Bericht und Antrag des Verwaltungsrates

betreffend das

Budget der schweizerischen Bundesbahnen

pro

1915

an den Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung.

(Vom 23. Oktober 1914.)

Hochgeachteter Herr Bundespräsident!
Hochgeachtete Herren Bundesräte!

Wir haben die Ehre, Ihnen mit diesem Berichte gemäss Art. 17 des Bundesgesetzes betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen, vom 15. Oktober 1897, und Art. 62 der Vollziehungsverordnung vom 7. November 1899 das Budget der schweizerischen Bundesbahnen pro 1915 einzureichen, und ersuchen Sie, dasselbe der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Dieses Budget umfasst:

1. das Betriebsbudget mit 6 Beilagen, enthaltend die Voranschläge der Hülfsbetriebe und des Nebengeschäftes für den Dampfschiffbetrieb auf dem Bodensee;
2. das Budget der Gewinn- und Verlustrechnung;
3. das Baubudget;
4. das Budget der Kapitalrechnung.

Betriebsbudget.

Im Jahre 1915 werden wir im Betrieb haben:

a. für eigene Rechnung:

Kreis	I	(inbegriffen die gepachtete Linie Vevey-Chexbres)	718 km
„	II	. . . . .	476 „
„	III	. . . . .	707 „
„	IV	. . . . .	433 „
„	V	. . . . .	464 „
			2798 km

b. für Rechnung Dritter:

von den S. B. B. betriebene Bahnen oder Linien auswärtiger Bahnen in einer Länge von .	215 „
Zusammen	3013 km

Auf Ende des Jahres 1913 hatten wir im Betrieb		3039 km
hiervon ab:		
Strecke Vallorbe—Grenze	3 km	
Strecke Vallorbe—Grenze—Pontarlier .	23 „	
		26 „
Wie oben		3013 km

In obigen kreisweisen Betriebslängen, sowie in den im Budget nach Kreisen und Rubriken ausgeschiedenen Voranschlägen ist die gemäss dem Bundesratsbeschlusse vom 7. April 1914 auf 1. Januar 1915 in Kraft tretende neue Kreiseinteilung berücksichtigt.

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

Es wurde angenommen, die Eröffnung des Betriebes der neuen Linie Frasne—Vallorbe durch die Paris-Lyon-Mittelmeer-

bahn finde im Laufe des Jahres 1914 oder anfangs des Jahres 1915 statt. Der Betrieb der Linien Vallorbe—Pontarlier und Verrières—Pontarlier ist deshalb auf Grund der mit der P. L. M.-Gesellschaft abgeschlossenen neuen Verträge budgetiert worden, wonach die Besorgung dieses Betriebes mit der Eröffnung der Linie Frasne—Vallorbe an die P. L. M. übergeht, ausgenommen der Zugs- und Fahrdienst auf der Strecke Verrières—Pontarlier, den die Bundesbahnen auch fernerhin gegen Entschädigung durch die P. L. M. ausführen werden.

Zur Erzielung einer zuverlässigen Vergleichung der Voranschläge mit den Ziffern der Vorjahre haben wir den Beträgen der Rechnung 1913 die Einnahmen und Ausgaben pro I. Semester der auf 1. Juli 1913 verstaatlichten Neuenburger Jurabahn beigefügt.

Im Budget des Jahres 1915 ist nunmehr das auf Grund der neuen bundesrätlichen Verordnung über das Rechnungswesen der Eisenbahnen, vom 7. November 1913, aufgestellte Rechnungsschema der Bundesbahnen zur Anwendung gekommen. Dieses Schema wird künftighin auch für die Jahresrechnungen massgebend sein, so dass zwischen Budget und Rechnung Übereinstimmung hergestellt sein wird. (Wir verweisen hier auf die im Budgetbericht des Jahres 1914 gegebenen Erläuterungen.) Zufolge dieser Änderung konnten die Beträge der zur Vergleichung dienenden Vorjahre (Rechnung 1913 und Budget 1914), mit Ausnahme des Kapitels II C Bahnunterhalt, nicht auf die neuen, etwas veränderten Unterrubriken ausgeschieden werden. Die künftigen Budgets werden in diesem Punkte vollständig sein.

Die mit dem 1. August 1914 eingetretenen politischen Verwicklungen und der Kriegszustand in Europa, welchem ein bedeutender Verkehrsrückgang auf den schweizerischen Eisenbahnen unmittelbar folgte, haben uns veranlasst, die Voranschläge für das Jahr 1915, welche damals bereits aufgestellt waren, einer vollständigen Revision zu unterziehen. Das Ihnen nunmehr vorliegende revidierte Budget wurde in den Einnahmen und Ausgaben auf Grund eines erheblich verminderten Verkehrs aufgestellt und es sind daher in demselben ausser reduzierten Fahrleistungen auch Personalverminderungen, sowie die Einschränkung aller Unterhaltungsarbeiten auf das Notwendigste und die Durchführung aller weitern möglichen Ersparnismassnahmen vorgesehen. Wir werden im Verlaufe dieses Berichtes auf die vorgenommenen Reduktionen zu sprechen kommen.

Während der Aufstellung unseres Budgets ist durch Beschluss des Bundesrates vom 11. September 1914 verfügt worden, es seien die nach Massgabe der Besoldungsgesetze auf 1. April 1915 eintretenden periodischen Besoldungserhöhungen der Beamten und Angestellten und ferner die in den Lohnordnungen vorgesehenen Lohn- oder Taggelderhöhungen der Arbeiter, prov. Angestellten, Aspiranten und Lehrlinge vorläufig für das Jahr 1915 zu sistieren und es dürfen in die Voranschläge dieses Jahres keine solchen Gehalts-, Lohn- oder Taggelderhöhungen eingestellt werden. Diesem Beschluss gemäss haben wir alle Gehalts- und Lohnerhöhungen aus dem Budget gestrichen und angeordnet, dass bereits vom 1. Oktober 1914 an, ausser in Fällen von Beförderungen zur Besetzung eingetretener Vakanzen, keine Gehalts- oder Lohnerhöhungen zu bewilligen seien. Die daherigen Reduktionen betragen einschliesslich der Mindereinlagen in die Pensions- und Hülfskasse rund Fr. 5,780,000.

Wir haben ferner im Budget 1915 die Reiseentschädigungen herabgesetzt und angeordnet, dieselben bis auf weiteres um 25 % der reglementarischen Ansätze zu reduzieren. Diese Massnahme ist eine vorübergehende; wir haben sie als angezeigt erachtet, um auch in diesem Punkte die unumgänglich notwendige Verminderung der Betriebsausgaben durchzuführen. Endlich ist die zeitweise Verlängerung der Tragzeit gewisser Dienstkleider in Aussicht genommen.

Die erwähnten Änderungen am Budget haben die Fertigstellung desselben verspätet, so dass dessen Vorlage an den Bundesrat innert der gesetzlichen Frist des 30. September nicht möglich war.

* * *

Das nach diesen Grundsätzen aufgestellte Betriebsbudget erzeigt einen Einnahmenüberschuss von . . . Fr. 38,736,140

Rechnung 1913	Budget 1914	Budget 1915	Gegenüber 1913	Gegenüber 1914
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
70,430,771	68,147,310	**38,736,140**	—31,694,631	—29,411,170

Dieser verminderte Betriebsüberschuss setzt sich zusammen aus:

	Gegenüber Rechnung 1913 Fr.	Gegenüber Budget 1914 Fr.
dem Minderbetrag der veranschlagten Betriebseinnahmen	—45,946,625	—47,285,300
dem Minderbetrag der veranschlagten Betriebsausgaben	—14,251,994	—17,874,130
Der veranschlagte Einnahmenüberschuss ist somit niedriger um .	—31,694,631	—29,411,170

Diese Verminderungen werden wir im nachstehenden Berichte bei den einzelnen Kapiteln und Rubriken näher erläutern; sie sind in ihrer Gesamtheit dem Einnahmenausfall infolge der seit dem Monat August 1914 durch den europäischen Krieg verursachten Verkehrsverminderung zuzuschreiben, welcher Ausfall nicht durch eine in gleicher Höhe stehende Verminderung der Betriebsausgaben kompensiert zu werden vermag.

Betriebseinnahmen.

Wir veranschlagen unsere gesamten Betriebseinnahmen auf **Fr. 167,584,570**, welcher Betrag sich wie folgt auf die Hauptkapitel der Einnahmen verteilt:

	Rechnung 1913	Budget 1914	Budget 1915	Gegenüber 1913	Gegenüber 1914
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
I. Ertrag des Personenverkehrs	85,021,359	84,000,000	**69,000,000**	— 16,021,359	— 15,000,000
II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Güterverkehrs . .	117,286,015	119,700,000	**88,400,000**	— 28,886,015	— 31,300,000
III. Ertrag aus dem Postverkehr	2,220,000	2,300,000	**1,600,000**	— 620,000	— 700,000
IV. Verschiedene Einnahmen	9,003,821	8,869,870	**8,584,570**	— 419,251	— 285,300
	213,531,195	214,869,870	**167,584,570**	— 45,946,625	— 47,285,300

Durch die eingetretenen kriegerischen Ereignisse hat der innerschweizerische Verkehr infolge der Geschäftsstockung ganz bedeutend abgenommen, und der Verkehr mit dem Ausland ist sozusagen vollständig unterbunden. Von der bisherigen Übung, die Betriebseinnahmen auf Grund der Ergebnisse der ersten 7 Monate des dem Budgetjahre vorausgehenden Jahres zu ermitteln, musste diesmal Umgang genommen und eine andere Basis gesucht werden, weil die Ergebnisse der Monate Januar bis Juli dieses Jahres die veränderten Verhältnisse nicht zum Ausdruck bringen. Wir gingen von den Einnahmen des Jahres 1913 aus, indem wir diese quartalweise nach Einnahmen aus dem schweizerischen und solchen aus dem internationalen Verkehr zerlegten:

Periode	Betriebseinnahmen pro 1913					
	Schweizerischer Verkehr		Internationaler Verkehr		Total	
	Personen	Güter, inkl. Gepäck u. Tiere	Personen	Güter, inkl. Gepäck u. Tiere	Personen	Güter, inkl. Gepäck u. Tiere
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
I. Quartal	13,126,000	15,263,000	4,323,862	12,829,327	17,449,862	28,092,327
II. „	16,170,000	17,248,000	6,031,559	12,507,334	22,201,559	29,755,334
III. „	20,085,000	17,670,000	7,980,388	13,029,039	28,065,388	30,699,039
IV. „	13,363,000	16,909,000	3,941,550	14,050,315	17,304,550	30,959,315
Total	62,744,000	67,090,000	22,277,359	52,416,015	85,021,359	119,506,015

Unter der Annahme einer günstigen Entwicklung des Verkehrs im Jahre 1915 haben wir die Einnahmen für dieses Jahr auf folgende Betreffnisse der Einnahmen des Jahres 1913 veranschlagt:

Periode	Berechnung der mutmasslichen Einnahmen pro 1915					
	Schweizerischer Verkehr		Internationaler Verkehr		Total	
	Personen	Güter, inkl. Gepäck u. Tiere	Personen	Güter, inkl. Gepäck u. Tiere	Personen	Güter, inkl. Gepäck u. Tiere
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
I. Quartal . . . . . (80 % des schweizerischen und 35% des internationalen Verkehrs)	10,500,800	12,210,400	1,513,300	4,490,300	12,014,100	16,700,700
II. Quartal . . . . . (85 % des schweizerischen und 45% des internationalen Verkehrs)	13,744,500	14,660,800	2,714,200	5,628,300	16,458,700	20,289,100
III. Quartal . . . . . (95 % des schweizerischen und 65% des internationalen Verkehrs)	19,080,700	16,786,500	5,187,200	8,468,800	24,267,900	25,255,300
IV. Quartal . . . . . (95 % des schweizerischen und 85% des internationalen Verkehrs)	12,694,800	16,063,500	3,350,300	11,942,800	16,045,100	28,006,300
Total	56,020,800	59,721,200	12,765,000	30,530,200	68,785,800	90,251,400

Wir veranschlagen unsere gesamten Betriebseinnahmen pro 1915 auf Fr. 159,000,000, welcher Betrag sich wie folgt auf die Hauptkapitel der Einnahmen verteilt:

I.	Ertrag des Personentransportes	Fr.	69,000,000
II.	Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes (abzüglich Postverkehr)	„	88,400,000
	1. von Gepäck . . Fr. 5,800,000		
	2. von Tieren . . . „ 2,500,000		
	3. von Gütern . . . „ 80,100,000		
III.	Ertrag aus dem Postverkehr (Poststücke über 5 kg)	„	1,600,000
	Total der Transporteinnahmen	Fr.	159,000,000

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

	Rechnung 1913 Fr.	Budget 1914 Fr.	Budget 1915 Fr.	Gegenüber 1913 Fr.	Gegenüber 1914 Fr.
A. Pacht- und Mietzinse:					
1. Für Bahnhöfe und Bahnstrecken	1,238,407	1,239,060	**1,315,810**	+ 77,403	+ 76,750
2. Für Rollmaterial	1,688,645	1,730,000	**1,300,000**	— 388,645	— 430,000
3. Für Gebäude, Lokale, Grundstücke u. dgl.	2,394,594	2,528,000	**2,623,000**	+ 228,406	+ 95,000
B. Rohertrag von Hülfsbetrieben:					
1. Drucksachenverwaltung . .	110,985	117,940	**65,610**	— 45,375	— 52,330
2. Oberbaumaterialverwaltung .	964,436	718,800	**766,000**	— 198,436	+ 47,200
3. Materialverwaltungen . . .	751,388	662,960	**612,840**	— 138,548	— 50,120
4. Werkstätten, einschliesslich Gasanstalten	1,577,869	1,610,410	**1,610,110**	+ 32,241	— 300
5. Kraftwerke	—	—	**21,200**	+ 21,200	+ 21,200
C. Verschiedenes:					
1. Privattelegraphendienst . . .	14,849	12,700	**13,000**	— 1,849	+ 300
2. Erlöse und sonstige Einnahmen	262,648	250,000	**257,000**	— 5,648	+ 7,000
	9,003,821	8,869,870	**8,584,570**	— 419,251	— 285,300

A 1. Pachtzinse für Gemeinschaftsbahnhöfe und -bahnstrecken. Die Mehreinnahmen ergeben sich aus dem Anwachsen der Baukapitalien verschiedener Gemeinschaftsbahnhöfe und aus der Budgetierung des Anteiles der P. L. M.-Linie Frasne-Vallorbe am Kapitalzins des Bahnhofes Vallorbe.

A 2. Mietzinse für das Rollmaterial. Wegen der vorauszusehenden verminderten Zirkulation der eigenen Wagen auf fremden Bahnen werden sich diese Mieten erheblich reduzieren. Eine Vergleichung der Einnahmen- und Ausgabenmieten für das Rollmaterial geben wir bei Rubrik V A 2 der Betriebsausgaben.

A 3. Mietzinse für Gebäude, Lokale, Grundstücke u. dgl. Aus der vermehrten Zahl der vermieteten Objekte und durch Revision von Pachtverträgen erwarten wir eine weitere Steigerung dieser Mietzinse.

B 1—5. Rohertrag von Hülfsbetrieben. In den budgetierten Erträgnissen sind die Zinse der in diesen Hülfsbetrieben investierten Bau- und Betriebskapitalien inbegriffen. Die Höhe der Erträgnisse ist im Zusammenhang mit den Abgaben und Leistungen der Hülfsbetriebe an die Dienststellen und an Dritte, mit der Höhe ihrer eigenen Regiekosten, sowie mit dem Verkauf der Altmaterialien.

Als eine neue Art solcher Hülfsbetriebe figurieren unter B 5 die Kraftwerke zur Erzeugung der elektrischen Betriebskraft, welche gemäss der neuen bundesrätlichen Verordnung über das Rechnungswesen der Eisenbahnen den Hülfsbetrieben zuzuteilen sind. Die Ausgaben für den Betrieb dieser Werke wurden bisher in den Kapiteln des Bahndienstes und des Fahrdienstes verrechnet. Die neue Beordnung hat den Zweck, die Kosten der Energiebeschaffung festzustellen und sie dem Fahrdienst, gleich wie diejenigen des Brennmaterials, zu belasten. Das Budget 1915 enthält als derartige Hülfsbetriebe die Kraftwerke für die Simplonlinie in Brig und Iselle.

Betriebsausgaben.

Wir veranschlagen die Betriebsausgaben für das Jahr 1915 auf . . . . . Fr. 128,848,430

Rechnung 1913	Budget 1914	Budget 1915	Gegenüber 1913	Gegenüber 1914
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
143,100,424	146,722,560	**128,848,430**	—14,251,994	—17,874,130

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

	Gegenüber Rechnung 1913		Gegenüber Budget 1914	
	Fr.	%	Fr.	%
I. Allgemeine Verwaltung .	— 291,380	— 6,39	— 440,910	— 9,36
II. Unterhalt und Bewachung der Bahn	— 2,880,833	— 13,50	— 3,841,140	— 17,23
III. Stationsdienst und Zugsbegleitung	— 1,065,650	— 2,16	— 2,089,780	— 4,14
IV. Fahr- u. Werkstättedienst	— 7,751,091	— 13,66	— 8,332,720	— 14,53
V. Verschiedene Ausgaben .	— 1,587,608	— 12,19	— 1,951,200	— 14,57
VI. Nicht rubrizierte Ausgaben und Einnahmen:				
1. Bauausgaben zu lasten der Betriebsrechnung . . .	— 1,647,432	— 75,51	— 1,592,580	— 74,88
2.-4. Vergütungen für Verwaltungs- und Bauleitungskosten, Gemeinschaftsbahnhöfe, Betrieb anderer Bahnen etc.; Einnahmen .	— 972,000	— 23,10	— 574,200	— 15,07
5. Mehrausgaben infolge Revision des Reglements betreffend die Dienstkleider	—	—	— 200,000	— 100,00
	— 14,251,994	— 9,96	— 17,874,130	— 12,18

Diese Minderausgaben des Budgets 1915 sind die Folge der weitmöglichsten Reduzierung der Voranschläge auf allen Kapiteln der Verwaltung und des Betriebs. Sie betreffen: Die Rubriken des Personals (Verminderung desselben und Streichung aller Gehalts- und Lohnerhöhungen), ferner diejenigen des Bahnunterhalts, die sachlichen Ausgaben des Expeditionsdienstes, die Ausgaben des Fahrdienstes infolge Reduktion der Fahrleistungen um zirka 30 %, sowie die verschiedenen Ausgaben.

Im folgenden geben wir einen Nachweis über die im Budget 1915 veranschlagten Ausgaben für das Personal:

	Budget 1915 Fr.
I. Allgemeine Verwaltung	3,783,630
II. Unterhalt und Bewachung der Bahn . . .	6,255,940
III. Stationsdienst und Zugsbegleitung	45,205,900
IV. Fahr- und Werkstättedienst	17,702,290
Total Betriebsrechnung	72,947,760

gegenüber Fr. 76,185,689 in Rechnung 1913 und Fr. 77,666,030 im Budget 1914.

Hierzu:

Nicht rubriziertes Personal des Bahndienstes (abzüglich des bereits im Kapitel II figurierenden Anteils für Bahnbewachung)	7,426,020
Materialverwaltungen (einschliesslich derjenigen für Drucksachen und Oberbaumaterial) . .	589,000
Werkstätten (einschliesslich Gasanstalten) . . .	10,064,420
Kraftwerke	52,500
Dampfschiffbetrieb auf dem Bodensee	254,110
Total der Ausgaben für das Personal	91,333,810

Diese veranschlagten Ausgaben verteilen sich folgendermassen auf die Unterrubriken:

Gehalte	62,886,460
Taglöhne	16,819,650
Dienstkleider	1,807,550
Nebenbezüge	7,745,150
Nachtdienstentschädigungen	571,470
Reiseentschädigungen und Verschiedenes . . .	1,503,530
Total wie oben	91,333,810

Diesen veranschlagten Personalkosten liegt folgende, für das Budget 1915 vorgesehene Personalzahl zugrunde:

	Zahl der Beamten und Angestellten	Zahl der Taglohn-arbeiter	Total
I. Allgemeine Verwaltung .	907	—	907
II. Unterhalt und Bewachung der Bahn	2,417	—	2,417
III. Stationsdienst und Zugsbegleitung	15,413	1,539	16,952
IV. Fahr- und Werkstättedienst	4,906	592	5,498
Total Betriebsrechnung gegenüber total 27,014 im Budget 1914.	23,643	2,131	25,774
Hierzu:			
Nicht rubriziertes Personal des Bahndienstes	1,518	1,025 *)	2,543
Materialverwaltungen (einschliesslich derjenigen für Drucksachen und Oberbaumaterial) . . .	176	—	176
Werkstätten (einschliesslich Gasanstalten)	857	3,950	4,807
Kraftwerke	27	10	37
Dampfschiffbetrieb auf dem Bodensee	76	5	81
Gesamttotal	26,297	7,121	33,418

Die Ziffern betreffend die Ausgaben für das Personal und dessen Anzahl sind bisher nicht auf allen Positionen ermittelt worden; eine Vergleichung mit den Ziffern der Vorjahre kann deshalb nicht durchwegs gegeben werden. Da das neue Schema eine Verrechnung nach den erwähnten Unterrubriken vorsieht, wird künftig die Vergleichung dieser Ausgaben und der Personalzahl mit den Vorjahren dargestellt werden.

*) Betrifft nur die Zahl der ständigen Taglohnarbeiter; die Zahl der Hülfsarbeiter kann, weil sehr veränderlich, nicht budgetiert werden.

Die nachstehende Tabelle gibt Aufschluss über die für das Jahr 1915 budgetierten Fahrleistungen und deren Verminderung gegenüber den beiden Vorjahren.

	Rechnung 1913	Budget 1914	Budget 1915	Gegenüber 1913	Gegenüber 1914
Leistungen der Lokomotiven, einschliesslich der elektrischen Lokomotiven und des Rangierdienstes, Lokomotivkilometer	48,348,356	49,030,000	**34,700,000**	— 13,648,356	— 14,330,000
Leistungen der Personenwagen, Achskilometer . .	421,728,416	400,000,000	**380,000,000**	— 41,728,416	— 20,000,000
Leistungen der Lastwagen, Achskilometer	464,244,626	445,000,000	**400,000,000**	— 64,244,626	— 45,000,000

Die Verminderung der veranschlagten Lokomotivkilometer gegenüber den Leistungen des Jahres 1913 beträgt 28,2 % und gegenüber dem Budget 1914 29,2 %; diese Reduktion ist infolge des bedeutenden Verkehrsrückganges vorgenommen worden.

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

I. Allgemeine Verwaltung.

	Rechnung 1913 Fr.	Budget 1914 Fr.	Budget 1915 Fr.	Gegenüber 1913 Fr.	Gegenüber 1914 Fr.
A. 1. Verwaltungsbehörden	15,804	18,200	**16,700**	+ 896	— 1,500
2. Direktion	275,636	265,800	**276,500**	+ 864	+ 10,700
3. Sekretariat, Kanzlei und Nebendienste	620,767	658,180	**658,840**	+ 38,073	+ 660
4. Einnahmenkontrolle	978,807	994,860	**968,600**	— 10,207	— 26,260
5. Ausgabenkontrolle, Buchhaltung und Hauptkasse	642,574	659,060	**656,590**	+ 14,016	— 2,470
6. Statistisches Bureau und Publizitätsdienst	224,742	238,300	**241,240**	+ 16,498	+ 2,940
7. Tarifbureaux und Frachtreklamationsbureau	426,851	444,210	**446,780**	+ 19,929	+ 2,570
8. Rechtsbureaux und Verwaltung der Hülfskassen	386,991	390,060	**397,080**	+ 10,089	+ 7,020
9. Abwartpersonal	117,282	115,980	**121,300**	+ 4,018	+ 5,320
Bureaux für den Telegraphendienst und die elektrischen Anlagen . .	353,104	367,690	—	— 353,104	— 367,690

	Rechnung 1913 Fr.	Budget 1914 Fr.	Budget 1915 Fr.	Gegenüber 1913 Fr.	Gegenüber 1914 Fr.
B. 1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc.	302,752	356,800	**296,400**	— 6,352	— 60,400
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Diensträume	90,536	92,000	**83,700**	— 6,836	— 8,300
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	38,241	24,300	**19,200**	— 19,041	— 5,100
4. Verschiedenes	85,223	83,400	**85,000**	— 223	+ 1,600
	4,559,310	4,708,840	**4,267,930**	— 291,380	— 440,910

A. Personal. Auf der Rubrik A 3 „Sekretariat, Kanzlei und Nebendienste“ sind auch die Lehrer der Privatschulen im Kreis V budgetiert. In einzelnen Dienstabteilungen ist die Personalzahl gegenüber der Rechnung 1913 noch etwas höher; die Beträge werden sich noch vermindern um die darin enthaltenen Positionen für Personalvermehrung, weil eine solche im Jahre 1915 nicht stattfinden soll. Das Personal der Telegraphendienste ist gemäss dem neuen Schema ab 1915 der Leitung des Bahndienstes zugeteilt.

B. Nebenkosten. Die Voranschläge sind behufs Reduzierung der Ausgaben durchgehends herabgesetzt worden. Das Budget 1914 enthält auf Rubrik B 1 ausserordentliche Druckkosten für die Erneuerung von Couponsbogen.

II. Unterhalt und Bewachung der Bahn.

		Rechnung 1913	Budget 1914	Budget 1915	Gegenüber 1913	Gegenüber 1914
		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A. 1.	Leitung des Bahndienstes	915,384	958,130	**1,211,760**	+ 296,376	+253,630
2.	Bahningenieure und deren Hülfspersonal	549,195	559,490	**537,300**	— 11,895	— 22,190
3.	Bahnmeister und Gehülfen	1,411,042	1,501,080	**569,670**	— 841,372	—931,410
4.	Bahnwärter, Schrankenwärter und Stellvertreter	4,012,296	4,065,200	**3,937,210**	— 75,086	—127,990
B. 1.	Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc.	86,239	89,000	**82,050**	— 4,189	— 6,950
2.	Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Diensträume	65,670	65,430	**77,900**	+ 12,230	+ 12,470
3.	Beleuchtung der Bahn	77,644	77,000	**67,900**	— 9,744	— 9,100
4.	Ergänzung und Unterhalt des Inventars	316,749	339,500	**270,100**	— 46,649	— 69,400
5.	Verschiedenes	36,797	34,600	**36,000**	— 797	+ 1,400
	Entschädigungen für vorübergehende Benützung von Landstücken und für Kulturschaden	587	2,700	—	— 587	— 2,700

	Rechnung 1913	Budget 1914	Budget 1915	Gegenüber 1913	Gegenüber 1914
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
C. 1. Unterbau	3,001,445	3,207,800	**2,758,600**	— 242,845	—449,200
2. Oberbau	8,000,107	8,440,200	**6,024,900**	—1,975,207	—2,415,300
3. Hochbau und mechanische Einrichtungen	1,865,947	1,834,700	**1,589,800**	— 276,147	—244,900
4. Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen	914,385	891,800	**1,086,600**	+ 172,215	+194,800
5. Räumung der Bahn von Schnee und Eis	83,436	230,600	**206,300**	+ 122,864	— 24,300
	21,336,923	22,297,230	**18,456,090**	—2,880,833	— 3,841,140
Hiervon ab:					
Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds für die Geleiseerneuerung *)	5,193,230	5,714,000	**3,273,900**	—1,919,330	—2,440,100
Nettoausgaben für Unterhalt und Bewachung der Bahn zu lasten der Betriebsrechnung .	16,143,693	16,583,230	**15,182,190**	— 961,503	—1,401,040

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

A. Personal. Der Rubrik A 1, Leitung des Bahndienstes, sind nunmehr auch die Ausgaben für die Beamten und Bureauangestellten der Telegrapheninspektionen zugeschieden, während die Telegraphenaufseher, Monteure und Drahtzieher dem „Nicht rubrizierten Personal" zugeteilt sind, dessen Ausgaben auf die zutreffenden Arbeitsrubriken verteilt werden. Die Minderausgaben der Rubrik A 3 sind ebenfalls in der Zuteilung der Vorarbeiter, der Stellwerkaufseher, Monteure und Schlosser zum „Nicht rubrizierten Personal" begründet, da deren Gehalte und Löhne gemäss den Vorschriften der bundesrätlichen Rechnungsverordnung den Rubriken der durch dieses Personal geleisteten Arbeiten belastet werden muss. Die übrigen Minderausgaben sind der Personalreduktion zuzuschreiben.

B. Nebenkosten. Niedrigere Voranschläge. Die Rubrik B 2 sieht etwas erhöhte Ausgaben vor, weil die Lokale der Telegrapheninspektionen hinzukommen. Die Rubrik „Entschädigungen für vorübergehende Benützung von Landstücken und für Kulturschaden" figuriert nicht mehr im neuen Schema; die daherigen Ausgaben sind den zutreffenden Arbeitsrubriken zu belasten.

C 1. Unterbau. Mit Ausnahme der vermehrten Herstellungsarbeiten in Tunneln und für Fluss- und Bergverbauungen sind verminderte Arbeiten vorgesehen, da der Unterhalt auf das Notwendigste beschränkt wird.

