflichtet sei, den über die Ausführung von Tunnel II abgeschlossenen Vertrag mit dem ihm von der Generaldirektion gegebenen Inhalte zu erfüllen, vor dem Richter zum Austrage zu bringen, und dass sie daher ihre Anwälte beauftragt habe, beim Bundesgericht eine Feststellungsklage einzureichen. Mit Rücksicht auf diese Antwort wird die Generaldirektion für die Ausführung des Tunnels II eine Konkurrenzausschreibung erlassen.

Nr. 2. **Rickenbahn.**

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

Mehrkosten laut Kreditbewilligung des Verwaltungsrates vom 22. April 1903	785,000
Nachtragskredit des Verwaltungsrates vom 28. November 1903	<u>400,000</u>
	12,200,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910,
einschliesslich der an die Rickentunnel-
unternehmung für Rekonstruktions-
arbeiten und infolge der Gasausström-
ungen geleisteten Zahlungen

15,300,000

Voraussichtliche Überschreitung bis Ende
1910

3,100,000

Für 1911 werden ohne Berücksichtigung der im
Prozess geltend gemachten Forderungen der Unter-
nehmung für Restzahlungen vorgesehen

300,000

Die im Bericht zum Baubudget für das Jahr 1910
(Seite 57) erwähnten Rekonstruktionsarbeiten wurden
im Juli 1910 beendet. Die Kosten derselben betragen
rund Fr. 860,000. Nachdem in den folgenden Monaten
die Telegraphen-, Telephon- und Läutewerkanlagen
im Tunnel und einige Konsolidierungsarbeiten auf der
offenen Strecke zur Ausführung gelangt sind, konnte
die Inbetriebnahme der Linie auf den 1. Oktober 1910
angesetzt werden.

Wie im gleichen Bericht (Seite 58) bemerkt wurde,
sind vom Bundesgericht in dem von der Tunnelunter-
nehmung gegen die Bundesbahnen angestregten Prozess
technische Experten bestellt worden. Das Gutachten
derselben ist noch nicht erschienen.

Nr. 3. Brienzseebahn. Verlängerung der
Brünigbahn von Brienz nach Interlaken laut Bundes-
gesetz vom 17. Dezember 1907.

Voranschlag laut Bericht an den Ver- waltungsrat vom 8. April 1904	Fr. <u>5,500,000</u>
---	-------------------------

Neuer Voranschlag (ohne Station Inter-
laken Ost) laut Bericht an den Ver-
waltungsrat (Erhöhung infolge Rück-

sichtnahme auf spätern Umbau auf Normalspur etc.)	6,475,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910	275,000
	<hr/>
Bleiben	6,200,000
Für 1911 werden vorgesehen	<u>1,000,000</u>

Nachdem das Bundesgesetz vom 17. Dezember 1907 betreffend den Bau einer schmalspurigen Eisenbahn von Brienz nach Interlaken als Fortsetzung der Brünigbahn nach Ablauf der Referendumsfrist am 1. April 1908 in Kraft getreten war, ist die Aufstellung des Ausführungsprojektes an Hand genommen worden.

Diese Arbeit nahm längere Zeit in Anspruch, weil über zahlreiche Lawinen- und Murgänge sorgfältige Erhebungen gemacht und über die gefährdeten Strecken genaue Erkundigungen eingezogen werden mussten. Bei der starken Parzellierung des Grundbesitzes in einzelnen Gemeinden verursachte auch die Aufnahme der Eigentumsgrenzen und die Besitzbereinigung sehr viel Arbeit. Als sich herausstellte, dass die Ausführung des Projektes viel höher zu stehen kommt, als im Voranschlag vom 8. April 1904 vorgesehen ist, wurden auch noch verschiedene Varianten zur Erzielung einer Kostenverminderung studiert.

Das Projekt entspricht den im Bundesgesetz vom 17. Dezember 1907 enthaltenen Bedingungen, mit Ausnahme von zwei Kurven, welche Radien von nur 200 m aufweisen. Die eine der beiden Kurven liegt in der Nähe der Station Brienz bei der Einfahrt in den unter dem Dorfe gelegenen Tunnel und ist 112 m lang, die andere vor der Aarebrücke bei Interlaken (am rechten Ufer) und ist 120 m lang. An diesen Stellen würde die Durchführung des Radius von 250 m Mehrkosten erfordern, welche in keinem richtigen Verhältnis zu den damit zu erreichenden Vorteilen ständen.

Auf einen allfälligen späteren Umbau der Strecke auf Normalspur ist Rücksicht genommen worden. Die Tunnels sind dementsprechend grösser profiliert, als dies sonst für eine Schmalspurbahn nötig wäre. Ebenso sind die Lichtraumverhältnisse bei den Kunstbauten und die Geleisedistanzen in den Stationen entsprechend bemessen.

Die Distanz zwischen den Stationen Brienz und Interlaken-Ost beträgt von Mitte zu Mitte Aufnahmegebäude 16,260 m; die

Länge der zwischen diesen beiden Stationen zu erstellenden Strecke 15,746 m.

Stationen sollen in Oberried, Niederried und Ringgenberg errichtet werden; in Ebligen ist eine Haltestelle vorgesehen.

Die meisten Strassen und Wege werden über- oder unterführt. Das Projekt enthält nur 5 Niveauübergänge, einen bei der Ausfahrt aus der Station Brienz, und je zwei beidseits der Stationen Oberried und Niederried. Diese 5 Übergänge können von den Stationen aus bedient werden, so dass kein besonderes Personal für den Barriendienst nötig wird.

Um den Umlad von Gütern zu vermeiden und den Übergang normalspuriger Güterwagen auf die Brienerseebahn zu ermöglichen, ist die Anschaffung einer grösseren Zahl von Transportwagen beabsichtigt. Für diese Anschaffungen und Einrichtungen ist eine Ausgabe von Fr. 100,000 vorgesehen, wovon Fr. 20,000 auf feste Anlagen fallen.

Die Gesamtkosten des Projektes wurden zu Fr. 6,475,000 veranschlagt.

Von dieser Summe entfallen auf die gemäss Art. 4 des Bundesgesetzes zu treffenden Vorkehrungen für den spätern Umbau auf Normalspur, als: vorsorglichen Landerwerb, Vergrösserung des Tunnelprofiles, Verbreiterung und Verstärkung der Viadukte und grössern Brücken, etc. Fr. 500,000.

In der Summe von Fr. 6,475,000 ist kein Ansatz für die erforderliche Vermehrung des Rollmaterials der Brünigbahn vorgesehen.

Die kilometrischen Baukosten betragen ohne Einrechnung der Kosten der beiden Endstationen— $\frac{6,475,000}{15,746}$ = Fr. 411,216.

Bringt man die für einen spätern Umbau auf Normalspur aufzuwendenden Beträge mit rund Fr. 31,700 pro Kilometer in Abzug, so verbleiben noch rund Fr. 379,500 pro Kilometer, was für eine Schmalspurbahn ungewöhnlich hoch ist.

Die Gründe für diese hohen Kosten liegen in den Schwierigkeiten, welche sich der Ausführung in dem äusserst coupierten Terrain entgegenstellen. Der verlangte Minimalradius von 250 m und die Maximalsteigung von 12 ‰ haben grössere Mehrkosten verursacht als bei Aufstellung des generellen Projektes angenommen worden ist. Es sind dies Anforderungen, welche sonst bei Schmalspurbahnen nicht vorkommen. Diese werden gewöhnlich mit erheblich kleineren Kurven ausgeführt, wie ja auch die bisherige Brünigbahn auf den Talstrecken Kurven mit 150 m und

auf der Bergstrecke solche von 120 m Radius aufweist. Im fernerem ist auf die zahlreichen Lawinen- und Murgänge hinzuweisen. Sodann sind auf grosse Längen steile Felsabhänge vorhanden, längs welchen die Bahn in Tunnels geführt werden muss-

Total A für den Bau neuer Linien **3,300,000**

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

Generaldirektion.

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.

Nr. 4. Erwerbung der Wasserkräfte im Reussgebiet.	Fr.
Jährliche Entschädigung (Wasserzins) gemäss dem am 27. Dezember 1907 vom schweizerischen Bundesrate genehmigten Verträge zwischen der Regierung des Kantons Uri und der Direktion der Gotthardbahn	72,000
Nr. 5. Erwerbung der Wasserkräfte in der oberen Leventina (Kanton Tessin).	
Jährliche Entschädigung (Wasserzins) gemäss dem zwischen dem Staatsrate des Kantons Tessin und der Direktion der Gotthardbahn abgeschlossenen, am 15. März 1909 vom Bundesrat genehmigten Vertrag	95,000
Nr. 6. Vorarbeiten für die Einführung des elektrischen Betriebes.	
a. Allgemeines	15,000
b. Konzessionsgebühren für zu erwerbende Wasserkräfte	60,000
c. Ausarbeitung der Projekte für die Kraftanlagen in den Kantonen Uri und Tessin	30,000
Nr. 7. Sissach-Olten. Verbesserung der Hauensteinlinie durch Erstellung eines Basistunnels mit Zufahrtsrampen von 10,5 ‰ Maximalsteigung.	

Übertrag 272,000

Baubudget 1910, Nr. 126.

Kredit des Verwaltungsrates vom
25. November 1909, genehmigt
durch Bundesbeschluss vom 20. Juni
1910 24,000,000

Ausgaben pro 1911 1,500,000

Nachdem der Kredit von Fr. 24,000,000 zum Zwecke der Verlegung der Hauensteinlinie von Sissach über Gelterkinden und Tecknau nach Olten bewilligt worden war, wurden die für die Genehmigung des Projektes, die öffentliche Planaufgabe und die Bauauschreibung erforderlichen Arbeiten sofort an Hand genommen. Mit dem Bau des Tunnels wird voraussichtlich im Frühjahr 1911 begonnen werden.

Total I 1,772,000

II. Rollmaterial.

Den Bedarf an Rollmaterial haben wir wie letztes Jahr auf Grund der Erfahrungen im Betrieb bestimmt, da die früher massgebende bundesrätliche Verordnung betreffend Normierung des Betriebsmaterialbestandes aufgehoben worden ist. Die derzeitigen Betriebsverhältnisse gestatten es, bis Ende 1912 für die Lokomotiven eine kleine Reduktion des Bestandes, und für das übrige Rollmaterial eine Vermehrung in kleinem Umfange eintreten zu lassen.

Nr. 8. *Ansaffung von 51 Lokomotiven.* Im Baubudget 1910 war unter Nr. 8 für 1911 die Lieferung von 26 und die Ausrangierung von 26 Lokomotiven vorgesehen. Zufolge Verschiebung der Ablieferungstermine werden im Jahre 1910 aber nur 35 statt 36 Lokomotiven geliefert und im Jahre 1911 sollen im ganzen 27 Lokomotiven zur Ablieferung kommen, während 33 Lokomotiven zur Ausrangierung gelangen.

Für die dreijährige Periode 1910/12 ergeben sich folgende Mutationen im Lokomotivbestand:

	Stück
Bestand an normalspurigen Lokomotiven Ende 1909	1182
Ausrangierung 1910	26
Neubeschaffung 1910	35
Vermehrung 1910	9
	<hr/>
Bestand Ende 1910	1191
Ausrangierung 1911	33
Neubeschaffung 1911	27
Verminderung 1911	6
	<hr/>
Bestand Ende 1911	1185
Ausrangierung 1912	32
Neubeschaffung 1912	24
Verminderung 1912	8
	<hr/>
Bestand Ende 1912	1177
	<hr/>
Hiervon fallen auf:	Stück
Kreis I (inklusive 4 elektrische Lokomotiven) . . .	236
„ II (ohne Brünig)	304
„ III	306
„ IV	167
„ V	164
	<hr/>
Total	1177
	<hr/>

Während der dreijährigen Periode 1910/12 werden somit 86 neue Lokomotiven beschafft und 91 Lokomotiven ausrangiert.

Von diesen 86 Lokomotiven werden gemäss den bestehenden Verträgen im Jahre 1910 zusammen 35 Stück geliefert; es sind somit pro 1911/12 wie budgetiert 51 Lokomotiven zu beschaffen, von denen 33 Stück bereits vergeben sind.

Die Gesamtkosten der 51 Lokomotiven sind veranschlagt zu	Fr. 4,727,000
wovon pro 1911	„ 2,305,000
und zwar auf Betriebsrechnung	„ 2,112,000
und auf Baurechnung	„ 193,000

Die Budgetansätze sämtlicher Lokomotiven sind niedriger als im Budget des Vorjahres, entsprechend der gegenwärtigen Geschäftslage.

Nr. 9. Anschaffung von 5 Brünig-Talbahmlokomotiven Serie G^{3/4}. Von diesen sind 3 Stück als Ersatz für auszurangierende

G³/₃-Lokomotiven bestimmt, wovon im Jahre 1911 aber nur 2 Stück geliefert werden sollen. Die übrigen 1912 zu liefernden 3 Stück G³/₄-Lokomotiven sind teils als Ersatz und teils mit Rücksicht auf die Eröffnung der Brienzersee-Bahn ins Budget eingestellt worden.

Nr. 10. *Anschaffung von 216 Personenwagen* für die Periode 1911/12. Im Baubudget 1910 ist unter Nr. 10 die Anschaffung von 166 Personenwagen im Jahre 1911 bereits enthalten, wovon aber nur 121 zur Verrechnung kommen und 45 auf das Jahr 1912 übertragen werden. Es fallen somit 95 Stück auf das Jahr 1912.

Gemäss dem nachfolgenden Bestandesausweis wird auf Ende 1912 die Sitzplatzzahl voraussichtlich 166,414 betragen, nämlich:

	Anzahl Wagen	Sitzplätze			
		I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	Total
Bestand am 31. Dezember 1909 . .	3051	8947	33,950	107,833	150,730
Vermehrung 1910 . .	190	440	1,970	7,740	10,150
	3241	9387	35,920	115,573	160,880
Ausrangierung 1910 . .	36	42	544	1,164	1,750
Bestand am 31. Dezember 1910 . .	3205	9345	35,376	114,409	159,130
Vermehrung 1911 . .	121	—	440	7,236	7,676
	3326	9345	35,816	121,645	166,806
Ausrangierung 1911 . .	61	—	452	2,808	3,260
Bestand am 31. Dezember 1911 . .	3265	9345	35,364	118,837	163,546
Vermehrung 1912 . .	95	110	240	5,100	5,450
	3360	9455	35,604	123,937	168,996
Ausrangierung 1912 . .	69	270	626	1,686	2,582
Bestand am 31. Dezember 1912 . .	3291	9185	34,978	122,251	166,414
In %	—	5,5	21,0	73,5	100

Die schon im Baubudget 1910 vorgesehenen 166 Personenwagen für 1911 sind bereits vergeben worden, und zwar im ganzen zu etwas niedrigeren Preisen als budgetiert.

Die für das Jahr 1912 vorgesehene Beschaffung von weiteren 50 Wagen der Serie C⁸ ist nötig mit Rücksicht auf die zunehmende Vermehrung der Reisenden III. Klasse.

Für die zwei Jahre 1911 und 1912 ergibt sich eine Bau-
summe von Fr. 5,150,300 für 216 Wagen gegenüber Fr. 8,877,200
für 356 Wagen im Baubudget 1910.

Von der Voranschlagsumme für 1911 mit	Fr. 3,122,050
fallen auf Betriebsrechnung	„ 616,000
und auf Baurechnung	<u>Fr. 2,506,050</u>

Nr. 11. *Anschaffung von 20 Gepäckwagen* mit Faltenbälgen für die Periode 1911/12. Davon sind 10 Stück als Bedarf des Jahres 1911 aus dem Baubudget 1910 (Nr. 11) übertragen worden und bereits vergeben.

Gemäss dem nachfolgenden Bestandesausweis wird auf Ende 1912 die Anzahl der Gepäckwagen voraussichtlich 599 betragen, nämlich:

Bestand am 31. Dezember 1909	571 Stück
Vermehrung 1910	30 „
	<u>601 Stück</u>
Ausrangierung 1910	6 „
	<u>595 Stück</u>
Bestand am 31. Dezember 1910	595 Stück
Vermehrung 1911	10 „
	<u>605 Stück</u>
Ausrangierung 1911	5 „
	<u>600 Stück</u>
Bestand am 31. Dezember 1911	600 Stück
Vermehrung 1912	10 „
	<u>610 Stück</u>
Ausrangierung 1912	11 „
	<u>599 Stück</u>

Die Anschaffung von 10 Wagen der Serie F³⁴ hat den im Jahre 1912 durch notwendige Ausrangierungen entstehenden Ausfall zu decken.

Von der Voranschlagsumme für 1911 mit	Fr. 177,000
fallen auf Betriebsrechnung	„ 38,000
und auf Baurechnung	<u>Fr. 139,000</u>

Nr. 12. *Anschaffung von 500 Güterwagen* für die Periode 1911/12. Im Baubudget 1910 ist unter Nr. 12 die Anschaffung von 250 Güterwagen im Jahre 1911 bereits enthalten und die Vergebung derselben hat stattgefunden. Von diesen 250 Güterwagen kommen aber pro 1911 nur 170 zur Verrechnung und 80 Stück werden auf das Jahr 1912 übertragen.

Gemäss dem nachfolgenden Bestandesausweis wird auf Ende 1912 die Anzahl der Güterwagen voraussichtlich 14,520 betragen, nämlich:

	Stück
Bestand am 31. Dezember 1909	14,183
Vermehrung 1910	400
	<u>14,583</u>
Ausrangierung 1910	85
Bestand am 31. Dezember 1910	14,498
Vermehrung 1911	170
	<u>14,668</u>
Ausrangierung 1911	200
Bestand am 31. Dezember 1911	14,468
Vermehrung 1912	330
	<u>14,798</u>
Ausrangierung 1912	278
Bestand am 31. Dezember 1912	<u>14,520</u>

Für die im Jahre 1912 vorgesehene Beschaffung von 250 Güterwagen sind 150 Stück der Serie J^{2d} und 100 Stück der Serie M⁶ in Aussicht genommen. Die im Baubudget 1910 aufgenommenen Güterwagen K^{3d} werden als Serie J^{2d} gebaut und somit nicht zum Viehtransport eingerichtet.

Von der Voranschlagsumme für 1911 mit	Fr. 917,500
fallen auf Betriebsrechnung	„ 865,000
und auf Baurechnung	<u>Fr. 52,500</u>

Nr. 13. *Ausrüstung von 40 Personenwagen der Kreise I—III mit Dynamos für die elektrische Beleuchtung.*

Es entspricht dies einer Verbesserung der Beleuchtung, die wir in allen neuern Personenwagen einführen. Die Ausgabe ist zu Fr. 40,000 veranschlagt.

III. Mobilien und Gerätschaften.

Nr. 14. Inventaranschaffungen für die Bureaux der Generaldirektion Fr. 5,000

Nr. 15. Anschaffung von Apparaten für das Versuchslaboratorium der Obertelegapheninspektion „ 1,000

Nr. 16. Vermehrung des Inventars des Fahrdienstes.

180 Akkumulatorenbatterien für Wagenbeleuchtung à Fr. 255 „ 45,900

Total III Fr. 51,900

Rekapitulation.

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen	Fr. 1,772,000
II. Rollmaterial	„ 6,657,550
III. Mobilien und Gerätschaften	„ 51,900
Total B.	<u>Fr. 8,481,450</u>

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

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

Nr. 17. Station Versoix. Ersetzung des Niveau-
überganges bei km 51,996 durch eine Unterführung.