C 2. Oberbau. Für 1915 ist die Erneuerung von 67 km Geleise und von 112 Weichen veranschlagt, gegenüber 178 km Geleise und 204 Weichen im Budget 1914. Im Voranschlag für 1915 ist ein grosser Teil der pro 1914 vorgesehenen Umbauten enthalten, der wegen Einschränkung der Arbeiten im Jahre 1914 nicht mehr zur Ausführung gelangen wird.

C 3. Hochbau und mechanische Einrichtungen. Die Reduzierung des Budgets 1915 betrifft namentlich den verminderten Unterhalt der Gebäude für den allgemeinen Betriebsdienst.

C 4. Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen. Auf Grund des neuen Rechnungsschemas sind ab 1915 die Gehalte und Löhne der Telegraphen- und Stellwerkaufseher, der Monteure, Schlosser und Drahtzieher auf dieser Rubrik zu verrechnen; bisher waren sie dem rubrizierten Personal zugeteilt.

III. Stationsdienst und Zugsbegleitung.

	Rechnung 1913 Fr.	Budget 1914 Fr.	Budget 1915 Fr.	Gegenüber 1913 Fr.	Gegenüber 1914 Fr.
A. 1. Leitung des Stations- und Zugsdienstes	1,235,554	1,249,420	**1,237,410**	+ 1,856	— 12,010
2. Bahnhof- und Stationspersonal	33,200,272	34,095,700	**33,343,040**	+ 142,768	— 752,660
3. Zugsbegleitungspersonal	11,536,119	11,627,010	**10,625,450**	— 910,669	—1,001,560
B. 1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc.	1,220,734	1,270,110	**1,194,000**	— 26,734	— 76,110
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Diensträume, Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen	1,571,274	1,611,010	**1,451,270**	— 120,004	— 159,740
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	422,604	351,450	**327,150**	— 95,454	— 24,300
4. Verbrauchsmaterialien für den Stationsdienst	40,085	41,700	**82,300**	+ 42,215	+ 40,600
5. Camionnage	46,053	52,000	**5,700**	— 40,353	— 46,300
6. Verschiedenes	168,675	167,100	**109,400**	— 59,275	— 57,700
	49,441,370	50,465,500	**48,375,720**	—1,065,650	—2,089,780

A. Personal. Die veranschlagten Mehrausgaben für Nachtdienstentschädigungen und für die Abgabe von Dienstkleidern werden durch die Minderausgaben infolge der Personalreduktion und der geringern Fahrleistungen (weniger Nebenbezüge des Zugsdienstpersonals) übertroffen.

B. Nebenkosten. Der Voranschlag dieser Ausgaben für die Verbrauchsmaterialien aller Art des Expeditions- und Zugsdienstes ist infolge des Verkehrsrückganges ebenfalls erheblich reduziert worden. Die Ausgaben für Plombierung und für Klebmaterial, welche bisher den Rubriken B 5 und 6 belastet wurden, sind von 1915 an auf die Rubrik B 4 zu verrechnen.

IV. Fahr- und Werkstättedienst.

	Rechnung 1913 Fr.	Budget 1914 Fr.	Budget 1915 Fr.	Gegenüber 1913 Fr.	Gegenüber 1914 Fr.
A. 1. Leitung des Fahr- und Werkstättedienstes	643,637	685,260	**662,050**	+ 18,413	— 23,210
2. Fahrpersonal	14,925,246	14,934,840	**13,299,070**	—1,626,176	—1,635,770
3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials	3,714,386	3,837,560	**3,741,170**	+ 26,784	— 96,390
4. Personal der Unterwerke und Schaltposten	—	—	—	—	—
B. 1. Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Porti etc.	44,631	44,050	**38,300**	— 6,331	— 5,750
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Diensträume	185,559	194,630	**165,700**	— 19,859	— 28,930
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	246,152	242,200	**241,300**	— 4,852	— 900
4. Verschiedenes	47,424	30,520	**21,900**	— 25,524	— 8,620
C. 1. Brennmaterial 2. Elektrische Kraft	19,023,704	18,662,000	**13,281,000** **66,000**	—5,676,704	—5,315,000
3. Schmiermaterial	438,388	440,000	**329,000**	— 109,388	— 111,000
4. Beleuchtungsmaterial	208,425	216,450	**173,600**	— 34,825	— 42,850
5. Reinigungs- und Desinfektionsmaterial, Wasser, Streusand und Verschiedenes	580,678	581,100	**486,000**	— 94,678	— 95,100

	Rechnung 1913	Budget 1914	Budget 1915	Gegenüber 1913	Gegenüber 1914
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
D. 4. Stromleitungsanlagen . . .	—	—	**16,000**	+ 16,000	+ 16,000
E. 1. Dampflokomotiven und Tender	9,533,648	9,792,600	**9,086,200**	— 387,448	— 646,400
2. Elektrische Lokomotiven . .			**60,000**		
4. Personenwagen	3,663,015	4,023,600	**4,013,000**	+ 349,985	— 10,600
6. Gepäckwagen	3,506,488	3,658,200	**458,400**	— 234,488	— 386,200
7. Güterwagen			**2,813,600**		
9. Dienstwagen	—	—	**58,000**	+ 58,000	+ 58,000
	56,761,381	57,343,010	**49,010,290**	—7,751,091	—8,332,720
Hiervon ab:					
Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds für die Abschreibung des ausrangierten Rollmaterials	3,112,663	3,856,400	**2,021,200**	—1,091,463	—1,835,200
Nettoausgaben für den Fahr- und Werkstättedienst zu lasten der Betriebsrechnung	53,648,718	53,486,610	**46,989,090**	—6,659,628	—6,497,520

Das Budget des Fahrdienstes beruht auf der Annahme folgender Fahrleistungen (Rangierdienst inbegriffen), welchen wir die Leistungen des Jahres 1913 und den Voranschlag pro 1914 gegenüberstellen. Zur kreisweisen Vergleichung ist zu bemerken, dass die Kreise II, III und V gegenüber den Vorjahren, ausser wegen der Reduzierung der Leistungen, auch zufolge der neuen Kreiseinteilung Veränderungen aufweisen.

	Rechnung 1913	Budget 1914	Budget 1915	Gegenüber 1913	Gegenüber 1914
			Lokomotivkilometer		
Kreis I*)	10,317,137	10,600,000	**7,450,000**	— 2,867,137	— 3,150,000
„ II .	12,321,126	12,400,000	**8,000,000**	— 4,321,126	— 4,400,000
„ III .	11,646,888	11,900,000	**7,850,000**	— 3,796,888	— 4,050,000
„ IV .	6,052,339	6,300,000	**4,370,000**	— 1,682,339	— 1,930,000
„ V .	7,831,127	7,500,000	**6,890,000**	— 941,127	— 610,000
Total*)	48,168,617	48,700,000	**34,560,000**	—13,608,617	—14,140,000

Die Verminderung gegenüber den effektiven Leistungen des Jahres 1913 beträgt $28{,}_{25}$ % und gegenüber dem Budget 1914 $29{,}_{03}$ %; sie entspricht dem infolge des Verkehrsrückganges reduzierten Fahrplan.

A. Personal. Die Verminderung betrifft sowohl die Gehalte und Löhne als auch die Nebenbezüge; sie ist die Folge der Personalverminderung und der geringern Fahrleistungen.

B. Nebenkosten. Infolge des Verkehrsrückganges werden auch diese Ausgaben herabgesetzt.

C. 1. Brennmaterial. Der durchschnittliche Kohlenpreis ist, wie im Budget 1914, zu Fr. 27 pro Tonne angenommen; dagegen ist der mittlere kilometrische Verbrauch für das Budget 1915 den Verhältnissen entsprechend geändert worden. Die Kosten des Brennmaterials wurden für die einzelnen Kreise wie folgt ermittelt:

Kreis I.

	Lok.-km	à kg	t
Zugförderung	6,670,000	$12{,}_{9}$ =	86,043
Rangierdienst	780,000	$10{,}_{5}$ =	8,190
Total	7,450,000		94,233

*) Ohne elektrische Lokomotiven.

à Fr. 27 per Tonne . . .	Fr.	2,544,290	
Heizung der Wagen etc. . .	„	7,710	
		Fr.	2,552,000
Abzüglich: Erlös von Schlacken etc. . . .		„	25,000
		Fr.	2,527,000

Kreis II.

	Lok.-km	à kg	t
Zugförderung	6,600,000	15,0 =	99,000
Rangierdienst	1,400,000	11,5 =	16,100
Total	8,000,000		115,100

à Fr. 27 per Tonne	Fr.	3,107,700	
Heizung der Wagen etc. (einschl. Zuschlag für Gemeinschaftsdienst)	„	13,300	
		Fr.	3,121,000
Abzüglich: Erlös von Schlacken etc. . . .		„	46,000
		Fr.	3,075,000

Kreis III.

	Lok.-km	à kg	t
Zugförderung	7,100,000	14,6 =	103,660
Rangierdienst	750,000	11,3 =	8,475
Total	7,850,000		112,135

à Fr. 27 per Tonne . . .	Fr.	3,027,650	
Heizung der Wagen etc. . .	„	10,350	
		Fr.	3,038,000
Abzüglich: Erlös von Schlacken etc. . . .		„	25,000
		Fr.	3,013,000

Kreis IV.

	Lok.-km	à kg	t
Zugförderung	3,650,000	14,7 =	53,655
Rangierdienst	720,000	11,0 =	7,920
Total	4,370,000		61,575

à Fr. 27 per Tonne . . .	Fr.	1,662,520	
Heizung der Wagen etc. . .	„	5,480	
		Fr.	1,668,000
Abzüglich: Erlös von Schlacken etc. . . .		„	16,000
		Fr.	1,652,000

Kreis V.

	Lok.-km	à kg	t
Zugförderung	6,000,000	17,6 =	105,600
Rangierdienst	620,000	11,2 =	6,944
Brünig (Talstrecke)	190,000	8,4 =	1,596
Brünig (Bergstrecke)	80,000	15,6 =	1,248
Total	6,890,000		115,388
à Fr. 27 per Tonne . . Fr.	3,115,480		
Heizung der Wagen etc. . . „	5,520		
		Fr.	3,121,000.
Abzüglich: Erlös von Schlacken etc. . . .		„	31,000
		Fr.	3,090,000
Total Kreise I—V		Fr.	13,357,000
Hiervon ab: Rückvergütung durch die Postverwaltung für Heizen der Bahnpostwagen etc.		„	76,000
Total IV C 1, Brennmaterial		Fr.	13,281,000

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

C 2. Elektrische Kraft. Hier budgetieren wir die von den Kraftwerken in Brig und Iselle zu liefernde elektrische Energie für den Betrieb der Linie Brig-Iselle. Diese Ausgabe war bisher in den Rubriken des Fahrdienstpersonals und des Bahnunterhaltes enthalten; die Ausscheidung auf eine besondere Rubrik geschieht auf Grund des neuen Rechnungsschemas.

C 3—5. Weitere Konsummaterialien der Lokomotiven und Wagen. Der geringere Verkehr lässt auch auf den Ausgaben für diese Verbrauchsmaterialien eine Verminderung erwarten.

D 4. Unterhalt und Erneuerung der Stromleitungsanlagen. Dieser Voranschlag betrifft den Unterhalt der elektrischen Fahrleitung Brig-Iselle, der bisher beim Bahndienst verrechnet wurde. Die veränderte Rechnungsart ist im neuen Rechnungsschema vorgeschrieben, welches nunmehr grundsätzliche Weisungen über die Verrechnung der Ausgaben für den elektrischen Bahnbetrieb enthält. Die Rubriken D 1—3 betreffen den Unterhalt von Maschinen, Gebäuden, Unterwerken und Schaltposten ausserhalb

der einen Hülfsbetrieb bildenden Kraftwerke; es bestehen keine solchen Anlagen für den elektrischen Betrieb der Simplonlinie.

E 1—9. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials. Die vermehrte Detaillierung des Rollmaterials ist durch das neue Rechnungsschema vorgeschrieben. Unter Rubrik 9, Dienstwagen, figurieren auch die Schotterwagen, Gas- und Akkumulatorenwagen etc., die bisher dem Inventar der sie benützenden Dienstabteilungen zugeteilt waren.

Unterhalt. Wir budgetieren hierfür . . . Fr. 14,468,000

Rechnung 1913	Budget 1914	Budget 1915	Gegenüber 1913	Gegenüber 1914
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
13,554,609	13,618,000	**14,468,000**	+ 913,391	+ 850,000

Die Vermehrung dieser Unterhaltskosten ist begründet durch den erhöhten Rollmaterialbestand. Das Budget 1914 war zu knapp bemessen.

Erneuerung. Wir budgetieren hier die Abschreibung des zur Ausrangierung vorgesehenen Rollmaterials, dessen Inventarwerte, abzüglich des Altmaterialerlöses, dem Erneuerungsfonds entnommen werden. Nachstehend der Detailausweis, sowie eine Vergleichung mit den Vorjahren:

Budget 1915	Inventarwert	Wert des Altmaterials	Nettoabschreibung
	Fr.	Fr.	Fr.
16 Dampflokomotiven . .	883,000	61,800	821,200
— Lokomotivkessel . . .	—	—	—
50 Personenwagen . . .	600,000	24,000	576,000
8 Gepäckwagen . . .	66,000	2,600	63,400
158 Güterwagen	584,000	23,400	560,600
— Dienstwagen	—	—	—
	2,133,000	111,800	2,021,200

Im Jahre 1913 wurden ausrangiert: 30 Lokomotiven, 43 Personenwagen und 274 Gepäck- und Güterwagen, mit einer Netto-Abschreibungssumme von Fr. 3,112,663.

Das Budget 1914 enthält die Abschreibung von 34 Lokomotiven, 2 Lokomotivkesseln, 83 Personenwagen und 286 Gepäck- und Güterwagen mit einer veranschlagten Netto-Abschreibung von Fr. 3,856,400.

V. Verschiedene Ausgaben.

		Rechnung 1913 Fr.	Budget 1914 Fr.	Budget 1915 Fr.	Gegenüber 1913 Fr.	Gegenüber 1914 Fr.
A.	1. Pacht- und Mietzinse für Gemeinschaftsbahnhöfe und Bahnstrecken .	547,999	677,750	**507,800**	— 40,199	—169,950
	2. Rollmaterialmiete	4,608,631	4,660,000	**3,000,000**	—1,608,631	—1,660,000
	3. Miete für sonstige Objekte	36,686	31,600	**33,180**	— 3,506	+ 1,580
C.	1. Gerichts- und Prozesskosten . . .	34,508	27,000	**24,000**	— 10,508	— 3,000
	2. Feuerversicherungen und Entschädigungen	87,708	169,600	**172,000**	+ 84,292	+ 2,400
	3. Unfallversicherungen und Entschädigungen	1,219,066	1,190,000	**1,110,000**	— 109,066	— 80,000
	4. Andere Versicherungen und Transportentschädigungen	279,153	288,000	**230,000**	— 49,153	— 58,000
	5. Transportkosten infolge von Bahnunterbrechungen	3,175	1,500	**1,500**	— 1,675	—
	6. Steuern und Abgaben	164,639	176,100	**169,000**	+ 4,361	— 7,100
	7. Beiträge an Hülfskassen und Wohlfahrtseinrichtungen, Pensionen, Unterstützungen und Geschenke . . .	5,744,443	5,740,730	**5,824,400**	+ 79,957	+ 83,670
	8. Reklame, Propaganda u. Verschiedenes	301,980	429,300	**368,500**	+ 66,520	— 60,800
		13,027,988	13,391,580	**11,440,380**	—1,587,608	—1,951,200

A 1. Pachtzinse für Gemeinschaftsbahnhöfe. Es sind Mehrausgaben vorgesehen für die Mitbenützung des Bahnhofes Pontarlier auf Grund des neuen Vertrages mit der P. L. M.-Gesellschaft, welcher von der Eröffnung der Linie Frasne-Vallorbe an in Kraft treten wird. Anderseits wird der Anteil der Badischen Bahn am Ertrag des gemeinsamen Betriebes der Basler Verbindungsbahn, den wir als Pachtzins verrechnen, infolge der Verkehrsverminderung und der für diese Linie stattgefundenen Tarifermässigung für Güter erheblich geringer sein.

A 2. Mieten für Rollmaterial. Der reduzierte Verkehr lässt für diese Mieten verminderte Ausgaben voraussehen. Eine Vergleichung der Ausgaben- mit den Einnahmenmieten ergibt folgende Ziffern:

	Rechnung 1913	Budget 1914	Budget 1915	Gegenüber 1913	Gegenüber 1914
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Ausgabenmieten .	4,608,631	4,660,000	**3,000,000**	—1,608,631	—1,660,000
Einnahmenmieten	1,688,645	1,730,000	**1,300,000**	— 388,645	— 430,000
Nettoausgaben	2,919,986	2,930,000	**1,700,000**	—1,219,986	—1,230,000

Wir erwarten eine Verbesserung im Verhältnis zwischen den Einnahmen und den Ausgaben, d. h. eine Verminderung der Nettoausgaben durch eine vermehrte Verwendung der eigenen Güterwagen.

C 2. Feuerversicherungen und Entschädigungen. Unser Voranschlag enthält die Prämien für die obligatorisch versicherten Schäden, sowie einen Betrag von Fr. 70,000 als Risiko der Selbstversicherung, gleich der bisherigen höchsten jährlichen Schadenssumme; dieser Betrag fällt zu lasten des Brandversicherungsfonds.

C 3. Unfallentschädigungen. Der verminderte Verkehr gestattet, einen niedrigeren Betrag für diese Ausgaben zu budgetieren; die zu bezahlenden Renten, die wir auf Fr. 260,000 veranschlagen, sowie Fr. 20,000 für Unfallpensionen G. B., werden den betreffenden Spezialfonds entnommen. Der Rest des Voranschlages betrifft Gehalts- und Lohnausfälle, Heilungskosten und Kapitalabfindungen.

C 4. Transportentschädigungen. Verminderte Schadensfälle infolge des Verkehrsrückganges.

C 7. Beiträge an die Hülfskassen, Pensionen, Unterstützungen und Gratifikationen. Durch die Sistierung aller Gehalts- und Lohn-

erhöhungen des Jahres 1915, gemäss Bundesratsbeschluss vom 11. September 1914, fällt auf dieser Rubrik eine Ausgabe von rund Fr. 1,944,000 als ausserordentliche Einlage in die Pensions- und Hülfskasse dahin. Infolge der Personalreduktion sind auch die regelmässigen Einlagen in die Hülfskassen etwas niedriger budgetiert; diese Minderausgabe wird jedoch übertroffen durch den erhöhten Beitrag an die Kranken- und Invalidenversicherung der Arbeiter. Für Pensionen der ehemaligen J. S. und G. B. werden den betreffenden Spezialfonds Fr. 48,000, bezw. Fr. 39,000 entnommen.

C 8. Reklame und Verschiedenes. Die Kosten der Privatschulen des Kreises V sind nunmehr im Kapitel I, Allgemeine Verwaltung (Nebendienste) budgetiert, sodass im Kapitel V keine Ausgaben für Gehalte und Löhne mehr figurieren.

VI. Noch nicht rubrizierte Ausgaben und Einnahmen.

	Rechnung 1913	Budget 1914	Budget 1915	Gegenüber 1913	Gegenüber 1914
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1. Bauausgaben zu lasten der Betriebsrechnung	+ 2,181,792	+ 2,126,940	+ **534,360**	— 1,647,432	— 1,592,580
2. Vergütungen für Verwaltungs- und Bauleitungskosten . . .	— 491,817	— 300,000	— **57,000**	— 434,817	— 243,000
3. Mehreinnahmen an Betriebs- und Unterhaltungskosten von Gemeinschaftsbahnhöfen und Bahnstrecken	— 2,684,353	— 2,631,740	— **2,550,740**	— 133,613	— 81,000
4. Entschädigungen für Besorgung des Betriebes anderer Bahnen und für Zugs- und Fahrdienstleistungen	— 1,032,170	— 878,800	— **628,600**	— 403,570	— 250,200
5. Mehrausgaben infolge Revision des Reglements betreffend die Dienstkleider	—	+ 200,000	----	—	— 200,000
Überschuss der Einnahmen	— 2,026,548	— 1,483,600	— **2,701,980**	+ 675,432	+ 1,218,380

1. Bauausgaben zu lasten der Betriebsrechnung. Hier werden die im Baubudget 1915 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, soweit dieselben dem Konto „Zu amortisierende Verwendungen“ belastet werden. Die erheblichen Minderbeträge gegenüber den Vorjahren sind der Reduzierung des Baubudgets zuzuschreiben.

2. Bauleitungs- und Verwaltungskosten. Vergütungen des Baukontos an die Betriebsrechnung für administrative und technische Bauleitung, welche nur auf den wichtigeren Bauobjekten berechnet werden und sich auf die im Baubudget vorgesehenen Ausgaben stützen. Von deren Betrag werden die Kosten der dem Baukonto direkt belasteten technischen Bauleitungsbureaux abgezogen, und der Rest bildet die Rückvergütung an die Betriebsrechnung für die Leistungen der allgemeinen Verwaltung und der zentralen technischen Bureaux. Hier werden ferner die Zuschläge verrechnet für Verwaltungs- und Bauleitungskosten auf den Arbeiten zu lasten Dritter. Der geringere Ertrag entspricht dem bedeutend reduzierten Baubudget.

3. Betriebs- und Unterhaltungskosten von Gemeinschaftsbahnhöfen und -bahnstrecken. Das Detail findet sich auf Seiten 22—24 des Betriebsbudgets. Wir budgetieren nur den Einnahmenüberschuss, welcher sich, je nach den Betriebsausgaben, für die betreffenden Bahnhöfe und Bahnstrecken erhöht oder vermindert. Ausser den Veränderungen für die Bahnhöfe Vallorbe und Pontarlier nach Eröffnung der Linie Frasne-Vallorbe haben wir etwas verminderte Anteile der mitbenützenden Verwaltungen grösserer Gemeinschaftsbahnhöfe infolge der reduzierten Betriebsausgaben derselben budgetiert.

4. Entschädigungen für die Besorgung des Betriebs anderer Bahnen und für Zugs- und Fahrdienstleistungen. Wir geben das Detail auf Seiten 25 und 26 des Betriebsbudgets. Die Entschädigungen für den Betrieb der Linien Vallorbe-Pontarlier und Verrières-Pontarlier sind nicht mehr budgetiert, da derselbe von der Eröffnung der Linie Frasne-Vallorbe hinweg an die P. L. M. übergeht. Dagegen budgetieren wir in den Einnahmen noch den durch die Bundesbahnen weiter zu besorgenden Zugs- und Fahrdienst auf der Strecke Verrières-Pontarlier und in den Ausgaben den durch die P. L. M. zu übernehmenden gleichen Dienst auf der Strecke Vallorbe-Grenze.

5. Mehrausgaben infolge Revision des Reglements betreffend die Dienstkleider. Das neue Reglement ist auf Anfang des Jahres 1914 in Kraft getreten; für 1915 sind die bezüglichen Ausgaben auf den zutreffenden Personalrubriken budgetiert.

Rechnungsabschluss.

Die Budgetansätze geben folgenden Abschluss der Betriebsrechnung:

	Rechnung 1913	Budget 1914	Budget 1915	Gegenüber 1913	Gegenüber 1914
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Total der Betriebseinnahmen .	213,531,195	214,869,870	**167,584,570**	—45,946,625	—47,285,300
Betriebsausgaben:					
a. mit den Kosten zu lasten der Spezialfonds . . .	143,100,424	146,722,560	**128,848,430**	—14,251,994	—17,874,130
b. ohne die Kosten zu lasten der Spezialfonds . . .	133,842,406	136,681,560	**122,911,430**	—10,930,976	—13,770,130
Überschuss der Einnahmen:					
a. mit den Kosten zu lasten der Spezialfonds . . .	70,430,771	68,147,310	**38,736,140**	—31,694,631	—29,411,170
b. ohne die Kosten zu lasten der Spezialfonds . . .	79,688,789	78,188,310	**44,673,140**	—35,015,649	—33,515,170

Voranschläge der Hülfsbetriebe.

Diese Voranschläge umfassen die Einnahmen und Ausgaben der Drucksachenverwaltung, der Oberbaumaterialverwaltung, der Materialverwaltungen, der Werkstätten (einschliesslich der Gasanstalten) und der Kraftwerke in Brig und Iselle. Das Nähere über dieselben ist aus diesem Bericht, Seite 375, betreffend die Budgetierung der Betriebseinnahmen, sowie aus den Beilagen A bis E zum Betriebsbudget ersichtlich. Die Kraftwerke sind auf Grund der neuen bundesrätlichen Verordnung über das Rechnungswesen der Eisenbahnen ab 1. Januar 1915 den Hülfsbetrieben zugeteilt.

Voranschläge der Nebengeschäfte.

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

	Rechnung 1913	Budget 1914	Budget 1915	Gegenüber 1913	Gegenüber 1914
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Einnahmen .	806,223	850,000	**502,000**	—304,223	—348,000
Ausgaben .	700,730	699,700	**615,160**	— 85,570	— 84,540
Nettoertrag	105,493	150,300	**—113,160**	—218,653	—263,460

Der Voranschlag des Jahres 1915 schliesst infolge des erheblichen Einnahmenausfalles mit einem Ausgabenüberschuss ab; derselbe wird in die Ausgaben des Budgets der Gewinn- und Verlustrechnung übergetragen.

Gewinn- und Verlustrechnung.

Einnahmen.

Überschuss der Betriebseinnahmen. Im Falle der Genehmigung des Ihnen vorliegenden Betriebsbudgets wird der veranschlagte Überschuss der Einnahmen betragen . . . . Fr. 38,736,140

Rechnung 1913	Budget 1914	Budget 1915	Gegenüber 1913	Gegenüber 1914
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
70,430,771	68,147,310	**38,736,140**	−31,694,631	−29,411,170

Die Verminderung gegenüber der Rechnung 1913 beträgt 45,00 % und gegenüber dem Budget 1914 43,16 %. Diese Differenzen sind im vorstehenden Bericht zu den Einnahmen und Ausgaben der Betriebsrechnung des nähern erläutert.

Der Betriebskoeffizient beträgt:

für die Rechnung 1913 (einschliesslich der Einnahmen und Ausgaben der ehemaligen J. N. pro I. Semester 1913)	67,02
für das Budget 1914	68,29
für das Budget 1915	76,88

Zinse für die zu Neubauten verwendeten Kapitalien. Wir veranschlagen dieselben auf . . . . . Fr. 500,000

gleichwie im Budget 1914, gegenüber Fr. 1,076,152 in der Rechnung 1913. Diese Bauzinse berechnen wir nur auf den Ausgaben für grössere Bauobjekte; der Ertrag derselben hängt ab von der Zahl und der Vollendung der Bauarbeiten, indem von der Übergabe der Bauten an den Betrieb hinweg keine Bauzinse mehr verrechnet werden.

Ertrag der Wertbestände und Guthaben. Wir schätzen die Zinsen auf unseren verfügbaren Kapitalien auf . Fr. 2,982,000

Rechnung 1913	Budget 1914	Budget 1915	Gegenüber 1913	Gegenüber 1914
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
4,901,957	3,560,000	**2,982,000**	−1,919,957	−578,000

Unsere vorgesehenen Erträgnisse setzen sich zusammen wie folgt:

Ertrag des Portefeuilles der eigenen Wertschriften	Fr.	113,000
Ertrag des Portefeuilles des Erneuerungsfonds	„	2,678,000

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 . .	„	191,000

Wir schätzen den mittleren Stand der von den Verkehrseinnahmen herrührenden, momentan verfügbaren Mittel, zwischen 3 und 4 Millionen mit einem Ertrag von Fr. 100,000. Dem Ertrag dieser Kapitalien fügen wir die Kursgewinne, verjährten Coupons etc. hinzu mit Fr. 91,000.

	Fr.	2,982,000

Rohertrag der Nebengeschäfte. Das Budget 1915 der Dampfschiffahrt auf dem Bodensee erzeigt einen Ausgabenüberschuss, der in die Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung eingestellt ist.

Zuschüsse aus den Spezialfonds.

Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds. Wir budgetieren dieselben auf . . . . . Fr. 5,500,000

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

	Rechnung 1913 Fr.	Budget 1914 Fr.	Budget 1915 Fr.	Gegenüber 1913 Fr.	Gegenüber 1914 Fr.
Erneuerung des Oberbaues.					
Kreis I . . .	1,111,358	1,220,000	661,850	— 449,508	— 558,150
„ II . . .	1,202,716	1,230,000	508,000	— 694,716	— 722,000
„ III . . .	1,568,790	1,550,000	776,800	— 791,990	— 773,200
„ IV . . .	890,206	761,000	606,050	— 284,156	— 154,950
„ V . . .	882,062	1,053,000	741,200	— 140,862	— 311,800
Übertrag	5,655,132	5,814,000	3,293,900	—2,361,232	—2,520,100

	Rechnung 1913 Fr.	Budget 1914 Fr.	Budget 1915 Fr.	Gegenüber 1913 Fr.	Gegenüber 1914 Fr.
Übertrag	5,655,132	5,814,000	3,293,900	—2,361,232	—2,520,100
Erneuerung des Rollmaterials.					
Dampflokomotiven	1,630,356	1,832,100	821,200	— 809,156	—1,010,900
Kessel . . .	—	27,500	—	—	— 27,500
Personenwagen .	415,539	801,600	576,000	+ 160,461	— 225,600
Gepäckwagen .	104,613	138,200	63,400	— 41,213	— 74,800
Güterwagen . .	962,155	1,057,000	560,600	— 401,555	— 496,400
Dienstwagen .	—	—	—	—	—
	3,112,663	3,856,400	2,021,200	—1,091,463	—1,835,200
Ersatz des Mobiliars.					
Zentralverwaltung und Kreise I—V	363,320	190,600	184,900	— 178,420	— 5,700
Total	9,131,115	9,861,000	**5,500,000**	—3,631,115	—4,361,000

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

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

Die im Budget pro 1915 vorgesehenen Entnahmen betragen:
Fr. 48,000 für die Pensionen der Jura-Simplon-Bahn und
„ 59,000 „ „ „ „ Gotthardbahn,
gegenüber Fr. 50,000, bezw. Fr. 60,000 im Budget 1914.