Baubudget 1910, Nr. 15.

	Fr.	Fr.
Voranschlag vom 15. Juni 1907 . . .	158,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 155,600		
und auf Betrieb . . . „ 2,400		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910	140,000	
Bleiben	—————	18,000

Nr. 18. Bahnhof Morges. Ersetzung von fünf
Niveauübergängen bei km 11,770, 11,790, 12,022, 12,034
und 12,176 durch drei Unterführungen.

	Fr.	
Baubudget 1910, Nr. 17	317,000	
Voranschlag vom 28. September 1909 .	323,000	
a. Unterführungen für die Promenade, km 11,776 und die Strasse von Cos- sonay, km 11,798	176,000	
b. Unterführung der alten Strasse von La Vallée, km 12,154	147,000	
Zusammen	323,000	
Beitrag der Interessenten	88,200	
Bleiben	234,800	
wovon auf Bau . . . Fr. 204,900		
und auf Betrieb . . . „ 29,900		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910	20,000	
Bleiben	214,800	
Ausgaben pro 1911		100,000
Übertrag		118,000

Fr.
Übertrag 118,000

Nr. 19. Bahnhof Renens. Erweiterung des Bahnhofes und der Depotanlage.

Baubudget 1910, Nr. 18 a.

Kredit des Verwaltungsrates vom	Fr.	
30. Dezember 1905		3,930,000
wovon auf Bau . Fr. 3,680,000		
und auf Betrieb . „ 250,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910		<u>3,530,000</u>
Bleiben		<u>400,000</u>

Ausgaben pro 1911 200,000

Nr. 20. Renens-Lausanne. Verbreiterung des Unterbaues für ein weiteres Geleise zwischen km 3,1 und km 3,9 bei Anlass der Erstellung eines Verbindungsgeleises zur Gasfabrik von Lausanne.

Baubudget 1910, Nr. 19	Fr.	
Voranschlag vom 10. Juni 1908		340,000
Anteil der Gemeinde Lausanne gemäss		
Vertrag vom 12. November 1907		<u>180,000</u>
Bleiben zu Lasten der S. B. B.		160,000
wovon auf Bau . . Fr. 130,000		
und auf Betrieb . . „ 30,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910		<u>116,000</u>
Bleiben		<u>44,000</u>

Ausgaben pro 1911 20,000

Nr. 21. Bahnhof Lausanne. Umbau und Erweiterung des Bahnhofes.

Baubudget 1910, Nr. 20.

Übertrag 338,000

	Übertrag	Fr. 338,000
Kredit des Verwaltungsrates vom 30. Dezember 1905	Fr. 10,050,000	
wovon auf Bau Fr. 8,900,000 und auf Betrieb „ 1,150,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910	6,350,000	
	<u>Bleiben</u>	<u>3,700,000</u>
Ausgaben pro 1911		600,000

Die vorgesehene Ausgabe ist für die Vollendung der Lokomotivdepotanlagen und die Überführung der Strasse „de Villard“, sowie für das neue Aufnahmegebäude bestimmt, mit dessen Bau im Jahre 1911 begonnen werden wird.

Nr. 22. Viadukt über die Paudèze zwischen Pully und Lutry. Anbringen beweglicher Auflager, Auswechslung der Auflagequader und Ausbesserung des Revisionssteges.

Baubudget 1910, Nr. 55.	Fr.
Voranschlag vom 3. Juni 1909	42,000

Ausführung verschoben.

Nr. 23. Lausanne-Pully. Aufhebung des Niveauüberganges „des Combes“ bei km 2,143. Fr.

Baubudget 1910, Nr. 22	25,000
----------------------------------	--------

Ausführung verschoben.

Nr. 24. Station Lutry. Erweiterung der Station und Beseitigung des Niveauüberganges bei km 4,584.

Baubudget 1910, Nr. 23.	Fr.
Voranschlag vom 29. Februar 1908	196,000
wovon auf Bau . . . Fr. 177,000 und auf Betrieb . . . „ 19,000	

Ausführung verschoben.

Übertrag	<u>938,000</u>
----------	----------------

	Übertrag	Fr. 938,000
Nr. 25. Territet. Ersetzung des Niveauüberganges der Kantonsstrasse durch eine Unterführung.		
Baubudget 1910, Nr. 25. Fr.		
Voranschlag vom Januar 1907	500,000	
wovon auf Bau	Fr. 475,000	
und auf Betrieb	" 25,000	
Voraussichtliche Ausgaben für Land- erwerb bis Ende 1910	150,000	
	Bleiben	<u>350,000</u>
<i>Ausführung verschoben.</i>		
Der Beitrag der Interessenten ist nicht in Abzug gebracht.		
Nr. 26. Station Villeneuve. Erweiterung der Station und Ersetzung von drei Niveauübergängen durch eine Strassenüberführung und eine Passerelle.		
Baubudget 1910, Nr. 26.		
Kredit des Verwaltungsrates vom 25. März 1907	Fr. <u>720,000</u>	
Revidierter Voranschlag mit Belassung der Niveauübergänge	593,000	
wovon auf Bau	Fr. 510,000	
und auf Betrieb	" 83,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910	250,000	
	Bleiben	<u>343,000</u>
Nr. 27. Yvorne-Aigle. Ersetzung der Niveauübergänge bei km 38,445, 38,915 und 39,058 durch drei Unterführungen.		
Baubudget 1910, Nr. 27. Fr.		
Voranschlag vom 24. Januar 1907	226,000	
wovon auf Bau	Fr. 197,000	
und auf Betrieb	" 29,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910	120,000	
	Bleiben	<u>106,000</u>
	Übertrag	1,387,000

Fr.

Übertrag 1,387,000

Nr. 28. Station Martigny: Erweiterung der Station und Anschluss der normalspurigen Nebenbahn Martigny-Orsières.

Baubudget 1910, Nr. 30.

Kredit des Verwaltungsrates vom 10. Juli	Fr.	
1909	440,000	
wovon auf Bau	Fr. 417,000	
und auf Betrieb	„ 23,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910	250,000	
Bleiben	—————	190,000

Nr. 29. Station Sitten. Erweiterung der Station.
Baubudget 1910, Nr. 31.

Kredit des Verwaltungsrates vom 23. September 1905	Fr.	800,000
wovon auf Bau	Fr. 720,000	
und auf Betrieb	„ 80,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910	680,000	
Bleiben	—————	120,000

Nr. 30. Station Gampel. Ersetzung des Niveauüberganges bei km 125,445 durch eine Überführung.

Baubudget 1910, Nr. 33.

Voranschlag vom 18. Juli 1907	Fr.	92,000
wovon auf Bau	Fr. 90,000	
und auf Betrieb	„ 2,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910	60,000	
Bleiben	—————	32,000

Nr. 31. Station Cossonay. Erweiterung der Geleiseanlagen.

Baubudget 1910, Nr. 36.

Voranschlag vom 29. Juni 1907	Fr.	490,000
wovon auf Bau	Fr. 355,000	
und auf Betrieb	„ 135,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910	480,000	
Bleiben	—————	10,000

Übertrag 1,739,000

Fr.
Übertrag 1,739,000

Wiewohl das am 20. Januar 1910 eingetretene Hochwasser die Anlagen arg beschädigt hat, werden die Arbeiten im Jahre 1910 doch in der Hauptsache vollendet werden können.

Nr. 32. Croy-Vallorbe. Entwässerung des obern Teiles vom „Coteau du Day“, zwischen „Praz-Matthey“ und „Les Champs-du-Bois“.

	Fr.	
Baubudget 1910, Nr. 38.		
Approximativer Voranschlag	200,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910	36,000	
	<hr style="width: 100%;"/>	
Bleiben	164,000	
Ausgaben pro 1911		30,000

Nr. 33. Station Serrières. Erweiterung der Station und Erstellung eines neuen Güterschuppens mit Rampe für den Lokalverkehr.

	Fr.	
Baubudget 1910, Nr. 40.		
Voranschlag vom 1. Juni 1907	490,000	
wovon auf Bau . . . Fr.	426,500	
und auf Betrieb . . . „	63,500	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910	430,000	
Bleiben	<hr style="width: 100%;"/>	60,000

Zur Vollendung der Arbeiten fehlt nur die Beseitigung zweier Niveautübergänge, für welche das Einverständnis mit der Behörde der Stadt Neuenburg noch nicht erzielt wurde.

Nr. 34. Bahnhof Neuenburg. Erweiterung gemäss dem vom Eisenbahndepartement am 4. Juni 1902 genehmigten Projekte.

Baubudget 1910, Nr. 41.

Übertrag 1,829,000

	Fr.	
		Übertrag 1,829,000
	Fr.	
Voranschlag vom 16. April 1902 . . .	1,015,000	
Mehrkosten laut Baubudget 1904, Nr. 13	250,000	
	Zusammen	1,265,000
Bisherige Ausgaben		730,000
	Bleiben	535,000

Weitere Ausführung verschoben.

Das Projekt muss mit Rücksicht auf die Erstellung des zweiten Geleises von Neuenburg nach St. Blaise umgearbeitet werden.

Nr. 35. Neuenburg-St. Blaise. Ersetzung des Niveauüberganges „du Mail“ bei km 75,242 durch eine Überführung.

Baubudget 1910, Nr. 60.	Fr.	
Voranschlag vom 26. April 1909 . . .	187,000	
wovon auf Bau . . . Fr.	185,000	
und auf Betrieb . . . „	2,000	
Ausgaben pro 1911		30,000

Die Beiträge der Stadt Neuenburg und eines Beteiligten sind nicht in Abzug gebracht.

Die Vereinbarung mit den Behörden der Stadt Neuenburg ist noch nicht zustande gekommen.

Nr. 36. Bahnhof Freiburg. Ersetzung des Niveauüberganges im Tivoli durch eine Unterführung.

Baubudget 1910, Nr. 43.

Ausführung verschoben.

Die Voranschlagssumme kann nicht angegeben werden, weil eine Einigung mit den städtischen Behörden noch nicht zustande gekommen ist.

Übertrag 1,859,000

	Fr.	
	Übertrag	1,859,000
Nr. 37. Station Payerne. Erweiterung der Station mit Neu- und Umbau von Gebäuden.		
Baubudget 1910, Nr. 45.		
Kredit des Verwaltungsrates vom 20. Juli 1907	Fr.	
		1,163,200
wovon auf Bau . Fr.	1,035,200.	
und auf Betrieb . „	128,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910		150,000
	Bleiben	<u>1,013,200</u>
Ausgaben pro 1911		100,000
Nr. 38. II. Geleise Villeneuve-Aigle mit Umbau der Stationen Roche, Yvorne und Aigle; Länge 9,970 km.		
	Fr.	
Baubudget 1910, Nr. 46		1,083,000
wovon auf Bau . Fr.	968,000	
und auf Betrieb . „	115,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910		1,063,000
	Bleiben	<u>20,000</u>
Nr. 39. II. Geleise St. Maurice-Martigny mit Umbau der Stationen Evionnaz und Vernayaz; Länge 14,989 km.		
Baubudget 1910, Nr. 47.		
Kredit des Verwaltungsrates vom 25. März 1907 (ohne Umbau der Station Martigny, für welchen ein besonderer Kredit eingesetzt ist)	Fr.	
		1,690,000
wovon auf Bau . Fr.	1,541,400	
und auf Betrieb . „	148,600	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910		1,640,000
	Bleiben	<u>50,000</u>
	Übertrag	<u>2,029,000</u>

Fr.

Übertrag 2,029,000

Das zweite Geleise ist im Betriebe. Im Jahre 1911 sollen nur noch einige Vollendungsarbeiten zur Ausführung gelangen.

Nr. 40. II. Geleise St. Blaise-Neuenstadt mit Umbau der Stationen St. Blaise, Cornaux, Cressier und Landeron; Länge 10,678 km. Fr.

Baubudget 1910, Nr. 61 1,500,000

Voranschlag vom 14. Mai 1910 infolge Verbesserung der Richtungs- und Neigungsverhältnisse und Beseitigung mehrerer Niveauübergänge 2,630,000

wovon auf Bau . Fr. 2,410,000

und auf Betrieb . „ 220,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910 50,000

Bleiben 2,580,000

Ausgaben pro 1911 300,000

Nr. 41. II. Geleise Vauderens-Siviriez mit Erweiterung der Station Siviriez; Länge 4,382 km.

Baubudget 1910, Nr. 50. Fr.

Kredit des Verwaltungsrates vom 9. Oktober 1909 715,000

wovon auf Bau . . . Fr. 476,000

und auf Betrieb . . . „ 239,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910 650,000

Bleiben 65,000

Das zweite Geleise soll im Jahre 1911 in Betrieb genommen werden.

Neue Bauten.

Nr. 42. Station Céligny. Erstellung eines neuen Aufnahmegebäudes mit Wohnung und Vordach, eines

Übertrag 2,394,000

	Fr.	
	Übertrag	2,394,000
Abortgebäudes und Vergrößerung der Entfernung der beiden Hauptgeleise.	Fr.	
Voranschlag vom 9. März 1910	75,000	
wovon auf Bau	Fr. 51,000	
und auf Betrieb	" 24,000	
Ausgaben pro 1911		60,000
Die Erstellung des Aufnahmsgebäudes mit einer Wohnung für den Vorstand ist dringendes Bedürfnis.		
Nr. 43. Station Nyon. Stationserweiterung und Erstellung einer Strassenunterführung bei km 38,600.		
	Fr.	
Voranschlag vom 12. Januar 1910	950,000	
wovon auf Bau	Fr. 883,000	
und auf Betrieb	" 67,000	
Ausgaben pro 1911		80,000
Der Betrag soll zu Landerwerbungen verwendet werden.		
Nr. 44. Station Gland. Erweiterung der Güterdienstanlagen, Erstellung eines neuen Abortes und einer zentralen Weichen- und Signalstellung.		
	Fr.	
Voranschlag vom 20. April 1910	110,000	
wovon auf Bau	Fr. 90,000	
und auf Betrieb	" 20,000	
<i>Ausführung verschoben.</i>		
Nr. 45. Station Rolle. Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes.		
Voranschlag vom Juni 1908		28,000
Nr. 46. Bahnhof Morges. Einrichtung von Dienst- und Postlokalen in der alten Wagenremise.		
Voranschlag vom 1. März 1910		27,000
	Übertrag	2,589,000

Fr.

Übertrag 2,589,000

Nr. 47. Pully-Lutry. Aufhebung der Niveauübergänge im Dorfe Pully bei km 2,768 und 2,884.

Fr.

Voranschlag vom 15. Juni 1910 70,000

wovon auf Bau Fr. 60,000

und auf Betrieb „ 10,000

Ausgaben pro 1911 35,000

Nr. 48. Haltestelle La Tour-de-Peilz. Ersetzung des Niveauüberganges des Weges von La Tour nach Tavel, km 19,980, durch eine Unterführung 36,000

Der Niveauübergang auf dieser viel befahrenen Strecke bildet ein Hindernis und eine Gefahr für den Strassen- und den Bahnverkehr.

An den Kosten wird sich die Gemeinde durch Übernahme der ausserhalb des Bahneigentums auszuführenden Arbeiten beteiligen.

Nr. 49. Station Roche. Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes.

Voranschlag vom 4. Juni 1910 10,000

Die Zunahme der Reisenden macht die Erstellung eines zweiten Wartsaals notwendig.

Nr. 50. Station Bouveret. Erstellung einer Rampe und von Geleisen für den Viehverkehr.

Voranschlag vom 8. Juli 1910 45,000

Die Anlagen sind erforderlich um die Durchfuhr von Schlachtvieh nach Italien durch den Simplon zu ermöglichen.

Nr. 51. II. Geleise Martigny-Riddes mit Umbau der Stationen Charrat-Fully, Saxon und Riddes; Länge 13,116 km.

Fr.

Voranschlag vom 24. Juni 1907 1,400,000

wovon auf Bau Fr. 1,272,000

und auf Betrieb „ 128,000

Ausgaben pro 1911 100,000

Übertrag 2,815,000

	Übertrag	Fr. 2,815,000
<p>Nr. 52. Siders-Salgesch. Ersetzung der Niveauübergänge bei km 111,⁴⁷⁹ und 111,⁹¹² und einer hölzernen Passerelle bei km 111,⁵⁴⁵ durch zwei Überführungen.</p>		
Voranschlag vom 10. und 23. Juni 1910		60,000
<p>Die Ausgabe wird zum grossen Teile durch Ersparnisse gedeckt, welche durch den Ausfall der Bedienung der Übergänge erzielt werden.</p>		
<p>Nr. 53. Station Turtmann. Erstellung eines Güterschuppens.</p>		
Voranschlag vom 17. März 1910		7,000
<p>Nr. 54. Brig-Iselle. Anbringung von Kupferdrahtbügeln zur Verbesserung der Stromrückleitung bei den Schienenstössen an den nassen Stellen im Simplontunnel.</p>		
Voranschlag vom 2. Juni 1910		3,000
<p>Die beim Bau des Geleises an den Schienenstössen angebrachte Graphitpaste ist in den feuchten Stellen des Tunnels zerstört worden, so dass Stromverluste entstehen.</p>		
<p>Nr. 55. Cossonay-Daillens. Ersetzung der Niveauübergänge bei km 14,⁸⁸², 15,¹⁶⁰ und 15,⁸⁸⁵ durch einen Parallelweg in Gemeinschaft mit der Gesellschaft Aubert-Grenier & Cie.</p>		
Gesamtkosten laut Voranschlag vom April 1910	Fr.	68,000
Anteil der S. B. B.		15,000
<p>Nr. 56. Signalstation Daillens. Neues Bureaugebäude mit Wohnung und Ergänzung der Zentralweichenstellung.</p>		
Voranschlag vom 8. April und 27. Mai 1910		43,000
<p>Das vorhandene Gebäude mit seiner ungenügenden Wohnung, das 2 km von einer Ortschaft entfernt ist, kann nicht mehr belassen werden.</p>		
	Übertrag	2,943,000

	Fr.
Übertrag	2,943,000
Nr. 57. Station Vallorbe. Erweiterung zu einem internationalen Bahnhof gemäss Vertrag mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn-Gesellschaft, 1. Rate	300,000

Durch den am 18. Juni 1909 zwischen der Schweiz und Frankreich abgeschlossenen Staatsvertrag ist der Bau der Abkürzungslinie Frasné-Vallorbe, für deren schweizerische Strecke die eidgenössische Konzession schon am 18. Dezember 1902 erteilt worden war, gesichert und Vallorbe als internationaler Bahnhof bestimmt. Für den Bau und Betrieb der Linie und des Bahnhofes sind der zwischen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und der Jura-Simplon-Bahn am 14./15. Oktober 1902 abgeschlossene Vertrag und der hierzu am 7./8. Juni 1909 zwischen der genannten französischen Gesellschaft und den schweizerischen Bundesbahnen vereinbarte Nachtrag massgebend. Darnach haben die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn den Bau des Tunnels und der Linie, die Bundesbahnen den Bau des internationalen Bahnhofs durchzuführen. Die neue Linie Frasné-Vallorbe soll im Herbst 1913 dem Betrieb übergeben werden und bis dahin muss die Erweiterung der Station Vallorbe zu einem internationalen Bahnhof in der Hauptsache erstellt sein. Da es sich um sehr ausgedehnte Bauten handelt, wird, um rechtzeitig fertig zu werden, schon im Jahre 1911 mit der Ausführung begonnen werden.