Entnahmen aus dem Versicherungsfonds gegen Feuerschaden.
Wir budgetieren hierfür . . . . . Fr. 70,000

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

Rechnung 1913 Fr.	Budget 1914 Fr.	Budget 1915 Fr.	Gegenüber 1913 Fr.	Gegenüber 1914 Fr.
10,036	70,000	**70,000**	+ 59,964	—

Entnahmen aus dem Fonds zur Deckung von Unfallrenten. Wir budgetieren hierfür . . . . . Fr. 260,000

gleich dem auf Rubrik V C 3 der Betriebsrechnung vorgesehenen Betrag für zu bezahlende Unfallrenten.

Betriebssubventionen. Wir sehen vor . . . . Fr. 66,000

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

Sonstige Einnahmen. Wir veranschlagen dieselben auf . . . . . Fr. 20,000

wie pro 1914. Die Rechnung pro 1913 hat Fr. 77,724 ergeben.

Ausgaben.

Entschädigungen für gepachtete Bahnstrecken. Wir budgetieren . . . . . Fr. 45,000

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

Verzinsung der festen Anleihen. Wir budgetieren . . . . . Fr. 55,664,480

Rechnung 1913	Budget 1914	Budget 1915	Gegenüber 1913	Gegenüber 1914
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
52,916,294	52,559,400	**55,664,480**	+ 2,748,186	+ 3,105,080

Diese Differenzen werden in nachstehenden Tabellen begründet.

Im Jahre 1915 haben wir zu verzinsen:

Bezeichnung der Anleihen	Kapital Fr.	Zinsfuss	Auszurichtende Zinsen pro 1915 Fr.
Schweiz. Centralbahn vom 1. Februar 1876	19,285,000	4 %	750,819
Schweiz. Centralbahn vom 25. Juni 1880	17,205,000	4 %	684,067
		Übertrag	1,434,886

Bezeichnung der Anleihen	Kapital Fr.	Zinsfuss	Auszurichtende Zinsen pro 1915 Fr.
		Übertrag	1,434,886
Schweiz. Centralbahn vom 1. Juni 1894	30,000,000	3½ %	1,049,796
Schweiz. Centralbahn vom 26. Oktober 1894	30,000,000	3½ %	1,048,571
Schweiz. Nordostbahn vom 30. April 1880	3,000,000	4 %	120,000
Schweiz. Nordostbahn vom 31. August 1894	10,000,000	3½ %	350,000
Schweiz. Nordostbahn vom 15. Juni 1895	7,000,000	3½ %	245,000
Schweiz. Nordostbahn vom 28. Februar 1897	35,000,000	3½ %	1,225,000
Schweiz. Nordostbahn vom 20. September 1897	10,512,500	3½ %	367,937
Vereinigte Schweizerbahnen, I. Hypothek	17,370,100	4 %	692,144
Vereinigte Schweizerbahnen, II. Hypothek	8,709,700	4 %	347,048
Jura-Simplon-Bahn von 1894	138,172,500	3½ %	4,836,038
Franco-Suisse von 1868	14,790,050	2⁸/₁₁ %	399,450
Jougne-Eclépens	6,902,500	3 %	205,949
Gotthardbahn von 1895	113,790,000	3½ %	3,977,225
Schweiz. Eisenbahnrente von 1890	69,333,000	3 %	2,079,990
Rente der schweiz. Bundesbahnen von 1900	75,000,000	4 %	3,000,000
Schweiz. Bundesbahnen von 1903, 3 % différé	147,925,000	3¼ %	4,803,135
Schweiz. Bundesbahnen von 1899/1902	485,200,000	3½ %	16,982,000
Schweiz. Bundesbahnen von 1910, I. Serie	80,000,000	3½ %	2,800,000
Schweiz. Bundesbahnen von 1912/1914	143,750,000	4 %	5,750,000
			51,714,169
Depotscheine der schweizerischen Bundesbahnen, zu jeder Zeit rückzahlbar, den Portefeuilles der Pensions- und Hülfskassen zugeteilt	83,000,000	4¼ %	3,527,500
Wert auf 1. Januar 1915 des kapitalisierten Rückkaufspreises der Linie Genf-La Plaine	10,605,006		422,811
		Zusammen	55,664,480

Vergleichung mit der Rechnung 1913 und mit dem Budget 1914.

Bezeichnung der Anleihen	Rechnung 1913	Budget 1914	Budget 1915	Bemerkungen
	Fr.	Fr.	Fr.	
4 % Centralbahn von 1876 . . .	794,853	773,265	750,819	Verminderung von Fr. 21,588 pro 1914 gegen 1913 und von Fr. 22,446 pro 1915 gegen 1914 infolge Rückzahlung ausgeloster Titel.
4 % Centralbahn von 1880 . . .	696,133	690,200	684,067	Verminderung von Fr. 5933 pro 1914 gegen 1913 und von Fr. 6133 pro 1915 gegen 1914. Gleiche Bemerkung.
3½ % Centralbahn vom 1. Juni 1894	1,050,000	1,050,000	1,049,796	Verminderung von Fr. 204 pro 1915 gegen 1914. Gleiche Bemerkung.
3½ % Centralbahn vom 26. Oktober 1894	1,050,000	1,050,000	1,048,571	Verminderung von Fr. 1429 pro 1915 gegen 1914. Gleiche Bemerkung.
4 % Nordostbahn von 1880 . . .	120,000	120,000	120,000	
3½ % Nordostbahn von 1894 . .	350,000	350,000	350,000	
3½ % Nordostbahn von 1895 . .	245,000	245,000	245,000	
3½ % Nordostbahn von 1896 . .	1,225,000	1,225,000	1,225,000	
3½ % Nordostbahn von 1897 . .	367,937	367,937	367,937	
4 % Vereinigte Schweizerbahnen, I. Hypothek	702,784	676,124	692,144	Verminderung von Fr. 26,660 pro 1914 gegen 1913 infolge Rückzahlung ausgeloster Titel; Vermehrung von Fr. 16,020 pro 1915 gegen 1914 infolge Verminderung der Rückzahlungen.
4 % Vereinigte Schweizerbahnen, II. Hypothek	352,408	339,068	347,048	Verminderung von Fr. 13,340 pro 1914 gegen 1913 und Erhöhung von Fr. 7980 pro 1915 gegen 1914. Gleiche Bemerkung.
2⅝ % Franco-Suisse von 1868 .	408,983	404,284	399,450	Verminderung von Fr. 4699 pro 1914 gegen 1913 und von Fr. 4834 pro 1915 gegen 1914 infolge Rückzahlung ausgeloster Titel.
3 % Jougne-Eclépens	209,053	207,526	205,949	Verminderung von Fr. 1527 pro 1914 gegen 1913 und von Fr. 1577 pro 1915 gegen 1914. Gleiche Bemerkung.
3½ % Jura-Simplon-Bahn v. 1894	4,836,038	4,836,038	4,836,038	
Übertrag	12,408,189	12,334,442	12,321,819	

Bezeichnung der Anleihen	Rechnung 1913 Fr.	Budget 1914 Fr.	Budget 1915 Fr.	Bemerkungen
Übertrag	12,408,189	12,334,442	12,321,819	
3½ % Gotthardbahn von 1895 .	4,018,875	3,998,400	3,977,225	Verminderung von Fr. 20,475 pro 1914 gegen 1913 und von Fr. 21,175 pro 1915 gegen 1914. Gleiche Bemerkung.
3 % Eisenbahnrente von 1890 .	2,079,990	2,079,990	2,079,990	
4 % Bundesbahnrente von 1900 .	3,000,000	3,000,000	3,000,000	
3 % différé Bundesbahnanleihen von 1903	4,870,856	4,837,564	4,803,135	Verminderung von Fr. 33,292 pro 1914 gegen 1913 und von Fr. 34,429 pro 1915 gegen 1914. Gleiche Bemerkung.
3½ % Bundesbahnanleihen 1899/02	17,251,500	17,118,500	16,982,000	Verminderung von Fr. 133,000 pro 1914 gegen 1913 und von Fr. 136,500 pro 1915 gegen 1914. Gleiche Bemerkung.
3½ % Bundesbahnanleihen von 1910, I. Serie	2,800,000	2,800,000	2,800,000	
4 % Bundesbahnanleihen v. 1912/14	3,350,000	3,350,000	5,750,000	Vermehrung von Fr. 2,400,000 pro 1915 gegen 1914 infolge Emission eines neuen Anleihens im Jahre 1914 von Fr. 60,000,000, mit Zinsgenuss ab 30. Juni 1914.
	49,779,410	49,518,896	51,714,169	
4¼ % Depotscheine der schweizerischen Bundesbahnen, zu jeder Zeit rückzahlbar, den Portefeuilles der Pensions- und Hülfskassen zugeteilt	2,706,927	3,040,500	3,527,500	Vermehrung von Fr. 333,573 pro 1914 gegen 1913 und von Fr. 487,000 pro 1915 gegen 1914 infolge neuer Emissionen.
Zins auf dem kapitalisierten Rückkaufspreis der auf 1. Januar 1913 übernommenen Linie Genf-La Plaine	429,957	—	422,811	Verminderung von Fr. 7146 pro 1915 gegen 1913 infolge Amortisation.
	52,916,294	52,559,396	55,664,480	

Verzinsung der schwebenden Schulden. Wir budgetieren . . . . . Fr. 1,425,000

Rechnung 1913	Budget 1914	Budget 1915	Gegenüber 1913	Gegenüber 1914
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1,393,009	2,697,840	**1,425,000**	+ 31,991	— 1,272,840

Die für das Jahr 1915 vorgesehene Ausgabe setzt sich wie folgt zusammen:

Zinsen auf Barkautionen und diverse Zinsen .	Fr. 1,020,000
Kontokorrentzinse	„ 5,000
Verzinsung vorübergehender Anleihen . . .	„ 400,000
	Fr. 1,425,000

Infolge des ökonomischen Rückganges, welcher dem Kriegszustand im Jahre 1914 gefolgt ist, wird die Ausgabe von vorübergehenden Kassascheinen notwendig werden, um die Geldbedürfnisse zu decken.

Wir budgetieren für verschiedene Zinsen Fr. 1,000,000.

Die Verzinsung vorübergehender Anleihen berechnen wir auf der Grundlage eines neuen, im Jahre 1915 für Bauausgaben aufzuwendenden Durchschnittskapitals von Fr. 10,000,000 unter Berücksichtigung des Umstandes, dass diese Ausgaben gewöhnlich erst im II. Semester des Jahres zur Auszahlung gelangen = Fr. 400,000.

Der Unterschied zwischen der Rechnung pro 1913 und den Budgets rührt von der Rückzahlung der 4 % Kassascheinen her, ebenso dass im Budget pro 1914 die Verrechnung der Zinsenannuität auf dem kapitalisierten Rückkaufspreis der Linie Genf-La Plaine unter diesem Kapitel statt unter den Anleihenszinsen vorgesehen war.

Finanzunkosten, Kursverluste, Gebühren etc. Wir budgetieren . . . . . Fr. 155,000

Rechnung 1913	Budget 1914	Budget 1915	Gegenüber 1913	Gegenüber 1914
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
663,510	155,000	**155,000**	— 508,510	—

Die vorgesehene Ausgabe setzt sich wie folgt zusammen:

Provisionen auf rückzuzahlenden Obligationen und einzulösenden Coupons	Fr. 80,000
Kursverluste und diverse Unkosten	„ 75,000
	Fr. 155,000

Die beiden vorstehenden Kapitel figurierten früher unter dem Titel: Kontokorrentzinsen, Provisionen etc.

Vergleichung unserer Zinslasten.

	Rechnung 1913 Fr.	Budget 1914 Fr.	Budget 1915 Fr.
Verzinsung der festen Anleihen . .	52,916,294	52,559,400	55,664,480
Verzinsung der schwebenden Schulden etc.	2,056,519	2,852,840	1,580,000
Brutto Zinslast	54,972,813	55,412,240	57,244,480
Ertrag der Wertbestände und Guthaben, sowie Bauzinse	—5,978,110	—4,060,000	—3,482,000
Netto Zinslast	48,994,703	51,352,240	53,762,480

Differenz gegenüber 1913 + Fr. 4,767,777 und gegenüber 1914 + Fr. 2,410,240.

Diese Mehrbeträge beruhen auf den verwendeten Kapitalien für Bauausgaben und für Rückkauf der Linie Genf-La Plaine und der Neuenburger Jurabahn, sowie der Ausgabe von vorübergehenden Kassascheinen, um die Geldbedürfnisse zu decken.

Verluste auf dem Betrieb von Nebengeschäften. Wir budgetieren hier den Ausgabenüberschuss des Dampfschiffbetriebes auf dem Bodensee mit . . . . . Fr. 113,160

Die Rechnung 1913 hat mit einem Ertrag von Fr. 105,493 und das Budget 1914 mit einem solchen von Fr. 150,300 abgeschlossen; das Defizit des Budgets 1915 ist dem bedeutenden Einnahmenausfall infolge der Verkehrsverminderung zuzuschreiben.

Tilgungen und Abschreibungen. Wir veranschlagen . . . . . Fr. 9,892,440

Diese Summe enthält die gesetzlichen Amortisationen und die verschiedenen Abschreibungen.

a. Gesetzliche Amortisationen.

Rechnung 1913 Fr.	Budget 1914 Fr.	Budget 1915 Fr.	Gegenüber 1913 Fr.	Gegenüber 1914 Fr.
8,355,783	8,722,300	**9,400,220**	+ 1,044,437	+ 677,920

Der veranschlagte Betrag setzt sich wie folgt zusammen:

13.	Amortisationsquote des Anlagekapitals auf 31. Dezember 1902	Fr.	6,399,978
12.	Amortisationsquote der Bauausgaben pro 1903	„	48,600
11.	„ „ „ „ 1904	„	141,966
10.	„ „ „ „ 1905	„	147,711
9.	„ „ „ „ 1906	„	153,837
8.	„ „ „ „ 1907	„	150,336
7.	„ „ „ „ 1908	„	153,693
6.	„ „ „ „ 1909	„	97,631
5.	„ „ „ „ 1910	„	120,429
4.	„ „ „ „ 1911	„	121,865
3.	„ „ „ „ 1912	„	153,536
2.	„ „ „ „ 1913	„	224,666
1.	„ „ „ „ 1914 soweit sie der Amortisation unterliegen; wir schätzen diese Ausgaben auf rund Fr. 30,000,000 und berechnen die Quote auf Grund eines Zinses von $3^1/_2$ % und einer Amortisation in 60 Jahren = $0{,}_{508840}$ % .	„	152,652
7.	Amortisationsquote an das Baukapital der Gotthardbahn pro 30. April 1909 . . .	„	1,183,295
2.	Amortisationsquote an das Baukapital der Neuenburger Jurabahn auf 30. Juni 1913 von Fr. 8,833,022. 16, wovon $0{,}_{526649}$ % .	„	46,519

Dieses Kapital setzt sich zusammen aus

der Rückkaufssumme .	Fr.	10,021,927. —
Weniger Rollmaterial und Gerätschaften .	„	1,698,435. 48
	Fr.	8,323,491. 52
Plus 30 % der Ausgaben für Betriebsmaterial	„	509,530. 64
	Fr.	8,833,022. 16

3.	Amortisationsquote des kapitalisierten Rückkaufspreises für die Linie Genf-La Plaine .	„	93,386
3.	Amortisationsquote der an die P. L. M. bezahlten Entschädigung für verschiedene Installationen im Bahnhof Genf, Fr. 1,921,462.90, wovon $0{,}_{526649}$ %	„	10,119
		Fr.	9,400,219
	oder rund	„	9,400,220

b. Verschiedene Amortisationen.

Rechnung 1913	Budget 1914	Budget 1915	Gegenüber 1913	Gegenüber 1914
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
7,213,561	2,027,960	**492,220**	— 6,721,341	— 1,535,740

Für das Jahr 1915 sehen wir folgende Abschreibungen vor:

Totalabschreibung der Ausgaben für untergegangene Anlagen	Fr.	65,500
12. Amortisationsquote für Kursverluste und Emissionskosten des Anleihens 3 % différé	„	116,495
10. Amortisationsquote des Defizites des Eisenbahnfonds	„	162,500
5. Amortisationsquote der Kursverluste der Obligationen von 1910	„	100,825
2. Amortisationsquote der Kursverluste und Emissionskosten des 4 % Anleihens von 1914	„	46,900
	Fr.	492,220

Einlagen in die Spezialfonds.

Einlagen in den Erneuerungsfonds. Dieselben budgetieren wir auf . . . . . Fr. 8,179,200

	Rechnung 1913	Budget 1914	Budget 1915	Gegenüber 1913	Gegenüber 1914
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Für den Oberbau	4,336,830	4,407,190	**3,682,200**	— 654,630	— 724,990
„ das Rollmaterial .	4,878,301	4,788,410	**3,897,480**	— 980,821	— 890,930
„ „ Mobiliar	567,989	583,500	**599,520**	+ 31,531	+ 16,020
	9,783,120	9,779,100	**8,179,200**	—1,603,920	—1,599,900

Die Mindereinlagen für den Oberbau und für das Rollmaterial gegenüber der Rechnung 1913 und dem Budget 1914 rühren her von den im Betriebsbudget veranschlagten geringern Leistungen des Rollmaterials im Jahre 1915; die Mehreinlage für das Mobiliar beruht auf dem erhöhten Inventarwert desselben.

Infolge der Aufhebung der getrennten Rechnungsführung für die Linien des Kreises V (ehemalige Gotthardbahn) und zufolge der mit 1. Januar 1915 in Kraft tretenden neuen Kreiseinteilung ist mit Zustimmung des Bundesrates das Reglement Nr. 34 betreffend den Erneuerungsfonds S. B. B. bis auf weiteres auch für

den Kreis V gültig erklärt worden; das Regulativ für den Erneuerungsfonds der ehemaligen Gotthardbahn fällt ab 1. Januar 1914 dahin.

Die Berechnung für das Budget 1915 ergibt:

1. Oberbau:

Einlagen nach der voraussichtlichen Geleiselänge, 5,183,000 m à 30 Cts.		Fr. 1,554,900
Einlagen nach Lokomotivkilometern auf eigener Bahn, ausschliesslich des Rangierdienstes, 30,390,000 km à 7 Cts.		„ 2,127,300
		Fr. 3,682,200

2. Rollmaterial:

Leistungen des eigenen Rollmaterials auf eigener und fremder Bahn:		
Lokomotiven (einschliesslich elektrische Lokomotiven und Rangierdienst), 34,840,000 Lokomotivkilometer à 4,7 Cts.	Fr. 1,637,480	
Personenwagen, 380,000,000 Achsenkilometer à 0,3 Ct.	„ 1,140,000	
Lastwagen, 400,000,000 Achsenkilometer à 0,28 Ct.	„ 1,120,000	
		„ 3,897,480

3. Mobiliar und Gerätschaften:

Bilanzwert im Jahresdurchschnitt, Fr. 23,983,000 à 2½ % rund		„ 599,520
		Fr. 8,179,200

Einlagen in den Fonds zur Deckung von Pensionen der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn. Als Einlagen budgetieren wir die Zinse dieses Fonds mit . . . . . Fr. 9,100

Der anlässlich des Rückkaufes der Jura-Simplon-Bahn auf Fr. 1,000,000 festgestellte Kapitalbetrag dieses Fonds wird auf Ende 1914 noch zirka Fr. 262,000 betragen und sich bis zum Erlöschen der laufenden Pensionen weiter reduzieren.

Einlagen in den Fonds zur Deckung von Pensionen der ehemaligen Gotthardbahn. Wir budgetieren ebenfalls die Zinse dieses Fonds mit . . . . . Fr. 17,300

Der anlässlich des Rückkaufes der Gotthardbahn für die Übernahme der Pensionen auf Fr. 665,000 festgestellte Kapitalbetrag wird auf Ende 1914 rund Fr. 494,000 betragen und sich, gleich wie der Jura-Simplon-Pensionsfonds, weiter reduzieren.

Einlagen in den Versicherungsfonds gegen Feuerschaden. Als Einlage des Jahres 1915 budgetieren wir . . . Fr. 340,100

welcher Betrag aus der festgesetzten Mindesteinlage von Fr. 300,000 und aus den Zinsen dieses Fonds für das Jahr 1915 besteht.

Einlagen in den Fonds zur Deckung von Unfall-Renten. Wir budgetieren pro 1915 . . . . . Fr. 572,400

bestehend im Kapitalwert der neuen Unfall-Renten von Fr. 500,000 und in den laufenden Zinsen mit Fr. 72,400.

Sonstige Ausgaben. Hierfür haben wir im ganzen budgetiert . . . . . Fr. 1,667,000

Dieser Betrag enthält folgende Posten:

a. Betriebsdefizit der Wald-Rüti-Bahn . . .	Fr.	5,000
b. Subvention an die Strassenbahn Bremgarten-Dietikon für den Betrieb der Linie Wohlen-Bremgarten; vierte Jahresrate laut Vertrag	„	22,000
c. Subventionen an die Eisenbahnschulen . .	„	40,000
d. Neunte Rate zur Verzinsung und Amortisation des Defizites der Pensions- und Hülfskasse	„	1,500,000
e. Unvorhergesehenes	„	100,000
	Fr.	1,667,000

Rechnungsabschluss.

Der Abschluss des Budgets 1915 der Gewinn- und Verlustrechnung erzeigt einen Ausgabenüberschuss von Fr. 29,839,040 gegenüber den Einnahmenüberschüssen von Fr. 1,728,528 der Rechnung 1913 und von Fr. 4,471,750 des Budgets 1914. Unser

Voranschlag für 1915 enthält somit gegenüber 1913 einen Ausfall von Fr. 31,567,568 und gegenüber dem Budget 1914 einen solchen von Fr. 34,310,790. Da die grosse Verminderung der Verkehrseinnahmen infolge des europäischen Krieges bereits mit dem Monat August 1914 eingetreten ist, wird die Rechnung des Jahres 1914 an Stelle des budgetierten Einnahmenüberschusses ein erhebliches Defizit aufweisen.

* * *

Alle im vorstehenden Berichte in Aussicht genommenen Massnahmen zur Verminderung der Ausgaben werden nicht genügen, um das finanzielle Gleichgewicht der Bundesbahnen in absehbarer Zeit wieder herzustellen und dauernd aufrechtzuerhalten. Das einzige Mittel, dieses Ziel zu erreichen, liegt darin, möglichst rasch eine erhebliche und konstante Vermehrung der Einnahmen herbeizuführen, was aber nur auf dem Wege einer einschneidenden Tariferhöhung geschehen kann. Wir sehen uns daher veranlasst, auf die unterm 29./30. September 1909 beschlossene, dem schweizerischen Eisenbahndepartement mit Schreiben vom 12. Oktober 1909 Nr. 43,947/II bekanntgegebene Vorlage (Bericht vom 13. August / 11. September 1909 der Generaldirektion und der ständigen Kommission des Verwaltungsrates) zurückzukommen und das dringende Gesuch zu stellen, dass diese Angelegenheit in den eidgenössischen Räten nunmehr rasch, wenn immer möglich schon in der Dezembersession, zu Ende beraten werde.

Was die Begründung der vorgeschlagenen Tariferhöhung anbelangt, so berufen wir uns auf den obenerwähnten, einlässlich gehaltenen Bericht vom 13. August / 11. September 1909 und heben hier nur noch einige wesentliche Punkte hervor.

Wie in diesem Berichte ausgeführt ist, darf für einmal nicht daran gedacht werden, die dringlich notwendig gewordene Einnahmenvermehrung auf dem Wege der Erhöhung der Gütertarife zu suchen. Diese sind im Vergleich zum Ausland schon jetzt ziemlich hohe. Sie noch weiter hinaufzusetzen, würde nicht nur der Konkurrenzfähigkeit der Bundesbahnen erheblich Eintrag tun, sondern auch eine Schädigung des wirtschaftlichen Lebens des Landes herbeiführen.

Es kann sich somit zurzeit nur um eine **Erhöhung der Personentarife** handeln.

Über diese Vorkehr bemerken wir, unter Bestätigung des im Bericht vom 13. August / 11. September 1909 Gesagten, folgendes:

I.

Eine Erhöhung der Personentarife wird weder auf die Konkurrenzfähigkeit der Bundesbahnen noch auf das Wirtschaftsleben des Landes einen spürbar schädlichen Einfluss ausüben, wenn sie mit Mass und Ziel erfolgt. Was den erstern Punkt anbelangt, so ist bekannt, dass die Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen im Personenverkehr zunächst von den Zugsverbindungen und dem Lauf direkter Wagen abhängt, und dass die Fahrpreise, speziell in den internationalen Verkehren, die dabei hauptsächlich in Frage kommen, erst in zweiter Linie in Betracht fallen.

Im Wirtschaftsleben spielen ebenfalls die Zugsverbindungen die erste Rolle. Nun wird nicht bestritten werden können, dass die Bundesbahnen seit ihrem Bestehen in bezug auf die Zugsverbindungen sehr erhebliche Verbesserungen durchgeführt haben. Das geht mit aller Deutlichkeit aus den folgenden statistischen Vergleichungen hervor:

Jahr	Betriebslänge *	Zugskilometer der Personenzüge		Lokomotivkilometer der Personenzüge		Personenwagen-Achskilometer	
	km	Im ganzen	Pro Bahn-km	Im ganzen	Pro Bahn-km	Im ganzen	Pro Bahn-km
1903	2433	16,116,406	6624	17,176,786	7060	226,234,290	92,985
1904	2438	17,281,564	7088	18,177,045	7456	248,352,538	101,867
1905	2441	18,123,500	7425	19,129,073	7837	264,215,334	108,241
1906	2454	19,320,772	7873	20,550,795	8374	291,552,172	118,807
1907	2463	20,863,223	8471	22,294,172	9052	323,775,625	131,456
1908	2463	21,732,882	8824	22,742,338	9234	332,194,916	134,874
1909	Verstaatlichung der Gotthardbahn.						
1910	2742	23,727,741	8653	24,686,915	9003	377,511,241	137,677
1911	2752	24,162,179	8780	25,135,276	9133	393,192,119	142,875
1912	2746	24,403,358	8887	25,849,234	9413	411,902,494	150,001
1913	2781	25,708,172	9244	27,344,599	9833	440,534,012	158,408

Seit 1903 sind somit pro Bahnkilometer vermehrt worden:
die Zugskilometer um rund 40 %
die Lokomotivkilometer um rund 39 %
die Personenwagenachsenkilometer um rund 70 %.

Dabei ist hervorzuheben, dass von den Bundesbahnen im Interesse des reisenden Publikums auch erhebliche Verbesserungen am Rollmaterial vorgenommen wurden, die mit grossen Opfern verbunden waren. Es ist also für den Reisendenverkehr, was Zahl und Raschheit der Verbindungen, sowie Ausstattung und Bequemlichkeit der Wagen anbelangt, sehr viel geschehen, ohne

* Inkl. Vevey-Chexbres-Bahn.

dass bisher eine Erhöhung der Taxen eingetreten wäre. Wenn nun heute eine mässige Erhöhung der Hin- und Rückfahrtstaxe vorgenommen wird, so kann sich das Publikum mit Recht nicht beklagen.

II.

In der vom Bundesrate über die vorwürfige Frage an die eidgenössischen Räte erlassenen Botschaft vom 3. Dezember 1909 ist ausgeführt und rechnerisch nachgewiesen, dass die Erträgnisse der Bundesbahnen aus dem Personenverkehr durchaus ungenügend sind. Sie decken kaum die Betriebskosten und tragen nichts bei zur Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals. Hierfür hat allein der Güterverkehr aufzukommen. Es ist dies ein ungesundes und ungerechtes Verhältnis, um so mehr, als wohl über die Hälfte des Anlagekapitals der Bundesbahnen dem Personenverkehr zu Lasten fällt. Der Güterverkehr für sich allein würde nämlich viele jetzt vorhandene bauliche Einrichtungen entbehren können und andere könnten wesentlich einfacher gehalten werden, wenn der Personenverkehr nicht wäre. Eine richtige und gerechte Taxordnung erfordert aber, dass auch der Personenverkehr, und zwar so viel als möglich im Verhältnis der Beanspruchung der Bahnanlagen, zur Verzinsung und Amortisation der Bauschuld beiträgt. Es geht auf die Dauer nicht an, dass der Güterverkehr auch die dem Personenverkehr zufallenden Lasten trägt. Hier einen billigen Ausgleich zu treffen, ist ein Gebot wirtschaftlicher Gerechtigkeit gegenüber denjenigen Kreisen des Landes, welche die Bahnen vornehmlich für den Güterverkehr beanspruchen.

Die Frage nun, wo bei den Personentarifen die Revision zum Zwecke der Einnahmenvermehrung einzusetzen habe, ist im Bericht der Generaldirektion und der ständigen Kommission vom 13. August/11. September 1909, sowie in der Botschaft des Bundesrates vom 3. Dezember 1909 einlässlich klargestellt und dahin beantwortet worden, dass dafür in erster Linie die billigen Hin- und Rückfahrtstaxen ins Auge zu fassen seien. Dem dort Gesagten wollen wir nur noch folgendes beifügen:

Es ist allgemein zugegeben, dass das gegenüber der doppelten einfachen Taxe stark ermässigte Hin- und Rückfahrtsbillet keine innere Berechtigung hat. Vom grundsätzlichen tarifarischen Standpunkt aus betrachtet, ist es vollständig unhaltbar, dass ein Reisender, der mit Retourbillet 100 km hin und 100 km zurückfährt, viel weniger bezahlt, als ein Reisender, der eine Einzelreise von 200 km oder zwei Einzelreisen von je 100 km macht.

Neben dieser innern Haltlosigkeit des stark ermässigten Hin- und Rückfahrtsbillets sind noch verschiedene andere Gründe vorhanden, die gegen dasselbe sprechen. Der wichtigste derselben ist die Möglichkeit zu mehrfacher Benützung, zu Fahrgeldhinterziehungen und Betrügereien. Dies war mit ein Grund, warum die deutschen Bahnen bei ihrer Personentarifreform im Jahre 1907 in erster Linie die Abschaffung des Hin- und Rückfahrtsbillets ins Auge fassten. Darüber äusserte sich der Staatsminister von Budde im preussischen Abgeordnetenhaus unter anderem wie folgt:

„Die Eisenbahnverwaltung war sofort der Meinung, dass die Rückfahrkarten aufgehoben werden müssen, weil sie eine Ungerechtigkeit darstellen, und weil sie ausserdem die Quelle von zahlreichen Betrügereien sind."

Auch in allen andern Staaten, welche Personentarifreformen durchgeführt haben, sind in erster Linie stets die Hin- und Rückfahrtsbillette abgeschafft worden. Es betrifft dies die folgenden: Österreich, Ungarn, Niederlande, Dänemark, Schweden, Rumänien, Russland. Belgien und Italien gewähren sodann für Hin- und Rückfahrten Ermässigungen nur in beschränktem Umfange. Das System der ermässigten Hin- und Rückfahrtstaxen hat sich somit allein in Frankreich und in der Schweiz rein erhalten.

Für uns kann es sich für einmal noch nicht darum handeln, das ermässigte Hin- und Rückfahrtsbillet abzuschaffen und dabei, wie in den andern Staaten, weiter in der Weise vorzugehen, dass annähernd die Hälfte desselben als Preis für das einfache Billet angenommen wird. Aber diese Reform wird in nicht zu ferner Zeit einmal kommen müssen, und sie wird um so näher gerückt, je mehr die heute allgemein als zu niedrig befundene Hin- und Rückfahrtstaxe erhöht wird. Bei der zurzeit bestehenden, viel zu niedrigen Hin- und Rückfahrtstaxe wäre eine solche Reform in absehbarer Zeit vollständig ausgeschlossen.

III.

Wie sich die Personentaxen der Bundesbahnen zu jenen der Staatsbahnen der umliegenden Länder verhalten, ist im mehrerwähnten Bericht der Generaldirektion und der ständigen Kommission an den Verwaltungsrat vom 13. August/11. September 1909 ziffernmässig dargelegt. Daraus ergibt sich, dass die Hin- und Rückfahrtsbillette der Bundesbahnen nur in ganz wenigen Fällen durch die einschlägigen Taxen der ausländischen Staatsbahnen unterboten sind; sie sind billiger, und zwar zum Teil sehr erheblich, gegenüber den einschlägigen Taxen:

der deutschen Staatsbahnen, ausgenommen die IV. Klasse,
der österreichischen Staatsbahnen (ab 1. Januar 1910),
der französischen Bahnen,
der italienischen Staatsbahnen.

Wir sehen hieraus, dass auch der Vergleich mit den Taxen der umliegenden Staaten eine Erhöhung der Bundesbahn-Hin- und Rückfahrtstaxen durchaus rechtfertigt, und zwar um so mehr, als Bau und Betrieb der schweizerischen Bundesbahnen zweifellos wesentlich teurer sind, als Bau und Betrieb der meisten der genannten Bahnen. Dadurch lassen sich ohne weiteres auch höhere Taxen begründen.

Die Notwendigkeit, die Personentaxen zu erhöhen, hat sich übrigens auch in verschiedenen andern Staaten gezeigt. Sie wuchs mit der gewonnenen Erkenntnis, dass die bestehenden Taxen kaum die von dem Personenverkehr verursachten Betriebskosten decken, geschweige denn zur Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals richtig beitragen. Folgende ausländische Bahnen haben in den letzten Jahren Taxerhöhungen durchgeführt oder werden solche durchführen:

Italienische Staatsbahnen { am 1. Juli 1911. / am 1. Juli 1913. / am 1. November 1914.
Österreichische Staatsbahnen am 1. Januar 1910.
Ungarische Staatsbahnen am 1. Juli 1912.
Rumänische Staatsbahnen am 15. Juli 1913.
Niederländische Staatsbahnen am 1. Mai 1911.
Dänische Staatsbahnen am 1. Mai 1912.
Schwedische Staatsbahnen, Datum unbekannt.

Dabei handelt es sich in den meisten Fällen um eine allgemeine Erhöhung der Tarife und nicht nur um die Erhöhung einzelner Billetsorten. Auch war der Betrag der Erhöhung vielfach recht bedeutend. So erhöhten beispielsweise die österreichischen Staatsbahnen im Durchschnitt:

die I. Klasse um 10 %,
die II. Klasse um 14 %,
die III. Klasse um 35 %.

Die Erfahrung, die im Ausland mit den Erhöhungen gemacht wurde, ist im allgemeinen keine schlechte. Der ungarische Personentarif vom Jahre 1889 wurde beispielsweise schon dreimal erhöht und doch hat sich, wie wir aus zuverlässiger Quelle wissen, der Personenverkehr von Jahr zu Jahr konstant gehoben. Daraus darf man mit einiger Sicherheit schliessen, dass auch die Er-

fahrungen in der Schweiz mit einer Taxerhöhung ebenfalls keine ungünstigen sein werden, d. h. dass einerseits die erhofften Mehreinnahmen sich tatsächlich einstellen werden, ohne dass anderseits das Wirtschaftsleben schädlich beeinflusst wird.

IV.

Die gegenwärtige durch den europäischen Krieg hervorgerufene ungünstige ökonomische Lage der Bundesbahnen, die sich noch auf Jahre hinaus fühlbar machen wird, ist wesentlich bedenklicher als die Situation der Jahre 1908 und 1910, welche der Vorlage betreffend Erhöhung der Hin- und Rückfahrtaxen rief. Demzufolge wären im Grunde heute weitgehendere Tarifmassnahmen als die damals vorgesehenen ins Auge zu fassen. Wir verzichten für einmal darauf, sehen uns aber genötigt, in teilweiser Abänderung der bisherigen Festsetzungen folgende Vorschläge dringend zur Annahme zu empfehlen:

1. Es sollte der Bundesbeschluss über die Änderung des Bundesgesetzes betreffend das Tarifwesen der schweizerischen Bundesbahnen vom 27. Juni 1901, so wie er vom Bundesrate in seiner Botschaft vom 3. Dezember 1909 vorgeschlagen worden ist, unverändert angenommen werden. Daher sollte darauf verzichtet werden:

a. die Gültigkeitsdauer der Hin- und Rückfahrtsbillette von 10 Tagen im Gesetze selbst festzulegen und

b. die neuen Hin- und Rückfahrtstaxen in Art. 8 des Gesetzes als Maximalansätze ziffermässig festzulegen,

wie es seinerzeit von der Bundesbahnkommission des Nationalrates gewünscht wurde.

Wir haben hierzu mit Schreiben vom 21. Mai 1910 Nr. 2402/II unsere Zustimmung allerdings gegeben. Inzwischen änderten sich aber die Verhältnisse so wesentlich, dass wir darauf zurückkommen müssen. Es kann nämlich eintreten, dass die vorgeschlagenen Erhöhungen — auch mit der nachfolgend unter Ziffer 2 in Aussicht genommenen Verstärkung — nicht ausreichen werden. Alsdann sollten weitere Vorkehrungen getroffen werden können, ohne dass es einer neuerlichen Gesetzesänderung bedarf. Wir werden zu solchen nur schreiten, wenn es absolut notwendig ist. Die Massnahme bedürfte übrigens der Genehmigung des Bundesrates, die unter andern als durchaus zwingenden Umständen kaum erhältlich wäre. Es sind also genügend Garantien dafür vorhanden, dass weitere Erhöhungen nur platzgreifen, wenn sie im Interesse der Bundesbahnen unbedingt erfolgen müssen.

2. Um den seit Ausarbeitung der Vorlage eingetretenen veränderten Verhältnissen zurzeit wenigstens einigermassen Rechnung zu tragen, sollte die Ermässigung auf der doppelten einfachen Taxe für die Hin- und Rückfahrtstaxe, anstatt mit 20 in der I., 25 in der II. und 30 % in der III. Klasse, mit 20, 20 und 25 % festgesetzt werden.

Wie sich die Erhöhungen bei diesem Vorschlag gestalten werden, ergibt sich aus der nachfolgenden Tabelle:

Für km		Erhöhung gegenüber den bisherigen Hin- und Rückfahrtstaxen						Mehrerhöhung nach Vorschlag *b* gegen Vorschlag *a*		
		a. bei einer Ermässigung der doppelten einfachen Taxe von			*b.* bei einer Ermässigung der doppelten einfachen Taxe von					
		20 %	25 %	30 %	20 %	20 %	25 %			
		I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
Einfach	Hin und zurück	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.
5	10	5	5	5	5	10	5	—	5	—
10	20	10	10	10	10	20	15	—	10	5
15	30	15	15	10	15	25	20	—	10	10
20	40	20	20	20	20	35	30	—	15	10
25	50	25	25	20	25	45	30	—	20	10
30	60	30	30	25	30	55	40	—	25	15
35	70	35	35	25	35	60	45	—	25	20
40	80	40	40	35	40	70	55	—	30	20
45	90	45	45	35	45	80	60	—	35	25
50	100	50	50	40	50	85	65	—	35	25
100	200	100	100	80	100	170	130	—	70	50
200	400	200	200	160	200	340	260	—	140	100
300	600	300	300	240	300	510	390	—	210	150
400	800	400	400	320	400	680	520	—	280	200
500	1000	500	500	400	500	850	650	—	350	250

Wir glauben, dass auch die Erhöhungen nach Vorschlag *b* erträglich sein werden. An den Erwägungen und Schlüssen des Berichtes der Generaldirektion und der ständigen Kommission des Verwaltungsrates vom 13. August/11. September 1909, der Botschaft des Bundesrates vom 3. Dezember 1909 und unsern vorstehenden Ausführungen ändern diese Erhöhungen grundsätzlich nichts.

Nachstehend ist noch dargestellt, wie sich die Erhöhungen nach Vorschlag *b* gegenüber den jetzigen nicht erhöhten Taxen bei einigen der wichtigern schweizerischen Städte stellen werden.

Lausanne			Bern			Basel S. B. B.			Zürich Hauptbahnhof			St. Gallen		
nach und von	Hin und zurück	III. Kl.	nach und von	Hin und zurück	III. Kl.	nach und von	Hin und zurück	III. Kl.	nach und von	Hin und zurück	III. Kl.	nach und von	Hin und zurück	III. Kl.
	km	Cts.		km	Cts.		km	Cts.		km	Cts.		km	Cts.
Vevey . .	38	25	Burgdorf .	46	30	Liestal . .	30	20	Horgen . .	34	25	Rorschach.	34	25
Villeneuve.	60	40	Thun . .	62	40	Liesberg .	60	40	Winterthur	54	35	Wil . .	62	40
Yverdon .	78	50	Langnau .	78	50	Olten . .	80	55	Schaffhausen	96	60	Altstätten .	80	55
Genève .	122	75	Langenthal	94	65	Koblenz .	112	75	Luzern . .	116	75	Winterthur.	116	75
Bern . .	196	125	Basel S.B.B.	214	140	Luzern . .	192	125	Basel S.B.B.	178	115	Zürich . .	170	110
Basel S.B.B. über Bern	406	265	St. Gallen .	428	275	Chur . .	412	270	Bern . .	260	170	Basel S.B.B. über Zürich	346	225

Die Differenzen gegenüber den jetzigen Taxen sind also nicht so gross, dass sie für das Publikum empfindlich fühlbar würden. Es braucht schon eine Strecke von zirka 150 km (hin und zurück), bis die Erhöhung nur einen Franken ausmacht.

Wenn ermittelt wird, welche Mehreinnahme der Vorschlag *b* gegenüber dem Vorschlag *a* auf der Rechnungsgrundlage des Berichtes vom 13. August/11. September 1909 zur Folge haben wird, so erhalten wir eine Summe von rund zwei Millionen Franken. Diese Festsetzung hat aber nur theoretischen Wert, da jene Rechnungsgrundlage unter den heutigen Verhältnissen natürlich nicht mehr richtig ist.

Den Vorschlag *b* ziehen wir auch aus dem Grunde vor, weil er, eher als der Vorschlag *a*, Gewähr dafür bietet, dass keine weitere Erhöhung mehr notwendig sein wird, d. h., dass die Personentarife in der Hauptsache unverändert bleiben können, bis es möglich sein wird, die bereits angedeutete allgemeine und durchgreifende Reform der Abschaffung der Hin- und Rückfahrtstaxe und Annahme ungefähr der Hälfte derselben als einfache Taxe durchzuführen. Wenn immer möglich sollten bis dahin keine weiteren einschneidenden Tarifrevisionen mehr vorgenommen werden müssen.

V.

Was nun das finanzielle Resultat der vorgeschlagenen Tarifmassnahme im allgemeinen anbelangt, so ist es sehr fraglich geworden, ob die ausgerechneten Summen erreicht werden. Der Personenverkehr wird unter den Rückwirkungen des europäischen Krieges ohne Zweifel viele Jahre stark zu leiden haben und es wird voraussichtlich lange dauern, bis er wieder die vor dem Kriege innegehabte Höhe erreicht haben wird.

Dadurch entsteht zunächst naturgemäss ein grosser Einnahmeausfall an sich, und die Wirkung der projektierten Tariferhöhung bleibt eine reduzierte. Festzustellen, in welchem Masse dies der Fall sein wird, ist zurzeit vollständig unmöglich. Sicher ist nur das eine, dass der Einnahmeausfall, der aus der Verminderung des Verkehrs entstehen wird, viel grösser sein dürfte als die Einnahme aus der Tariferhöhung — auch aus jener des Vorschlages *b* —, so dass auch n a c h Durchführung derselben die Personenverkehrseinnahme weit unter dem Niveau der letzten Jahre bleiben wird.

VI.

Zum Schlusse ist noch zu betonen, dass, wie schon in der Botschaft des Bundesrates vom 3. Dezember 1909 erwähnt wurde, auch die verschiedenen Ausnahmetarife, wie z. B. die Rundreisetarife, der Gesellschaftstarif, der Tarif für Streckenabonnements, der Tarif für Generalabonnements, einer entsprechenden Revision unterzogen werden müssen, soweit die jetzigen Taxen zu niedrig sind und nicht zwingende Gründe gegen eine Erhöhung sprechen. Die Durchführung dieser Massnahme fällt in die Kompetenz der Bundesbahnverwaltung, unter Vorbehalt der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde, und ist hier daher nicht weiter zu erörtern.

* * *

Wir haben im Budget der *Gewinn- und Verlustrechnung* von 1915 einen Betrag von . . . . . Fr. 9,400,220
vorgesehen, der in Anwendung des Art. 7 des Bundesgesetzes vom 15. Oktober 1897 für die gesetzliche Amortisation bestimmt ist. In Anbetracht der ausserge wöhnlichen Verhältnisse erscheint es angezeigt, diese Amortisation vorübergehend einzustellen; später ist dann die Quote entsprechend zu erhöhen, damit die Amortisation innert der gesetzlichen Frist von 60 Jahren erfolgen kann.

Das Gleiche trifft zu für die in genanntem Budget vorgesehenen Summen für Amortisation von Kursverlusten und Emissionskosten von Anleihen, von . . . . . „ 492,220
welche gemäss den gesetzlichen Vorschriften während der Dauer der Anleihen, auf welche sich diese Kosten beziehen, amortisiert sein müssen; nachdem wir in den Rechnungen pro 1912 und 1913 ausserordentliche Abschreibungen vorgenommen haben, können wir ohne Unzukömmlichkeiten im Jahr 1915 davon Umgang nehmen.

Zusammen Fr. 9,892,440

um welche Summe sich somit unser Defizit verringern würde.

Indessen berührt diese Verminderung nur Ordnungsbuchungen und reduziert die Bedürfnisse des Finanzwesens nicht. Dasselbe wird durch folgende Operationen der *Kapitalrechnung* pro 1915 in Mitleidenschaft gezogen:

1. Durch die notwendigen Beträge zur Rückzahlung von Obligationen der verschiedenen Anleihen (siehe Seite 506) d. h. . . . . Fr. 7,139,200

2. Durch die auf den Rückkauf der Strecke Genf—La Plaine fallende Amortisation, welche in der der P. L. M. bezahlten Jahresrate enthalten ist . . . . . „ 93,386

Zusammen Fr. 7,232,586

Baubudget.

Die wirtschaftlichen Schäden, die der plötzlich über Europa hereingebrochene Krieg zur Folge haben wird, lassen sich noch nicht übersehen. Diese Tatsache eröffnet auch für unser Land und insbesondere für die Bundesbahnen, deren Wohl und Wehe mit dem internationalen Warenaustausch aufs engste verknüpft ist, eine trübe Perspektive. In solchen Zeiten muss alles, was über das Bedürfnis der allernächsten Zeit hinausgeht, zurückgestellt werden und der Ausbau des Netzes, welcher die Entwicklung des Verkehrs zur Voraussetzung hat und der grosse Anforderungen an unsere Geldmittel bedingt, unterbleiben, da diese Entwicklung voraussichtlich auf lange hinaus lahmgelegt ist. Von diesen Erwägungen geleitet, hat die Generaldirektion gleich nach Ausbruch des Krieges die Einstellung derjenigen Bauarbeiten verfügt, deren Fortführung nicht aus technischen Gründen notwendig war, und ferner angeordnet, dass die insbesondere bei den Tunneln und bei den die Geleise berührenden Bauten gebotene Fortsetzung nur mit beschränkter Arbeiterzahl und in der Weise und in dem Umfange zu erfolgen habe, welche die Rücksicht auf die Solidität des Bauwerkes und die Sicherheit des Betriebes erfordert. Da die zu den Bauarbeiten vorwiegend beschäftigten italienischen Arbeiter in ihre Heimat zurückkehrten, ergab sich übrigens eine Unterbrechung der Bautätigkeit auch dort, wo nur eine Einschränkung beabsichtigt war.

Erwägungen dieser Art sind auch bei Aufstellung des Baubudgets für das Jahr 1915 massgebend gewesen, das wir Ihnen hiermit unterbreiten. Im Baubudget sind bisheriger Übung gemäss zunächst alle Objekte aufgeführt, die schon im Budget für 1914 enthalten waren und deren Bau in diesem Jahre auch begonnen worden ist. Von diesen Bauten kann aber nur ein Teil (ungefähr zwei Fünftel) im Jahre 1915 fortgesetzt werden; die Weiterführung der übrigen Bauarbeiten, worunter sogar einige der Vollendung nahe sind, müssen auf eine spätere Zeit verschoben werden.

Zu den Bauten, die im Jahre 1915 fortgesetzt werden sollen, weil ihre Einstellung, wie bereits oben erwähnt, aus technischen Gründen und um Nachteile finanzieller und anderer Art zu vermeiden, nicht möglich ist, gehören in erster Linie der Simplon- und Hauenstein-Tunnel, sowie die Tunnels der Brienzerseebahn. Die ausgebrochenen Tunnelstrecken dürfen nicht lange auf der Holzrüstung belassen und müssen ausgemauert werden, damit Blähungen und andere schädliche Bewegungen im Gebirge nicht eintreten.

Auch der zum Teil sehr vorgeschrittene Stand der Bahnhofbauten in Vallorbe, Biel, Baden, Wildegg, St. Gallen und Wil, der Aufnahmsgebäude in Lausanne und Visp, sowie der zweiten Geleise auf den Strecken Martigny-Riddes, St. Blaise-Neuenstadt, Gümligen-Kiesen und Lugano-Maroggia lässt eine Unterbrechung dieser Arbeiten nicht angezeigt erscheinen; bei der Strassenunterführung im Tivoli bei Freiburg muss sogar auf rasche Vollendung der unter den Geleisen befindlichen Bauten gedrungen werden. Desgleichen darf der Bau des für den elektrischen Betrieb im Simplontunnel bestimmten Kraftwerkes bei Brig im Hinblick auf den Zustand der bestehenden Kraftzentralen nicht unterbrochen werden. Das so ermittelte Erfordernis für das Jahr 1915 beträgt . . . . . Fr. 20,827,740
wovon Fr. 17,946,630 die Baurechnung und Fr. 2,881,110 die Betriebsrechnung belasten.

Von der Gesamtsumme entfallen auf:

	Fr.	Fr.
I. Bahnanlagen u. feste Einrichtungen:		
A. Bau neuer Linien:		
Simplon	2,000,000	—
Brienzerseebahn	1,120,000	
		3,120,000
B. Neu- und Ergänzungsbauten an den im Betrieb befindlichen Linien:		
Generaldirektion (einschliesslich der neuen Hauensteinlinie)		3,152,140
Kreis I		1,560,000
Kreis II		824,000
Kreis III		762,100
Kreis IV		511,000
Kreis V		560,000
Zusammen I		10,489,240
II. Rollmaterial		10,061,000
III. Mobiliar und Gerätschaften		277,000
IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte		500
Total		20,827,740

Gegenüber dem Budgetbetrage für das Jahr 1914 von Fr. 58,819,740 ergibt sich somit eine Verminderung von rund 38 Millionen (davon entfallen 35,3 Millionen auf die Bauausgaben und 2,7 Millionen auf die Anschaffung von Rollmaterial, Mobiliar und Gerätschaften).

Ausser diesen Summen wurden in das Budget (in Kursivschrift) noch Ansätze im Gesamtbetrage von Fr. 9,876,500 eingestellt, die zur Ausgabe gelangen sollen, wenn sich die Verhältnisse wieder bessern. In diesem Falle, über dessen Eintreten im Jahre 1915 heute nur Vermutungen bestehen können, würde somit die Gesamtsumme der Bauausgaben betragen Fr. 20,827,740 + Fr. 9,876,500 = Fr. 30,704,240.

Diese eventuellen Mehrausgaben setzen sich zusammen aus der Erhöhung der Ansätze für solche Bauten, die in dem niedrigeren Budget enthalten sind und somit unter allen Umständen fortgesetzt werden sollen, und aus Beträgen für andere Bauten, deren Fortsetzung oder Inangriffnahme nur bei wesentlicher Belebung des Verkehrs notwendig erscheint.

A. Bau neuer Linien.

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

Baubudget 1914, Nr. 1.	Fr.	Fr.
Kredit des Verwaltungsrates vom 20. Juli 1907	34,600,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	12,000,000	
Bleiben	22,600,000	
Ausgaben für 1915		2,000,000
		(2,000,000)

Bis zum Ende des Jahres 1914 werden voraussichtlich folgende Arbeitsleistungen bewältigt sein:

	Ausbruch m	Mauerung m
Nordseite	5039	4874
Südseite	3760	3520
Zusammen	8799	8394

Im Jahre 1915 sollen Ausbruch und Mauerung um je 1500 m verlängert werden. Bei Besserung der finanziellen Verhältnisse ist eine Verdoppelung dieser Leistung in Aussicht genommen.

Nr. 2. **Brienzerseebahn.**

a. Verlängerung der Brünigbahn von Brienz nach Interlaken laut Bundesgesetz vom 17. Dezember 1907.

Übertrag	2,000,000
	(2,000,000)

		Fr.
	Übertrag	2,000,000
		(2,000,000)
Voranschlag laut Bericht an den Verwaltungsrat vom 8. April 1904 . . .	Fr. 5,500,000	
Neuer Voranschlag (ohne Station Interlaken Ost) laut Bericht an den Verwaltungsrat (Erhöhung infolge Rücksichtnahme auf spätern Umbau auf Normalspur etc.)	Fr. 6,475,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	3,700,000	
Bleiben	2,775,000	
Für 1915 werden vorgesehen		1,000,000
b. Einführung der Brienzerseebahn in die Station Interlaken Ost.		
Voranschlag vom Juli 1914	Fr. 1,830,000	
Anteil der schweizerischen Bundesbahnen	800,000	
Ausgaben für 1915		120,000

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Durch die in der Sitzung des Nationalrates vom 29. Januar 1914 (bei der Abstimmung über die Motion Michel) gefallene Entscheidung über die Spurfrage und durch die vom Eisenbahndepartement am 2. Juni 1914 verfügte Einmündung der neuen Linie in die Oststation Interlaken sind die letzten Hindernisse, die sich der Bauausführung entgegenstellten, beseitigt worden. Das Projekt für die Erweiterung der letztgenannten Station, das dem eidgenössischen Eisenbahndepartement am 28. März 1914 vorgelegt wurde, hat die Genehmigung noch nicht erhalten. Mit Ausnahme dieser Erweiterung sind die Bauarbeiten auf der ganzen Linie in Ausführung begriffen.

Bis zum Ende des Jahres 1914 werden zirka 80 % der Erdarbeiten, zirka 40 % der Tunnels und zirka 65 % des Mauerwerks fertiggestellt sein. Die Inbetriebnahme der Linie wird erst im Jahre 1916 erfolgen können.

A. Total für den Bau neuer Linien	3,120,000
	(2,000,000)

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

Generaldirektion.

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.

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

Baubudget 1914, Nr. 3.

	Fr.	
Kredit des Verwaltungsrates vom 25. November 1909, genehmigt durch Bundesbeschluss vom 20. Juni 1910	24,000,000	
Erhöhung infolge teuerer Vergebung des Tunnels (13. Januar 1912) .	2,000,000	
Total	26,000,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	21,000,000	
Bleiben	5,000,000	
Für 1915 werden vorgesehen		2,500,000 *(1,500,000)*

Am 10. Juli 1914 wurde der Stollen bei km 5.865 vom Südportal durchgeschlagen. Dieser Durchschlag erfolgte fast genau 18 Monate früher als in dem zwischen der Generaldirektion und der Bauunternehmung abgeschlossenen Vertrage vorgesehen war. Am Ende des Monats Juli waren 6896 m des Tunnels voll ausgebrochen und 6550 m fertig gemauert. Infolge der kriegerischen Ereignisse musste der Baubetrieb auf der Nordseite des Tunnels eingestellt und auf den übrigen Arbeitsstellen erheblich eingeschränkt werden. Bis zum Ende des Jahres 1914 wird der Tunnel voraussichtlich fertig ausgebrochen und bis auf 500—600 m ausgemauert sein.

Die Vollendung des Tunnels, einschliesslich des Oberbaues, ist für den Sommer des Jahres 1915, die Vollendung der ganzen Linie für das Frühjahr 1916 zu erwarten.