Nr. 58. Bahnhof Yverdon. Erstellung einer Wasserableitung für die Wagenwascheinrichtungen und den Verladeplatz.

Veranschlag vom 2. Mai 1910	6,000
---------------------------------------	-------

Nr. 59. Werkstätte Yverdon. Erstellung einer Putzgrube mit Wasserkran.

Veranschlag vom 11. Juni 1910	5,100
---	-------

Nr. 60. Haltestelle Champ du Moulin. Erstellung eines Ausweichgleises

70,000

Übertrag	3,324,100
----------	-----------

	Fr.	
		Übertrag 3,324,100
Nr. 61. Station Couvet (S. B. B.). Änderung des Verladegeleises.		
Voranschlag vom 11. Februar 1910		20,000
Nr. 62. Station Serrières. Vergrößerung des Aufnahmegebäudes.		
Voranschlag vom 23. Januar 1909		9,300
Nr. 63. Grandvaux-Puidoux-Chexbres. Verstärkung der Stützmauer bei km 9,908/920.		
Voranschlag vom 4. April 1910		4,000
Nr. 64. Puidoux-Chexbres-Palézieux. Ersetzung der Niveauübergänge km 16,869 und 17,304 durch eine Unterführung.		
	Fr.	
Voranschlag vom 13. April 1910		19,000
Beitrag der Viehzuchtgenossenschaft von Palézieux		1,000
	Bleiben ———	18,000
Nr. 65. Station Palézieux. Erweiterung der Verlade- und Umladegleise.		
	Fr.	
Voranschlag vom 9. Juni 1910		122,000
Voraussichtlicher Beitrag der elektrischen Greyerzer Bahnen		35,300
	Bleiben ———	86,700
Nr. 66. II. Geleise Siviriez-Romont, mit Erweiterung der Station Romont und Abzweigung der Linie nach Bulle; Länge 4,912 km.		
	Fr.	
Voranschlag vom 7. Mai 1910 (Anteil der Bulle-Romont-Bahn inbegriffen)		2,195,000
wovon auf Bau	Fr. 2,023,000	
und auf Betrieb	" 172,000	
Ausgaben pro 1911		100,000
		Übertrag 3,562,100

	Fr.	
	Übertrag	3,562,100
Nr. 67. Werkstätte Freiburg. Erstellung einer Abwasserleitung.		
Voranschlag vom 6. Mai 1910		7,500
Nr. 68. Schmitten-Flamatt. Sicherungsarbeiten im Einschnitt bei km 79,600 (Kuhrholz) und Entwässerung des Dammes bei km 80,300.		
Voranschlag vom 7. Juni 1910		28,000
Nr. 69. Kallnach-Aarberg. Aufhebung des Niveauüberganges, km 94,355 (29,662) durch Erstellung eines Parallelweges und Verbesserung der Barrieren an den Niveauübergängen bei km 94,291, 94,683 und 94,359 auf dem Gebiete der Gemeinde Barga.		
Voranschlag vom 11. Juni 1910		4,200
Nr. 70. Wagenwascheinrichtungen und Desinfektionsanlagen für den Viehtransport laut Bundesratsbeschluss vom 22. März 1907 auf den Stationen Bümpliz und Kallnach.		
Voranschlag vom 7. Mai 1910		7,500
Nr. 71. Prellböcke		3,000
Nr. 72. Brückenwagen		18,000
Nr. 73. Lastkräne		8,000
Nr. 74. Wasserversorgungen für Stationen und Wärterhäuser		10,000
Nr. 75. Verbesserung der Beleuchtung auf Bahnhöfen und Stationen		
		6,000
Nr. 76. Zentralanlagen für Weichen und Signale.		
a. Erweiterung auf den Stationen Arnex und Croy	Fr.	16,000
b. Anbringung von 12 m langen Fühl-schienen an spitzbefahrenen Weichen. Voranschlag vom 28. Mai 1910		25,000
	<u>Fr.</u>	<u>41,000</u>
	Übertrag	3,695,300

	Fr.
Übertrag	3,695,300
Nr. 77. Neue Signale. Vor- und Durchfahrtsignale, Ersatz von Scheibensignalen durch Semaphore etc. .	59,000
Nr. 78. Wärterhäuser.	
a. Erstellung eines Wärterhauses .	Fr. 10,000
b. Vergrößerung von Wärterhäusern „	5,000
	<u>15,000</u>
Nr. 79. Unterkunftslokale für das Dienstpersonal (gemäss Bundesgesetz vom 19. Dezember 1902) . . .	6,000
Nr. 80. Bahnabschlüsse und Barrieren	10,000
Nr. 81. Elektrische Läutewerke zwischen Frä- schels und Aarberg.	
Voranschlag vom 14. Juni 1910	6,000
Nr. 82. Telephonanlagen (einschliesslich der Apparate). Villeneuve-Bex	8,000
Nr. 83. Vertragliche Beiträge an Flusskorrek- tionen und andere gemeinnützige Unternehmungen	30,000
Nr. 84. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen.	
a. Landerwerbungen im Flontal (en Sébeillon) für die Verlegung des Güterbahnhofs Lausanne.	
Kredit des Verwaltungsrates vom 21. Februar 1910	Fr. 1,600,000
b. Verschiedenes	„ 200,000
	<u>Zusammen Fr. 1,800,000</u>
Ausgaben pro 1911	1,400,000
Die Erweiterung der Güterdienstanlagen in Lau- sanne, die sich heute in Rasude, Treyblanc und Juri- goz befinden, wird sich auf die Dauer nicht ver- meiden lassen. Da die Erweiterung am jetzigen Orte	
Übertrag	<u>5,229,300</u>

Fr.

Übertrag 5,229,300

enorme Kosten verursachen würde, wurde im Einvernehmen mit der Stadt die Verlegung eines Teiles des Güterbahnhofes in das Flontal (en Sébeillon) vorgesehen. Mit Rücksicht auf die rege Bautätigkeit in dieser Gegend und die Landspekulation muss das für die Bahnanlagen erforderliche Land jetzt schon erworben werden. Der Bau dieser Anlagen ist nicht dringlich, da die neuen industriellen Etablissements zumeist in der Nähe des Bahnhofes Renens, wo die Landpreise noch nicht sehr hoch sind, erstellt werden.

Der Betrag von Fr. 200,000 ist unter anderem für Erwerbungen in Montreux und Clarens bestimmt, mit welchen schon im Jahre 1910 begonnen wurde und die zur Verhinderung der Überbauung des Landes erforderlich sind.

Nr. 85. Unvorhergesehenes	50,000
Total I	<u>5,279,300</u>

III. Mobilier und Gerätschaften.

Nr. 86. Vermehrung des Inventars der Kreisdirektion (einschliesslich der Telegrapheninspektion). 1,500

Nr. 87. Vermehrung des Inventars des Bahndienstes.

	Fr.	
a. Transportable Schirmhütten, Zelte und Kochapparate	2,000	
b. Schotterwagen	3,000	
c. Mobilier und Werkzeuge	13,000	
Zusammen	<u>18,000</u>	18,000

Nr. 88. Vermehrung des Inventars des Stationsdienstes 10,000

Nr. 89. Vermehrung des Inventars des Fahrdienstes. 12,000

Übertrag 41,500

	Fr.
Übertrag	41,500
Nr. 90. Ergänzung des Werkzeuges, der mechanischen Einrichtungen und des Mobiliars der Werkstätte Yverdon	20,000
Nr. 91. Ergänzung des Werkzeuges, der mechanischen Einrichtungen und des Mobiliars der Werkstätte Freiburg	7,500
Nr. 92. Vermehrung der Telegraphen- und Telephonapparate.	1,000
Total III	<u>70,000</u>

Rekapitulation.

	Fr.
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen	5,279,300
III. Mobilier und Gerätschaften	70,000
Total Kreis I	<u>5,349,300</u>

An dem von der Kreisdirection I aufgestellten Budget sind die nachstehenden Änderungen vorgenommen worden:

Folgende Ansätze wurden aus demselben weggelassen:

	Fr.
Station Gland. Erweiterung der Güterdienst- anlagen. Erstellung eines neuen Abortes und zentrale Weichen- und Signalstellung	80,000
Station Eclépens. Vergrößerung des Güter- schuppens	2,000
Vaumarcus-Gorgier. Ersetzung der Niveaüber- gänge km 56,073 und 56,370 durch eine Passerelle und eine Überführung	33,000
Station Lucens. Verlängerung des Ausweichgleises	20,000
Station Kerzers. Erweiterung der Geleiseanlage	73,000
Station Bouveret. Verlegung und Vergrößerung der Güterdienstanlagen	55,000

weil alle diese Arbeiten nicht dringlich sind.

Fr.

Bahnhof Brig. Anbringung eines Spannungsreglers
in der Beleuchtungszentrale 1,500
weil auf Betriebskonto zu verrechnen.

Die folgenden Ansätze wurden herabgesetzt:

Nr. 75. Verbesserung der Beleuchtung auf Bahn-
höfen und Stationen von Fr. 10,000 auf 6,000

Nr. 87. Vermehrung des Inventars des Bahn-
dienstes von Fr. 20,000 auf 18,000

Nr. 90. Ergänzung des Werkzeugs und der
mechanischen Einrichtungen der Werkstätte Yverdon
von Fr. 35,000 auf 20,000

Dem Budget wurde beigefügt:

Nr. 60. Haltestelle Champ du Moulin. Erstellung
eines Ausweichgleises 70,000

Die Entfernung zwischen den Stationen Auvernier
und Noiraigue beträgt 13,123 km; damit auf dieser
langen Strecke Züge kreuzen oder überholt werden
können, ist die Erstellung des Ausweichgleises nötig.

Erhöht wurde der Ansatz für:

Nr. 50. Station Bouveret. Erstellung einer Rampe
und von Geleisen für den Viehverkehr von Fr. 41,000 auf 45,000

Ferner ist zu Nr. 32 und Nr. 83 folgendes zu
bemerken:

Im Budget der Kreisdirektion waren für Ent-
wässerung des Coteau du Day eingesetzt unter „Croy-
Vallorbe“ 10,000

und unter „Vertragliche Beiträge an Flusskorrekturen
und andere gemeinnützige Unternehmungen“ 40,000

Zusammen 50,000

Statt dessen wurden unter Nr. 32 30,000
eingestellt, so dass sich dort ein Plus von 20,000
und bei Nr. 83 ein Minus von 40,000
ergibt.

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

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

Nr. 93. Bahnhof Basel.

a. Neue Einführung der Juralinie in den Personenbahnhof von der Münchensteinerbrücke bis zum Ruchfeld.

Baubudget 1910, Nr. 85 a.

Kredit des Verwaltungsrates vom	Fr.	Fr.
26. Februar 1904	1,750,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende		
1910	900,000	
	<hr/>	
Bleiben	850,000	
Ausgaben pro 1911		400,000

b. Überführung des Singerweges über die Linie Basel-Olten und die Verbindungsbahn.

Baubudget 1910, Nr. 85 b. Fr.

Voranschlag vom 13. Juni 1908 . . .	112,000	
Hiervon ab: Beitrag des Kantons Basel-		
Stadt	40,000	
	<hr/>	
	72,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910	70,000	
Bleiben	<hr/>	2,000

c. Erweiterung der Abstellgeleise in der F-, G- und H-Gruppe des Rangierbahnhofes.

Baubudget 1910, Nr. 85 d. Fr.

Voranschlag vom 27. März 1909 . . .	170,000	
wovon auf Bau . . . Fr.	160,000	
und auf Betrieb . . . „	10,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910	100,000	
Bleiben	<hr/>	70,000
Übertrag		<hr/> 472,000

Fr.
Übertrag 472,000

Nr. 94. Station Pratteln. Erweiterung der Station und Ersetzung zweier Niveauübergänge durch eine Strassenüberführung und eine Unterführung.

Baubudget 1910, Nr. 87.

Kredit des Verwaltungsrates vom	Fr.	
30. April 1910	1,280,000	
wovon auf Bau . Fr. 1,140,000		
und auf Betrieb . „ 140,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende		
1910	100,000	
	<hr/>	
Bleiben	1,180,000	
Ausgaben pro 1911		400,000

Im Jahre 1911 soll die neue Güterdienstanlage erstellt werden.

Nr. 95. Station Liestal. Erweiterung der Station und Ersetzung der Niveauübergänge für den Sichternweg und die Oristhalstrasse durch eine Unterführung.

Baubudget 1910, Nr. 88. Fr.

Voranschlag vom Juni 1908	1,375,000
wovon auf Bau . Fr. 1,215,000	
und auf Betrieb . „ 160,000	

Ausführung verschoben. —

Nr. 96. Bahnhof Olten.

a. Erweiterung der Geleise im Rangierbahnhof im Eyfeld.

Baubudget 1910, Nr. 89 a.

Ausführung verschoben. —

b. Erstellung eines Ausziehgeleises und Verbesserung der Geleiseanlagen auf der Südseite.

Übertrag 872,000

	Übertrag	Fr. 872,000
Baubudget 1910, Nr. 89 b.	Fr.	
Voranschlag vom 13. Juni 1908 . . .	470,000	
wovon auf Bau . . . Fr.	400,000	
und auf Betrieb . . . „	70,000	
<i>Ausführung verschoben.</i>		—
Nr. 97. Emmenbrücke-Luzern. Unterführung der Zufahrtsstrasse zur St. Karlibrücke in Luzern.		
Baubudget 1910, Nr. 91.	Fr.	
Voranschlag vom 19. Mai 1908 . . .	580,000	
Hiervon ab: Beitrag der Stadt Luzern .	50,000	
	<u>530,000</u>	
Ausgaben pro 1911		50,000
Nr. 98. Bahnhof Luzern. Erweiterung des Auf- nahmsgebäudes.		
Baubudget 1910, Nr. 92 a. I. Rate	Fr. 100,000	
<i>Ausführung verschoben.</i>		—
Nr. 99. Station Murgenthal. Erstellung eines Überholungsgeleises.		
Baubudget 1910, Nr. 93.		
Voranschlag vom 9. Februar 1909 .	Fr. 187,000	
<i>Ausführung verschoben.</i>		—
Nr. 100. Station Herzogenbuchsee.		
a. Unterführung der Niederönzstrasse.		
Baubudget 1910, Nr. 94 a.	Fr.	
Voranschlag vom 2. Dezember 1907 .	167,000	
Hiervon ab: Barbeitrag der Gemeinde .	5,000	
	<u>162,000</u>	
wovon auf Bau . . . Fr.	161,500	
und auf Betrieb . . . „	500	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910	62,000	
Bleiben	<u> </u>	100,000
	Übertrag	1,022,000

Fr.

Übertrag 1,022,000

Der geplante Bau einer Schmalspurbahn Herzogenbuchsee-Koppigen-Lyss hat eine Änderung des Projektes und neue Verhandlungen veranlasst.

b. Ersetzung der Niveauübergänge bei km 65,⁴²⁵, 66,²⁶⁷ (Wangenstrasse) und 66,⁴⁶⁵ durch eine Überführung bei km 65,⁴⁶⁰ und zwei Unterführungen bei km 66,²⁶⁷ und km 66,⁴⁶³.

Baubudget 1910, Nr. 94 b. Fr.

Voranschlag vom 22. Januar 1907 . . . 270,000

wovon auf Bau . . . Fr. 255,500

und auf Betrieb . . . „ 14,500

Ausführung verschoben.

Nr. 101. Bahnhof Bern. Erweiterungsbauten.

Baubudget 1910, Nr. 95.

Kredit des Verwaltungsrates vom 28. April Fr.

1905 8,565,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910 3,000,000

Bleiben 5,565,000

Ausgaben pro 1911 1,500,000

Im neuen Güter- und Rangierbahnhof, wo die Erdarbeiten, Mauern und Brücken und der grösste Teil der Geleiseanlage im Jahr 1910 vollendet werden, sollen im Jahre 1911 nebst dem Rest der letzteren die Hochbauten erstellt werden. Im Lokomotivdepot, wo ein Teil der Erdarbeiten, der Geleise und die Drehscheibe auf das eidgenössische Schützenfest erstellt werden musste, sollen die Erdarbeiten vollendet und die Hochbauten in Angriff genommen werden.

Nr. 102. Bahnhof Thun. Umbau mit Unterführung der Strassen.

Baubudget 1910, Nr. 96.

Kredit des Verwaltungsrates vom 29. Mai Fr.

1903 1,845,000

wovon auf Bau . . . Fr. 1,585,000

und auf Betrieb . . . „ 260,000

Pro memoria.

Übertrag 2,522,000

Fr.
Übertrag 2,522,000

Im Bericht zum Baubudget für das Jahr 1910 wurde erwähnt, dass der Regierungsrat des Kantons Bern die Generaldirektion ersucht hat, einen neuen Entwurf für einen Zentralbahnhof auszuarbeiten, in welchem zur Verminderung der Baukosten das Aufnahmsgebäude weiter gegen den See verschoben werden sollte, als im früheren Projekte angenommen worden war, weil die Behörden und die beteiligten Transportanstalten die für dieses Projekt verlangte Subvention von 2 Millionen Franken nicht aufzubringen imstande waren. Die Generaldirektion hat ein solches Projekt aufgestellt und dem Eisenbahndepartement am 28. April 1910 mit dem Ersuchen vorgelegt, dasselbe dem Regierungsrat des Kantons Bern zu übersenden. Während früher auf Wunsch der Gemeinde Thun das Aufnahmsgebäude an der Frutigstrasse angenommen werden musste, ist dasselbe in dem neuen Entwurfe an die Aarefeldstrasse verlegt worden. Die Baukosten dieses Entwurfes sind mit den Ausgaben für Bauleitung und Kapitalverzinsung nach den üblichen Normen zu Fr. 5,860,000 veranschlagt worden, wovon 5,280,000 Franken auf die Bahnanlagen und Fr. 580,000 auf den Schiffahrtskanal entfallen.

Die Generaldirektion hat sich bereit erklärt, die Ausführung des Entwurfs unter gewissen Bedingungen zu empfehlen, von welchen die wichtigsten hier folgen:

1. Als Taxgrenze für die schweizerischen Bundesbahnen bleibt die jetzige Eigentumsgrenze bestehen, so dass die schweizerischen Bundesbahnen nach wie vor von der Mitte des neuen Aufnahmsgebäudes bis zu dieser Grenze die Tarife erstellen und die Taxen erheben können.

2. Die Station Scherzligen ist für den gesamten Personen- und Güterdienst aufzuheben.

3. An der Erstellung der Kanalanlage für die Schifffahrt beteiligen sich die schweizerischen Bundesbahnen in keiner Weise, stellen jedoch das hierfür

Übertrag 2,522,000

Fr.

Übertrag 2,522,000

erforderliche Areal der bisherigen Bahnlinie Thun-Scherzligen und der Station Scherzligen gegen angemessene Bezahlung zur Verfügung.

4. An die Baukosten des neuen Projektes für den Zentralbahnhof ohne Kanal haben die Interessenten eine Subvention von Fr. 1,000,000 zu bezahlen.

Nr. 103. Station Alt-Solothurn. Erweiterung infolge Einmündung der Solothurn-Münster-Bahn.

Baubudget 1910, Nr. 97.

Kredit des Verwaltungsrates vom 20. Juli	Fr.
1907	710,000
wovon auf Bau	Fr. 655,000
und auf Betrieb	„ 55,000

Ausführung verschoben. —

Nr. 104. Bahnhof Neu-Solothurn. Erweiterung infolge Einführung der Solothurn-Münster-Bahn.

Baubudget 1910, Nr. 98.

Voranschlag vom 23. Juni 1909	Fr.	1,480,000
wovon auf Bau	Fr. 1,300,000	
und auf Betrieb	„ 180,000	

Ausführung verschoben. —

Nr. 105. Station Derendingen. Erweiterung.

Baubudget 1910, Nr. 101.

Voranschlag vom 5. Dezember 1908	Fr.	154,000
wovon auf Bau	Fr. 141,000	
und auf Betrieb	„ 13,000	

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910	100,000	
Bleiben	—	54,000

Nr. 106. Bahnhof Pruntrut.

a. Einrichtungen zur Viehuntersuchung und Wagenwascherei, Geleiseanlage etc.

Übertrag 2,576,000

	Fr.	
		Übertrag 2,576,000
Baubudget 1910, Nr. 105 a.	Fr.	
Voranschlag vom 17. September 1909	95,000	
wovon auf Bau	Fr. 93,000	
und auf Betrieb ,	" 2,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910	94,000	
Bleiben	—————	1,000
Nr. 107. St. Ursanne. Verstärkung der Eisen-		
konstruktion des Viadukts von St. Ursanne.		
Baubudget 1910, Nr. 130.	Fr.	
Voranschlag vom Januar 1910	14,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910	13,000	
Bleiben	—————	1,000
Nr. 108. Station Münster. Erweiterung infolge		
Einmündung der Solothurn-Münster-Bahn.		
Baubudget 1910, Nr. 106.		
Kredit des Verwaltungsrates vom 11. Juli	Fr.	
1906	1,360,000	
wovon auf Bau	Fr. 1,230,000	
und auf Betrieb	" 130,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910	<u>1,630,000</u>	
Voraussichtliche Überschreitung auf Ende		
1910	270,000	
Für 1911 werden vorgesehen		50,000
Die Überschreitung ist auf höhere Kosten für		
den Landerwerb, sowie auf die Entwässerungsanlagen,		
Steinsätze, Dohlen und andere Arbeiten zurückzuführen,		
welche infolge von Rutschungen erforderlich geworden		
sind.		
Nr. 109. Münster-Court. Sicherungsbauten beim		
Tunnel de la Verrerie zwischen Münster und Court.		
	Fr.	
Baubudget 1910, Nr. 107	60,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910	46,000	
Bleiben	—————	14,000
		Übertrag 2,642,000

Fr.

Übertrag 2,642,000

Nr. 110. Station Reconvilier. Erstellung einer Passerelle beim Strassenübergang an der Westseite der Station.

Baubudget 1910, Nr. 131.	Fr.	
Voranschlag vom 18. Dezember 1908 . . .	9,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910	8,000	
Bleiben ———		1,000

Nr. 111. Haltestelle La Heutte. Erstellung eines Ausweich- und Überholungsgeleises.

Baubudget 1910, Nr. 111.	Fr.	
Voranschlag vom 11. Januar 1909 . . .	73,000	
wovon auf Bau . . . Fr.	70,000	
und auf Betrieb . . . „	3,000	

Ausführung verschoben.

—

Nr. 112. Blockstation Mahlenwald. Erstellung eines Ausweich- und Überholungsgeleises.

Baubudget 1910, Nr. 113.	Fr.	
Voranschlag vom 7. Mai 1908	82,000	
wovon auf Bau . . . Fr.	73,900	
und auf Betrieb . . . „	8,100	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910	80,000	
Bleiben ———		2,000

Nr. 113. Bahnhof Biel. Umbau und Erweiterung der gesamten Bahnhofsanlagen.

Baubudget 1910, Nr. 114		300,000
Bisherige Ausgaben für Landerwerb:	Fr.	
a. Von der Jura-Simplon-Bahn . . .	1,624,300	
b. Von den S. B. B.	332,200	
Total	<u>1,956,500</u>	

Übertrag 2,945,000

Fr.
Übertrag 2,945,000

Nachdem das auf Wunsch der Gemeinde Madretsch abgeänderte Projekt Nr. 9 (vom September 1908) am 9. September 1909 die Zustimmung der Gemeinden gefunden hatte, wurden diesen am 25. Januar 1910 die Leistungen bekannt gegeben, zu welchen sie sich verpflichten müssten, wenn dieser Entwurf zur Ausführung empfohlen werden sollte. Diese Leistungen bestehen in der Hauptsache in einer Barsubvention von Fr. 300,000 und in der Übernahme der Garantie für die Kosten der Landerwerbung in der Höhe von Fr. 1,650,000. Nachdem der Umfang und die Bedeutung dieser Garantieverpflichtung festgesetzt und noch einige andere Fragen geregelt worden waren, wurde den Gemeinden am 22. Juli 1910 ein Vertrag vorgelegt. Die definitive Antwort steht noch aus.

Nr. 114. Station Schüpfen. Erstellung eines Überholungsgeleises, Vergrößerung des Güterschuppens und der Freiverladeplätze.

Baubudget 1910, Nr. 116.	Fr.	
Voranschlag vom 12. März 1909 . . .	181,000	
wovon auf Bau . . .	Fr. 146,000	
und auf Betrieb . . .	„ 35,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910	81,000	
Bleiben	—————	100,000

Nr. 115. Station Konolfingen. Stationserweiterung und Ersetzung des Niveauüberganges durch eine Strassenunterführung bei km 20,442.

Baubudget 1910, Nr. 117.	Fr.	
Voranschlag vom 15. März 1907 . . .	265,000	
wovon auf Bau . . .	Fr. 242,000	
und auf Betrieb . . .	„ 23,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910	165,000	
Bleiben	—————	100,000
Übertrag		3,145,000

Fr.

Übertrag 3,145,000

Nr. 116. Station Escholzmatt. Verlängerung des Ausweichgleises.

Baubudget 1910, Nr. 119.	Fr.	
Voranschlag vom 15. Juni 1908	84,000	
wovon auf Bau . . . Fr.	64,300	
und auf Betrieb . . . „	19,700	

Ausführung verschoben. —

Nr. 117. Trubschachen-Wiggen. Ersatz der Lauelibachbrücke bei km 47,727.

Baubudget 1910, Nr. 134.	Fr.	
Voranschlag vom 6. April 1909	19,000	
wovon auf Bau . . . Fr.	11,000	
und auf Betrieb . . . „	8,000	

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910	18,000	
Bleiben ————		1,000

Nr. 118. Littau-Luzern. Ersetzung des Niveauüberganges bei km 89,807 durch eine Unterführung bei km 89,787.

Baubudget 1910, Nr. 135.	Fr.	
Voranschlag vom 3. März 1910	22,000	
wovon auf Bau . . . Fr.	16,700	
und auf Betrieb . . . „	5,300	

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910	21,000	
Bleiben ————		1,000

Nr. 119. Giswil-Kaiserstuhl. Lawinenschutzbauten.

Baubudget 1910, Nr. 137	30,000
-----------------------------------	--------

Nr. 120. Reistzugverbauungen zwischen Giswil und Brüning.

Baubudget 1910, Nr. 148.	Fr.	
Voranschlag vom 5. März 1909	32,500	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910	29,500	

Bleiben ————	3,000
--------------	-------

Übertrag 3,180,000

Fr.
Übertrag 3,180,000

Nr. 121. II. Geleise Basel-Delsberg, Länge 35,840 km. Teilstrecke von Ruchfeld bei Basel bis Aesch, mit Erweiterung der Stationen Münchenstein, Dornach und Aesch; Länge 7,750 km.

Baubudget 1910, Nr. 121.

Kredit des Verwaltungsrates vom 5. März	Fr.	
1906		1,740,000
wovon auf Bau . Fr. 1,632,000		
und auf Betrieb . „ 108,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910	800,000	
Bleiben	940,000	
Ausgaben pro 1911		400,000

Nr. 122. II. Geleise Aarburg-Luzern. Teilstrecke Aarburg-Sursee, mit Erweiterung sämtlicher Stationen und Ersetzung von 25 Niveauübergängen durch Über- und Unterführungen; Länge 27,100 km.

Baubudget 1910, Nr. 122.

Kredit des Verwaltungsrates vom	Fr.	
28. April 1905		5,150,000
wovon auf Bau . Fr. 4,650,000		
und auf Betrieb . „ 500,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910	2,800,000	
Bleiben	2,350,000	
Ausgaben pro 1911		700,000

Das II. Geleise auf der Strecke Zofingen-Sursee und die neue Station Brittnau sind dem Verkehr übergeben worden. Es fehlt noch die Fertigstellung der Strecke Aarburg-Zofingen und die Erweiterung der Stationen Zofingen und Sursee.

Nr. 123. II. Geleise Aarburg-Luzern. Teilstrecke Sursee-Rothenburg; mit Erweiterung der Stationen Nottwil und Sempach-Neuenkirch, und Beseitigung eines Niveauüberganges; Länge 14,300 km.

Übertrag 4,280,000

	Fr.	
	Übertrag	4,280,000
Baubudget 1910, Nr. 147.	Fr.	
Voranschlag vom 6. April 1909 . . .	1,518,000	
wovon auf Bau . Fr. 1,394,000		
und auf Betrieb . „ 124,000		
Hiervon werden vorgesehen		30,000

Nr. 124. II. Geleise Wilerfeld-Gümligen, mit Verlegung der Linie Wilerfeld-Ostermundigen und Erstellung einer neuen Station Ostermundigen.

Baubudget 1910, Nr. 123.		
Kredit des Verwaltungsrates vom 9. März	Fr.	
1908	3,560,000	
wovon auf Bau . Fr. 3,401,000		
und auf Betrieb . „ 159,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910	1,356,000	
	<u>Bleiben</u>	<u>2,204,000</u>
Ausgaben pro 1911		1,000,000

Im Jahre 1910 werden die Erdarbeiten und Kunstbauten in der Hauptsache vollendet werden. Im Jahre 1911 sollen die Geleise, die Strassenanlagen und die Hochbauten zur Ausführung gelangen. Die Inbetriebnahme des II. Geleises wird voraussichtlich in der ersten Hälfte des Jahres 1912 erfolgen können.

Nr. 125. Zentralanlagen für Weichen und Signale.		
Baubudget 1910, Nr. 124 b.	Fr.	
Bahnhof Luzern. Ergänzungen	11,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910	10,000	
	<u>Bleiben</u>	<u>1,000</u>

Nr. 126. Wärterhäuser.		
a. Bau von zwei neuen Wärterhäusern:		
km 20,670 Basel-Olten,		
„ 3,695 Luzern-Horw (Brünigbahn). Fr.		
Baubudget 1910, Nr. 149 a	25,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910	24,000	
	<u>Bleiben</u>	<u>1,000</u>
	Übertrag	5,312,000

		Fr.
	Übertrag	5,312,000
<i>b. Vergrößerung von vier Wärterhäusern der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn:</i>		
km 16, ¹⁹⁸	Bern-Langnau,	
" 55, ⁹⁶⁵	Langnau-Luzern,	
" 87, ⁵⁰²	" "	
" 29, ⁷⁹⁶	Bassecourt.	Fr.
Baubudget 1910, Nr. 149 <i>b</i>	. . . . .	10,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910		5,000
Bleiben	—————	5,000

Nr. 127. Wagenwascheinrichtungen und Desinfektionsanlagen für den Viehtransport, laut Bundesratsbeschluss vom 22. März 1907.		
		Fr.
Baubudget 1910, Nr. 139	. . . . .	50,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910		20,000
Bleiben	—————	30,000

Neue Bauten.

Nr. 128. Bahnhof Basel.

<i>a. Änderung der Geleiseanlagen bei der Münchensteinerstrassenbrücke infolge Einführung der neuen doppelspurigen Juralinie in den Personenbahnhof.</i>		
Voranschlag vom 24. Juni 1909	. . . . .	39,500
<i>b. Erstellung einer Bekohlungsanlage im Lokomotivdepot an der Nauenstrasse.</i>		
Voranschlag vom 21. August 1909	. . . . .	27,700
<i>c. Erstellung einer Gasumfüllungsanlage auf dem Personenbahnhof.</i>		
		Fr.
Voranschlag vom 25. April 1910	. . . . .	33,375
Hiervon zu Lasten der E. L. B.	. . . . .	23,375
Bleiben	—————	10,000

Zur Verbesserung der für die Entleerung der Gastransportwagen bestehenden Einrichtungen sollen auf Wunsch der Generaldirektion der Eisenbahnen

Übertrag 5,424,200

Fr.

Übertrag 5,424,200

in Elsass-Lothringen zwei Sammelkessel und eine Pumpenanlage in der Nähe des Lokomotivdepots der Reichseisenbahnen erstellt werden. Die maschinellen Einrichtungen sind von dieser Verwaltung direkt zu bezahlen. Dieselbe hat auch für die Verzinsung der Kosten der baulichen Anlagen aufzukommen.

d. Verlängerung der Überdachung der Güterrampe H und Erstellung eines Geleises mit Drehscheibe und Drehkran im Wolfbahnhof.

Voranschlag vom 9. Juni 1910 38,000

e. Vergrößerung der Wagenreparaturgeleiseanlage in der K-Gruppe im Wolfbahnhof und Erstellung von Wellblechbuden als Reparaturwerkstätten.

Voranschlag vom 11. Juni 1910 18,800

Die für die Wagenreparatur bestimmten Geleise müssen verlängert und zwei neue Lokale für die Visiteure der schweizerischen Bundesbahnen und der Reichseisenbahnen erstellt werden, weil die bestehenden Anlagen den heutigen Anforderungen nicht mehr genügen.

f. Verbreiterung der Vorrampen der Lagerhäuser auf der Geleisesseite und Erstellung eines Drehkranes von 2 t Tragkraft.

Voranschlag vom 30. Mai 1910 6,200

Da diese Vorrampen nur 1 m 20 breit sind, können die Wagen nur direkt vor den Toren ent- und beladen werden, was die Arbeit verzögert und erschwert.

g. Erstellung einer Putzgrube im Geleise B 22 des Personenbahnhofes.

Voranschlag vom 3. Juni 1910 2,200

Diese Grube ist zur Vornahme von Reparaturen und Auswechslung von Bremsbestandteilen an den Personenwagen erforderlich.

Übertrag 5,489,400

Fr.
Übertrag 5,489,400

Nr. 129. Güterbahnhof Basel-St. Johann.

a. Änderung der Geleiseanlage infolge Höherlegung des Bahnhofes St. Ludwig. Erstellung von 2 Abstellgeleisen.

Voranschlag vom 13. April 1910 56,000

b. Erstellung einer Weichenverbindung.

Voranschlag vom 23. Mai 1910 11,500

Nr. 130. Werkstätte Olten. Verlegung der Sattlerei in den alten Holzschuppen.

Voranschlag vom 14. März 1910 6,300

Die Verlegung der im Dachraum der Wagenreparaturwerkstätte befindlichen Sattlerei ist aus hygienischen und feuerpolizeilichen Gründen und wegen der grossen Entfernung derselben von der Wagenmontierungswerkstätte und der Malerei nötig, wo sich die in Hauptreparatur stehenden Wagen befinden.

Nr. 131. Bahnhof Luzern.

a. Verlängerung der Eilgutrampe (Viehrampe).

Voranschlag vom 14. April 1910 3,100

b. Ersatz des 7 Tonnen-Krans durch einen solchen von 15 Tonnen Tragkraft mit elektrischem Antrieb.

Voranschlag vom 30. April 1910 14,500

c. Verlängerung von zwei Putzgruben, Versetzen eines Wasserkrans und Erstellung eines neuen, sowie Vergrösserung der Kranenzuleitung.

Voranschlag vom 17. Mai 1910 8,300

Nr. 132 Station Roggwil. Erweiterung der Geleise- und Verladeanlagen.

Voranschlag vom 27. Mai 1910 34,000

Die Erweiterung ist durch die Vergrösserung bestehender und die Errichtung neuer industrieller Etablissements veranlasst worden.

Übertrag 5,623,100

Fr.

Übertrag 5,623,100

Nr. 133. Station Luterbach. Erweiterung der Geleiseanlagen, I. Rate 50,000

Die Erweiterung ist infolge der Zunahme des Verkehrs der Zement- und der Zellulosefabrik nötig.

Nr. 134. Station Münchenstein. Beitrag an die Erstellung einer neuen Birsbrücke behufs Beseitigung eines Niveauüberganges 7,000

Als Gegenleistung erklärt sich die Gemeinde mit der Aufhebung des Niveauüberganges bei km 118,700 einverstanden, was für die Bahn Ersparnisse und Erhöhung der Betriebssicherheit zur Folge hat.

Nr. 135. Station Liesberg. Beitrag an die Erstellung einer neuen eisernen Strassenbrücke über die Birs zur Änderung der Zufahrt zur Station . . . 15,000

Die neue Brücke soll die bestehende Holzbrücke ersetzen, die bei Erstellung des zweiten Geleises ihrer Lage wegen nicht mehr benutzt werden könnte. Die Gesamtkosten sind zu Fr. 36,500 veranschlagt.

Nr. 136. Station Bassecourt. Vergrößerung des Güterschuppens.
Voranschlag vom 23. März 1910 4,500

Nr. 137. Station Boncourt. Neue Stationsanlage zwischen Grandgourt und Delle. Fr.

Voranschlag vom 9. März 1910 . . . 344,000

Hiervon ab: Beitrag der Gemeinde:

in bar Fr. 40,000

durch Beschaffung des

Landes „ 36,000

76,000

268,000

wovon auf Bau . . . Fr. 247,000

und auf Betrieb . . . „ 21,000

Ausgaben pro 1911 180,000

Übertrag 5,879,600

Fr.
Übertrag 5,879,600

Durch die Errichtung dieser Station wird einem dringenden Wunsche der Bevölkerung, die bisher auf die Haltestelle Grandgourt und die Stationen Courtemaiche und Delle angewiesen waren, entsprochen. Insbesondere die mit der Benützung von Delle verbundene Zollbehandlung ist für die schweizerische Bevölkerung eine Quelle von Unannehmlichkeiten und macht die Errichtung einer Station auf schweizerischem Gebiet erforderlich.

Über die Lage der neuen Station geben folgende Zahlen Aufschluss:

Delle-Boncourt	1620 m
Boncourt-Grandgourt	3690 "
Grandgourt-Courtemaiche	1670 "
Courtemaiche-Pruntrut	5119 "

Die Einschaltung der neuen Station wird die Leistungsfähigkeit der einspurigen Strecke Delle-Pruntrut erhöhen.

Nr. 138. Sonceboz-La Chaux-de-Fonds. Ausmauerung des Tunnels de la Combe bei La Chaux-de-Fonds.

Voranschlag vom 17. Mai 1910	7,000
--	-------

Beim Ostportal des Tunnels macht die Verwitterung der Felsen die Ausmauerung auf 14 m Länge nötig.

Nr. 139. Bahnhof Biel. Verbesserung der Beleuchtungseinrichtungen	27,500
---	--------

Nr. 140. Werkstätte Biel.

a. Umbau des Portierhäuschens und des Speiselokals.

Voranschlag vom 30. Mai 1910	6,600
--	-------

b. Kanalisation der Aborte in der Wagenreparaturwerkstätte	9,000
--	-------

Übertrag 5,929,700

Fr.

Übertrag 5,929,700

Nr. 141. Station Lyss. Ersatz der Drehscheibe von 14 m Durchmesser durch eine solche von 20 m Durchmesser.