Übertrag 2,500,000
(1,500,000)

	Fr.
Übertrag	2,500,000
	(1,500,000)

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

Baubudget 1914, Nr. 4.

a. Im Reussgebiet (Kanton Uri).	
Jährliche Entschädigung (Wasserzins) gemäss dem am 27. Dezember 1907 vom schweiz. Bundesrate genehmigten Vertrage zwischen der Regierung des Kantons Uri und der Direktion der Gotthardbahn	72,000
Zahlbar am 27. Dezember 1915.	
b. In der oberen Leventina (Kanton Tessin).	
Jährliche Entschädigung (Wasserzins) gemäss dem am 15. März 1909 vom Bundesrat genehmigten Vertrage zwischen dem Staatsrate des Kantons Tessin und der Direktion der Gotthardbahn	95,000
Zahlbar am 18. Juli 1915.	
c. Im Rhonegebiet (Kanton Wallis).	
1. Jährliche Entschädigung (Wasserzins) gemäss dem am 6. Mai 1911 vom Verwaltungsrate der schweizerischen Bundesbahnen genehmigten Vertrage zwischen dem Staatsrat des Kantons Wallis und der Kreisdirektion I betreffend die Rhonewasserkraft zwischen Fiesch und Mörel	40,000
Zahlbar am 6. Mai 1915.	
2. Jährliche Entschädigung (Wasserzins) gemäss den am 25. Juni 1909 von der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen genehmigten Verträgen zwischen den Gemeinderäten Binn, Ausserbinn, Grengiols und Ernen einerseits und der Kreisdirektion I anderseits betreffend die Wasserkräfte der Binna	5,140
Zahlbar am 25. Juni 1915.	
Übertrag	2,712,140
	(1,500,000)

		Fr.
	Übertrag	2,712,140
		(1,500,000)
d. Etzelwerk.	Fr.	
Erwerbung des Bauprojektes und Entschädigung der Maschinenfabrik Oerlikon für die Verzichtleistung auf die Konzession,		
Kredit des Verwaltungsrates vom 26. November 1909	420,000	
Ausgaben bis Ende 1914	220,000	
Bleiben	200,000	
Ausgaben für 1915		—
Nr. 5. Einführung des elektrischen Betriebes.		
a. Allgemeines		80,000
b. Erstfeld—Bellinzona.		
Baubudget 1914, Nr. 5 *b.*		
Kredit des Verwaltungsrates vom 25. November 1913	Fr. 38,500,000	
wovon auf Bau Fr. 37,550,000		
und auf Betrieb „ 950,000		
Dazu Fr. 290,000 für Abschreibungen.		
Ausführung verschoben.		
Nr. 6. Umbau des Kraftwerkes in Brig.		
Baubudget 1914, Nr. 6.	Fr.	
Kredit des Verwaltungsrates vom 1. Mai 1914	1,960,000	
Dazu Fr. 90,000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	1,000,000	
Bleiben	960,000	
Ausgaben für 1915		360,000
	Total I	3,152,140
		(1,500,000)

II. Rollmaterial.

Den Bedarf an Rollmaterial haben wir wie bis anhin auf Grund der Betriebserfahrungen ermittelt, unter Berücksichtigung der infolge der kriegerischen Ereignisse inzwischen geänderten Situation.

Nr. 7. *Anschaffung von 52 Dampflokomotiven* für die Periode 1915/1916. Von den im Jahre 1915 zu beschaffenden 35 Lokomotiven sind 17 Stück der Lieferung 1914 auf das Jahr 1915 übertragen worden.

In der dreijährigen Periode 1914/1916 finden folgende Änderungen im Bestande an normalspurigen Dampflokomotiven statt:

	Stück	
Bestand Ende 1913		1187
Ausrangierung 1914	18	
Neubeschaffung 1914	23	
Vermehrung 1914		5
Bestand Ende 1914		1192
Ausrangierung 1915	16	
Neubeschaffung 1915	35	
Vermehrung 1915		19
Bestand Ende 1915		1211
Ausrangierung 1916	18	
Neubeschaffung 1916	17	
Verminderung 1916		1
Bestand Ende 1916		1210

In den drei Jahren 1914/1916 werden also 52 Dampflokomotiven ausrangiert und deren 75 neu beschafft.

Von diesen 75 Lokomotiven sollten vertragsgemäss 40 Lokomotiven im Jahre 1914 geliefert werden. Den inzwischen geänderten Verhältnissen Rechnung tragend, werden von diesen 40 Lokomotiven deren 17 erst im Jahre 1915 abgeliefert, so dass dazu nur noch 35 Lokomotiven für die Jahre 1915/1916 zu beschaffen sind. Von diesen 35 Lokomotiven sind 32 Stück (18 lieferbar 1915, 14 lieferbar 1916) bereits bestellt. Im Baubudget 1914 waren allerdings 41 Lokomotiven zur Anschaffung im Jahre 1915 vorgesehen, es wurden aber, um die Bauausgaben tunlichst einzuschränken, nur 32 Lokomotiven bestellt, nämlich 3 (statt 5) $A^3/_5$, 3 $B^3/_4$, 12 (statt 14) $C^5/_6$, 7 (statt 10) $E^{b3}/_5$, 4 (statt 6) $E^3/_3$, 3 $E^4/_4$.

Von den im Jahre 1916 benötigten 17 Lokomotiven sind somit nur 3 Lokomotiven der Serie $C^5/_6$ neu zu bestellen.

Die Budgetpreise der Lieferung 1915 und 1916 sind auf Grund der Vertragspreise festgesetzt.

Die Gesamtkosten der 52 Lokomotiven sind veranschlagt zu . . . . . Fr. 5,047,000
wovon pro 1915 . . . . . „ 3,225,000

Nr. 8. *Anschaffung von 225 Personenwagen* für die Periode 1915/1916.

Im Baubudget 1914 ist für das Jahr 1915 die Anschaffung von 165 Personenwagen vorgesehen, wovon jedoch nur 157 Stück in Bau gegeben worden sind (5 $AB^{4ü}$ und 3 $B^{4ü}$ wurden vorläufig nicht bestellt). Ferner sind infolge der Kriegswirren vom Baubudget 1914 zusammen 18 Personenwagen (10 BC und 8 $C^{4ü}$) auf das Jahr 1915 und von den pro 1915 zur Anschaffung vorgesehenen Wagen 32 Stück (2 $B^{4ü}$, 10 B, 20 BC) auf das Jahr 1916 übertragen worden. Es fallen somit von der zweijährigen Periode 82 Stück auf das Jahr 1916. Bei dieser Anschaffung ist den voraussichtlichen Bedürfnissen des Betriebes Rechnung getragen. Es kommt das namentlich in der Vermehrung der Wagen III. Klasse zum Ausdruck.

Gemäss dem nachfolgenden Bestandesausweis werden auf Ende 1916 etwa 184,895 Sitzplätze vorhanden sein, nämlich:

	Anzahl Wagen	Sitzplätze			
		I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	Total
Bestand am 31. Dezember 1913 . .	3397	7805	37,687	127,292	172,784
Vermehrung pro 1914	83	72	940	4,124	5,136
	3480	7877	38,627	131,416	177,920
Ausrangierung 1914	83	66	1047	1,838	2,951
Bestand am 31. Dezember 1914 . .	3397	7811	37,580	129,578	174,969
Vermehrung pro 1915	143	60	290	8,476	8,826
	3540	7871	37,870	138,054	183,795
Ausrangierung 1915	50	24	792	910	1,726
Bestand am 31. Dezember 1915 . .	3490	7847	37,078	137,144	182,069
Vermehrung pro 1916	82	—	844	3,960	4,804
	3572	7847	37,922	141,104	186,873
Ausrangierung 1916	50	—	509	1,469	1,978
Bestand am 31. Dezember 1916 . .	3522	7847	37,413	139,635	184,895
In %	—	$4{,}_2$	$20{,}_2$	$75{,}_6$	—

Die Preisansätze für die pro 1916 vorgesehenen Wagen wurden der derzeitigen Marktlage angepasst.

Für die zwei Jahre 1915 und 1916 ergibt sich eine Kostensumme von Fr. 6,401,000 für 225 Personenwagen, gegenüber Fr. 7,990,100 für 258 Personenwagen im Baubudget 1914 für die Jahre 1914 und 1915.

Die Voranschlagsumme für das Jahr 1915 beträgt 4,208,000 Franken.

Nr. 9. *Anschaffung von 40 zweiachsigen Gepäckwagen ohne Faltenbälge.*

Die im Baubudget 1914 für das Jahr 1915 zur Anschaffung vorgesehenen 40 zweiachsigen Gepäckwagen sind schon in Bau gegeben; es wurden hiervon 20 Stück auf das Jahr 1916 übertragen.

Gemäss dem nachfolgenden Bestandesausweis werden auf Ende 1916 voraussichtlich 782 Gepäckwagen vorhanden sein, nämlich:

	Stück
Bestand am 31. Dezember 1913	735
Vermehrung pro 1914	40
	775
Ausrangierung pro 1914	16
Bestand am 31. Dezember 1914	759
Vermehrung pro 1915	20
	779
Ausrangierung pro 1915	8
Bestand am 31. Dezember 1915	771
Vermehrung pro 1916	20
	791
Ausrangierung pro 1916	9
Bestand am 31. Dezember 1916	782

Die Voranschlagsumme pro 1915 beträgt Fr. 324,000.

Nr. 10. *Anschaffung von 850 Güterwagen für die Periode 1915/1916.* Infolge der kriegerischen Ereignisse sind von den im Baubudget 1914 zur Ablieferung pro 1914 vorgesehenen Güterwagen 140 Stück (100 M^6 und 40 N^2) auf das Jahr 1915 übertragen worden. Ferner sind von den im Baubudget 1914 für

das Jahr 1915 vorgesehenen und bereits bestellten 490 Güterwagen 260 Stück (100 J^{3d}, 140 K^3 und 20 N^2) auf das Jahr 1916 übertragen worden.

Gemäss dem nachstehenden Bestandesausweis werden auf Ende 1916 voraussichtlich 15,224 Güterwagen vorhanden sein, nämlich:

	Stück
Bestand am 31. Dezember 1913	14,555
Vermehrung pro 1914	400
	14,955
Ausrangierung pro 1914	270
Bestand am 31. Dezember 1914	14,685
Vermehrung pro 1915	370
	15,055
Ausrangierung pro 1915	158
Bestand am 31. Dezember 1915	14,897
Vermehrung pro 1916	480
	15,377
Ausrangierung pro 1916	153
Bestand am 31. Dezember 1916	15,224

Der Bestand an Güterwagen in der dreijährigen Periode 1914/1916 wird um 669 Güterwagen vermehrt.

Für die im Jahr 1916 vorgesehene Beschaffung von 480 Güterwagen, wovon 260 Stück bereits bestellt, sind in Aussicht genommen:

200 Stück der Serie K^3 mit 50 m^3 Laderaum und 15 t Ladegewicht;

20 Stück offene Güterwagen der Serie M^6 mit 16 t Ladegewicht;

100 Stück der Serie J^{3d} mit 65 m^3 Laderaum und 15 t Ladegewicht, Übertrag von 1915;

140 Stück der Serie K^3 mit 50 m^3 Laderaum und 15 t Ladegewicht, Übertrag von 1915;

20 Stück der Serie N^2 mit 15 t Ladegewicht und verschiebbarer Kuppelstange, Übertrag von 1915.

Die Voranschlagsumme pro 1915 beträgt Fr. 2,253,000.

Nr. 11. *Ersatz der Akkumulatoren- oder Gasbeleuchtung in 45 Personen- und Gepäckwagen* der Kreise I—V durch Dynamos für die elektrische Beleuchtung. Es wird damit eine Verbesserung der Wagenbeleuchtung erzielt.

Die Ausgabe ist zu Fr. 51,000 veranschlagt.

Nr. 12. Auf Seite 6 des Baubudgets sind zur Anschaffung pro 1916 zudem vorgesehen:

a. 4 Personenwagen für die Brünigbahn, nämlich:

2 Stück der Serie AB^4 à Fr. 30,000	Fr.	60,000
2 Stück der Serie B^4 à Fr. 29,500	„	59,000
	Fr.	119,000

an Stelle der mit Vertrag vom 28. März/1. April 1914 bestellten 5 dreiachsigen Personenwagen B^3 für die Brünigbahn im Budgetbetrage von Fr. 97,500.

Da die dreiachsigen Personenwagen der Brünigbahn auf der Talstrecke bei grössern Geschwindigkeiten unruhig laufen, so wird die Anschaffung von vierachsigen Personenwagen in Aussicht genommen. Die Personenwagen AB^4 und B^4 sind zur Einstellung in die Saisonschnellzüge Luzern—Meiringen und, nach Eröffnung der Brienzerseebahn, Luzern—Interlaken bestimmt.

b. 2 Gepäckwagen für die Brünigbahn für das Jahr 1916 à Fr. 12,800 = ... Fr. 25,600

III. Mobiliar und Gerätschaften.

		Fr.
Nr. 13. Inventaranschaffungen für die Bureaux der Generaldirektion		15,000
Nr. 14. Anschaffung von Apparaten für das Versuchslaboratorium der Obertelegrapheninspektion		500
Nr. 15. Anschaffung von 1 Werkzeugwagen X d.		
Bedarf bis Ende 1915	Fr. 24,000	
Ergänzung der vorhandenen Werkzeuge	„ 10,000	
		34,000
Übertrag		49,500

	Fr.
Übertrag	49,500
Nr. 16. Vermehrung des Inventars des Fahrdienstes:	
300 Stück Dampfheizkupplungen mit Gewindeanschluss à Fr. 30	9,000
200 Stück Dampfheizkupplungen mit Überschlagbügel à Fr. 32	6,400
40 Stück Dampfheizkupplungen mit P. L. M.-Anschluss à Fr. 40	1,600
300 Stück Akkumulatorenbatterien, Modell S. B. B., für die elektrische Wagenbeleuchtung, à Fr. 245	73,500
Total III	140,000

Rekapitulation, Generaldirektion.

	Fr.
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen . . .	3,152,140 *(1,500,000)*
II. Rollmaterial	10,061,000
III. Mobiliar und Gerätschaften	140,000
Total Generaldirektion	13,353,140 *(1,500,000)*

Kreis I.

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.

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

Nr. 17. Bahnhof Renens. Erweiterung der Anlagen für den Freiverlad und für den Umlad zwischen den S. B. B. und den Lausanner Strassenbahnen mit Verlegung der Kantonsstrasse.

Baubudget 1914, Nr. 47 *a*.	Fr.	
Voranschlag vom 18. Mai 1913 . . .	256,000	
wovon auf Bau . . Fr. 226,000		
und auf Betrieb . . . „ 30,000		
Ausführung verschoben.		

Nr. 18. Renens-Lausanne. Verlegung der Kantonsstrasse zwischen Prélaz und „Sur la Roche".

Baubudget 1914, Nr. 48.	Fr.	
Voranschlag vom 9. Oktober 1911 . .	380,000	
Hiervon ab: Beitrag des Staates . . .	190,000	
Bleiben zu Lasten der Bundesbahnen .	190,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	90,000	
Bleiben	———	*(100,000)*

Nr. 19. Bahnhof Lausanne. Umbau und Erweiterung des Bahnhofes.

Baubudget 1914, Nr. 22.		
Kredit des Verwaltungsrates vom	Fr.	
30. Dezember 1905 und 11. Mai 1911	10,490,000	
wovon auf Bau Fr. 9,340,000		
und auf Betrieb „ 1,150,000		
Dazu Fr. 435,000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	9,385,000	
Bleiben	1,105,000	
Ausgabe für 1915		300,000
		(300,000)
Übertrag		300,000
		(400,000)

		Fr.
	Übertrag	300,000
		(400,000)

Nr. 20. Station Lutry. Beseitigung des Niveauüberganges bei km 4,585.

Baubudget 1914, Nr. 85 (Unvorhergesehenes, vgl. auch Baubudget 1914, Nr. 23).

	Fr.	Fr.
Voranschlag vom 15. Januar 1914 . .		79,000
wovon auf Bau . . .	Fr. 76,000	
und auf Betrieb . . .	„ 3,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914		31,000
	Bleiben	——— *(48,000)*

Nr. 21. Territet. Ersetzung des Niveauüberganges der Kantonsstrasse durch eine Unterführung.

Baubudget 1914, Nr. 25.

	Fr.	Fr.
Voranschlag vom Januar 1907 . . .		500,000
wovon auf Bau . .	Fr. 475,000	
und auf Betrieb . .	„ 25,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914		147,000
	Bleiben	353,000

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

Ausführung verschoben.

Nr. 22. Station Martigny. Erweiterung der Station und Geleiseänderungen auf der Ostseite infolge der Erstellung der II. Spur Martigny-Riddes.

Baubudget 1914, Nr. 26.

		Fr.
Voranschlag vom 15. Mai 1912 . . .		428,000
Hiervon ab: Arbeiten, welche zu Lasten des II. Geleises Martigny-Riddes, Nr. 32, gerechnet sind		77,000
	Bleiben	351,000
wovon auf Bau . .	Fr. 284,000	
und auf Betrieb . .	„ 67,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914		181,000
	Bleiben	170,000
Ausgabe für 1915		40,000
	Übertrag	340,000
		(448,000)

		Fr.
	Übertrag	340,000
		(448,000)

Nr. 23. Station Sitten. Strassenüberführung bei km $92{,}_{945}$ zum Ersatz der Niveauübergänge „Ste. Marguerite“ und „des Mayenets“.

Baubudget 1914, Nr. 27.

		Fr.
Voranschlag vom 12. April 1912 . .		264,000
wovon auf Bau . .	Fr. 255,500	
und auf Betrieb .	„ 8,500	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914		136,000
	Bleiben	128,000
Ausgabe für 1915		28,000
		(100,000)

Nr. 24. Station Visp. Neues Aufnahmsgebäude.

Baubudget 1914, Nr. 28.

		Fr.
Voranschlag vom 10. Juni 1913 . . .		140,000
wovon auf Bau . .	Fr. 136,000	
und auf Betrieb . .	„ 4,000	
Dazu Fr. 28,000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914		33,000
	Bleiben	107,000

Nr. 25. Bahnhof Brig. Erweiterung für die Einführung der Berner Alpenbahn (B. L. S.) und Vergrösserung des Lokalgüterschuppens.

Baubudget 1914, Nr. 29.

		Fr.
Kredit des Verwaltungsrates vom 2. Dezember 1911		2,050,000
Hiervon ab: Anteil der Berner Alpenbahn-Gesellschaft		965,000
	Bleiben	1,085,000
wovon auf Bau .	Fr. 1,005,000	
und auf Betrieb .	„ 80,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	Fr. 1,071,000	
Weniger: Bauanteil der B. L. S.	„ 600,000	
		471,000
	Bleiben	614,000

Vollendung verschoben.

	Übertrag	475,000
		(548,000)

		Fr.
Übertrag		475,000
		(548,000)

Nr. 26. Bahnhof Vallorbe. Erweiterung zu einem internationalen Bahnhof gemäss Vertrag mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn-Gesellschaft.

Baubudget 1914, Nr. 31.	Fr.	
Kredit des Verwaltungsrates vom 28. November 1910	6,450,000	
wovon auf Bau . Fr. 6,220,000		
und auf Betrieb . „ 230,000		
Dazu Fr. 190,000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	5,900,000	
Bleiben	550,000	
Ausgaben für 1915		300,000
		(250,000)

Nr. 27. Werkstätte Yverdon.

a. Vergrösserung der Wagenreparaturwerkstätte.

Baubudget 1914, Nr. 57 *b*.	Fr.	
Voranschlag vom 24. Mai 1913 . .	68,600	
wovon auf Bau . . Fr. 15,700		
und auf Betrieb . „ 52,900		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	18,600	
Bleiben	———	50,000

b. Umbau und Vergrösserung der Abortgebäude.

Baubudget 1914, Nr. 57 *c*.	Fr.	
Voranschlag vom 17. Mai 1913 . .	14,000	
wovon auf Bau . . Fr. 11,000		
und auf Betrieb . „ 3,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	6,000	
Bleiben	———	8,000
Übertrag		833,000
		(798,000)

		Fr.
	Übertrag	833,000
		(798,000)

Nr. 28. Bahnhof Neuenburg. Umbau und Erweiterung des Bahnhofes.

Baubudget 1914, Nr. 60.	Fr.	
I. Rate für Landerwerb	100,000	—

Dem Verwaltungsrat wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Ausführung verschoben.

Nr. 29. Station Palézieux. Erstellung eines neuen Aufnahms- und Abortgebäudes und überdachten Perrons, sowie Vergrösserung des Güterschuppens.

Baubudget 1914, Nr. 61.		Fr.
Voranschlag vom 29. April 1913 . .		175,000
wovon auf Bau . .	Fr. 165,000	
und auf Betrieb . .	„ 10,000	

Dazu Fr. 10,000 für Abschreibungen.

Ausführung verschoben.

Nr. 30. Bahnhof Freiburg. Ersetzung des Niveauüberganges im „Tivoli" durch eine Unterführung.

Baubudget 1914, Nr. 35.		Fr.	
Voranschlag vom 15. Januar 1911 . .		815,000	
Hiervon ab: Beitrag der Gemeinde Freiburg		235,000	
Kredit des Verwaltungsrates vom 6. Mai 1911		580,000	
wovon auf Bau . .	Fr. 547,000		
und auf Betrieb . .	„ 33,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	Fr. 633,000		
Weniger: Anteil der Gemeinde	„ 235,000		
		398,000	
	Bleiben		182,000
	Übertrag		1,015,000
			(798,000)

		Fr.
Übertrag		1,015,000
		(798,000)

Nr. 31. Station Schmitten. Erweiterung der Güterdienstanlagen.

Baubudget 1914, Nr. 62*a*.

	Fr.
Voranschlag vom 21. Februar 1913 . .	28,000
wovon auf Bau . . . Fr.	25,600
und auf Betrieb . . . „	2,400

Ausführung verschoben.

Nr. 32. II. Geleise Martigny—Riddes mit Umbau der Stationen Charrat-Fully, Saxon und Riddes; Länge 13,116 km.

Baubudget 1914, Nr. 39.

	Fr.	
Kredit des Verwaltungsrates vom 23. September 1911	1,400,000	
wovon auf Bau . Fr.	1,290,000	
und auf Betrieb . „	110,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	1,125,000	
Bleiben	275,000	
Ausgabe für 1915		200,000

Der zweispurige Betrieb ist am 19. Juni 1914 eröffnet worden; es sind nun nur noch die Stationsumbauten fertigzustellen.

Nr. 33. II. Geleise Visp—Brig; Länge 8,190 km.

Baubudget 1914, Nr. 40.

	Fr.	
Kredit des Verwaltungsrates vom 25. September 1913	880,000	
wovon auf Bau . . Fr.	847,000	
und auf Betrieb . . „	33,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	20,000	
Bleiben	860,000	
Ausgabe für 1915		---
		(60,000)
Übertrag		1,215,000
		(858,000)

	Fr.
Übertrag	1,215,000
	(858,000)

Nr. 34. II. Geleise Daillens—Ependes mit Erweiterung der Stationen Eclépens, Chavornay und Ependes; Länge 13,903 km.

Baubudget 1914, Nr. 74.

	Fr.
Voranschlag vom 20. Mai 1914 . .	3,200,000
wovon auf Bau . Fr. 2,550,000	
und auf Betrieb . „ 650,000	

Dazu Fr. 60,000 für Abschreibungen.

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Ausführung verschoben.

Nr. 35. II. Geleise St. Blaise—Neuenstadt mit Umbau der Stationen St. Blaise, Cornaux, Cressier und Landeron; Länge 10,678 km.

Baubudget 1914, Nr. 41.

	Fr.	
Kredit des Verwaltungsrates vom 11. Februar 1911	2,630,000	
wovon auf Bau . Fr. 2,410,000		
und auf Betrieb . „ 220,000		
Dazu Fr. 60,000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	1,900,000	
Bleiben	730,000	
Ausgabe für 1915		150,000
		(200,000)

Zwischen den Stationen St. Blaise und Cornaux ist der sweispurige Betrieb am 16. Juli 1914 eröffnet worden.

Nr. 36. II. Geleise Siviriez—Romont mit Erweiterung der Station Romont und Änderungen an der Linie nach Bulle; Länge 4,912 km.

Baubudget 1914, Nr. 42.

Übertrag	1,365,000
	(1,058,000)

		Fr.
	Übertrag	1,365,000
		(1,058,000)
Kredit des Verwaltungsrates vom 1. Oktober 1912	Fr. 2,140,000	
wovon auf Bau . .	Fr. 1,960,000	
und auf Betrieb .	„ 180,000	
Dazu Fr. 50,000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	4,000	
Bleiben	2,136,000	

Ausführung verschoben.

Nr. 37. Brig—Iselle. Verbesserung der Stromrückleitung bei den Schienenstössen an den nassen Stellen im Simplontunnel (Fortsetzung der in Nr. 53 des Baubudgets 1914 vorgesehenen Arbeit).

Voranschlag vom Mai 1914 5,000

Nr. 38. Streckenblockeinrichtung Lutry—Montreux.

	Fr.
Baubudget 1914, Nr. 44 *b*	200,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	8,000
Bleiben	192,000

Ausführung verschoben.

Nr. 39. Telegraphenanlage Visp—Brig. Verdoppelung der Leitungsstangen.

		Fr.
Baubudget 1914, Nr. 81 *c*.		
Voranschlag vom 28. Mai 1914		7,500
wovon auf Bau	Fr. 2,500	
und auf Betrieb . . .	„ 5,000	

Ausführung verschoben.

Nr. 40. Telephonanlagen (einschliesslich der Apparate).

Baubudget 1914, Nr. 82.

Übertrag	1,370,000
	(1,058,000)

	Fr.
Übertrag	1,370,000
	(1,058,000)

a. Genf—La Plaine.

	Fr.
Voranschlag vom 22. April 1913 . .	21,000
wovon auf Bau . . Fr. 11,000	
und auf Betrieb . . „ 10,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	10,000
Bleiben	11,000

b. Auvernier—Verrières.

	Fr.
Voranschlag vom 4. Juni 1913 . .	14,000
wovon auf Bau . . Fr. 12,000	
und auf Betrieb . . „ 2,000	

Ausführung verschoben.

B. Neue Bauten.

Nr. 41. Station La Plaine. Erweiterung.

	Fr.	
Voranschlag vom 6. Juni 1914 . . .	165,000	
wovon auf Bau . . Fr. 140,000		
und auf Betrieb . . „ 25,000		
Ausgabe für 1915		*(85,000)*

Nr. 42. Station Vernier-Meyrin. Entwässerungsarbeiten.

Voranschlag vom 19. November 1913	*(14,000)*

Nr. 43. Bahnhof Nyon. Verbreiterung der Unterführung „La Morache“ für die Einmündung der Schmalspurbahn Nyon-St. Cergues-Morez und Erstellung eines Personendurchganges.

	Fr.	
Voranschlag vom 26. Juni 1914 . . .	246,000	
wovon auf Bau . . Fr. 232,000		
und auf Betrieb . . „ 14,000		
Dazu Fr. 41,700 für Abschreibungen.		
Ausgabe für 1915		*(133,000)*
Übertrag		1,370,000
		(1,290,000)

	Fr.
Übertrag	1,370,000
	(1,290,000)

Der Beitrag der Interessenten ist nicht in Abzug gebracht.

Nr. 44. Station Martigny. Erstellung eines Schutzdaches auf dem Perron 1.

Voranschlag vom 15. Juni 1914	*(64,000)*

Nr. 45. Neue Signale. Ersatz von Scheibensignalen durch Semaphore und Anbringen des zweiten Flügels an Einfahr- und Ausfahrsignalen . . . . *(20,000)*

Nr. 46. Vertragliche Beiträge an Flusskorrektionen etc. 40,000

Nr. 47. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen.

a. Landerwerbungen im Flonfale (en Sébeillon) für die Verlegung des Güterbahnhofes Lausanne. Baubudget 1914, Nr. 84.

	Fr.	
Kredit des Verwaltungsrates vom 21. Februar 1910	1,600,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	1,500,000	
Bleiben	100,000	
Ausgabe für 1915		50,000
b. Verschiedenes		50,000
Nr. 48. Unvorhergesehenes		50,000
Total I		1,560,000
		(1,374,000)

III. Mobiliar und Gerätschaften.

Nr. 49. Vermehrung des Inventars.

a. der Kreisdirektion	—
b. des Bahndienstes	5,000
c. des Stationsdienstes	10,000
d. des Fahrdienstes	5,000
Übertrag	20,000

	Fr.
Übertrag	20,000
Nr. 50. Ergänzung des Werkzeuges, der mechanischen Einrichtungen und des Mobiliars:	
a. der Werkstätte Yverdon	4,000
b. der Werkstätte Freiburg	1,000
Total III	25,000

Rekapitulation, Kreis I.

	Fr.
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen	1,560,000
	(1,374,000)
III. Mobiliar und Gerätschaften	25,000
Total Kreis I	1,585,000
	(1,374,000)

Kreis II.

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.

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

Nr. 51. Bahnhof Basel.

a. Zentrales Weichen- und Signalstellwerk.

Baubudget 1914, Nr. 89 *c.*	Fr.	Fr.
Voranschlag	475,000	

Ausführung verschoben.

b. Stellwerkgebäude.

Baubudget 1914, Nr. 89 *d.*

Voranschlag	65,000	

Ausführung verschoben.

c. Neuer Rangierbahnhof im Muttenzerfeld.

Baubudget 1914, Nr. 131 *a.*	Fr.	
Voranschlag vom 12. März 1913 . .	16,400,000	
wovon auf Bau Fr. 15,974,000		
und auf Betrieb „ 426,000		

Dazu Fr. 300,000 für Abschreibungen.

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Ausführung verschoben.

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

Baubudget 1914, Nr. 131 *b.*	Fr.	
Voranschlag vom 9. Juni 1913	58,000	
Neuer Voranschlag vom 25. Juni 1914 für das durch die Verlegung des Alkoholdepots abgeänderte Projekt	91,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 71,000		
und auf Betrieb . . . „ 20,000		
Ausgabe für 1915		*(41,000)*
	Übertrag	*(41,000)*

	Fr.
Übertrag	*(41,000)*

Nr. 52. Bahnhof Pratteln. Erweiterung des Bahnhofes und Ersetzung zweier Niveauübergänge durch Unterführungen.

Baubudget 1914, Nr. 91.

Kredit des Verwaltungsrates vom	Fr.
30. April 1910	1,280,000
wovon auf Bau . Fr. 1,140,000	
und auf Betrieb . „ 140,000	
Dazu Fr. 12,000 für Abschreibungen.	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	1,060,000
Bleiben	220,000

Vollendung verschoben.

Nr. 53. Bahnhof Liestal. Erweiterung des Bahnhofes und Ersetzung der Niveauübergänge für den Sichternweg und die Oristalstrasse durch eine Unterführung.

Baubudget 1914, Nr. 92.

	Fr.
Voranschlag vom Juni 1908 . . .	1,375,000
wovon auf Bau . Fr. 1,215,000	
und auf Betrieb . „ 160,000	
Ausgabe für 1915	*(50,000)*

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Nr. 54. Werkstätte Olten.

a. Erstellung einer neuen Oberbaumaterialwerkstätte samt Geleiseanlagen und einer fahrbaren Verladebrücke, sowie Versetzen der Wagenremise I vom Eyfeld in das Werkstätteareal.

Baubudget 1914, Nr. 132 *a.*

	Fr.
Voranschlag vom 19. Juli 1913 . . .	[1]) 130,000
wovon auf Bau . . Fr. 100,000	
und auf Betrieb . . „ 30,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	50,000
Bleiben	*(80,000)*

[1]) Hierzu kommen noch Fr. 43,000 für Werkzeugmaschinen.

Übertrag	*(171,000)*

	Fr.
Übertrag	*(171,000)*

b. Erstellung eines neuen Grundwasserschachtes zum Ersatz des bestehenden Pumpenschachtes.

Baubudget 1914, Nr. 132 *b.*	Fr.
Voranschlag vom 2. Juni 1913	14,000
wovon auf Bau . . . Fr. 8,000	
und auf Betrieb . . . „ 6,000	

Ausführung verschoben.

Nr. 55. Bahnhof Olten.

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

Baubudget 1914, Nr. 93 *a.*	Fr.
Voranschlag vom 13. Juni 1908	470,000
wovon auf Bau . . Fr. 400,000	
und auf Betrieb . . „ 70,000	

Ausführung verschoben.

b. Erweiterung und Verbesserung der Güterdienstanlagen.

Baubudget 1914, Nr. 93 *b.*	Fr.
Voranschlag vom 19. Mai 1911	67,500
wovon auf Bau . . . Fr. 55,700	
und auf Betrieb . . . „ 11,800	

Ausführung verschoben.

Nr. 56. Station Emmenbrücke. Erweiterung der Station mit Beseitigung der Niveauübergänge.

Baubudget 1914, Nr. 94.	Fr.
Voranschlag vom 22. März 1911 . .	765,000
wovon auf Bau . . Fr. 680,000	
und auf Betrieb . . „ 85,000	
Dazu Fr. 17,100 für Abschreibungen.	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	180,000
Bleiben	585,000

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Ausführung verschoben.

Übertrag	*(171,000)*

	Fr.
Übertrag	*(171,000)*

Nr. 57. Station Rothrist. Stationserweiterung mit Beseitigung der Niveauübergänge.

	Fr.
Baubudget 1914, Nr. 96.	
Voranschlag vom 18. März 1911 . .	365,000
wovon auf Bau . . Fr. 335,000	
und auf Betrieb . . „ 30,000	
Dazu Fr. 850 für Abschreibungen.	

Ausführung verschoben.

Nr. 58. Station Murgenthal. Erstellung eines Überholungsgeleises und Ersatz eines Niveauüberganges durch eine Unterführung.

	Fr.
Baubudget 1914, Nr. 97	303,000
Voranschlag vom 8. April 1914 . . .	365,000
wovon auf Bau . . Fr. 313,000	
und auf Betrieb . . „ 52,000	
Dazu Fr. 7500 für Abschreibungen.	
Ausgaben bis Ende 1914	45,000
Bleiben	320,000

Ausführung verschoben.

Nr. 59. Station Herzogenbuchsee. Erweiterung.

	Fr.
Baubudget 1914, Nr. 98 *b* . . .	1,005,000
Voranschlag vom 12. September 1913	1,250,000
wovon auf Bau . Fr. 1,081,000	
und auf Betrieb . „ 169,000	
Dazu Fr. 54,400 für Abschreibungen.	
Ausgabe für 1915	*(100,000)*

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Nr. 60. Station Riedtwil. Erstellung eines Überholungsgeleises.

Baubudget 1914, Nr. 134.

Übertrag	*(271,000)*

		Fr.
	Übertrag	*(271,000)*
	Fr.	
Voranschlag vom 27. Mai 1913 . . .	136,000	
wovon auf Bau . . Fr. 117,000		
und auf Betrieb . . „ 19,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	126,000	
Bleiben	———	10,000

Nr. 61. Bahnhof Burgdorf. Erstellung eines Personendurchganges, Verbreiterung des Zwischenperrons, Änderungen an den Perrondächern und an den Geleisen.

Baubudget 1914, Nr. 135.	Fr.	
Voranschlag vom 26. Mai 1913 . . .	100,000	
wovon auf Bau . . Fr. 72,500		
und auf Betrieb . . „ 27,500		
Dazu Fr. 4500 für Abschreibungen.		
Ausführung verschoben.		

Nr. 62. Station Hindelbank. Erstellung eines Überholungsgeleises.

Baubudget 1914, Nr. 136.	Fr.	
Voranschlag vom 9. April 1913 . . .	110,000	
wovon auf Bau . . Fr. 95,000		
und auf Betrieb . . „ 15,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	100,000	
Bleiben	———	10,000

Nr. 63. Station Schönbühl. Erweiterung der Station und Ersetzung von drei Wegübergängen durch zwei Unterführungen.

Baubudget 1914, Nr. 99.	Fr.	
Voranschlag vom 23. November 1906 .	360,600	
wovon auf Bau . . Fr. 324,400		
und auf Betrieb . . „ 36,200		
Dazu Fr. 27,200 für Abschreibungen.		
Ausführung verschoben.		
Übertrag		20,000
		(271,000)

		Fr.
	Übertrag	20,000
		(271,000)

Nr. 64. Schönbühl—Zollikofen. Ersatz der Niveauübergänge bei km $97,_{955}$ der Berner- und bei km $8,_{282}$ der Bielerlinie durch eine Unterführung bei km $8,_{240}$ der Bielerlinie anlässlich der Erstellung der Schmalspurbahn Solothurn-Bern.

Baubudget 1914, Nr. 137.	Fr.	
Voranschlag vom 23. Juni 1913 . . .	225,000	
Anteil der Solothurn-Bern-Bahn . . .	97,000	
	128,000	
Hierzu Kosten für Beseitigung des Niveauüberganges auf der Oltenerlinie . .	10,000	
Anteil der S. B. B.	138,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	18,000	
Bleiben	120,000	
Ausgabe für 1915		*(100,000)*

Nr. 65. Signalstation Wilerfeld. Provisorische Erweiterung der Geleiseanlage.

	Fr.	
Voranschlag vom 17. Februar 1914 . .	230,000	
wovon auf Bau . . Fr. 187,000		
und auf Betrieb . . „ 43,000		
Dazu Fr. 5000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	150,000	
Bleiben		*(80,000)*

Nr. 66. Wilerfeld—Bern. Überführung des Scheibenweges bei km $104,_{122}$.

	Fr.	
Baubudget 1914, Nr. 138	59,000	
Voranschlag vom 20. März 1914 . . .	72,000	
Ausgabe für 1915		*(72,000)*

Nr. 67. Aarebrücke bei Bern. Umbau für zweigeleisigen Betrieb.

Baubudget 1914, Nr. 101.	Fr.	
Voranschlag	1,500,000	
	Übertrag	20,000
		(523,000)

		Fr.
	Übertrag	20,000
		(523,000)

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Pro memoria.

Nr. 68. Bahnhof Bern.

a. Erweiterungsbauten.

Baubudget 1914, Nr. 102.

Kredit des Verwaltungsrates vom 19. Juli 1912	Fr. 13,600,000	
Hiervon entfallen auf:		
1. die Erstellung eines Rangier- und Güterbahnhofes in Weiermannshaus	3,510,000	
2. die Ausführung eines neuen vereinigten Lokomotivdepots im Aebigut	3,715,000	
3. für den Umbau des Personenbahnhofes und der Abstell- und Güterdienstanlagen am Stadtbach und auf der Schützenmatte	6,375,000	
Zusammen	13,600,000	
wovon auf Bau Fr. 12,936,000		
und auf Betrieb „ 664,000		
Dazu Fr. 725,000 für Abschreibungen.		
Von dem Betrage sind für die Posttunnel durch die Postverwaltung zu decken Fr. 200,000.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	7,800,000	
Bleiben	5,800,000	
Ausgabe für 1915		50,000

Zu Nr. 67 und 68:

Über die Ersetzung der Eisenkonstruktion dieser Brücke durch eine neue konnte noch kein Entschluss gefasst werden, weil der Entscheid der städtischen

Übertrag	70,000
	(523,000)

		Fr.
	Übertrag	70,000
		(523,000)

Behörden über ihr Projekt der Erstellung einer Strassenbrücke noch nicht erfolgt ist. Über die Erweiterung des Personenbahnhofes ist noch nichts bestimmt. Die Stellungnahme der Stadt zu dem dem eidgenössischen Eisenbahndepartement im Jahre 1912 vorgelegten Projekte ist noch nicht bekannt geworden. Im Frühjahr 1914 wurden die Geleiseanlagen im Personenbahnhof wesentlich verbessert, mehrere Perrons verlängert und auf der durch die Verlegung des Lokomotivdepots nach der Aebimatte frei gewordenen Fläche neue Abstellgeleise angelegt. Diese Verbesserungen haben die Leistungsfähigkeit des Bahnhofes so erhöht, dass der durch die Landesausstellung verursachte, ausserordentlich gesteigerte Verkehr, der wohl nicht mehr so bald wieder erreicht werden wird, anstandslos bewältigt werden konnte.

b. Erstellung eines Visiteurlokales mit Magazin und Schmiede im Güterbahnhof Weiermannshaus.

	Fr.	
Baubudget 1914, Nr. 139 *c*	12,600	
Voranschlag für das erweiterte Projekt vom 9. März 1914	31,000	
Ausführung verschoben.		
Nr. 69. Bahnhof Thun.		
Baubudget 1914, Nr. 103.		
Kredit des Verwaltungsrates vom 2. Dezember 1911 für den Zentralbahnhof zwischen Thun und Scherzligen . .	Fr. 5,280,000	
Hiervon ab: Beitrag der Gemeinde und der beteiligten Transportanstalten .	900,000	
Bleiben	4,380,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	40,000	
Bleiben	4,340,000	
Ausgabe für 1915		*(20,000)*
Übertrag		70,000
		(543,000)

		Fr.
Übertrag		70,000
		(543,000)

Da über die Anlage des Hafens für die Dampfschiffahrt, für welchen im Januar 1914 von dem Ingenieurbureau Dr. Epper, Meier & Cie. in Bern ein von den Lokalbehörden günstig aufgenommenes Projekt vorgelegt wurde, noch immer nicht entschieden worden ist, konnte an die Erstellung des Bahnhofes nicht herangetreten werden.

Nr. 70. Verlängerung von Ausweichgeleisen auf 500 m Nutzlänge.

a. Station Wangen bei Olten.

Baubudget 1914, Nr. 140 *a.*	Fr.	
Voranschlag vom 19. Mai 1913 . . .	23,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 17,500		
und auf Betrieb . . . „ 5,500		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	3,000	
Bleiben	———	*(20,000)*

b. Station Oensingen.

Baubudget 1914, Nr. 140 *b.*		
Voranschlag vom 12. April 1913 . . .	41,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 26,500		
und auf Betrieb . . . „ 14,500		
Ausgabe für 1915		*(41,000)*

c. Station Soyhières.

Baubudget 1914, Nr. 140 *d.*	Fr.
Voranschlag vom 23. Juli 1912 . . .	33,000
wovon auf Bau . . . Fr. 31,000	
und auf Betrieb . . „ 2,000	

Ausführung verschoben.

Nr. 71. Station Luterbach. Erweiterung der Geleiseanlagen.

Baubudget 1914, Nr. 105.	Fr.
Voranschlag vom 20. November 1911 .	141,000
wovon auf Bau. . . Fr. 125,000	
und auf Betrieb . . „ 16,000	

Ausführung verschoben.

Übertrag		70,000
		(604,000)

		Fr.
	Übertrag	70,000
		(604,000)

Nr. 72. Bahnhof Neu-Solothurn. Erweiterung infolge Einmündung der Solothurn-Münster-Bahn und der elektrischen Schmalspurbahn Solothurn-Bern.

Baubudget 1914, Nr. 106.

	Fr.	
Kredit des Verwaltungsrates vom 25. September 1913	1,770,000	
wovon auf Bau . Fr. 1,625,000		
und auf Betrieb . „ 145,000		
Dazu Fr. 73,000 für Abschreibungen.		
Von dem Betrage entfallen Fr. 370,000 auf die Anlagen der Solothurn-Bern-Bahn.		
Ausgaben bis Ende 1914	60,000	
Bleiben	1,710,000	
Ausgabe für 1915		*(300,000)*

Nr. 73. Station Alt-Solothurn. Erweiterung infolge Einmündung der Solothurn-Münster-Bahn.

Baubudget 1914, Nr. 107.

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

Nr. 74. Station Lengnau. Stationserweiterung infolge Einmündung der Berner Alpenbahn und Ersetzung der beiden Niveauübergänge bei km $87{,}_{557}$ und km $87{,}_{903}$ durch eine Strassenüberführung bei km $87{,}_{740}$ und durch eine Passerelle bei km $87{,}_{908}$.

Baubudget 1914, Nr. 108.

	Fr.	
Voranschlag vom April 1913	405,000	
wovon auf Bau . . Fr. 380,000		
und auf Betrieb . . „ 25,000		
Dazu Fr. 1000 für Abschreibungen.		
Hiervon zu Lasten der Berner Alpenbahn	280,000	
Bleiben zu Lasten der S. B. B.	125,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	100,000	
Bleiben		*(25,000)*
Übertrag		70,000
		(929,000)

		Fr.
	Übertrag	70,000
		(929,000)

Nr. 75. Station Liesberg. Beitrag an die Erstellung einer Strassenbrücke über die Birs zur Änderung der Zufahrt zur Station.

	Fr.	
Baubudget 1914, Nr. 109	15,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	8,000	
Bleiben		*(7,000)*

Nr. 76. Bahnhof Delsberg.

a. Erweiterung des Bahnhofes mit Beseitigung von drei Niveauübergängen.

	Fr.	
Baubudget 1914, Nr. 110 *b*.		
Kredit des Verwaltungsrates vom 18. Januar 1913	1,090,000	
wovon auf Bau . Fr. 1,051,500		
und auf Betrieb . „ 38,500		
Dazu Fr. 10,700 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	240,000	
Bleiben	850,000	

Ausführung verschoben.

b. Vergrösserung der Lokomotivremise (Rotunde) um 6 Stände.

	Fr.	
Baubudget 1914, Nr. 141 *a*.		
Voranschlag vom 26. Juli 1907 . . .	145,000	
wovon auf Bau . . Fr. 142,000		
und auf Betrieb . . „ 3,000		

Ausführung verschoben.

	Fr.	
Nr. 77. Station Choindez. Erweiterung.		
Baubudget 1914, Nr. 111	380,000	
Voranschlag vom 20. Juni 1914 . . .	570,000	
Hiervon ab: Beitrag der Gesellschaft der L. v. Roll'schen Eisenwerke in Gerlafingen	150,000	
Bleiben zu Lasten der S. B. B. . . .	420,000	
wovon auf Bau . . Fr. 394,000		
und auf Betrieb . . „ 26,000		
Dazu Fr. 16,500 für Abschreibungen.		
Ausführung verschoben.		
Übertrag		70,000
		(936,000)

		Fr.
	Übertrag	70,000
		(936,000)

Nr. 78. Station Münster.

a. Erstellung von Perrondächern.

Baubudget 1914, Nr. 144 *a.*		Fr.
Voranschlag vom 21. Februar 1912 . .		70,000
wovon auf Bau . . .	Fr. 65,000	
und auf Betrieb . . .	„ 5,000	

Ausführung verschoben.

b. Einführung der Linie Münster-Lengnau.

Baubudget 1914, Nr. 144 *b.*		Fr.
Voranschlag vom 25. April 1912 . .		118,000
wovon auf Bau . .	Fr. 83,500	
und auf Betrieb . .	„ 34,500	

Dazu Fr. 6500 für Abschreibungen.

Geht zu Lasten der Berner Alpenbahn-Gesellschaft.

Nr. 79. Münster—Court. Sicherungsbauten beim Tunnel de la Verrerie zwischen Münster und Court.

	Fr.
Baubudget 1914, Nr. 112	60,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	50,000
Bleiben	10,000

Ausführung verschoben.

Nr. 80. Station Tavannes. Erstellung einer Rampe und der dazu gehörigen Geleiseanlagen.

Baubudget 1914, Nr. 113.		Fr.
Voranschlag vom 20. Mai 1910 . . .		190,000
wovon auf Bau . .	Fr. 176,000	
und auf Betrieb . .	„ 14,000	
Dazu Fr. 12,300 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914		90,000
Bleiben		100,000
Ausgabe für 1915		*(40,000)*
	Übertrag	70,000
		(976,000)

		Fr.
Übertrag		70,000
		(976,000)

Nr. 81. Biel—Reuchenette. Erstellung einer Strassenunterführung im Mahlenwald bei km $37{,}_{620}$ zur Beseitigung der Niveauübergänge bei km $37{,}_{245}$, $37{,}_{725}$ und $37{,}_{790}$.

Baubudget 1914, Nr. 115.	Fr.	
Voranschlag vom 10. Januar 1913 . .	104,000	
wovon auf Bau . . Fr. 102,000		
und auf Betrieb . . „ 2,000		
Dazu Fr. 1600 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	70,000	
Bleiben		34,000

Nr. 82. Werkstätte Biel. Bau eines Werkführerbureaus.

Baubudget 1914, Nr. 147 *c*.	Fr.	
Voranschlag vom 29. Mai 1913	8600	
wovon auf Bau . . . . Fr. 7000		
und auf Betrieb . . . . „ 1600		
Ausführung verschoben.		

Nr. 83. Bahnhof Biel. Umbau und Erweiterung der gesamten Bahnhofanlagen.

Baubudget 1914, Nr. 116.		Fr.	
Voranschlag vom Dezember 1909 .		17,280,000	
Hiervon sind abzuziehen:			
1. Der von der J. S. in den Jahren 1900—1902 für Landerwerb ausgegebene Betrag .	Fr. 1,622,539		
2. Der Erlös für das durch die Verlegung des Bahnhofes entbehrlich werdende Terrain	„ 1,838,290		
3. Erlös für Altmaterial	„ 119,171		
Summa der Abzüge		3,580,000	
Kredit des Verwaltungsrates vom 11. Februar 1911		13,700,000	
Übertrag		13,700,000	104,000
			(976,000)

		Fr.
Übertrag	13,700,000	104,000
		(976,000)
wovon Fr. 300,000 durch die Subvention der Gemeinden Biel und Madretsch gedeckt sind.		
Dazu Fr. 3,000,000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	3,200,000	
Bleiben	10,500,000	
Ausgabe für 1915		300,000
		(300,000)

Die Unterbauarbeiten für den neuen Güter- und Rangierbahnhof, sowie für die Verlegung der Solothurnerlinie zwischen Mett und Madretsch sind der Vollendung nahe. Mit der Erstellung der Schuppen und Rampen soll im Jahre 1915 begonnen werden.

Nr. 84. Station Suberg. Stationserweiterung.

Baubudget 1914, Nr. 118.	Fr.
Voranschlag vom 26. Oktober 1910 .	125,000
wovon auf Bau . . Fr. 108,000	
und auf Betrieb . . „ 17,000	

Ausführung verschoben.

Nr. 85. Station Münchenbuchsee. Ersatz des Niveauüberganges an der Ostseite bei km $10{,}_{004}$ durch eine Unterführung bei km $9{,}_{942}$.

Baubudget 1914, Nr. 148.	Fr.
Voranschlag vom 29. Oktober 1912 . .	66,000
wovon auf Bau . . . Fr. 65,000	
und auf Betrieb . . . „ 1,000	

Dazu Fr. 400 für Abschreibungen.

Ausführung verschoben.

Nr. 86. Station Brienz. Umbau anlässlich der Einführung der Brienzerseebahn.

Übertrag	404,000
	(1,276,000)

		Fr.
	Übertrag	404,000
		(1,276,000)

Baubudget 1914, Nr. 124.

	Fr.	
Voranschlag vom 2. November 1909 . .	66,500	
wovon auf Bau . . . Fr. 50,000		
und auf Betrieb . . . „ 16,500		
Dazu Fr. 4100 für Abschreibungen.		
Ausgabe für 1915		*(66,500)*

Nr. 87. II. Geleise für die Verbindungsbahn in Basel.

Baubudget 1914, Nr. 125.

	Fr.	
Kredit des Verwaltungsrates vom 20. März 1913	1,200,000	
wovon auf Bau . Fr. 1,128,000		
und auf Betrieb . „ 72,000		
Ausführung verschoben.		

An die Ausführung konnte noch nicht herangetreten werden, weil der Entscheid über die von der Regierung des Kantons Baselstadt gewünschte Höherlegung der Brücke noch nicht erfolgt ist.

Nr. 88. II. Geleise Basel—Delsberg; Länge $35{,}_{840}$ km. Zwingen—Liesberg mit Erweiterung der Stationen Zwingen, Bärschwil und Liesberg; Länge $9{,}_{700}$ km.

Für Studien werden vorgesehen	15,000

Nr. 89. II. Geleise Aarburg—Luzern.

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

Baubudget 1914, Nr. 127 *a.*

Übertrag	419,000
	(1,342,500)

		Fr.
	Übertrag	419,000
		(1,342,500)
Kredit des Verwaltungsrates vom 28. April 1905	Fr. 5,150,000	
wovon auf Bau . Fr. 4,650,000 und auf Betrieb . „ 500,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	4,840,000	
Bleiben	310,000	

Vollendung verschoben.

Bis auf die Unterführung der Aarauerstrasse in Aarburg und die Überführung der Kreuzstrasse in Oftringen sind die Arbeiten vollendet.

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

Baubudget 1914, Nr. 127 *b.*

	Fr.
Kredit des Verwaltungsrates vom 10. Februar 1911	1,410,000
wovon auf Bau . Fr. 1,270,000 und auf Betrieb . „ 140,000	
Erhöhung für eine Langholzrampe in Sempach und die Vergrösserung von zwei Durchlässen zwischen Sempach und Rothenburg	32,000
	1,442,000
wovon auf Bau . Fr. 1,299,000 und auf Betrieb . „ 143,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	590,000
Bleiben	852,000
Ausgabe für 1915	*(300,000)*

Auf der Teilstrecke Sursee-Nottwil wurde der zweigeleisige Betrieb am 1. April 1914 eröffnet.

Übertrag	419,000
	(1,642,500)

		Fr.
Übertrag		419,000
		(1,642,500)

Nr. 90. II. Geleise Wilerfeld—Thun.

a. Gümligen—Kiesen; Länge 15,030 km.

Baubudget 1914, Nr. 128 *b*.

	Fr.	
Kredit des Verwaltungsrates vom 19. November 1912	3,600,000	
wovon auf Bau . Fr. 3,438,000		
und auf Betrieb „ 162,000		
Dazu Fr. 96,000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	2,000,000	
Bleiben	1,600,000	
Ausgabe für 1915		300,000
		(300,000)

Der zweispurige Betrieb ist auf der Teilstrecke Kiesen-Wichtrach am 8. April 1914, auf der Strecke Gümligen-Rubigen am 10. September 1914 eröffnet worden.

b. Kiesen—Thun; Länge 7,300 km.

Baubudget 1914, Nr. 128 *c*.

	Fr.	
Kredit des Verwaltungsrates vom 21. Juli 1914	1,750,000	
wovon auf Bau . Fr. 1,505,000		
und auf Betrieb . „ 245,000		
Dazu Fr. 5000 für Abschreibungen.		
Ausgabe für 1915		*(100,000)*

Von der Gürbetalbahn sind Fr. 110,000 zu verzinsen.

Nr. 91. II. Geleise Olten—Biel. Lengnau—Mett.

	Fr.	
Baubudget 1914, Nr. 129.		
Kredit des Verwaltungsrates vom 7. Februar 1914	1,365,000	
wovon auf Bau . Fr. 1,280,000		
und auf Betrieb . „ 85,000		
Übertrag		719,000
		(2,042,500)

	Fr.
Übertrag	719,000
	(2,042,500)

Dazu Fr. 12,500 für Abschreibungen.

Ausgabe für 1915 . . . . . *(200,000)*

Nr. 92. Wärterhäuser.

Baubudget 1914, Nr. 157 *a* und *b*.

	Fr.
a. Bau von zwei neuen Wärterhäusern .	24,000
b. Vergrösserung von Wärterhäusern .	15,000

Ausführung verschoben.

B. Neue Bauten.

Nr. 93. Bahnhof Sissach.

a. Ersetzung des Niveauüberganges bei km $21{,}_{348}$ durch eine Strassenunterführung bei km $21{,}_{669}$ und Erstellung einer Personen- und Karrenunterführung bei km $21{,}_{180}$.

	Fr.
Voranschlag vom 9. Juni 1914 . . .	163,000
wovon auf Bau . . Fr.	156,000
und auf Betrieb . . „	7,000

Dazu Fr. 12,000 für Abschreibungen.

Ausgabe für 1915 . . . . . *(100,000)*

b. Verlängerung des Überholungsgeleises auf der Westseite und Änderung der Geleiseanlagen auf der Ostseite, infolge Einführung der neuen Hauensteinlinie.

	Fr.
Voranschlag vom 15. Juni 1914 . . .	250,000
wovon auf Bau . . Fr.	160,000
und auf Betrieb . . „	90,000

Dazu Fr. 20,000 für Abschreibungen.

Ausgabe für 1915 . . . . . *(160,000)*

Nr. 94. Neue Signale. Ersatz von Scheibensignalen durch Semaphore und Anbringen des zweiten Flügels an Einfahr- und Ausfahrsignalen . . . . *(20,000)*

Übertrag	719,000
	(2,522,500)

	Fr.
Übertrag	719,000
	(2,522,500)
Nr. 95. Telegraphenleitungen:	
a. Anlage der durch die Linie Münster-Lengnau bedingten weitern Telegraphenleitungen auf den Strecken Delsberg-Münster und Lengnau-Biel und Rekonstruktion der Telegraphenlinie der Strecke Delsberg-Münster	*(10,000)*
b. Anlage der durch die B. L. S. bedingten weitern Telegraphenleitungen auf der Strecke Bern-Scherzligen	*(10,000)*
Nr. 96. Vertragliche Beiträge an Flusskorrektionen	5,000
Nr. 97. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen	50,000
Nr. 98. Unvorhergesehenes	50,000
Total I	824,000
	(2,542,500)

III. Mobiliar und Gerätschaften.

Nr. 99. Vermehrung des Inventars:	Fr.
a. der Kreisdirektion	—
b. des Bahndienstes	5,000
c. des Stationsdienstes	10,000
d. des Fahrdienstes	6,000
Nr. 100. Vermehrung des Werkzeuges, der mechanischen Einrichtungen und des Mobiliars:	
a. der Werkstätte Biel	4,000
b. der Werkstätte Olten	20,000
Total III	45,000

Rekapitulation, Kreis II.

	Fr.
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen . . .	824,000
	(2,542,500)
III. Mobiliar und Gerätschaften	45,000
Total Kreis II	869,000
	(2,542,500)

Kreis III.

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.

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

Nr. 101. Hauptbahnhof Zürich.

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

Baubudget 1914, Nr. 169*a*.	Fr.	Fr.
Voranschlag vom 1. Juli 1912/13. Dezember 1913		5,000,000
wovon auf Bau .	Fr. 4,850,000	
und auf Betrieb .	„ 150,000	

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

b. Überdachung des Perrons VI.

Baubudget 1914, Nr. 208 *a*.	Fr.	
Voranschlag vom 28. Mai 1913 . . .	55,000	
Ausgabe für 1915		*(55,000)*

Nr. 102. Altstetten (Zürich)-Schlieren. Überführung der Gasometerstrasse bei km 6,395 mit Verlegung der Dammstrasse behufs Aufhebung des Überganges der Allmendstrasse bei km 6,875.

Baubudget 1914, Nr. 211.	Fr.	
Voranschlag vom 29. Mai 1913 . . .		170,000
wovon auf Bau . .	Fr. 167,000	
und auf Betrieb . .	„ 3,000	

Dazu Fr. 5000 für Abschreibungen.

Ausführung verschoben.

Nr. 103. Station Schlieren. Erweiterung mit Überführung der Engstringerstrasse bei km 7,403 und Aufhebung der Übergänge bei km 7,436 und km 7,790.

Baubudget 1914, Nr. 170.

Übertrag *(55,000)*

		Fr.
	Übertrag	*(55,000)*
	Fr.	
Voranschlag vom 26. Mai 1913 . .	2,210,000	
wovon auf Bau . Fr. 2,138,000		
und auf Betrieb . „ 72,000		
Dazu Fr. 20,000 für Abschreibungen.		
Ausgaben für Bodenerwerb bis Ende 1914	190,000	
Bleiben	2,020,000	

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Ausführung verschoben.