Vorschlag vom 17. Mai 1910 25,000

Die Führung direkter Güterzüge von Renens nach Olten über Lyss macht hier die Drehung langer Lokomotiven nötig, wofür die vorhandene Drehscheibe nicht genügt.

Nr. 142. Erstellung des II. Geleises für die Verbindungsbahn. Fr.

Vorschlag vom 20. Dezember 1909 . 690,000
wovon auf Bau . . Fr. 655,000
und auf Betrieb . . „ 35,000

Ausgaben pro 1911 150,000

Dieses Geleise muss auf den Zeitpunkt der Eröffnung des neuen badischen Bahnhofes in Basel fertiggestellt sein.

Nr. 143. Brückenwagen 10,000

Nr. 144. Lastkräne 10,000

Nr. 145. Wasserversorgung für Stationen und Wärterhäuser 15,000

Nr. 146. Verbesserung der Beleuchtung auf Bahnhöfen und Stationen 6,000

Nr. 147. Zentralanlagen für Weichen und Signale.

Fr.

Wangen a./A. 40,000

Konolfingen 62,000

Murgenthal 5,300

Ergänzung auf verschiedenen Stationen 12,700

Zusammen 120,000

Ausgaben pro 1911 50,000

Übertrag 6,195,700

	Fr.
Übertrag	6,342,200
Nr. 155. Bahnabschlüsse und Barrieren. Erstellung neuer Barrieren	15,000
Nr. 156. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen	100,000
Nr. 157. Unvorhergesehenes	50,000
Total I	<u>6,507,200</u>

III. Mobilien und Gerätschaften.

Nr. 158. Vermehrung des Inventars der Kreisdirektion (einschliesslich der Telegrapheninspektion)	2,000
Nr. 159. Vermehrung des Inventars des Bahndienstes.	
a. Zelte, Kochapparate und transportable Schirmhütten	Fr. 5,000
b. Mobilien und Werkzeug	5,000
Zusammen	<u>10,000</u>
Nr. 160. Vermehrung des Inventars des Stationsdienstes	10,000
Nr. 161. Vermehrung des Inventars des Fahrdienstes	6,000
Nr. 162. Ergänzung des Werkzeugs und der mechanischen Einrichtungen der Werkstätte Biel . .	15,000
Nr. 163. Ergänzung des Werkzeugs und der mechanischen Einrichtungen der Werkstätte Olten .	20,000
Nr. 164. Ergänzung des Werkzeugs und der mechanischen Einrichtungen der Depotwerkstätten . .	2,000
Nr. 165. Vermehrung der Telegraphen- und Telephonapparate	1,000
Total III	<u>66,000</u>

Rekapitulation.

	Fr.
I. Bahnanlagen und feste Einrichtungen	6,507,200
III. Mobilier und Gerätschaften	66,000
Total	6,573,200

Aus dem von der Kreisdirektion II vorgelegten Budget sind folgende Ansätze weggelassen worden:

Bahnhof Basel. Zentrale Weichen- und Signalstellung	Fr. 250,000
weil das Projekt noch nicht fertiggestellt ist.	

Sissach-Olten. Verbesserung der Hauensteinlinie durch Erstellung eines Basistunnels mit Zufahrtsrampen	1,500,000 *
weil dieser Bau unter die von der Generaldirektion zu leitenden Bauten eingereiht wurde, Nr. 7, Seite 310.	

Bahnhof Delsberg. Erstellung eines neuen Güterschuppens mit Bureaubäude und einer neuen Rampenanlage	70,000
weil die Ausführung dieser Bauten noch verschoben werden kann.	

Bahnhof Delsberg. Erweiterung der Freiverladegleise	16,500
weil die Ausführung noch im Jahre 1910 erfolgen wird.	

Station Reconvilier. Vergrößerung des Aufnahmegebäudes und Verlängerung des Perrondaches	17,000
--	--------

Werkstätte Biel. Erstellung eines Modellschuppens weil diese Arbeiten nicht dringlich sind.	16,000
---	--------

Vermindert wurden die Ansätze für:

Nr. 97. Emmenbrücke-Luzern. Unterführung der Zufahrtsstrasse zur St. Karlibrücke in Luzern von Fr. 100,000 auf	50,000
--	--------

Nr. 146. Verbesserung der Beleuchtung auf Bahnhöfen und Stationen von Fr. 10,000 auf 6,000

Nr. 147. Zentralanlagen für Weichen und Signale von Fr. 70,000 auf 50,000
weil die Ausführung der Stellwerksanlage der Station Hägendorf verschoben worden ist.

Nr. 160. Vermehrung des Inventars des Stationsdienstes von Fr. 15,000 auf 10,000

Dem Budget wurden beigelegt:

Nr. 131 c. Bahnhof Luzern. Verlängerung von zwei Putzgruben, Versetzen eines Wasserkrans und Erstellung eines neuen, sowie Vergrößerung der Kranenzuleitung 8,300

Nr. 139. Bahnhof Biel. Verbesserung der Beleuchtungseinrichtungen 27,500

Nr. 140. Werkstätte Biel.

b. Kanalisation der Abtritte 9,000

Der von der Kreisdirektion für die Erweiterung der Station Münster (Nr. 108) eingesetzte Betrag von Fr. 5000 musste auf 50,000
erhöht werden, weil die noch auszuführenden Arbeiten dies erfordern.

Für die Erstellung einer Bekohlungsanlage im Lokomotivdepot des Bahnhofes Basel (Nr. 128 b) musste statt Fr. 27,000 27,700
eingesetzt werden.

Kreis III.

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.

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

Nr. 166. Neue Werkstätte in Zürich.		
Baubudget 1910, Nr. 165.		
Kredit des Verwaltungsrates vom	Fr.	Fr.
2. Juni 1905	5,400,000	
Erhöhung des Kredites gemäss Bericht der Generaldirektion an den Ver- waltungsrat vom 1. Juli 1910 . .	1,720,000	
	7,120,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910	6,800,000	
Bleiben	320,000	320,000

Mit Ausnahme der Wagenreparaturwerkstätte und des Malerei- und Revisionsgebäudes, welche erst im Frühjahr 1911 fertiggestellt werden können, wird die ganze Werkstätteanlage im Laufe des Jahres 1910 in Benützung genommen werden. Die Lokomotivwerkstätte, die Schmiede, das Verwaltungs- und Magazin-gebäude, sowie die elektrische Zentrale werden schon seit dem 1. April dieses Jahres benützt.

Zur Begründung der beinahe $\frac{1}{3}$ der ursprünglich bewilligten Summe betragenden Überschreitung, welche schon im Bericht zum Baubudget für das Jahr 1910 erwähnt wurde, muss in erster Linie auf die seit Aufstellung des Voranschlages, das ist seit dem Jahre 1904, eingetretene bedeutende Steigerung der Arbeitslöhne und Materialpreise hingewiesen werden. Diese Steigerung hat auch bei anderen im gleichen Zeitraum zur Ausführung gekommenen Bauten eine bedeutende Vermehrung der budgetierten Ausgaben verursacht; die Hälfte der Überschreitung muss auf diese Ursache zurückgeführt werden.

Schon bei der Vergebung der Eisenkonstruktion für die Lokomotivreparaturwerkstätte und die Dreherei, Schmiede und das Kesselhaus im Jahre 1907 hat sich

Übertrag 320,000

Fr.

Übertrag

320,000

gezeigt, dass diese Dächer mit einer Überschreitung des Voranschlags von Fr. 169,675 vergeben werden müssen, wovon $\frac{4}{5}$ auf den Preisaufschlag entfallen, welchen diese Konstruktionen seit dem Jahre 1904 erfahren hatten. In der Folge hat sich diese Überschreitung noch um Fr. 62,000 erhöht. Aus dem gleichen Grunde haben sich auch bei den Eisenkonstruktionen der andern Gebäude, sowie bei allen andern Arbeitsgattungen Überschreitungen in beträchtlicher Höhe ergeben.

Neben diesen Preissteigerungen ist die Überschreitung auch noch zurückzuführen auf die bei einem so grossen Bauwerke unvermeidlichen Verbesserungen am Projekte. Wiewohl dieses von im Werkstättebau erfahrenen Fachmännern ausgearbeitet wurde und obgleich alle in Betracht kommenden Dienststellen die Gelegenheit hatten und sie auch benützten, das Projekt nach allen Richtungen zu studieren und zu ergänzen, hat sich während der Ausführung doch die Notwendigkeit ergeben, weitgehende Neuerungen und Änderungen anzubringen. Dieselben konnten trotz ihrer Mehrkosten nicht abgelehnt werden, wenn man eine rationell eingerichtete, für längere Zeit den Bedürfnissen genügende Werkstätteanlage erhalten wollte, die einen ökonomischen Betrieb gestattet und die grosse dafür aufgewendete Summe rechtfertigt. Als die wichtigsten solcher Verbesserungen erwähnen wir: Die Vergrösserung der Lokomotivdreh-scheibe und des Kesselhauses, die Erstellung eines besondern Gebäudes für die Härteöfen, die Erhöhung des Magazingebäudes, die Erstellung von Putzgruben in der Wagen- und in der Maleriewerkstätte, die Einrichtung eines Modellsaales, einer elektrischen Zentrale samt Zuleitungen für den Antrieb der Arbeitsmaschinen, die Vermehrung der Transporteinrichtungen (Hebezeuge, Kranen und Aufzüge), die Anlagen für Staubabsaugung und Holzspänetransport in der Schreinerei und für Pressluftbetrieb in der Kesselschmiede. Ferner

Übertrag

320,000

Fr.
320,000

Übertrag

gehören hierher auch die zahlreichen und teuren Vollkommnungen, welche an den hygienischen Einrichtungen im Interesse der Arbeiterschaft vorgenommen werden mussten, sowie die Verbesserungen an den Anlagen für Beleuchtung und Heizung. Endlich mussten auch, wie bereits in dem oben erwähnten Bericht zum Budget 1910 mitgeteilt wurde, viel mehr Motoren, Werkzeugmaschinen und Mobiliargegenstände angeschafft werden, als vorgesehen war, weil sich viele von den in der alten Werkstätte befindlichen Maschinen und Mobilien nicht mehr zur Wiederverwendung eigneten.

Nr. 167. Hauptbahnhof Zürich. Erweiterung der Bahnhofanlagen.

Baubudget 1910, Nr. 166 a.

Für Projektierungsarbeiten 10,000

Nr. 168. Umbau der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Stadt Zürich.

Baubudget 1910, Nr. 167.

Voranschlag für das Tiefbahnprojekt VIII vom 19. Oktober 1909 ausschliesslich Anschluss der Sihltalbahn und der Uetlibergbahn . .	Fr.	17,619,360
Ab: Beitrag der Stadt Zürich . .		3,000,000

Bleiben zu Lasten der Bundesbahnen	14,619,360
------------------------------------	------------

Voraussichtliche Ausgaben für Studien und Landerwerbungen bis Ende 1910	1,200,000
---	-----------

Bleiben	<u>13,419,360</u>
---------	-------------------

. Ausgaben pro 1911	300,000
-------------------------------	---------

Zur Reduktion der Mehrkosten des von der Stadt Zürich bevorzugten Tiefbahnprojektes haben die Vertreter der Stadt anfänglich die Vereinfachung der Station Enge durch Weglassung der Güterdienstanlagen angeregt. Da trotz dieser Vereinfachung die Mehrkosten gegenüber dem von der Generaldirektion vor-

Übertrag 630,000

Fr.

Übertrag

630,000

geschlagenen Hochbahnprojekt noch immer mehr als 5¹/₂ Millionen betragen, ist die Stadt auf ein älteres Tiefbahnprojekt mit der Station Enge an der Bederstrasse zurückgekommen und hat die Generaldirektion ersucht, mit Benützung desselben und der für die Verlegung und Unterführung der Sihl festgestellten Abmessungen, ein neues Projekt auszuarbeiten.

Nach Fertigstellung dieses Projektes (Nr. VIII vom 19. Oktober 1909) wurden die Verhandlungen zwischen der Generaldirektion und dem Stadtrat wieder aufgenommen und, nachdem in der Folge das Projekt der Sihlunterführung die Zustimmung des eidgenössischen Oberbauinspektorates und der Baudirektion des Kantons Zürich gefunden hatte, wurde in der Konferenz vom 13. Mai 1910 eine Einigung erzielt und ein Vertrag vereinbart, der zu seinem Inkrafttreten einerseits die Ratifikation durch den Grossen Stadtrat, sowie die Kreditbewilligung durch die Gemeinde, und anderseits die Genehmigung des Verwaltungsrates der Bundesbahnen und die Krediterteilung durch die Bundesbehörden bedarf.

Die Gesamtkosten der Verlegung sind zu	Fr. 19,459,360
veranschlagt. Hiervon entfallen auf die Anlagen der Sihltalbahn und der Uetlibergbahn (ohne die Änderungen in der Station Giesshübel)	„ 1,840,000

Somit bleiben zu Lasten der Bundesbahnen	Fr. 17,619,360
woran die Stadt Zürich eine Bar- subvention leistet von	„ 3,000,000

Ferner übernimmt die Stadt die Garantie dafür, dass die Enteignung der zu erwerbenden Grundstücke und Rechte nicht mehr kosten wird als die im Vorschlage eingesetzte Summe und verpflichtet sich, den Bundesbahnen die Beiträge zu ersetzen, zu welchen diese eventuell von der Sihltal- und Uetlibergbahn infolge

Übertrag

630,000

Übertrag

der Änderung ihrer Anlagen verhalten werden könnten. Das durch die Verlegung entbehrlich werdende Areal übernimmt die Stadt um den im Voranschlag enthaltenen Betrag.

Dieser Vertrag wurde von den Vertretern des Stadtrates und der Generaldirektion am 25. August 1910 in Bern unterzeichnet.

Nr. 169. Station Schlieren. Erweiterung der Geleiseanlagen und des Verladeplatzes, Anlage eines Zwischenperrons mit Personendurchgang, Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes, neuer Güterschuppen mit Rampe und Ersetzung zweier Niveauübergänge durch Überführungen.

Baubudget 1910, Nr. 168.	Fr.
Voranschlag vom 29. Mai 1907 . . .	1,800,000
wovon auf Bau . . .	Fr. 1,752,000
und auf Betrieb . . .	„ 48,000
Dazu Abschreibungen . . .	„ 21,000

Ausführung verschoben.

Nr. 170. Station Wettingen. Erweiterung der Geleiseanlagen, Verlängerung des Güterschuppens und der Rampe und Erstellung einer Fussgängerunterführung an der Seminarstrasse, km 20,172.

Baubudget 1910, Nr. 170.	Fr.
Voranschlag vom 9. November 1907 . . .	455,000
wovon auf Bau . . .	Fr. 418,600
und auf Betrieb . . .	„ 36,400

Ausführung verschoben.

Nr. 171. Bahnhof Baden. Erweiterung der Geleiseanlagen und der Verladeplätze, Verlegung und Vergrößerung der Güterschuppen, Anlage eines Zwischenperrons mit Personendurchgang, Erstellung von Perrondächern und Änderungen im Aufnahmsgebäude.

Übertrag 630,000

Fr.

Übertrag 630,000

Baubudget 1910, Nr. 171.

Kredit des Verwaltungsrates vom 28. Dezember 1906	Fr.	575,000
wovon auf Bau	Fr.	441,000
und auf Betrieb	„	134,000

Für den Umbau des Aufnahmegebäudes einschliesslich Erstellung einer Zentralheizung und Land- erwerbung		100,000
---	--	---------

Die Stadt Baden hat zu dem vom Verwaltungsrat genehmigten Projekt verschiedene Abänderungsbegehren gestellt. Um denselben soviel als möglich zu entsprechen, wurde ein neuer Entwurf ausgearbeitet, dessen Kosten den bewilligten Kredit wesentlich übersteigen. Derselbe wird dem Verwaltungsrat zur Genehmigung vorgelegt werden.

Nr. 172. Bahnhof Brugg. Umbau und Erweiterung der Bahnhofanlagen.

Baubudget 1910, Nr. 172. Fr.

Voranschlag vom 21. Mai 1908		3,540,000
wovon auf Bau	Fr.	3,360,000
und auf Betrieb	„	180,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910 für einen Personendurchgang und für Aufstellgeleise		70,000
---	--	--------

Bleiben 3,470,000

Für Erstellung eines Dienstgebäudes beim Lokomotivdepot		80,000
---	--	--------

Im weiteren Ausführung verschoben.

Nr. 173. Station Möhlin. Erstellung eines Überholungsgeleises.

Übertrag 810,000

		Fr.
	Übertrag	810,000
Baubudget 1910, Nr. 175.	Fr.	
Voranschlag vom 9. März 1908	58,000	
wovon auf Bau	Fr. 50,500	
und auf Betrieb	" 7,500	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910	55,000	
Bleiben	—	3,000

Nr. 174. Station Lenzburg. Erweiterung der Geleiseanlagen und des Verladeplatzes, Verschiebung und Vergrößerung des Güterschuppens und der Rampe.

Baubudget 1910, Nr. 178.	Fr.	
Voranschlag vom 11. Oktober 1907	370,000	
wovon auf Bau	Fr. 298,000	
und auf Betrieb	" 72,000	

Ausführung verschoben. —

Nr. 175. Zürich-Wollishofen-Kilchberg bei Zürich. Geleiseverschiebung von km 6,650 bis km 7,300 zur Verlängerung der Zwischengeraden anlässlich der Unterführung der Widmerstrasse.

Baubudget 1910, Nr. 179.		
Voranschlag vom 6. April 1908		16,000

Die Verhandlungen mit der Stadt Zürich über die Unterführung der Widmerstrasse konnten noch nicht zu Ende geführt werden.

Nr. 176. II. Geleise Thalwil-Richterswil; Länge 14,920 km.

Baubudget 1910, Nr. 181.		
Projektierungsarbeiten und Landerwerbungen		300,000

Nr. 177. Station Rüslikon. Erweiterung des Verladeplatzes, Vergrößerung des Güterschuppens und Erstellung eines Drehkransens.

Übertrag 1,129,000

	Fr.	
	Übertrag	1,129,000
Baubudget 1910, Nr. 202.	Fr.	
Voranschlag vom 10. Mai 1907	47,000	
wovon auf Bau Fr.	41,000	
und auf Betrieb „	6,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910	42,000	
Bleiben	————	5,000

Nr. 178. Station Wädenswil. Erweiterung der Geleiseanlagen und des Verladeplatzes, Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes, Erstellung eines überdachten Perrons und eines neuen Abortgebäudes, Verlegung und Vergrößerung des Güterschuppens und der Rampe.

Baubudget 1910, Nr. 182.

Kredit des Verwaltungsrates vom	Fr.
11. Juli 1906	1,630,000
wovon auf Bau . Fr.	1,484,200
und auf Betrieb . „	145,800

Ausführung verschoben.

Nr. 179. Station Schübelbach. Erstellung einer Station zwischen Siebnen-Wangen und Reichenburg mit Ersetzung des Überganges bei km 46,794 durch eine Überführung und Beseitigung des Niveauüberganges bei km 46,500.

Baubudget 1910, Nr. 184.	Fr.
Voranschlag vom 30. Juni 1908	347,000
Ab: Beitrag der Gemeinde Schübelbach:	
in bar Fr.	10,000
durch Beschaffung des Landes „	57,000
	————
	67,000
	————
Bleiben	280,000
wovon auf Bau . . Fr.	275,000
und auf Betrieb . . „	5,000

Ausführung verschoben.