Nr. 104. Station Dietikon. Erstellung eines Überholungsgeleises von 500 m Länge, Verlängerung des Verladegeleises und des Verladeplatzes links der Bahn, Erstellung einer neuen Zentralanlage.

Baubudget 1914, Nr. 171 *a*.	Fr.
Voranschlag vom 17. Mai 1913 . . .	141,000
wovon auf Bau . . Fr. 130,500	
und auf Betrieb . . „ 10,500	
Dazu Fr. 7000 für Abschreibungen.	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	15,000
Bleiben	126,000

Ausführung verschoben.

Nr. 105. Bahnhof Wettingen. Erweiterung der Geleiseanlagen und des Verladeplatzes, Verlängerung des Güterschuppens und der Rampe und Erstellung einer Fussgängerüberführung an der Seminarstrasse bei km $20{,}_{172}$.

Baubudget 1914, Nr. 172.	Fr.
Voranschlag vom 9. November 1907 .	455,000
wovon auf Bau . . Fr. 418,600	
und auf Betrieb . . „ 36,400	
Ausgaben bis Ende 1914	70,000
Bleiben	385,000

Ausführung verschoben.

Übertrag	*(55,000)*

		Fr.
	Übertrag	*(55,000)*

Nr. 106. Bahnhof Baden.

a. Erweiterung der Geleiseanlagen und der Verladeplätze, Verlegung und Vergrösserung der Güterschuppen, Anlage eines Zwischenperrons mit zwei Personendurchgängen, Erstellung von Perrondächern und Änderungen im Aufnahmsgebäude.

Baubudget 1914, Nr. 173.

		Fr.
Kredit des Verwaltungsrates vom 30. März 1912		955,000
wovon auf Bau	Fr. 820,000	
und auf Betrieb	„ 135,000	
Dazu Fr. 56,000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914		365,000
	Bleiben	590,000
Ausgabe für 1915		200,000
		(300,000)

b. Erstellung eines Ausziehgeleises auf der Westseite.

Baubudget 1914, Nr. 212.	Fr.	
Voranschlag vom 14. Juni 1913	77,000	
Ausgaben bis Ende 1914	27,000	
Bleiben	———	*(50,000)*

Nr. 107. Bahnhof Turgi. Strassenunterführungen auf der Südseite des Bahnhofes bei km $27{,}_{649}$, Zürich-Aarau, und km $27{,}_{737}$, Turgi-Waldshut, und Fussweg-unterführung bei km $27{,}_{860}$, Turgi-Waldshut, zum Ersatz der Übergänge bei km $27{,}_{662}$, Zürich-Aarau, km $27{,}_{745}$ und $27{,}_{860}$, Turgi-Waldshut.

Baubudget 1914, Nr. 174.		Fr.
Voranschlag vom 30. Mai 1912		272,000
wovon auf Bau	Fr. 270,600	
und auf Betrieb	„ 1,400	
Dazu Fr. 3700 für Abschreibungen.		
Ausführung verschoben.		
	Übertrag	200,000
		(405,000)

	Fr.
Übertrag	200,000
	(405,000)

Nr. 108. Bahnhof Brugg (Aargau). Umbau und Erweiterung der Bahnhofanlagen.

Baubudget 1914, Nr. 175.

	Fr.
Voranschlag vom 3. Juni 1913 . . .	4,610,000
wovon auf Bau . Fr. 4,370,000	
und auf Betrieb . „ 240,000	
Dazu Fr. 100,000 für Abschreibungen.	
Für 1913—1918 werden vorgesehen:	
Erweiterung und Hebung der Geleiseanlage auf der Seite gegen Turgi, Unterführung der Zürcherstrasse, Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes, Verlängerung des Güterschuppens, Erstellung eines Dienstgebäudes beim Aufnahmsgebäude, Durchgang bei der Lokomotivremise.	Fr.
Voranschlag vom 10. Juni 1914 . .	2,050,000
wovon auf Bau . Fr. 1,960,000	
und auf Betrieb . „ 90,000	
Dazu Fr. 55,000 für Abschreibungen.	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	160,000
Bleiben	1,890,000
Ausgabe für 1915	*(100,000)*

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Nr. 109. Schinznach-Bad—Wildegg. Wegunterführung bei km $39{,}_{418}$ und Passerelle bei km $38{,}_{796}$ zum Ersatz der Wegübergänge bei km $38{,}_{392}$, $38{,}_{757}$ und $39{,}_{328}$, sowie der Fusswegübergänge bei km $38{,}_{942}$, $39{,}_{051}$ und $39{,}_{560}$.

Baubudget 1914, Nr. 176.

Übertrag	200,000
	(505,000)

		Fr.
	Übertrag	200,000
		(505,000)

	Fr.
Voranschlag	65,000
Ab: Beitrag der aargauischen Portlandzementfabrik Holderbank	15,000
Bleiben zu Lasten der S. B. B.	50,000

Ausführung verschoben.

Nr. 110. Station Wildegg. Umbau und Erweiterung der Geleiseanlagen, sowie Erstellung einer Fusswegunterführung bei km $40{,}_{389}$.

Baubudget 1914, Nr. 177.

	Fr.	
Kredit des Verwaltungsrates vom 18. November 1912	665,000	
wovon auf Bau . . Fr. 628,000		
und auf Betrieb . . „ 37,000		
Dazu Fr. 9000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	350,000	
Bleiben	315,000	
Ausgabe für 1915		100,000

Nr. 111. Wildegg—Rupperswil. Erstellung einer Strassenüberführung bei km $41{,}_{093}$ zur Aufhebung der Staatsstrassenübergänge bei km $41{,}_{000}$ und km $41{,}_{220}$ mit Verlegung der Bahn von km $40{,}_{660}$ bis km $41{,}_{700}$.

Baubudget 1914, Nr. 214.

	Fr.
Voranschlag vom 20. Juli 1912 . . .	211,000
wovon auf Bau . . Fr. 193,000	
und auf Betrieb . . „ 18,000	
Dazu Fr. 46,000 für Abschreibungen.	

Ausführung verschoben.

Nr. 112. Bahnhof Aarau. Vergrösserung des Güterschuppens und des Bureaus der Güterexpedition und Änderung an den Geleiseanlagen.

Baubudget 1914, Nr. 215 *a*.

	Übertrag	300,000
		(505,000)

		Fr.
	Übertrag	300,000
		(505,000)
	Fr.	
Voranschlag vom 14. Juni 1913 . . .	72,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 55,000		
und auf Betrieb . . . „ 17,000		
Dazu Fr. 4000 für Abschreibungen.		
Ausgaben bis Ende 1914	32,000	
Bleiben	———	40,000

Nr. 113. Uferschutzbauten an der Aare im Hasli bei Olten.

Baubudget 1914, Nr. 179.	Fr.	
Anteil der Bundesbahnen an den Gesamtkosten von Fr. 295,000	71,500	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	60,000	
Bleiben	———	11,500

Nr. 114. Station Rheinfelden.

a. Erstellung eines Überholungsgeleises und Verlängerung des Güterschuppens.

Baubudget 1914, Nr. 181.	Fr.	
Voranschlag vom 27. Mai 1911 . . .	178,000	
wovon auf Bau . . Fr. 171,000		
und auf Betrieb . . „ 7,000		
Dazu Fr. 9400 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	83,000	
Bleiben	95,000	
Ausgabe für 1915		*(95,000)*

b. Erweiterung der Geleiseanlagen und des Verladeplatzes, Erstellung einer Passerelle beim Strassenübergang, Verlängerung des Aufnahmsgebäudes, Erstellung eines Vordaches und eines neuen Abortes.

Baubudget 1914, Nr. 217.

	Übertrag	351,500
		(600,000)

		Fr.
	Übertrag	351,500
		(600,000)
	Fr.	
Voranschlag vom 7. Juni 1913 . . .	140,000	
wovon auf Bau . . Fr. 116,000		
und auf Betrieb . . „ 24,000		
Dazu Fr. 11,000 für Abschreibungen.		
Ausgaben für Landerwerb bis Ende 1914	10,000	
Bleiben	130,000	

Ausführung verschoben.

Nr. 115. Umbau der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Stadt Zürich.

Baubudget 1914, Nr. 183.

	Fr.	
Voranschlag für das Tiefbahnprojekt VI vom Mai 1913, gemäss Vertrag mit der Stadt Zürich vom 22. Dezember 1913 und Vorlage an den Verwaltungsrat vom 4. April 1914 . .	23,520,000	
Hiervon ab für Erlöse	2,920,000	
Kredit des Verwaltungsrates vom 1. Mai 1914	20,600,000	
Ab: Beitrag der Stadt Zürich . .	3,400,000	
Bleiben zu Lasten der Bundesbahnen	17,200,000	
Dazu Fr. 2,880,000 für Abschreibungen.		
Ausgaben für Landerwerbungen, Studien und Sondierungen bis Ende 1914	1,500,000	
Bleiben	15,700,000	
Ausgabe für 1915		*(500,000)*

Im Bericht zum Budget für das Jahr 1914 (Seite 129) wurde erwähnt, dass die Generaldirektion dem Stadtrate von Zürich am 20. Juni 1913 das Projekt der neuen Linie samt den Voranschlägen und dem

	Übertrag	351,500
		(1,100,000)

	Fr.
Übertrag	351,500
	(1,100,000)

Entwurfe des abzuschliessenden Vertrages zugestellt habe. Diese Vorlagen bildeten in der Folge den Gegenstand mühevoller Verhandlungen. Dank dem guten Willen und dem aufrichtigen Bestreben aller Beteiligten, die Angelegenheit endlich einmal zu Ende zu führen, ist es gelungen, am 22. Dezember 1913 eine Einigung zu erzielen. Das Projekt VI (vom Mai 1913), sowie der zwischen der Generaldirektion und dem Stadtrate abgeschlossene Vertrag erhielten am 4. April 1914 die Genehmigung des Verwaltungsrates, der auch gleichzeitig den für die Ausführung erforderlichen Kredit von 20,6 Millionen erteilte. Von dieser Summe, von welcher 1,26 Millionen für zum grössern Teile von der Nordostbahngesellschaft vollzogene Terrainerwerbungen bereits ausgegeben sind, sind 3,4 Millionen durch die Subvention der Stadt Zürich gedeckt. Nachdem auch der Grosse Stadtrat dem Vertrage am 8. Juli 1914 zugestimmt hat, fehlt zum Inkrafttreten desselben nur noch die Genehmigung und Kreditbewilligung durch die Gemeinde. Den eidgenössischen Behörden sind die Projektpläne bereits am 28. Mai 1914 vorgelegt worden.

Nr. 116. II. Geleise Thalwil—Richterswil.

Baubudget 1914, Nr. 185.

Kredit des Verwaltungsrates vom	Fr.
19. März 1913	7,370,000
wovon auf Bau. Fr. 7,068,000	
und auf Betrieb „ 302,000	

Dazu Fr. 122,000 für Abschreibungen.

Ausführung verschoben.

Nr. 117. Station Horgen a. S. Verlegung der Station.

Baubudget 1914, Nr. 221.

Übertrag	351,500
	(1,100,000)

	Fr.
Übertrag	351,500
	(1,100,000)

	Fr.
Voranschlag vom 11. Juli 1913 . .	2,900,000
wovon auf Bau . Fr. 2,800,000	
und auf Betrieb . „ 100,000	
Dazu Fr. 60,000 für Abschreibungen.	

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Pro memoria.

Zu Nr. 116 und 117:

Das dem eidgenössischen Eisenbahndepartement vorgelegte Projekt des zweiten Geleises, gegen welches, wie im Bericht zum Budget 1914 (Seite 130) erwähnt worden ist, von verschiedenen Seiten Einsprache erhoben wurde, hat die Genehmigung noch nicht erhalten. Erst wenn über diesen Bau entschieden sein wird, wird auch über die Verlegung der Station Horgen ein Entschluss gefasst werden können.

Nr. 118. Bahnhof Wädenswil. Erweiterung der Geleiseanlagen und des Verladeplatzes, Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes, Erstellung eines überdachten Perrons und eines neuen Abortgebäudes, Verlegung und Vergrösserung des Güterschuppens und der Rampe, Erstellung eines neuen Hafens.

Baubudget 1914, Nr. 186.

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

Ausführung verschoben.

Übertrag	351,500
	(1,100,000)

	Fr.
Übertrag	351,500
	(1,100,000)

Auch dieses Projekt hat die behördliche Genehmigung noch nicht erhalten. Gegenüber einer neuerlichen Eingabe des Regierungsrates des Kantons Zürich, in welcher, unter Berufung auf ein von Herrn Dr. Dietler dem Gemeinderate von Wädenswil erstattetes Gutachten, die Hebung der Linie von Oberrieden bis Bäch und die Verlegung bergwärts der Station Wädenswil empfohlen wurde, hat die Generaldirektion abermals darauf hingewiesen, dass die Bundesbahnen jeden Beitrag an die viele Millionen betragenden Mehrkosten der Verlegung, die weder ihnen noch der Allgemeinheit Vorteile bringen würde, bestimmt ablehnen müssen.

Nr. 119. Station Ziegelbrücke. Umbau und Erweiterung der Stationsanlagen.

Baubudget 1914, Nr. 188.

	Fr.
Kredit des Verwaltungsrates vom 6. Mai 1911	690,000
wovon auf Bau . . Fr. 645,500	
und auf Betrieb . . „ 44,500	
Dazu Fr. 10,500 für Abschreibungen.	
Voranschlag gemäss Vorlage an den Verwaltungsrat vom 20. November 1912	850,000
wovon auf Bau . . Fr. 792,000	
und auf Betrieb . . „ 58,000	
Dazu Fr. 20,500 für Abschreibungen.	

Ausführung verschoben.

Nr. 120. Station Weesen.

a. Umbau des Aufnahmsgebäudes.

Baubudget 1914, Nr. 189 *a.*

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

Übertrag	351,500
	(1,100,000)

	Fr.
Übertrag	351,500
	(1,100,000)

b. Erstellung eines neuen Abortgebäudes.

	Fr.
Baubudget 1914, Nr. 189 *b.*	
Voranschlag vom 29. Juni 1910 . . .	10,000

c. Erweiterung der Geleiseanlagen und Ersatz der Drehscheibe von $10{,}_9$ m Durchmesser durch eine solche von 18 m Durchmesser.

	Fr.
Baubudget 1914, Nr. 189 *c.*	
Voranschlag vom 21. Juni 1912 . . .	69,000
wovon auf Bau . . . Fr. 61,000	
und auf Betrieb . . . „ 8,000	

Dazu Fr. 17,000 für Abschreibungen.

Ausführung verschoben.

Zu Nr. 119 und 120:

Die auf Verlangen der Regierung des Kantons St. Gallen und des Gemeinderates von Weesen neuerdings vorgenommenen Untersuchungen über die Erstellung einer Zentralstation, über welche der Bericht zum Budget für das Jahr 1914 auf den Seiten 133 bis 136 nähere Mitteilungen enthält, sind abgeschlossen und werden demnächst dem Verwaltungsrate vorgelegt werden können.

Nr. 121. Wallenstadt-Weesen. Tunnelausmauerungen im Weisswand- und im Ofenecktunnel.

Baubudget 1914, Nr. 236	35,000

Nr. 122. Zweites Geleise Wallenstadt—Sargans. Flums-Sargans, Länge $10{,}_{035}$ km, mit Erweiterung der Stationen Flums und Mels und Ersatz von Übergängen durch Unter- und Überführungen.

	Fr.
Baubudget 1914, Nr. 235 . . .	1,380,000
Voranschlag vom 10. Juli 1914 . .	2,320,000
wovon auf Bau . Fr. 2,180,000	
und auf Betrieb . „ 140,000	

Dazu Fr. 28,000 für Abschreibungen.

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Ausführung verschoben.

Übertrag	386,500
	(1,100,000)

	Fr.	
Übertrag	386,500	
	(1,100,000)	

Nr. 123. Station Benken (St. Gallen). Erstellung eines neuen Aufnahmsgebäudes und Einrichtung der elektrischen Beleuchtung.

Baubudget 1914, Nr. 225.	Fr.	
Voranschlag vom 16. Juni 1911 . . .	54,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 48,000		
und auf Betrieb . . . „ 6,000		

Ausführung verschoben.

Nr. 124. Station Illnau. Verlängerung des Ausweichgeleises und Vergrösserung des Verladeplatzes.

Baubudget 1914, Nr. 219.	Fr.	
Voranschlag vom 7. Juni 1907	54,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 52,000		
und auf Betrieb . . . „ 2,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	27,000	
Bleiben	———	27,000

Nr. 125. Station Wetzikon (Zürich). Erweiterung der Geleiseanlagen.

Baubudget 1914, Nr. 228.	Fr.
Voranschlag vom 2. Juni 1913 . . .	487,000
wovon auf Bau . . Fr. 404,000	
und auf Betrieb . . „ 83,000	

Dazu Fr. 8000 für Abschreibungen.

Ausführung verschoben.

Nr. 126. Bahnhof Rapperswil (St. Gallen). Erweiterung der Geleiseanlagen auf der Ostseite des Bahnhofes.

Baubudget 1914, Nr. 192.

Übertrag		413,500
		(1,100,000)

		Fr.
	Übertrag	413,500
		(1,100,000)

Kredit des Verwaltungsrates vom 30. März	Fr.	
1912	620,000	
wovon auf Bau . . Fr. 559,000		
und auf Betrieb . . „ 61,000		
Dazu Fr. 1700 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	340,000	
Bleiben	280,000	

Vollendung verschoben.

Nr. 127. Bahnhof Bülach. Strassenunterführung bei km $15_{,870}$ und Personendurchgang bei km $16_{,030}$ zum Ersatz des Überganges der Schaffhauserstrasse bei km $16_{,015}$, Änderungen an den Geleiseanlagen.

Baubudget 1914, Nr. 197.	Fr.
Voranschlag vom 10. März 1911 . .	166,000
wovon auf Bau . . Fr. 154,100	
und auf Betrieb . „ 11,900	
Dazu Fr. 600 für Abschreibungen.	

Ausführung verschoben.

Nr. 128. Bahnhof Schaffhausen. Erweiterung des Personen- und Güterbahnhofes, Anlage eines Rangierbahnhofes, Erstellung eines neuen Lokomotivdepots, doppelspurige Einführung der Linien der Bundesbahnen und der Badischen Staatseisenbahnen von Neuhausen her.

Baubudget 1914, Nr. 199.	Fr.
Voranschlag vom 11. Juni 1912 . .	9,450,000
wovon auf Bau . Fr. 8,942,000	
und auf Betrieb . „ 508,000	
Ab: Zu Lasten der Badischen Staatseisenbahnen 48 %	4,536,000
Bleiben zu Lasten der Bundesbahnen	4,914,000
Dazu Fr. 214,000 für Abschreibungen.	

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Pro memoria.

	Übertrag	413,500
		(1,100,000)

		Fr.
Übertrag		413,500
		(1,100,000)

Nr. 129. Station Rüti (Zürich). Erweiterung des östlichen Verladeplatzes, Umbauten am Aufnahmsgebäude und am Güterschuppen, neues Abortgebäude und Verbesserung der Geleiseanlage.

Baubudget 1914, Nr. 194.	Fr.	
Voranschlag vom 12. Juni 1912 . . .	120,000	
wovon auf Bau . . Fr. 85,400		
und auf Betrieb . . „ 34,600		
Dazu Fr. 12,000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	47,000	
Bleiben		73,000

Nr. 130. Station Affoltern a. A. Erweiterung der Stationsanlagen.

Baubudget 1914, Nr. 195.	Fr.	
Voranschlag vom 9. Juni 1908 . . .	146,000	
Mehr für Erstellung einer Passerelle . .	9,500	
Zusammen	155,500	
Ab: Beitrag der Gemeinde	5,000	
Bleiben zu Lasten der Bundesbahnen .	150,500	
wovon auf Bau . . Fr. 133,700		
und auf Betrieb . . „ 16,800		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	126,000	
Bleiben		24,500

Nr. 131. Station Gisikon-Root.

a. Verlängerung des Ausweichgeleises.

Baubudget 1914, Nr. 196.	Fr.	
Voranschlag vom 8. Juni 1911	16,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 13,000		
und auf Betrieb . . . „ 3,000		
Ausgabe für 1915		16,000
Übertrag		527,000
		(1,100,000)

		Fr.
	Übertrag	527,000
		(1,100,000)

b. Zentralanlage für Weichen und Signale.

Baubudget 1913, Nr. 216*a*.	Fr.	
Voranschlag vom 24. Juni 1911 . . .	48,000	
Dazu Fr. 6000 für Abschreibungen.		
Ausgabe für 1915		48,000

Nr. 132. Station Jestetten. Erstellung eines Ausweichgeleises von 500 m Länge und einer Verladerampe.

Baubudget 1914, Nr. 198.	Fr.	
Voranschlag vom 21. September 1911 .	108,000	
Voranschlag vom 12. April 1913 . .	112,000	
wovon auf Bau . . Fr. 109,000		
und auf Betrieb . „ 3,000		
Dazu Fr. 2700 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	87,000	
Bleiben		*(25,000)*

Nr. 133. Station Embrach-Rorbas. Erweiterung der Geleiseanlagen.

Baubudget 1914, Nr. 232.	Fr.
Voranschlag vom 8. Mai 1913	91,000
wovon auf Bau . . . Fr. 86,000	
und auf Betrieb . . . „ 5,000	
Dazu Fr. 2000 für Abschreibungen.	

Ausführung verschoben.

Nr. 134. Verbauung der Rüfiruns bei Hätzingen. Anteil der Bundesbahnen an den auf Fr. 660,000 veranschlagten Kosten der durch den Kanton Glarus auszuführenden Arbeiten.

Baubudget 1914, Nr. 202.	Fr.	
Voranschlag	120,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	90,000	
Bleiben		30,000
Übertrag		605,000
		(1,125,000)

	Fr.
Übertrag	605,000
	(1,125,000)

Nr. 135. Ersatz und Verstärkung eiserner Brücken.

a. Wettingen—Baden:

Ersatz der untern Limmatbrücke bei Wettingen.

	Fr.
Baubudget 1914, Nr. 203 *a*	320,000
Voranschlag vom September 1913 . .	625,000
wovon auf Bau . . Fr. 596,000	
und auf Betrieb . . „ 29,000	

Dazu Fr. 150,000 für Abschreibungen.

Ausführung verschoben.

Die Erhöhung des Voranschlages ist nötig geworden, weil die Studien ergeben haben, dass statt der früher in Aussicht genommenen Verstärkung der Eisenkonstruktion unter den Geleisen der Hauptlinie Baden—Zürich zwei neue Brücken erstellt werden müssen, und dass nur die Brücke der Linie Wettingen—Mellingen verstärkt werden kann.

b. Glarus—Linthal:

Ersatz der Linthbrücken bei

1. Däniberg.

	Fr.	
Baubudget 1914, Nr. 203 *b* 1.		
Voranschlag	90,000	
wovon auf Bau . . Fr. 86,000		
und auf Betrieb . . „ 4,000		
Dazu Fr. 37,500 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	48,500	
Bleiben		41,500

2. Schwanden.

	Fr.	
Baubudget 1914, Nr. 203 *b* 2.		
Voranschlag	135,000	
wovon auf Bau . . Fr. 130,000		
und auf Betrieb . . „ 5,000		
Dazu Fr. 62,000 für Abschreibungen.		

Ausführung verschoben.

Übertrag	646,500
	(1,125,000)

	Fr.
Übertrag	646,500
	(1,125,000)

Nr. 136. Wärterhäuser. Erstellung von zwei neuen Wärterhäusern.

Baubudget 1914, Nr. 239 *a*.	Fr.
Voranschlag	26,000

Ausführung verschoben.

Nr. 137. Streckenblockeinrichtungen. Erstellung einer Streckenblockstation auf der Strecke Pfäffikon (Schwyz)—Lachen.

Baubudget 1914, Nr. 245 *b*.	Fr.
Voranschlag vom 26. Mai 1913 . . .	35,600

Dazu Fr. 1400 für Abschreibungen.

Ausführung verschoben.

B. Neue Bauten.

Nr. 138. Bahnhof Schaffhausen. Umbau der Obertorbrücke.

	Fr.	
Kostenvoranschlag	51,000	
Hiervon ab: Beitrag der Stadt Schaffhausen 50 %	25,500	
Bleiben	25,500	
Hiervon entfallen zu Lasten der badischen Staatsbahnen 48 %	12,240	
Bleiben zu Lasten der S. B. B. 52 %	13,260	

Dazu Fr. 3220 für Abschreibungen.

Ausgabe für 1915	13,260

Nr. 139. Neuhausen—Schaffhausen. Erstellung von zwei Personendurchgängen bei km $54_{,743}$ und km $55_{,088}$ als Ersatz der Fusswegübergänge bei km $54_{,653}$ und km $55_{,125}$.

	Fr.
Voranschlag vom 20. April 1914 . . .	47,000
wovon auf Bau . . . Fr. 45,300	
und auf Betrieb . . . „ 1,700	

Dazu Fr. 700 für Abschreibungen.

Ausgabe für 1915	*(47,000)*
Übertrag	659,760
	(1,172,000)

	Fr.
Übertrag	659,760
	(1,172,000)
Nr. 140. Neue Signale. Ersatz von Scheibensignalen durch Semaphore und Anbringen des zweiten Flügels an Einfahr- und Ausfahrsignalen	*(20,000)*
Nr. 141. Streckenblockeinrichtungen. Erstellung zweier metallischer Blockrückleitungen auf der Strecke Zürich (Hardstrasse)—Dietikon	2,600
Nr. 142. Vorsorgliche Landerwerbungen . . .	50,000
Nr. 143. Unvorhergesehenes	49,740
Total I	762,100
	(1,192,000)

III. Mobiliar und Gerätschaften.

Nr. 144. Vermehrung des Inventars:	Fr.
a. der Kreisdirektion	—
b. des Bahndienstes	5,000
c. des Stationsdienstes	10,000
d. des Fahrdienstes	6,000
Nr. 145. Ergänzung des Werkzeuges, der mechanischen Einrichtungen und des Mobiliars der Werkstätten und der Depotwerkstätten:	
a. Werkstätte Zürich	5,000
b. Depotwerkstätten Zürich, Brugg (Aargau) und Rapperswil (St. Gallen)	2,000
Total III	28,000

Rekapitulation, Kreis III.

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen	762,100
	(1,192,000)
III. Mobiliar und Gerätschaften	28,000
Total Kreis III	790,100
	(1,192,000)

Kreis IV.

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.

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

Nr. 146. Bahnhof Winterthur. Erweiterung der Rangiergeleiseanlagen. Fr.

Baubudget 1914, Nr. 254.

	Fr.	Fr.
Kredit des Verwaltungsrates vom 20. März 1913		3,000,000
wovon auf Bau .	Fr. 2,970,500	
und auf Betrieb	„ 29,500	
Dazu Fr. 37,800 für Abschreibungen.		

Ausführung verschoben.

Die im Berichte zum Budget für das Jahr 1914 (Seite 154) erwähnte Umarbeitung des Projektes konnte noch nicht zum Abschlusse gebracht werden, weil infolge neuer organisatorischer Massnahmen für den Güterzugsverkehr und aus anderen Gründen die Aufgaben, die der Rangierbahnhof in Winterthur in Zukunft zu erfüllen haben wird, abgeändert worden sind.

Nr. 147. Bahnhof Wil. Umbau und Erweiterung für den Anschluss der Mittelthurgau-Bahn.

Baubudget 1914, Nr. 255.

	Fr.	Fr.
Kredit des Verwaltungsrates vom 30. April 1910		1,200,000
wovon auf Bau .	Fr. 970,000	
und auf Betrieb .	„ 230,000	
Dazu Fr. 42,000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914		981,000
	Bleiben	219,000
Ausgabe für 1915		100,000
	Übertrag	100,000

		Fr.
	Übertrag	100,000

Nr. 148. Bahnhof St. Gallen. Bahnhofumbau.
Baubudget 1914, Nr. 257.

	Fr.	
Kredit des Verwaltungsrates vom 2. Juni 1905	8,950,000	
wovon auf Bau . Fr. 8,700,000		
und auf Betrieb . „ 250,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	8,684,000	
Bleiben	266,000	
Ausgabe für 1915		200,000

Nr. 149. Station Mörschwil. Fortsetzung der im Baubudget 1914, Nr. 258, aufgeführten Arbeiten, Verbreiterung des Stationsareals für ein Überholungsgeleise.

Ausführung verschoben.

Nr. 150. Bahnhof Romanshorn.

a. Erweiterung der Geleiseanlagen bei den Lagerhäusern und der Trajektanstalt.
Baubudget 1914, Nr. 259 *b*.

	Fr.	
Voranschlag vom 28. Mai 1912	497,000	
wovon auf Bau . . Fr. 459,000		
und auf Betrieb . . „ 38,000		
Dazu Fr. 34,000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	234,000	
Bleiben	263,000	

Vollendung verschoben.

b. Verlängerung des Verbindungsgeleises zwischen der Winterthurerlinie und dem Rangierbahnhof.
Baubudget 1914, Nr. 286 *a*.

	Fr.	
Voranschlag vom 12. Juni 1913 . . .	36,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 29,200		
und auf Betrieb . . . „ 6,800		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	20,000	
Bleiben	———	*(16,000)*
Übertrag		300,000
		(16,000)

		Fr.
	Übertrag	300,000
		(16,000)

c. Verlängerung der eisernen Passerelle bei km 81,715 bis zur Werkstätte.