Übertrag 1,134,000

	Fr.	
Übertrag		1,134,000

Nr. 180. Station Ziegelbrücke. Umbau und Erweiterung der Stationsanlagen.

Baubudget 1910, Nr. 203.	Fr.	
Voranschlag vom 19. Juli 1909 . . .	716,000	200,000
wovon auf Bau . . .	Fr. 671,500	
und auf Betrieb . . .	„ 44,500	
Dazu Abschreibungen . . .	„ 29,000	

Die Verkehrsbedürfnisse erfordern die baldigste Inangriffnahme der Arbeiten.

Nr. 181. Station Weesen. Umbau des Aufnahmegebäudes.

Baubudget 1910, Nr. 185.	Fr.	
Voranschlag vom 25. Mai 1909 . . .	91,000	40,000
wovon auf Bau . . .	Fr. 60,000	
und auf Betrieb . . .	„ 31,000	

Da die Dienst- und Wirtschaftsräume den Bedürfnissen nicht mehr entsprechen und das Gebäude sich in schlechtem Zustande befindet, kann der schon seit langem beabsichtigte Umbau nicht mehr hinausgeschoben werden.

Nr. 182. Station Dübendorf. Erweiterung der Geleiseanlagen und des Verladeplatzes, Vergrösserung des Güterschuppens und der Rampe, Erstellung eines Vordaches.

Baubudget 1910, Nr. 186.	Fr.	
Voranschlag vom 14. April 1908 . . .	118,000	
wovon auf Bau . . .	Fr. 96,600	
und auf Betrieb . . .	„ 21,400	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910	110,000	
Bleiben	—————	8,000

Dazu für Verlängerung des III. Geleises auf 450 m nutzbare Länge und Erweiterung des Verladeplatzes gemäss Voranschlag vom 28. Mai 1910		20,000
---	--	--------

Übertrag		1,402,000
----------	--	-----------

Fr.
Übertrag 1,402,000

Nr. 183. Station Uster. Erweiterung der Geleise-
anlagen.

Baubudget 1910, Nr. 187.		Fr.
Voranschlag vom 31. März 1907		75,000
wovon auf Bau	Fr. 66,000	
und auf Betrieb	" 9,000	
Dazu Abschreibungen	" 15,700	

Ausführung verschoben.

Nr. 184. Station Uznach. Erweiterung der Ge-
leise- und Güteranlagen, Erstellung eines Lokomotiv-
depots und eines neuen Aufnahmsgebäudes für den
Anschluss der Rickenbahn.

Baubudget 1910, Nr. 189.		Fr.
Kredit des Verwaltungsrates vom 5. März 1906		800,000
wovon auf Bau	Fr. 717,400	
und auf Betrieb	" 82,600	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910		790,000
Bleiben		10,000

Nr. 185. Station Schwanden. Erweiterung der
Station.

Baubudget 1910, Nr. 190.		Fr.
Voranschlag vom 16. März 1908		79,000
wovon auf Bau	Fr. 67,500	
und auf Betrieb	" 11,500	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910		75,000
Bleiben		4,000

Nr. 186. Station Urdorf. Erweiterung der
Stationsanlagen und Anbringung eines Perrondaches
am Aufnahmsgebäude.

Baubudget 1910, Nr. 206.		Fr.
Voranschlag vom 21. Mai 1908		76,000
wovon auf Bau	Fr. 68,800	
und auf Betrieb	" 7,200	
dazu Fr. 4100 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910		56,000
Bleiben		20,000

Übertrag 1,436,000

	Fr.	
	Übertrag	1,436,000
Nr. 187. Station Affoltern a. Albis. Erweiterung der Stationsanlagen.		
Baubudget 1910, Nr. 192.	Fr.	
Voranschlag vom 18. Nov. 1907/9. Juni		-
1908	146,000	
wovon auf Bau	Fr. 129,200	
und auf Betrieb	" 16,800	
<i>Ausführung verschoben.</i>		—
Nr. 188. Station Töss. Erweiterung der Ge- leiseanlagen und neues Aufnahmegebäude.		
Baubudget 1910, Nr. 195.	Fr.	
Voranschlag vom 23. April 1907 . . .	135,000	
wovon auf Bau	Fr. 124,000	
und auf Betrieb	" 11,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910	125,000	
Bleiben	—	10,000
Nr. 189. Verbesserung der Beleuchtung auf Bahnhöfen und Stationen.		
Baubudget 1910, Nr. 196.	Fr.	
Ausdehnung der elektrischen Beleuchtung einschliesslich Erstellung einer elek- trischen Zentrale im Hauptbahnhof Zürich		
	400,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910	250,000	
Bleiben	—	150,000
Die Zentrale und die Geleisebeleuchtung im Rangierbahnhöfe sind vollendet. Die Installationen für den Güter- und den Vorbahnhof, die Lokomotiv- remise und das Aufnahmegebäude sind in Ausführung begriffen und sollen im Jahre 1911 fertiggestellt werden.		
Nr. 190. Beseitigung von Niveauübergängen.		
<i>Stein-Säckingen-Mumpf:</i>		
a. Strassenunterführung km 59, ⁰⁴¹ bei Stein-Säckingen.		
	Übertrag	1,596,000

	Fr.	
		Übertrag 1,596,000
Baubudget 1910, Nr. 197 a.	Fr.	
Voranschlag vom 9. Juni 1906 .	70,000	
wovon auf Bau . Fr. 68,000		
und auf Betrieb . " 2,000		
<i>Ausführung verschoben.</i>		—
b. Feldwegüberführung km 60,625.		
Baubudget 1910, Nr. 197 b.		
Voranschlag vom 9. Juni 1906 .	34,000	
wovon auf Bau . Fr. 33,200		
und auf Betrieb . " 800		
<i>Ausführung verschoben.</i>		—
<i>Zürich - Wollishofen - Kilchberg bei Zürich :</i>		
c. Fusswegunterführung km 6,625 und Unterführung der Widmerstrasse km 6,791.		
Baubudget 1910, Nr. 197 c.		
Voranschlag vom 28. Oktober 1907	91,500	70,000
wovon auf Bau . Fr. 90,000		
und auf Betrieb . " 1,500		
Wie bei Nr. 175 erwähnt wurde, sind die Verhandlungen mit der Stadt Zürich noch nicht abgeschlossen.		
<i>Rüschlikon-Thalwil :</i>		
d. Strassenunterführung km 11,685 bei der Station Thalwil und Fusswegunterführung km 11,723.		
Baubudget 1910, Nr. 197 d.		
Voranschlag vom 4. Januar 1907 .	219,000	60,200
wovon auf Bau . . Fr. 216,000		
und auf Betrieb . . " 3,000		
	Übertrag	1,726,200

	Fr.	
		Übertrag 1,726,200
e. Fusswegüberführung km 11, ³⁶⁰ bei der Station Thalwil.		
Baubudget 1910, Nr. 197 e.		
Voranschlag vom 24. Oktober 1906 .		19,800
wovon auf Bau . . . Fr. 18,500		
und auf Betrieb . . . „ 1,300		

Die Ratifizierung des mit dem Gemeinderate von Thalwil abgeschlossenen Vertrages ist noch nicht erfolgt.

Oberrieden-Horgen:

f. Ersetzung des Überganges der Hoin- gasse km 14, ⁴⁷⁷ bei der Station Ober- rieden durch eine Unterführung.		
Baubudget 1910, Nr. 215.	Fr.	
Voranschlag vom 29. März 1909 .	106,000	—
wovon auf Bau . . . Fr. 106,000		
und auf Betrieb . . . „ —		
<i>Ausführung verschoben.</i>		—

Nr. 191. Ersatz der obern Limmatbrücke bei
Wettingen.

Baubudget 1910, Nr. 198.	Fr.	
Voranschlag vom 11. April 1908 . . .	440,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 422,000		
und auf Betrieb . . . „ 18,000		
Dazu Fr. 188,000 für Abschreibungen.		
Ausgaben pro 1911		200,000

Nr. 192. Station Rümikon-Mellikon. Erweite-
rung der Stationsanlagen.

Baubudget 1910, Nr. 208.	Fr.	
Voranschlag vom 4. Juli 1909	21,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 17,700		
und auf Betrieb . . . „ 3,300		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910	9,000	
Bleiben	—	12,000
	Übertrag	1,958,000

Fr.

Übertrag 1,958,000

Nr. 193. Zentralanlagen für Weichen und Signale.

Baubudget 1910, Nr. 213. Fr.

a. Station Rothkreuz 165,000
 b. Station Turgi 150,000

315,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910 150,000
 Bleiben —————

165,000

Nr. 194. Telephonanlagen.

Baubudget 1910, Nr. 218.

Rupperswil—Wohlen-Villmergen 5,400

Neue Bauten.

Nr. 195. Hauptbahnhof Zürich.

a. Einrichtung einer Zollniederlage im ehemaligen Lagerhause.

Voranschlag vom 25. Juni 1910 100,000

Gemäss einer Verständigung zwischen der Bahn- und Zollverwaltung mit den beteiligten kaufmännischen Kreisen ist von der früher beabsichtigten Erstellung eines Zollniederlagshauses im Güterbahnhofe abgesehen worden, und da in der Hauptsache Eilgüter und Postsendungen zur zollamtlichen Behandlung kommen werden, soll eine Zollniederlage oberhalb der Eilgutexpedition im ehemaligen Lagerhause eingerichtet werden. Sollte später einmal die Eilgutexpedition auf die Südseite des Bahnhofes verlegt werden, so wird die Frage der Erstellung eines besonderen Gebäudes neuerdings geprüft werden müssen.

Die Kosten sind von der Zollverwaltung zu verzinsen und zu amortisieren.

Übertrag 2,228,400

	Fr.
	Übertrag 2,228,400
b. Erweiterung der Geleiseanlagen für das Lokomotivdepot (km 1,400—1,500 und 2,500—2,600)	6,000
c. Verbesserung der Wasserleitungsanlage bei der neuen Lokomotivremise im Rangierbahnhof .	10,000

Der Anschluss der Hydranten für die Kesselreinigung, sowie für die Kompressoren, zur Hebung der Lokomotivachsen im Innern der Remise, an die städtische Hochdruckleitung ist dringendes Bedürfnis.

d. Elektrischer Antrieb für die Holzspalterei und die Schiebebühnen im Lokomotivdepot . . .	11,000
---	--------

Der vorhandene Wassermotor für die Holzspalterei und Sägerei ist zu schwach, und da derselbe sehr viel Wasser benötigt, ist der Betrieb teuer. Der elektrische Antrieb ist billiger und leistungsfähiger. Das gleiche ist der Fall bei den beiden Schiebebühnen an der Sihl, die jetzt mit Dampf betrieben werden.

e. Erstellung einer Schwachstromkabelanlage.	
Voranschlag vom 29. Mai 1910	44,000

Die bestehende Freileitungsanlage ist überlastet und entspricht nicht den bundesrätlichen Vorschriften. Bei dem dichten Drahtleitungsnetze kommen bei starkem Schneefall häufig Drahtbrüche vor, die Störungen verursachen. Aus diesen Gründen ist die Verlegung der Leitungen in Kabel erforderlich.

Nr. 196. Station Dietikon. Verlängerung des Überholungsgeleises.

Voranschlag vom 11. Juni 1910	18,600
---	--------

Nr. 197. Station Killwangen. Verlängerung des Überholungsgeleises.

Voranschlag vom 11. Juni 1910	22,000
---	--------

Übertrag 2,340,000

Fr.

Übertrag 2,340,000

Nr. 198. Bahnhof Aarau. Überdachung der Güterschuppenrampe.

Voranschlag vom 1. September 1909 3,000

Da der Güterschuppen zu klein ist, soll durch diese Überdachung dem dringendsten Bedürfnisse abgeholfen werden.

Nr. 199. Station Dottikon-Dintikon. Erstellung eines Perrondaches 4,000

Nr. 200. Station Nieder- und Oberurnen. Erweiterung der Geleiseanlagen.

Voranschlag vom 6. Juni 1910 12,300

Nr. 201. Station Weesen.

a. Erstellung eines neuen Abortgebäudes.

Voranschlag vom 29. Juni 1910 10,000

b. Verbesserung der Wasserstation.

Voranschlag vom 15. März 1910 6,300

Nr. 202. Station Mühlehorn. Erweiterung der Geleiseanlagen. Fr.

Voranschlag vom 29. Juni 1910 . . . 186,000

wovon auf Bau . . Fr. 165,500

und auf Betrieb . . „ 20,500

Ausgaben pro 1911 80,000

Da das Ausweichgeleise zu kurz ist, entstehen bei Zugskreuzungen Schwierigkeiten und Verspätungen, die auf einer internationalen Linie vermieden werden müssen.

Nr. 203. Station Unterterzen. Erstellung eines neuen Aufnahmegebäudes und eines neuen Abortgebäudes, Verschiebung des Güterschuppens und Verbreiterung der Rampe.

Voranschlag vom 14. Juni 1910 65,000

Übertrag 2,520,600

	Fr.	
	Übertrag	2,520,600
<p>Das vorhandene Aufnahmsgebäude ist ein altes baufälliges Holzhaus, in welchem weder die Dienst- räume noch die Wohnung des Vorstandes den Be- dürfnissen entsprechen.</p>		
Nr. 204. Station Oberrieden-Dorf. Erstellung eines Ausweichgleises.	Fr.	
Voranschlag vom 6. Juni 1910		146,000
wovon auf Bau	Fr. 138,400	
und auf Betrieb	" 7,600	
Ausgaben pro 1911		80,000
Nr. 205. Station Neuhausen. Erstellung der Chaussierung auf dem Verladeplatz und Ableitung des Dachwassers vom Güterschuppen		5,200
Nr. 206. Station Pfungen-Neftenbach. Erstellung eines neuen Aufnahmsgebäudes und Umbau des bestehenden für den Güterdienst, sowie Verlängerung der Rampe.		
Voranschlag vom 14. Juni 1910		87,000
<p>In dem vorhandenen Gebäude sind die Dienst- räume und die Dienstwohnung ungenügend.</p>		
Nr. 207. Station Rümlang. Verlängerung des Ausweichgleises.		
Voranschlag vom 30. Juni 1910		12,500
Nr. 208. Beseitigung von Niveauübergängen.		
<i>Brugg-Schinznach-Dorf:</i>		
a. Aufhebung der Übergänge bei km 37, ¹⁵² , 37, ⁷⁹⁵ und 37, ⁹⁴⁵ durch Erstellung von Parallel- und Verbindungswegen links und rechts der Bahn von km 37, ¹⁵² bis km 38, ¹⁵⁰ .	Fr.	
Voranschlag vom 20. Juni 1910		19,000
Ausgaben pro 1911		19,000
	Übertrag	2,724,300

Fr.

Übertrag 2,724,300

Ebikon-Luzern:

b. Wegüberführung bei km 59,800.	Fr.	
Voranschlag vom 30. Juni 1910	46,000	
Ausgaben pro 1911		31,000
wovon auf Bau	Fr. 45,700	
und auf Betrieb	" 300	

Durch die Beseitigung des Niveauübergangs und die unter 212 b vorgesehene Erstellung eines Wärterwohnhauses kann die Zahl der Bahnwärter um drei vermindert werden.

Zurzach-Koblentz.

c. Unterführung der Staatsstrasse bei km 45,465.	Fr.	
Voranschlag vom 7. Juni 1910	44,000	
Ausgaben pro 1911		40,000

Nr. 209. Erstellung von Schutzbauten zur Sicherung der Strecke Weesen-Mühlehorn gegen Stein Schlag.

	Fr.	
Voranschlag	35,000	
Ausgaben pro 1911		18,000

Nr. 210. Weesen-Mühlehorn. Ausmauerung im Weisswandtunnel 21,000

Nr. 211. Wagenwascheinrichtungen und Desinfektionsanlagen für den Viehtransport laut Bundesratsbeschluss vom 22. März 1907 50,000

Nr. 212. Wärterwohnhäuser. Erstellung von zwei Wärterhäusern.

a. Km 29,9 zwischen Turgi und Brugg	11,500
b. Km 57,2 zwischen Gisikon-Root und Ebikon	18,000

Nr. 213. Brückenwagen 18,000

Nr. 214. Wasserversorgungen für Stationen und Wärterhäuser 10,000

Übertrag 2,941,800

	Fr.
Übertrag	2,941,800
Nr. 215. Verbesserung der Beleuchtung auf Bahnhöfen und Stationen	12,000
Nr. 216. Zentralanlagen für Weichen und Signale.	
a. Station Gisikon-Root	48,000
b. Ergänzung der Zentralanlagen und Erstellung von neuen Ein- und Durchfahrtsignalen auf den Stationen Rafz, Lottstetten, Jestetten und Neu- hausen	45,000
c. Ergänzungen an bestehenden Einrichtungen, so- wie Anbringen von 12 m langen Fühlschienen und von Zeitverschlüssen	20,000
Nr. 217. Neue Signale.	
a. Neue Vorsignale	20,000
b. Ausfahr- und Durchfahrtsignale und Ersatz von Scheibensignalen	25,000
Nr. 218. Ersatz und Verstärkung eiserner Brücken.	
<i>Effretikon—Hirwil.</i>	
a. Neue eiserne Wildbachbrücke bei Wetzikon, km 17, ⁵²⁰	110,000
b. 6 kleinere, eiserne Brücken	20,000
<i>Koblentz—Waldshut.</i>	
c. Verstärkung der Rheinbrücke bei Koblenz, Ge- samtkosten Fr. 130,000.	
Anteil der S. B. B.	65,000
Nr. 219. Streckenblockeinrichtungen.	
a. Umbau der Blockstationen II, III, IV und V der Strecke Zürich—Aarau und der Strecken- blockeinrichtungen in den Stellwerken I und II in Wettingen, I in Brugg, Wildegg und Rup- perswil nach den Ausführungsvorschriften für elektrische Streckenblockanlagen zweigleisiger Bahnen	38,000
Übertrag	3,344,800

	Fr.
Übertrag	3,344,800
<i>b.</i> Umbau der Streckenblockeinrichtungen Zürich-Wallisellen	20,000
Nr. 220. Telephonanlagen.	
<i>a.</i> Zürich-Tiefenbrunnen—Rapperswil	Fr. 10,800
<i>b.</i> Eglisau—Schaffhausen	" 5,400
<i>c.</i> Wohlen-Villmergen—Rothkreuz	" 9,000
Zusammen	<u>25,200</u>
Nr. 221. Bahnabschlüsse.	
<i>a.</i> Geländer und Einfriedigungen	8,000
<i>b.</i> Barrieren	20,000
Nr. 222. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen	150,000
Nr. 223. Unvorhergesehenes	50,000
Total I	<u>3,618,000</u>

III. Mobiliar und Gerätschaften.

Nr. 224. Vermehrung des Inventars der Kreisdirektion (einschliesslich der Telegrapheninspektion)	2,000
Nr. 225. Vermehrung des Inventars des Bahndienstes	15,000
Nr. 226. Vermehrung des Inventars des Stationsdienstes	6,800
Nr. 227. Vermehrung des Inventars des Fahrdienstes.	3,600
Nr. 228. Ergänzung des Werkzeuges und der mechanischen Einrichtungen der Depotwerkstätten Zürich, Brugg und Rapperswil	6,500
Total III	<u>33,900</u>

Rekapitulation.

Fr.

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen	3,618,000
III. Mobilien und Gerätschaften	33,900
	<u>3,651,900</u>

Aus dem von der Kreisdirektion III vorgelegten Budget sind folgende Ansätze weggelassen worden, weil diese Arbeiten verschoben werden können:

Station Schlieren. Erweiterung der Geleiseanlagen und des Verladeplatzes, Anlage eines Zwischenperrons mit Personendurchgang, Vergrößerung des Aufnahmegebäudes, neuer Güterschuppen mit Rampe und Ersetzung zweier Niveauübergänge durch Überführungen	Fr. 100,000
---	----------------

Station Wettingen. Erweiterung der Geleiseanlagen, Verlängerung des Güterschuppens und der Rampe und Erstellung einer Fussgängerunterführung an der Seminarstrasse bei km 20,172	46,000
--	--------

Station Wädenswil. Erweiterung der Geleiseanlagen und des Verladeplatzes, Vergrößerung des Aufnahmegebäudes, Erstellung eines überdachten Perrons und eines neuen Abortgebäudes, Verlegung und Vergrößerung des Güterschuppens und der Rampe .	100,000
--	---------

Station Affoltern a. Albis. Erweiterung der Stationsanlagen	100,000
---	---------

Station Wildegg. Umbau und Erweiterung der Geleiseanlagen, sowie Erstellung einer Fusswegunterführung km 40,889	100,000
---	---------

Station Augst. Erstellung eines neuen Aufnahmegebäudes	72,000
--	--------

Ergänzung des Werkzeugs und der mechanischen Einrichtungen der Werkstätte Zürich weil die vorgesehenen Anschaffungen nicht dringlich sind.	39,400
---	--------

Folgende Ansätze sind vermindert worden:

Nr. 201 a. Station Weesen. Erstellung eines neuen Abortgebäudes von Fr. 13,000 auf weil das Gebäude zu gross vorgesehen wurde.	10,000
---	--------

Nr. 202. Station Mühlehorn. Erweiterung der Geleiseanlagen von Fr. 186,000 auf	Fr. 80,000
--	---------------

Nr. 204. Station Oberrieden-Dorf. Erstellung eines Ausweichgeleises von Fr. 147,000 auf weil die Raten für 1910 zu hoch bemessen waren.	80,000
--	--------

Nr. 208. Beseitigung von Wegübergängen von Fr. 120,000 auf wegen Nichterstellung der Wegüberführung km 56,290 zwischen Eiken und Stein-Säckingen.	90,000
--	--------

Nr. 227. Vermehrung des Inventars des Fahrdienstes von Fr. 8600 auf	3,600
---	-------

Dagegen mussten folgende Ansätze erhöht werden :

Nr. 193. Zentralanlagen für die Stationen Rothkreuz und Turgi von Fr. 15,000 auf weil im Jahre 1910 Fr. 150,000 weniger als vorausgesehen ausgegeben werden.	165,000
---	---------

Nr. 197. Station Killwangen. Verlängerung des Überholungsgeleises von Fr. 15,000 auf weil dieses Geleise nicht nur auf einer, sondern auf beiden Seiten ans Hauptgeleise angeschlossen werden muss.	22,000
--	--------



Kreis IV.

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.

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

Fr.

Nr. 229. Bahnhof Winterthur.

a. Erweiterung der Rangiergeleiseanlagen.

Baubudget 1910, Nr. 229 a. Fr.

Voranschlag vom 9. April 1908 . . . 3,000,000

wovon auf Bau . Fr. 2,970,500

und auf Betrieb „ 29,500

Ausführung verschoben.

b. Unterführung der Zürcherstrasse.

Baubudget 1910, Nr. 229 b. Fr.

Voranschlag vom März 1908 . . . 1,050,000

Hiervon ab: Beitrag der Stadtgemeinde

Winterthur 295,000

Kredit des Verwaltungsrates vom 10. Juli

1908 755,000

wovon auf Bau . Fr. 637,000

und auf Betrieb . „ 118,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910 450,000

Bleiben 305,000

Ausgaben pro 1911 150,000

Der Beitrag der Stadt setzt sich zusammen aus Fr. 250,000 in bar und der Hälfte der zu Fr. 90,000 veranschlagten Entschädigungen für die Ablösung der Wasserrechte an dem eingehenden Eulachkanal.

Die Ausführung der Arbeiten ist durch den Maurerstreik, der im Mai 1909 begann und im Juni 1910 sein Ende erreichte, verzögert worden. Nach Vollendung der Eulachkorrektur soll im Jahre 1911 mit der Tieferlegung der Strasse begonnen werden.

Nr. 230. Bahnhof Wil. Umbau und Erweiterung für den Anschluss der Mittelthurgaubahn.

Baubudget 1910, Nr. 243.

Übertrag 150,000

	Übertrag	Fr.	150,000
Kredit des Verwaltungsrates vom	Fr.		
30. April 1910	1,200,000		
wovon auf Bau . . . Fr.	970,000		
und auf Betrieb . . . „	230,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende			
1910	80,000		
	Bleiben	<u>1,120,000</u>	
Ausgaben pro 1911			600,000

Die Gemeinde hat einige Änderungen des vom Eisenbahndepartement genehmigten Projektes verlangt, die sich in der Hauptsache auf die den Bahnhof kreuzenden Strassen beziehen. Eine Einigung hierüber dürfte in kurzem erfolgen.

Nr. 231. Station Gossau. Umbau der Station unter Berücksichtigung des Anschlusses der neuen Linie der Appenzellerbahn von Herisau.

Baubudget 1910, Nr. 230.	Fr.		
Kredit des Verwaltungsrates vom 10. Juli			
1909	1,750,000		
wovon auf Bau . . . Fr.	1,584,000		
und auf Betrieb . . . „	166,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910	200,000		
	Bleiben	<u>1,550,000</u>	
Ausgaben pro 1911			500,000

Der Gemeinderat und die Regierung des Kantons St. Gallen haben vom Eisenbahndepartement die Wiedererwägung des Entscheides verlangt, durch welchen das von der Generaldirektion vorgelegte Projekt genehmigt wurde. Der wichtigste der erhobenen Einwände betrifft die Verlegung der Bischofszeller Linie weiter nach Westen als dies vorgesehen ist. Ein Entscheid ist noch nicht erfolgt.

Nr. 232. Bahnhof St. Gallen.

a. Bahnhof-Umbau.

Baubudget 1910, Nr. 231 a.

Übertrag 1,250,000

		Fr.
	Übertrag	1,250,000
Kredit des Verwaltungsrates vom 2. Juni	Fr.	
1905	8,950,000	
wovon auf Bau . Fr.	8,700,000	
und auf Betrieb . „	250,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910	<u>5,800,000</u>	
	Bleiben	<u>3,150,000</u>
Ausgaben pro 1911		700,000

Vom Gemeinderat von St. Gallen sind gegen das Projekt des Aufnahms- und Verwaltungsgebäudes einige Einwendungen erhoben worden, über welche das Eisenbahndepartement zu entscheiden haben wird. Mit der durch die Terrainverhältnisse bedingten Pfahlfundation soll demnächst begonnen werden.

b. Anlage von Abstellgleisen im Rangierbahnhof.

Baubudget 1910, Nr. 231 b.

		Fr.
Kredit des Verwaltungsrates vom 26.		
September 1908	655,000	
wovon auf Bau . Fr.	597,000	
und auf Betrieb . „	58,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910	<u>300,000</u>	
	Bleiben	<u>355,000</u>
Ausgaben pro 1911		200,000

Nr. 233. Station St. Fiden. Umbau und Erweiterung anlässlich der Einmündung der Bodensee-Toggenburgbahn.

Baubudget 1910, Nr. 232.

		Fr.
Voranschlag vom 29. August 1905 .	2,225,000	
wovon auf Bau . Fr.	2,152,000	
und auf Betrieb . „	73,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910	<u>1,800,000</u>	
	Bleiben	<u>425,000</u>
Ausgaben pro 1911		300,000
	Übertrag	2,450,000

	Übertrag	Fr. 2,450,000
Von den Kosten im Betrage von Fr. 2,225,000 hat die Bodensee-Toggenburgbahn eine Kapitalbeteiligung übernommen von . . .	„	550,000
Für die schweizerischen Bundesbahnen bleiben demnach	Fr.	1,675,000
gleich der Kreditbewilligung des Verwaltungsrates vom 25. März 1909.		

Nr. 234. Bahnhof Rorschach. Erweiterung der Rangiergeleiseanlagen und Verlegung von Strassen.
 Baubudget 1910, Nr. 233. Fr.
 Voranschlag vom 8. November 1902 413,500
Ausführung verschoben.

Nr. 235. Station Rheineck. Umbau und Erweiterung der Geleiseanlagen, neues Aufnahmegebäude, Vergrößerung des Güterschuppens.
 Baubudget 1910, Nr. 234. Fr.
 Voranschlag vom August 1907 . . . 800,000
 Hiervon ab: Beiträge der Gemeinde
 Rheineck und der Drahtseilbahn
 Rheineck-Walzenhausen 80,000

Kredit des Verwaltungsrates vom 2. September 1907 720,000
 wovon auf Bau . . . Fr. 617,000
 und auf Betrieb . . . „ 103,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910 700,000
 Bleiben ————— 20,000

Nr. 236. Station Au (Rheintal). Vergrößerung des Ausladeplatzes und des Güterschuppens.
 Baubudget 1910, Nr. 235. Fr.
 Voranschlag vom 29. Mai 1907 . . . 33,500
 wovon auf Bau . . . Fr. 29,800
 und auf Betrieb . . . „ 3,700

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910 28,500
 Bleiben ————— 5,000

Übertrag 2,475,000

Fr.
Übertrag 2,475,000

Nr. 237. Station Rütli (Rheintal). Erweiterung der Station mit neuem Aufnahmegebäude und Güterschuppen.

Baubudget 1910, Nr. 236.	Fr.	
Voranschlag vom 29. Juni 1908		120,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910		105,000
Bleiben	—————	15,000

Nr. 238. Bahnhof Romanshorn. Umbau und Erweiterung der Bahnhofanlagen anlässlich der Einmündung der Bodensee-Toggenburgbahn.

Baubudget 1910, Nr. 237.		
Kredit des Verwaltungsrates vom 30.	Fr.	
April 1909		1,640,000
wovon auf Bau	Fr. 1,446,000	
und auf Betrieb	„ 194,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910		700,000
Bleiben	—————	940,000
Ausgaben pro 1911		600,000

Nr. 239. Station Weinfeld. Umbau und Erweiterung für den Anschluss der Mittelthurgaubahn.

Baubudget 1910, Nr. 251.		
Kredit des Verwaltungsrates vom 30. April	Fr.	
1910		660,000
wovon auf Bau	Fr. 619,000	
und auf Betrieb	„ 41,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910		100,000
Bleiben	—————	560,000
Ausgaben pro 1911		250,000

Nr. 240. Station Emmishofen-Kreuzlingen. Umbau und Erweiterung für den Anschluss der Mittelthurgaubahn.

Übertrag 3,340,000

	Fr.	
	Übertrag	3,340,000
Baubudget 1910, Nr. 252.	Fr.	
Voranschlag vom 11. November 1909	374,000	
wovon auf Bau	Fr. 368,000	
und auf Betrieb	" 6,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910	20,000	
	Bleiben	<u>354,000</u>
Ausgaben pro 1911		170,000

Nr. 241. Station Lichtensteig. Erweiterung anlässlich der Einmündung der Bodensee-Toggenburgbahn (Erstellung einer Gemeinschaftsstation).

Baubudget 1910, Nr. 239.	Fr.	
Anteil der schweizerischen Bundesbahnen	190,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910	180,000	
	Bleiben	<u>10,000</u>

Nr. 242. Station Wattwil. Umbau und Erweiterung für den Anschluss der Ricken- und Bodensee-Toggenburgbahn.

Baubudget 1910, Nr. 240.		
Kredit des Verwaltungsrates vom 5. März 1906	Fr.	865,000
wovon auf Bau	Fr. 792,000	
und auf Betrieb	" 73,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910	835,000	
	Bleiben	<u>30,000</u>

Nr. 243. II. Geleise Winterthur-St. Gallen-St. Margrethen.

a. Erstellung eines zweispurigen Tunnels zwischen St. Gallen und St. Fiden, gleichzeitig mit der Einführung der Bodensee-Toggenburgbahn in den Bahnhof St. Gallen.

Übertrag	<u>3,550,000</u>
----------	------------------

	Fr.	
	Übertrag	3,550,000
Baubudget 1910, Nr. 241 a.	Fr.	
Voranschlag	3,165,000	
wovon auf Bau . Fr. 2,365,000		
und auf Betrieb . „ 800,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910	2,000,000	
	<u>Bleiben</u>	<u>1,165,000</u>
Ausgaben pro 1911		900,000
An die Kosten im Betrage von	Fr. 3,165,000	
leisten die Bodensee-Toggenburgbahn		
und die Stadtgemeinde St. Gallen eine		
Subvention von	„ 1,000,000	
Ferner hat die Bodensee-Toggenburg-		
bahn eine Kapitalbeteiligung über-		
nommen von	„ 450,000	
	<u>Zusammen</u>	<u>Fr. 1,450,000</u>
Für die schweizerischen Bundesbah-		
nen bleiben demnach	<u>Fr. 1,715,000</u>	
gleich der Kreditbewilligung des Verwaltungsrates vom		
25. März 1907.		
b. Erstellung des II. Geleises auf der Strecke		
Winterthur-Wil; Länge 24,420 km.		
Baubudget 1910, Nr. 241 b.	Fr.	
Kredit des Verwaltungsrates vom 10. Juli		
1908	7,100,000	
wovon auf Bau . Fr. 6,940,000		
und auf Betrieb . „ 160,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910	700,000	
	<u>Bleiben</u>	<u>6,400,000</u>
Ausgaben pro 1911		900,000
c. Erstellung des II. Geleises zwischen Station		
Bruggen und Bahnhof St. Gallen; Länge 2,860 km.		
Voranschlag vom 1. Juli 1910	Fr. 295,000	
Ausgaben pro 1911		150,000
Durch dieses Geleise soll der Bahnhof St. Gallen		
entlastet werden.		
	Übertrag	<u>5,500,000</u>

Fr.

Übertrag 5,500,000

Neue Bauten.

Nr. 244. Station Uzwil. Erweiterung der Ausladegeleise.
 Vorschlag vom 9. Juni 1910 160,000

Nr. 245. Bahnhof St. Gallen.

a. Erstellung einer Bekohlungsanlage und einer Putzgrube beim Lokomotivdepot.
 Vorschlag vom 14. April 1909 27,000

Da die Kohlenlagerplätze beschränkt sind, und ein Teil des bis jetzt zur Lagerung benutzten Platzes durch die unter Nr. 245 b erwähnte Vergrößerung der Remise in Anspruch genommen wird, ergibt sich die Notwendigkeit eine Einrichtung zu treffen, welche gestattet, dass die Kohlenfassung rasch und stets an der gleichen Stelle erfolgen kann. Zu diesem Zwecke muss ein elektrischer Drehkran, einige Rollbahngleise und eine Waage zum Abwägen der beladenen Kippwagen hergestellt werden.

b. Vergrößerung der Lokomotivremise. Fr.
 Vorschlag vom 11. Mai 1910 . 157,500
 Hiervon ab: Beitrag der Bodensee-
 Toggenburg-Bahn 114,000
 Bleiben ————— 43,500

Die Vergrößerung der Lokomotivremise um 6 Stände ist durch die Einführung der Bodensee-Toggenburg-Bahn verursacht. Gleichzeitig soll ein zweites Hochkamin erstellt werden.

Nr. 246. Bahnhof Rorschach. Zweite Leitung vom Reservoir zu den Wasserkränen im Bahnhof . 3,000

Nr. 247. Werkstätte Rorschach. Erstellung einer Putzgrube im Geleise W 1 ausserhalb der Montierhalle und Verlängerung der bestehenden Rädersonkgrube bis zum Geleise W 1.

Vorschlag vom 10. Juni 1908 10,000

Übertrag 5,743,500

	Fr.	
	Übertrag	5,743,500
<p>Nr. 248. Station Altstätten (Rheintal). Erweiterung der Geleiseanlagen infolge des Anschlusses der elektrischen Schmalspurbahn Altstätten-Gais und Erstellung eines neuen Güterschuppens. Fr.*</p>		
Voranschlag vom 6. Juli 1910		284,000
wovon auf Bau	Fr. 244,000	
und auf Betrieb	" 40,000	
dazu Fr. 17,000 für Abschreibungen.		
Ausgaben pro 1911		50,000
<p>Nr. 249. Bahnhof Buchs.</p>		
<p>a. Erstellung einer Viehrampenanlage für Importvieh. Fr.</p>		
Voranschlag vom 11. Juni 1910		180,000
Ausgaben pro 1911		80,000
<p>Die Anlage für den Umlad von Importvieh muss mit Rücksicht auf die gesetzlichen Vorschriften betreffend die Reinigung, Waschung und Desinfektion der zum Viehtransport verwendeten Wagen und Schiffe erstellt werden.</p>		
<p>b. Erstellung eines Abortes für Auswanderer.</p>		
Voranschlag vom 25. Februar 1910		9,600
<p>Die bestehenden Abortanlagen genügen nicht, wenn Auswandererzüge in Buchs eintreffen. Dazu kommt, dass die Wagen der K. K. österreichischen Staatsbahnen, welche zu diesen Zügen verwendet werden, in der Regel nicht mit Aborten versehen sind.</p>		
<p>Nr. 250. Bahnhof Sargans. Pflasterung des Bodens der Lokomotivremise.</p>		
Voranschlag vom 20. Mai 1910		13,000
<p>Nr. 251. Bahnhof Chur. Decke unter der Eisenkonstruktion der Brücke über die Gürtelstrasse.</p>		
Voranschlag vom 18. Januar 1909		3,200
	Übertrag	5,899,300

Fr.

Übertrag 5,899,300

Die Decke, die auf Verlangen der städtischen Behörden erstellt wird, soll verhindern, dass bei Regen und Tauwetter Schmutzwasser auf die Strasse tropfe.

Nr. 252. Werkstätte Chur. Erstellung eines Abortes für Arbeiter.

Voranschlag vom 4. Juni 1910 4,200

Nr. 253. Bahnhof Romanshorn. Verlängerung des Freiverladegeleises H 14.

Voranschlag vom 14. April 1910 3,000

Nr. 254. Station Uttwil. Erweiterung der Geleiseanlagen.

Voranschlag vom 14. Mai 1910 22,000

Es handelt sich in der Hauptsache um die Verlängerung des Ausweichgeleises auf 525 m Länge, welche auch auf den anderen Stationen der Strecke Romanshorn—Konstanz in den letzten Jahren vorgenommen wurde.

Nr. 255. Station Ermatingen. Neuer Abort und Vergrößerung des Freiverladeplatzes.

Voranschlag vom 14. Juni 1910 9,000

Nr. 256. Station Etwilen. Verlängerung von Geleise II gegen Osten.

Voranschlag vom 19. April 1910 15,000

Nr. 257. Station Dinhard. Erweiterung der Geleiseanlagen.

Voranschlag vom 21. April 1910 7,000

Der Verkehr dieser Station hat infolge der in den letzten Jahren vorgenommenen Vergrößerung einer benachbarten Ziegelei zugenommen. Dieser Zunahme genügen die vorhandenen Anlagen nicht.

Übertrag 5,959,500

	Fr.
Übertrag	5,959,500
Nr. 258. Station Dietfurt. Umbau des Aufnahmsgebäudes und des Güterschuppens, Erstellung eines neuen Abortes.	
Voranschlag vom 8. Mai 1910	18,300
Nr. 259. Wärterhäuser. Erstellung von drei Wärterhäusern	36,000
Nr. 260. Wagenwascheinrichtungen und Desinfektionsanlagen für den Viehtransport laut Bundesratsbeschluss vom 22. März 1907	35,000
Nr. 261. Wasserversorgung für Stationen und Wärterhäuser	3,000
Nr. 262. Verbesserung der Beleuchtung auf Bahnhöfen und Stationen	12,000
Nr. 263. Zentralanlagen für Weichen und Signale.	
a. Station Güttingen	Fr. 31,000
b. „ Stammheim	„ 29,000
Zusammen	60,000
Nr. 264. Telephonanlagen. Romanshorn-Kreuzlingen.	
Voranschlag vom 14. April 1910	7,000
Nr. 265. Telegraphonleitungen. Zweite Lokallinie Altstätten-Buchs.	
Voranschlag vom 14. April 1910	5,500
Nr. 266. Weichensicherungen. Anbringen von Verschlüssen bei nicht zentralisierten Weichen . .	3,000
Nr. 267. Bahnabschlüsse und Barrieren.	
a. Geländer und Einfriedigungen	3,000
b. Barrieren	10,000
Nr. 268. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen	80,000
Nr. 269. Unvorhergesehenes	50,000
Total I	<u>6,282,300</u>

Rekapitulation.

	Fr.
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen	6,282,300
III. Mobilien und Gerätschaften	54,400
IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte	1,400
Total	<u>6,338,100</u>

Aus dem von der Kreisdirektion IV vorgelegten Budget sind weggelassen worden:

Bahnhof Rorschach. Erweiterung der Rangiergleiseanlagen und Verlegung der Strassen	Fr. 10,000
weil diese Arbeit nicht dringlich ist.	

Bahnhof Romanshorn. Erstellung eines Verbindungsgleises zur Werkstätte	13,000
--	--------

Kabelanlage zwischen Aufnahmegebäude und Stellwerk III	7,400
weil diese Arbeiten als ein Teil des unter Nr. 238 angeführten Umbaus anzusehen und mit diesem zu verrechnen sind.	

Herabgesetzt wurden die Beträge für:

Nr. 263. Zentralanlagen für Weichen und Signale von Fr. 91,000 auf	60,000
weil die Ausführung der Stellwerksanlage der Station Altnau verschoben worden ist.	

Nr. 269. Unvorhergesehenes von Fr. 100,000 auf	50,000
--	--------

Nr. 272. Vermehrung des Inventars des Stationsdienstes von Fr. 11,000 auf	8,000
---	-------

Der Ansatz für die Vergrößerung der Lokomotivremise im Bahnhof St. Gallen (Nr. 245 b) musste dem Voranschlag gemäss von Fr. 36,000 auf	43,500
erhöht werden.	

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

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

Nr. 278. Einrichtungen zur Verbesserung der Holzabfuhrwege, Inkonvenienzenschädigungen infolge Unterstellung von Wäldern unter das Reistreglement, Ankauf von Wäldern.		Fr.	
Baubudget 1910, Nr. 275.		Fr.	
Voranschlag vom 31. März 1909 . . .	400,000		
Mehrausgabe infolge weiterer Forderungen und Erwerbungen	475,000		
	Zusammen	875,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910		220,000	
	Bleiben	655,000	
Ausgaben pro 1911			220,000
Nr. 279. Station Sisikon. Verlängerung des Ausweichgeleises.			
Baubudget 1910, Nr. 280.		Fr.	
Voranschlag vom 31. Mai 1909 . . .	80,000		
Mehrkosten für die Änderung der zentralen Weichen- und Signalstellung und verschiedene nicht vorgesehene Arbeiten	30,000		
	Zusammen	110,000	
wovon auf Bau . . .	Fr. 103,500		
und auf Betrieb . . .	„ 6,500		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910		90,000	
	Bleiben		20,000
Nr. 280. Station Lavorgo. Erstellung eines Überholungsgeleises.			
Baubudget 1910, Nr. 285 a.		Fr.	
Voranschlag vom 31. Mai 1909 . . .	140,000		
wovon auf Bau . . .	Fr. 129,000		
und auf Betrieb . . .	„ 11,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910		90,000	
	Bleiben		50,000
	Übertrag		290,000

	Übertrag	Fr. 290,000
Nr. 281. Bahnhof Lugano. Vergrößerung und Umbau im Innern des Aufnahmegebäudes.		
Baubudget 1910, Nr. 289. Fr.		
Voranschlag vom 31. Mai 1909	50,000	
wovon auf Bau	Fr. 44,000	
und auf Betrieb	„ 6,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910	30,000	
Bleiben	—	20,000
Nr. 282. Bahnhof Chiasso. Aufnahmen und Studien für die Erweiterung des Bahnhofes.		
Baubudget 1910, Nr. 290.		
Für die Fortsetzung der Projektstudien		20,000
Nr. 283. II. Geleise Giubiasco-Chiasso.		
Baubudget 1910, Nr. 299.		
a. Giubiasco-Lugano, Fortsetzung der Projektierungsarbeiten		20,000
b. Mendrisio-Chiasso mit Erweiterung der Station Mendrisio und Ersetzung von fünf Niveauübergängen durch Über- oder Unterführungen; Länge 6,700 km.		
Kredit des Verwaltungsrates vom	Fr.	
21. Februar 1910	1,120,000	
wovon auf Bau Fr.	1,012,000	
und auf Betrieb „	108,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1910	400,000	
Bleiben	<u>720,000</u>	
Ausgaben pro 1911		650,000
c. Maroggia-Mendrisio mit Ersetzung von sechs Niveauübergängen durch Über- oder Unterführungen; Länge 7,400 km.	Fr.	
Voranschlag vom 2. Mai 1910	1,010,000	
wovon auf Bau Fr.	945,000	
und auf Betrieb „	65,000	
Ausgaben pro 1911		250,000
d. Lugano-Maroggia, Beendigung der Projektstudien		<u>10,000</u>
	Übertrag	1,260,000

Fr.

Übertrag 1,260,000

Nr. 284. Brücke an der Landesgrenze bei Dirinella, zwischen Ranzo-Gerra und Pino. Beitrag an die Kosten des Ersatzes der eisernen Brücke durch eine steinerne.

Baubudget 1910, Nr. 301. 15,000

Neue Bauten.

Nr. 285. Verwaltungsgebäude in Luzern. Einrichtungen für die elektrische Façadenbeleuchtung . 6,000

Bei den in Luzern häufigen festlichen Anlässen wird das Gebäude jetzt durch an Fenstern und Gesimsen angebrachte Lämpchen beleuchtet. Die Befestigung derselben an den Gesimsen ist mit Gefahr verbunden. Durch die Einrichtung einer festen elektrischen Beleuchtungsanlage, wie sie am Bahnhof und an andern öffentlichen Gebäuden vorhanden ist, wird diese Gefahr vermieden und auch eine Kostenersparnis erzielt werden.

Nr. 286. Station Schwyz.

a. Erweiterung der Geleiseanlage.

Voranschlag vom 31. März 1910 56,000

b. Erstellung einer Kanalisation für Aufnahmsgebäude und Abort.

Voranschlag vom 20. April 1910 3,000

Nr. 287. Station Sisikon. Erstellung eines Perrondaches und eines Plattenbelages vor dem Aufnahmsgebäude 3,000

Nr. 288. Station Flütelen. Verlängerung des Überholungsgeleises.

Voranschlag vom 20. April 1910 Fr. 125,000

wovon auf Bau . . . Fr. 115,000

und auf Betrieb . . . „ 10,000

Ausgaben pro 1911 40,000

Übertrag 1,383,000

Fr.
Übertrag 1,383,000

Diese Verlängerung ist nötig, weil bei den Zügen, die das vorhandene zu kurze Geleise zu befahren haben, die Achsenzahl beschränkt werden muss und die Zugkraft der Lokomotiven nicht ausgenutzt werden kann.

Nr. 289. Stationen Amsteg und Wassen. Umbau der Abortgebäude 4,000

Nr. 290. Station Göschenen.

a. Erstellung einer Badanstalt beim Dienstgebäude.
Voranschlag vom 31. Mai 1909 20,000

Die Badanstalt ist für das im Tunnel beschäftigte Personal ein Bedürfnis.

b. Erweiterung der Kanalisation 3,000

Nr. 291. Station Airolo.

a. Erstellung einer Bade- und Douchenanstalt für die Stationsangestellten und die Tunnelarbeiter.
Voranschlag vom 2. Mai 1910 33,000

b. Erstellung eines Nebengebäudes mit Abort und Lampisterie.
Voranschlag vom 2. Mai 1910 7,000

Nr. 292. Station Bodio. Verlängerung eines Stumpengeleises.

Voranschlag vom 20. April 1910 6,000

Die Verlängerung ist durch die Verkehrszunahme verursacht, welche durch die Ansiedlung industrieller Werke in der Nähe der Station entstanden ist.

Nr. 293. Werkstätte Bellinzona.

a. Späneabsaugvorrichtung für die Schreinerei.
Voranschlag vom 16. April 1910 15,000

Übertrag 1,471,000

Fr.

Übertrag 1,471,000

Durch diese Einreichung wird einer Forderung des eidgenössischen Fabrikinspektors entsprochen.

b. Elektrischer Antrieb für eine Lokomotivschieb-
bühne 7,000

Nr. 294. Station Melide. Erweiterung der Ge-
leiseanlagen und Verbesserung der Umladeeinrichtungen
am See. Fr.

Voranschlag vom 20. April 1910 . . . 358,000

wovon auf Bau . . . Fr. 343,000

und auf Betrieb . . . „ 15,000

Ausgaben pro 1911 150,000

Diese Erweiterung muss noch vor der Erstellung
des zweiten Geleises vorgenommen werden, weil die
Einrichtungen für den Güterumschlag nach dem See
den Bedürfnissen nicht mehr genügen.

Nr. 295. Bahnhof Chiasso. Umänderung der
elektrischen Beleuchtungsanlage von Gleichstrom in
Wechselstrom und Anschluss derselben an das Ver-
zascawerk, sowie Beschaffung einer kalorischen Reserve.

Voranschlag vom 13. Juni 1910 105,000

Dazu Fr. 55,000 für die Abschreibung zu Lasten
des Konto „Zu amortisierende Verwendungen“.

Die vorhandene Dampfzentrale für die elektrische
Beleuchtung verursacht hohe Betriebsausgaben und ist
nicht mehr erweiterungsfähig. Durch den Anschluss
an das der Stadt Lugano gehörende Verzascawerk,
welches auch die Gemeinde Chiasso mit elektrischem
Licht versorgt, wird eine wesentliche Ersparnis erreicht
werden.

Nr. 296. Station Gordola. Erweiterung der
Geleiseanlagen.

Voranschlag vom 20. April 1910 12,000

Übertrag 1,745,000

Fr.
Übertrag 1,745,000

Nr. 297. Beseitigung von Niveauübergängen.

a. Überführung der Kantonsstrasse bei km 50,⁹⁸⁸ zwischen Amsteg und Gurtneilen.

Voranschlag vom 2. Mai 1910 52,000

b. Ersetzung des Niveauüberganges bei km 125,¹⁵⁷ bei der Station Bodio durch eine Passerelle.

Voranschlag vom 2. Mai 1910 12,000

Durch die Beseitigung der Niveauübergänge werden Ersparnisse infolge Wegfalls der Bewachung erreicht werden.

Nr. 298. Konsolidierung der Stützmauer bei km 88,^{100/105} zwischen Airolo und Ambri-Piotta.

Voranschlag vom 10. November 1908 5,000

Für die Kosten dieser Wiederherstellung hat die Gotthardbahn einen Abzug vom Rückkaufspreis zugestanden.

Nr. 299. Wagenwascheinrichtungen und Desinfektionsanlagen für den Viehtransport laut Bundesratsbeschluss vom 22. März 1907

10,000

Nr. 300. Brückenwagen 6,000

Nr. 301. Lastkräne 5,000

Nr. 302. Wasserversorgungen für Stationen und Wärterhäuser

12,000

Nr. 303. Verbesserung der Beleuchtung auf Bahnhöfen und Stationen

11,150

Nr. 304. Verbesserung der Beleuchtung in der Werkstätte Bellinzona

850

Nr. 305. Neue Durchfahrtsignale 15,000

Übertrag 1,874,000

	Fr.
Übertrag	1,874,000
Nr. 306. Zentralanlage für Weichen und Signale. Ergänzungen an bestehenden Einrichtungen und An- bringung von Fühlschienen	8,000
Nr. 307. Eiserne Brücken.	
c. Verstärkung von 3 Fachwerkbrücken der Strecke Erstfeld-Göschenen	17,000
b. Umbau von 2 Blechbalkenbrücken der Strecke Flüelen-Aldorf, 3 Blechbalkenbrücken der Strecke Airolo-Biasca und eines mit Schienen gedeckten Durchlasses der Strecke Taverne-Lugano in mit einbetonierten I-Trägern gedeckte Durchlässe .	21,000
Nr. 308. Lawinen- und Wildbachverbauungen, Schutzvorkehrungen gegen Steinschlag	50,000
Nr. 309. Untermauerungen und Verkleidungen an Felsböschungen und Felswänden	25,000
Nr. 310. Wärterhäuser. Vergrößerung von 3 Wärterhäusern durch Anbauten	13,000
Nr. 311. Unterkunftslokale für das Dienstpersonal	8,000
Nr. 312. Telegraphenanlagen. Verlegen der offenen Telegraphenleitung beim Paradiso-Tunnel und bei der S. Martino-Galerie zwischen Lugano und Me- lide in Kabel	6,000
Nr. 313. Bahnabschlüsse und Barrieren.	
a. Geländer und Einfriedigungen	8,000
b. Barrieren	10,000
Nr. 314. Beiträge an Flusskorrekturen, Wild- bach- und Berglehnenverbauungen	100,000
Nr. 315. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen	500,000
Übertrag	2,640,000

Fr.
Übertrag 2,640,000

Hierin sind die Terrainerwerbungen für die Erweiterung des Bahnhofes Chiasso enthalten; für diese Erweiterung wird dem Verwaltungsrate eine Vorlage gemacht werden.

Nr. 316. Unvorhergesehenes	50,000
Total I	2,690,000

III. Mobiliar und Gerätschaften.

Nr. 317. Vermehrung des Inventars der Kreisdirektion (einschliesslich der Telegrapheninspektion)	3,500
Nr. 318. Vermehrung des Inventars des Bahndienstes	8,000
Nr. 319. Vermehrung des Inventars des Stationsdienstes	4,000
Nr. 320. Vermehrung des Inventars des Fahrdienstes	3,000
Nr. 321. Ergänzung des Werkzeuges, der mechanischen Einrichtungen und des Mobiliars der Werkstätte Bellinzona	10,000
Nr. 322. Ergänzung des Werkzeuges, der mechanischen Einrichtungen und des Mobiliars der Depotwerkstätten	3,000
Nr. 323. Vermehrung der Telegraphen- und Telephonapparate	1,000
Total III	32,500

Rekapitulation.

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen	2,690,000
III. Mobiliar und Gerätschaften	32,500
Total Kreis V	2,722,500

Aus dem von der Kreisdirektion V vorgelegten Budget wurden weggelassen:

Erstellung eines Wartsaals mit Nebenanlagen für italienische Arbeiter im Bahnhof Chiasso	Fr. 26,000
weil diese Arbeit noch im Jahre 1910 fertiggestellt werden wird.	

Überführung der Kantonsstrasse bei km 49,665 zwischen Amsteg und Gurtnellen	88,000
weil die Ausführung verschoben werden kann.	

Die Ansätze Nr. 317 Vermehrung des Inventars der Kreisdirektion und Nr. 319 Vermehrung des Inventars des Stationsdienstes wurden von Fr. 10,000 auf und von Fr. 8000 auf	3,500 4,000
reduziert. Dagegen wurde für die Einrichtung der elektrischen Façadenbeleuchtung des Verwaltungsgebäudes in Luzern (Nr. 285)	
beigefügt.	6,000

Budget der Ausgaben der Kapitalrechnung.

1. Bauausgaben.

Sie betragen laut Spezialbudget Fr. 30,740,450

2. Rückzahlung von Kapitalien.

Dieselben werden betragen „ 6,663,000

Fr. 37,403,450

Die voraussichtlichen Kapitalrückzahlungen stellen sich für 1911 wie folgt:

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

Rückzahlung der auf 31. Dezember 1911 auszulösenden 3500 Obligationen à Fr. 1000 (I. Auslösung) Fr. 3,500,000

Anleihen der ehemaligen Schweiz. Centralbahn.

4 % vom 1. Februar 1876. Rückzahlung der auf 1. Februar 1911 ausgelosten 963 Obligationen à Fr. 500 „ 481,500

4 % vom 25. Juni 1880. Rückzahlung der auf 30. April 1911 ausgelosten 135 Obligationen à Fr. 1000 „ 135,000

Anleihen der ehemaligen Vereinigten Schweizerbahnen.

4 % I. Hypothek vom 31. März 1865. Rückzahlung der auf 30. Juni 1911 auszulösenden Obligationen in verschiedenen Beträgen „ 1,200,000

4 % II. Hypothek vom 31. März 1865. Rückzahlung der auf 30. Juni 1911 auszulösenden Obligationen in verschiedenen Beträgen „ 600,000

Übertrag Fr. 5,916,500

Übertrag Fr. 5,916,500

Die Rückzahlung dieser 4⁰/₀ Anleihen wird je nach dem Stand des Geldmarktes auf das laut Anleihebedingungen zulässige Minimum reduziert werden.

Anleihen der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn.

2 ⁸ / ₁₁ 0/0 Franco-Suisse von 1868. Rückzahlung der auf 10. März 1911 auszulösenden 290 Obligationen à Fr. 550	„	159,500
3 0/0 Jougne-Eclépens. Rückzahlung der auf 15. April 1911 auszulösenden 94 Obligationen à Fr. 500	„	47,000

Anleihen der ehemaligen Gotthardbahn.

3 ¹ / ₂ 0/0 vom 1. April 1895. Rückzahlung der auf 30. September 1911 auszulösenden Obligationen in verschiedenen Beträgen	„	540,000
Total		<u>Fr. 6,663,000</u>

* * *

Am Schluss des gegenwärtigen Berichtes beehren wir uns, Ihnen folgenden

A n t r a g

zu stellen:

Der Bundesversammlung sind zur Genehmigung vorzulegen:

1. Das Betriebsbudget der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1911, abschliessend mit Fr. 185,448,495 Einnahmen und mit Fr. 120,985,625 Ausgaben.

2. Das Budget der Gewinn- und Verlustrechnung der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1911, abschliessend mit Fr. 76,185,230 Einnahmen und mit Fr. 74,177,550 Ausgaben.

3. Das Baubudget der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1911 im Betrage von Fr. 30,740,450.

4. Das Budget der Ausgaben der Kapitalrechnung der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1911 im Betrage von Fr. 37,403,450.

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

Bern, den 30. September 1910.

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 1911, zuhanden der Bundesversammlung. (Vom 30. September 1910.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1910
Année	
Anno	
Band	5
Volume	
Volume	
Heft	46
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.11.1910
Date	
Data	
Seite	254-404
Page	
Pagina	
Ref. No	10 023 974

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dall'Archivio federale svizzero.