Baubudget 1914, Nr. 286 *b.*	Fr.	
Voranschlag vom 30. Mai 1913 . . .	31,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	20,000	
Bleiben	———	11,000

Nr. 151. Station Emmishofen-Kreuzlingen. Umbau und Erweiterung für den Anschluss der Mittelthurgau-Bahn.

Baubudget 1914, Nr. 261.		Fr.
Voranschlag vom 11. November 1909 .		374,000
Dazu Erstellung einer Fussgängerunterführung an der Strasse nach Konstanz .	Fr. 36,000	
Hiervon ab: Beitrag der Gemeinde	„ 10,000	
		26,000
	Zusammen	400,000
wovon auf Bau . .	Fr. 394,000	
und auf Betrieb . .	„ 6,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914		229,000
	Bleiben	171,000

Vollendung verschoben.

Nr. 152. II. Geleise Winterthur-St. Gallen-St. Margrethen.

a. Winterthur—Wil; Länge 26,270 km.

Baubudget 1914, Nr. 262 *a.*		Fr.
Kredit des Verwaltungsrates vom 10. Juli 1908		7,100,000
wovon auf Bau .	Fr. 6,940,000	
und auf Betrieb .	„ 160,000	
Dazu Fr. 105,000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914		4,300,000
	Bleiben	2,800,000

Ausführung verschoben.

	Übertrag	311,000
		(16,000)

	Fr.
Übertrag	311,000
	(16,000)

Da die Unterhandlungen über die Umgestaltung der Tösstalbahnstation Grüze noch nicht zum Abschluss gelangt sind, können die Arbeiten auf der Strecke Winterthur-Räterschen nicht in Angriff genommen werden; die Arbeiten auf der Strecke Räterschen-Wil sind vollendet.

b. Schwarzenbach—Uzwil; Länge $6{,}_{925}$ km.

Baubudget 1914, Nr. 262 *b.*	Fr.
Voranschlag vom 18. Januar 1913 .	2,400,000
wovon auf Bau . Fr. 2,315,000	
und auf Betrieb . „ 85,000	
Dazu Fr. 145,000 für Abschreibungen.	
Ausführung verschoben.	

c. Winkeln—Bruggen; Länge $2{,}_{598}$ km.

Baubudget 1914, Nr. 262 *d.*	Fr.	
Kredit des Verwaltungsrates vom 25. November 1913	1,900,000	
wovon auf Bau . Fr. 1,860,000		
und auf Betrieb . „ 40,000		
Dazu Fr. 915,000 für Abschreibungen.		
Ausgabe für 1915		100,000
		(300,000)

Von den Gesamtkosten entfallen 1,000,000 auf die neue Sitterbrücke, welche als steinerner Viadukt mit 5 Öffnungen zu 30 m und 2 Öffnungen zu 11 m Weite, flussaufwärts und in einer Entfernung von $11{,}_{50}$ m von der bestehenden eisernen Brücke erstellt werden soll.

d. St. Fiden—Goldach; Länge $9{,}_{850}$ km.

Baubudget 1914, Nr. 262 *e.*	Fr.	
Vorarbeiten, hauptsächlich Entwässerungen	50,000	—
Ausführung verschoben.		
Übertrag		411,000
		(316,000)

		Fr.
	Übertrag	411,000
		(316,000)
c. Rorschach—St. Margrethen; Länge 10,185 km.		
Baubudget 1914, Nr. 262 *f.*	Fr.	
Kredit des Verwaltungsrates vom		
7. Februar 1914	2,340,000	
wovon auf Bau . Fr. 2,246,000		
und auf Betrieb . „ 94,000		
Dazu Fr. 45,000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	85,000	
Bleiben	2,255,000	

Ausführung verschoben.

Nr. 153. Bahnhof St. Margrethen. Erweiterung der Zoll- und Güterschuppen nebst Geleiseanlage.

Baubudget 1914, Nr. 263 *b.*	Fr.	
Voranschlag vom 25. Mai 1912 mit Ergänzung des Projektes laut Vorlage vom 7. Januar 1913	725,000	
wovon auf Bau . . Fr. 683,000		
und auf Betrieb . . „ 42,000		
Dazu Fr. 28,000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	40,000	
Bleiben	685,000	

Ausführung verschoben.

Nr. 154. Station Kradolf. Umbau und Erweiterung mit neuem Aufnahmsgebäude und Güterschuppen.

Baubudget 1914, Nr. 265.	Fr.	
Voranschlag vom 26. Juni 1912 . . .	158,000	
wovon auf Bau . . Fr. 146,000		
und auf Betrieb . . „ 12,000		
Dazu Fr. 25,000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	48,000	
Bleiben	110,000	

Ausführung verschoben.

	Übertrag	411,000
		(316,000)

	Fr.
Übertrag	411,000
	(316,000)

Nr. 155. Station Rebstein-Marbach. Verlegung der Station mit Erweiterung der Geleiseanlagen, sowie einem neuen Aufnahmsgebäude und Güterschuppen.

	Fr.
Baubudget 1914, Nr. 266	175,000
Voranschlag vom 26. September 1912 .	198,000
wovon auf Bau . . Fr. 180,000	
und auf Betrieb . . „ 18,000	

Dazu Fr. 22,500 für Abschreibungen.

Ausführung verschoben.

Nr. 156. Rheinbrücke bei Ragaz. Ersatz der bestehenden hölzernen Brücke durch eine eiserne Brücke und Erstellung der zugehörigen Geleiseanschlüsse.

	Fr.
Baubudget 1914, Nr. 267	525,000
Voranschlag vom 6. Juni 1914 . . .	630,000
wovon auf Bau . . Fr. 580,000	
und auf Betrieb . . „ 50,000	

Dazu Fr. 550,000 für Abschreibungen.

Ausgabe für 1915 . . . . . *(100,000*

Die Erhöhung des Voranschlagsbetrages ist erforderlich geworden, weil die Brücke aus flussbautechnischen Gründen statt der früher vorgesehenen 6 Öffnungen zu 24 m Stützweite nur 2 Öffnungen zu 67 m Weite erhalten muss.

Nr. 157. Bahnhof Etzwilen. Erstellung eines Dienstgebäudes mit Wohnungsaufbau und öffentlichen Aborten.

Baubudget 1914, Nr. 269.	Fr.
Voranschlag vom 27. März 1913 . . .	80,000

Dazu Fr. 500 für Abschreibungen.

Ausführung verschoben.

Übertrag	411,000
	(416,000)

	Fr.
Übertrag	411,000
	(416,000)

Nr. 158. Station Au (Rheintal). Neues Abortgebäude.

	Fr.
Baubudget 1914, Nr. 275	5,000
Voranschlag vom 24. Februar 1914 . .	4,000

Dazu Fr. 800 für Abschreibungen.

Ausführung verschoben.

Nr. 159. Station Heerbrugg. Erweiterung der Station anlässlich der Einführung der elektrischen Strassenbahn und Erstellung eines neuen Aufnahmsgebäudes und Güterschuppens.

Baubudget 1914, Nr. 276.	Fr.
Voranschlag vom 6. Juni 1913 . . .	750,000
wovon auf Bau . . Fr. 733,000	
und auf Betrieb . . „ 17,000	
Hiervon zu Lasten der elektrischen Strassenbahn	67,000
Bleiben	683,000

Dazu Fr. 66,000 für Abschreibungen.

Ausführung verschoben.

Nr. 160. Bahnhof Landquart. Erweiterung des Bahnhofes. Neues Überholungsgeleise, überdachter Zwischenperron und neue Brücke über die Landquart.

	Fr.	
Baubudget 1914, Nr. 279 *a* . . .	450,000	
Voranschlag vom 16. Januar 1914 . . (ohne zentrale Weichenstellung)	400,000	
wovon auf Bau . . Fr. 382,000		
und auf Betrieb . . „ 18,000		
Dazu Fr. 6000 für Abschreibungen.		
Ausgabe für 1915		*(100,000)*
Übertrag		411,000
		(516,000)

	Übertrag	411,000
		(516,000)

Nr. 161. Station Oberwinterthur. Neues Aufnahmsgebäude mit Verbreiterung des Vorplatzes und Vergrösserung des Güterschuppens.

Baubudget 1914, Nr. 281.		Fr.
Voranschlag vom 18. Juni 1913 . . .		90,000
wovon auf Bau . . .	Fr. 79,000	
und auf Betrieb . .	„ 11,000	
Ausgabe für 1915		*(20,000)*

Nr. 162. Station Felben. Neuer Abort.

Baubudget 1914, Nr. 282	Fr. 5,000
Voranschlag vom 24. Februar 1914 . .	4,000

Dazu Fr. 500 für Abschreibungen.

Ausführung verschoben.

Nr. 163. Station Dachsen. Stationserweiterung mit neuem Aufnahmsgebäude.

Baubudget 1914, Nr. 288.		Fr.
Voranschlag vom 16. Mai 1913 . . .		120,000
wovon auf Bau . . .	Fr. 91,000	
und auf Betrieb . . .	„ 29,000	

Dazu Fr. 5400 für Abschreibungen.

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	30,000
Bleiben	90,000
Ausgabe für 1915	*(70,000)*

B. Neue Bauten.

Nr. 164.	Neue Signale. Ersatz von Scheibensignalen durch Semaphore und Anbringen des zweiten Flügels an Einfahr- und Ausfahrsignalen und Verriegelung der Endweichen	*(20,000)*
Nr. 165.	Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen	50,000
Nr. 166.	Unvorhergesehenes	50,000
	Total I	511,000
		(625,000)

III. Mobiliar und Gerätschaften.

Nr. 167. Vermehrung des Inventars:	Fr.
a. der Kreisdirektion	—
b. des Bahndienstes	3,000
c. des Stationsdienstes	5,000
d. des Fahrdienstes	5,000
Nr. 168. Ergänzung des Werkzeugs, der mechanischen Einrichtungen und des Mobiliars der Werkstätten und Depotwerkstätten:	
a. Werkstätte Romanshorn	1,000
b. „ Rorschach	3,000
c. „ Chur	3,000
d. Depotwerkstätten Romanshorn, Winterthur, St. Gallen, Rorschach und Sargans	1,000
Total III	21,000

IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte.

Bodenseedampfschiffahrt.	Fr.
Nr. 169. Ergänzung des Werkzeugs und der mechanischen Einrichtungen der Schiffswerfte . . .	500
Nr. 170. Abschreibung auf dem Anlagekapital der Schiffe und Werfte, 5 % von Fr. 2,065,000 .	—
Total IV	500

Rekapitulation, Kreis IV.	Fr.
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen . . .	511,000
	(626,000)
III. Mobiliar und Gerätschaften	21,000
IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte	500
Total Kreis IV	532,500
	(626,000)

Kreis V.

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.

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

Nr. 171. Bahnhof Luzern.

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

Baubudget 1914, Nr. 95*a*.	Fr.
Voranschlag vom 21. Mai 1911 . .	1,300,000

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Die zwischen den Bahn- und Postbehörden einerseits und dem Stadtrate anderseits entstandenen Meinungsverschiedenheiten über die Verwendung des an das Aufnahmsgebäude anzubauenden Flügels, sowie über die Notwendigkeit der Erstellung eines neuen Postgebäudes sind noch nicht erledigt worden.

b. Erstellung neuer Umladeanlagen am See, südlich der Werfte.

Baubudget 1914, Nr. 95*c*.		Fr.
Voranschlag vom 14. Mai 1912 . . .		195,000
wovon auf Bau . .	Fr. 192,500	
und auf Betrieb .	Fr. 2,500	

Ausführung verschoben.

Über dieses die Behörden nun schon lange beschäftigende Projekt wird der Entscheid erst nach Feststellung des Überbauungsplanes für den am südlichen Seeufer gelegenen Stadtteil getroffen werden können.

Nr. 172. Ausweichstation an der Halde zwischen Luzern und Meggen.

— Übertrag	—

Fr.

Übertrag —

Baubudget 1914, Nr. 330. Fr.
Voranschlag vom 30. April/3. Juli 1913 370,000
wovon auf Bau . . Fr. 355,000
und auf Betrieb . . „ 15,000
Ausführung verschoben.

Nr. 173. Immensee-Goldau. Ersatz dreier Niveauübergänge bei Ober-Immensee durch eine Unterführung.
Baubudget 1914, Nr. 333. Fr.
Voranschlag vom 10. Mai 1913 . . . 55,000
wovon auf Bau . . . Fr. 54,000
und auf Betrieb . . „ 1,000
Ausführung verschoben.

Nr. 174. Bahnhof Arth-Goldau.

a. Verlängerung der Perrondächer.
Baubudget 1914, Nr. 317. Fr.
Voranschlag vom 5. Mai 1912 . . . 106,000
wovon auf Bau . . Fr. 82,000
und auf Betrieb . . „ 24,000
Dazu Fr. 11,600 für Abschreibungen.
Ausführung verschoben.

b. Verlängerung des Hauptperrons der Zuger Linie und Änderung der Geleiseanlage.
Baubudget 1914, Nr. 334. Fr.
Voranschlag vom 25. März 1913 . . . 142,000
wovon auf Bau . . Fr. 115,000
und auf Betrieb . . „ 27,000
Dazu Fr. 10,000 für Abschreibungen.
Ausführung verschoben.

Nr. 175. Station Schwyz. Erstellung einer Viehverladerampe samt Geleise und Zufahrtstrasse.
Baubudget 1914, Nr. 335. Fr.
Voranschlag vom 24. April 1913 . . . 37,000
wovon auf Bau . . . Fr. 35,000
und auf Betrieb . . . „ 2,000
Ausführung verschoben.

Übertrag —

		Fr.
	Übertrag	—

Nr. 176. Station Brunnen. Überführung der Kantonsstrasse und der Strassenbahn Schwyz-Brunnen.

	Fr.	
Baubudget 1914, Nr. 336	353,000	
Voranschlag vom 5. März 1913 . . .	324,000	
wovon auf Bau . . Fr. 321,000		
und auf Betrieb . . „ 3,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	240,000	
Bleiben		84,000

Der Beitrag der Strassenbahngesellschaft ist, weil noch unbestimmt, nicht in Abzug gebracht.

Die Bauarbeiten sind vollendet; im Jahre 1915 wird nur noch ein Teil der Landerwerbskosten zu bezahlen sein.

Nr. 177. Station Flüelen. Verlegung des Umladegeleises am See gemeinschaftlich mit der Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstättersees.

Baubudget 1914, Nr. 319.	Fr.	
Voranschlag vom 31. Mai 1912. . . .	130,000	
wovon auf Bau . . Fr. 129,000		
und auf Betrieb . . „ 1,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	106,000	
Bleiben		*(24,000)*

Nr. 178. Station Amsteg-Silenen. Verlängerung des Überholungsgeleises und Umbau der Stationseinfahrten.

Baubudget 1914, Nr. 338.	Fr.	
Voranschlag vom 2. April/3. Juli 1913	245,000	
wovon auf Bau . . Fr. 230,000		
und auf Betrieb . . „ 15,000		
Dazu Fr. 19,500 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	38,000	
Bleiben	207,000	
Ausgabe für 1915		70,000
Übertrag		154,000
		(24,000)

		Fr.
Übertrag		154,000
		(24,000)

Nr. 179. Station Gurtnellen. Erweiterung der Stationsanlage mit Ersatz der beiden Niveauübergänge auf der Südseite der Station durch Unterführungen.

Baubudget 1914, Nr. 320.		Fr.
Voranschlag vom 25. Mai 1912 . . .		270,000
Mehrkosten infolge Erstellung einer Unterführung bei der Karbidfabrik . . .		20,000
Zusammen		290,000
wovon auf Bau . .	Fr. 270,000	
und auf Betrieb . .	„ 20,000	
Dazu Fr. 7000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914		95,000
Bleiben		195,000
Ausgabe für 1915		90,000

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

Baubudget 1914, Nr. 339.		Fr.
Voranschlag vom 28. März 1913 . .		2,900,000
Voranschlag vom 27. Februar 1914 .		2,600,000
wovon auf Bau .	Fr. 2,505,000	
und auf Betrieb .	„ 95,000	
Dazu Fr. 140,000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914		50,000
Bleiben		2,550,000
Ausgabe für 1915		*(50,000)*

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Nr. 181. Station Airolo. Umbau und Erweiterung der Stationsanlagen mit Ersatz des Bedrettowegüber-

Übertrag		244,000
		(74,000)

	Fr.	
Übertrag	244,000	
		(74,000)

ganges, km $85_{,902}$, sowie des Niveauüberganges bei km $86_{,475}$ durch Überführungen.

Baubudget 1914, Nr. 340.	Fr.
Voranschlag vom 25. April 1913 . .	980,000
wovon auf Bau . . Fr. 940,000	
und auf Betrieb . . „ 40,000	

Dazu Fr. 60,000 für Abschreibungen.

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Ausführung verschoben.

Nr. 182. Station Rodi-Fiesso. Erweiterung der Stationsanlage mit Ersatz der beiden Niveauübergänge auf der Nordseite der Station durch eine Überführung.

Baubudget 1914, Nr. 321.	Fr.	
Voranschlag vom 20. Mai 1912 . . .	240,000	
wovon auf Bau . . Fr. 225,000		
und auf Betrieb . . „ 15,000		
Dazu Fr. 18,000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	160,000	
Bleiben	———	*(80,000)*

Nr. 183. Station Giornico. Verlängerung des Überholungsgeleises und Umbau der Stationseinfahrten.

Baubudget 1914, Nr. 323.	Fr.
Voranschlag vom 20. Mai 1912 . . .	140,000
wovon auf Bau . . Fr. 120,000	
und auf Betrieb . . „ 20,000	

Ausführung verschoben.

Die im Bericht zum Budget 1914, Seite 174, erwähnte Untersuchung über die von der Gemeinde Giornico gewünschte Verlegung der Station ist noch nicht zum Abschlusse gelangt.

Übertrag	244,000	
		(154,000)

	Fr.
Übertrag	244,000
	(154,000)

Nr. 184. Bodio-Biasca. Ersatz der Niveauübergänge bei km $130_{,408}$ und $130_{,603}$ durch Unterführungen bei km $130_{,422}$ und $130_{,598}$.

Baubudget 1914, Nr. 343.		Fr.
Voranschlag vom 17. Mai 1913 . . .		65,000
wovon auf Bau . .	Fr. 63,500	
und auf Betrieb . .	„ 1,500	

Ausführung verschoben.

Nr. 185. Bahnhof Biasca. Erweiterung der Stellwerkanlage.

Baubudget 1914, Nr. 324		Fr.
Voranschlag vom 3. Mai 1912		55,000
wovon auf Bau . . .	Fr. 47,000	
und auf Betrieb . . .	„ 8,000	

Ausführung verschoben.

Nr. 186. Bahnhof Bellinzona. Fassung der Quellen für die Wasserversorgung im Val Piume.

Baubudget 1914, Nr. 345 *b*.	Fr.
Voranschlag vom 25. Juli 1912 . . .	50,000

Ausführung verschoben.

Nr. 187. Werkstätte Bellinzona. Überdachung der Schiebebühne zwischen Kesselschmiede und Lokomotivreparatur zur Gewinnung längerer Reparaturstände.

Baubudget 1914, Nr. 346.		Fr.
Voranschlag vom 10. Juni 1913 . . .		89,000
wovon auf Bau . . .	Fr. 72,200	
und auf Betrieb . . .	„ 16,800	

Ausführung verschoben.

Nr. 188. Bahnhof Lugano. Verbreiterung der Unterführung der Strasse nach Besso.

Übertrag	244,000
	(154,000)

		Fr.
	Übertrag	244,000
		(154,000)
Baubudget 1914, Nr. 347. Anteil der Bundesbahnen	Fr. 100,000	
Voranschlag vom 4. Juni 1914 . . .	415,000	
wovon auf Bau . . Fr. 400,000		
und auf Betrieb . . „ 15,000		
Anteil der Bundesbahnen	253,000	

Ausführung verschoben.

Nr. 189. Station San Nazzaro. Erweiterung der Stationsanlage mit Ersatz der Niveauübergänge bei km $170{,}_{825}$ und $170{,}_{983}$ durch Unterführungen.

Baubudget 1914, Nr. 350.	Fr.
Voranschlag vom 30. Juni 1913 . . .	240,000
wovon auf Bau . . Fr. 230,000	
und auf Betrieb . . „ 10,000	

Ausführung verschoben.

Nr. 190. Bahnhof Chiasso. Erweiterung und Umbau des Bahnhofes.

Baubudget 1914, Nr. 326 *a*.	Fr.	
Voranschlag vom 10. Januar 1911 .	7,500,000	
wovon auf Bau . Fr. 7,250,000		
und auf Betrieb . „ 250,000		
Dazu Fr. 540,000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914	1,600,000	
Bleiben	5,900,000	
Ausgabe für 1915		*(50,000)*

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Das Projekt musste einer vollständigen Umarbeitung unterzogen werden, weil sich ergeben hat, dass in demselben die in Zukunft im Bahnhofe Chiasso zu bewältigenden Aufgaben nicht genügend berück-

Übertrag	244,000
	(204,000)

	Fr.
Übertrag	244,000
	(204,000)

sichtigt waren. Die Aufstellung des neuen Entwurfes, der grössere Leistungsfähigkeit der Anlage mit erheblich geringerem Kostenaufwande verbindet, ist nahezu vollendet.

Nr. 191. II. Geleise Giubiasco—Chiasso.

Baubudget 1914, Nr. 328.

a. Giubiasco—Lugano. Verbesserung der Linie über den Monte Ceneri. Für die Ausarbeitung des Detailprojektes und den Beginn der Arbeiten werden vorgesehen 20,000

b. Lugano—Maroggia, mit Ersetzung der Niveauübergänge durch Unter- bezw. Überführungen; Länge 10,500 km.

	Fr.	Fr.
Kredit des Verwaltungsrates vom 18. November 1912		2,500,000
wovon auf Bau .	Fr. 2,400,000	
und auf Betrieb .	„ 100,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914		550,000
	Bleiben	1,950,000
Ausgabe für 1915		150,000
		(250,000)

Auf der Teilstrecke zwischen Lugano und Melide wird das zweite Geleise voraussichtlich im Frühjahr 1915 dem Verkehr übergeben werden. Zwischen Melide und Maroggia werden die Arbeiten erst nach Erledigung der Einsprachen erfolgen können, die seitens der Lokalbehörden gegen die geplante Umgestaltung des Seedammes erhoben worden sind.

Nr. 192. Streckenblockeinrichtungen.

a. Rothkreuz-Immensee.

Baubudget 1914, Nr. 245.

Übertrag	414,000
	(454,000)

		Fr.
	Übertrag	414,000
		(454,000)
	Fr.	
Voranschlag vom 7. Juni 1911 . . .	37,700	
wovon auf Bau . . Fr. 32,400		
und auf Betrieb . . „ 5,300		
Dazu Fr. 5700 für Abschreibungen.		
Ausführung verschoben.	Fr.	
b. Goldau—Brunnen	35,000	
c. Brunnen—Flüelen	86,000	
d. Flüelen—Erstfeld	30,000	
Baubudget 1914, Nr. 352 *a*, *b* und *c*.		
Voranschlag vom 14. Mai 1913 . . .	151,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914 für *c*	50,000	
Bleiben	101,000	
Ausgabe für 1915		36,000
Ausführung von b und d verschoben.		

Nr. 193. Station Trubschachen. Zentralanlage für Weichen und Signale.

	Fr.
Baubudget 1914, Nr. 155	38,000
Ausführung verschoben.	

Nr. 194. Bahnhof Wohlen-Villmergen. Ersatz des Niveauüberganges der Strasse von Wohlen nach Villmergen bei km $71{,}_{565}$ durch eine Unterführung bei km $71{,}_{450}$ und einen Personendurchgang bei km $71{,}_{587}$ anlässlich der Erstellung der elektrischen Schmalspurbahn Wohlen—Meisterschwanden.

Baubudget 1914, Nr. 233.	Fr.	
Voranschlag vom 4. Mai 1913 . . .	220,000	
wovon auf Bau . . Fr. 219,800		
und auf Betrieb . . „ 200		
Dazu Fr. 1000 für Abschreibungen.		
Übertrag		450,000
		(454,000)

	Fr.
Übertrag	450,000
	(454,000)

Der Beitrag der Schmalspurbahn ist nicht in Abzug gebracht.

Ausführung verschoben.

Ob die neue Linie schmalspurig als Fortsetzung der Wohlen-Bremgarten-Dietikon-Bahn oder mit Normalspur zur Ausführung kommen wird, ist noch nicht entschieden.

Nr. 195. Station Horw. Erweiterung der Station.

Baubudget 1914, Nr. 120.

Voranschlag vom 26. Juli 1910 . . .		33,700
wovon auf Bau . . .	Fr. 29,700	
und auf Betrieb . . .	„ 4,000	

Dazu Fr. 730 für Abschreibungen.

Ausführung verschoben.

Nr. 196. Lungern-Brünig-Meiringen. Ausweichstelle bei km 42,137, zwischen den Stationen Brünig und Meiringen.

Baubudget 1914, Nr. 123 *b*.		Fr.
Voranschlag vom 21. Februar 1912 . .		65,000
wovon auf Bau . . .	Fr. 59,500	
und auf Betrieb . . .	„ 5,500	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1914		20,000
Bleiben		45,000

Vollendung verschoben.

Nr. 197. Telephonanlagen. Neue Streckentelephonanlagen, einschliesslich der Apparate mit Einschaltung der Wärterposten auf der Strecke Langnau-Fluhmühle und Rekonstruktion der Telegraphenlinie dieser Strecke.

Baubudget 1914, Nr. 160 *b*.		Fr.
Voranschlag vom 7. Mai 1913		52,000
wovon auf Bau . . .	Fr. 28,000	
und auf Betrieb . .	„ 24,000	

Ausführung verschoben.

Übertrag	450,000
	(454,000)

	Fr.
Übertrag	450,000
	(454,000)
Nr. 198. Einrichtungen zur Verbesserung der Holzabfuhr aus den Wäldern infolge Unterstellung unter das Reistreglement, Inkonvenienzentschädigungen und Ankauf von Wäldern	10,000

B. Neue Bauten.

Nr. 199. Bahnhof Bellinzona. Neue Lokomotivdrehscheibe von 20 m Durchmesser an Stelle derjenigen von 13,5 m Durchmesser.

	Fr.	Fr.
Voranschlag vom 16. Juni 1914 . . .		60,000
wovon auf Bau . . .	Fr. 47,000	
und auf Betrieb . . .	„ 13,000	
Dazu Fr. 4000 für Abschreibungen.		
Ausgabe für 1915		*(60,000)*

Nr. 200. Station Meiringen. Erstellung einer provisorischen Rollschemelanlage.	
Voranschlag vom 28. Mai 1914	*(13,000)*
Nr. 201. Wasserversorgungen für Stationen und Wärterhäuser	*(15,000)*
Nr. 202. Zentralanlagen für Weichen und Signale. Ergänzung von Zentralanlagen, Anbringen von Fühlschienen und Bau von Schutzhütten für Zentralapparate	*(10,000)*
Nr. 203. Lawinen- und Wildbachverbauungen, sowie Vorkehren gegen Steinschlag	*(40,000)*
Nr. 204. Beiträge an Flusskorrektionen, Wildbach- und Berglehnenverbauungen	*(50,000)*
Nr. 205. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen	50,000
Nr. 206. Unvorhergesehenes	50,000
Total I	560,000
	(642,000)

III. Mobiliar und Gerätschaften.

Nr. 207. Vermehrung des Inventars:	Fr.
a. der Kreisdirektion	—
b. des Bahndienstes	3,000
c. des Stationsdienstes	5,000
d. des Fahrdienstes	3,000

Nr. 208. Ergänzung des Werkzeuges, der mechanischen Einrichtungen und des Mobiliars:

a. der Werkstätte Bellinzona	5,000
b. der Depotwerkstätten	2,000
Total III	18,000

Rekapitulation, Kreis V.

	Fr.
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen . . .	560,000
	(642,000)
III. Mobiliar und Gerätschaften	18,000
Total Kreis V	578,000
	(642,000)

Budget der Ausgaben der Kapitalrechnung für 1915.

1. Bauausgaben.

Sie betragen laut Spezialbudget	Fr.	17,946,630

2. Rückzahlung von Kapitalien.

Dieselben werden betragen	„	7,232,586
	Fr.	25,179,216

Die voraussichtlichen Kapitalrückzahlungen stellen sich für 1915 wie folgt:

3½ % Anleihen der Schweiz. Bundesbahnen von 1899/1902.		
Rückzahlung der auf 31. Dezember 1915 auszulosenden 4000 Obligationen à Fr. 1000 . . .	Fr.	4,000,000
3 % différé Anleihen der Schweiz. Bundesbahnen von 1903.		
Rückzahlung der auf 15. November 1915 auszulosenden 2180 Obligationen à Fr. 500 . . .	„	1,090,000
Anleihen der ehemaligen Schweiz. Centralbahn.		
4 % vom 1. Februar 1876. Rückzahlung der auf 1. Februar 1915 ausgelosten 1126 Obligationen à Fr. 500	„	563,000
4 % vom 25. Juni 1880. Rückzahlung der auf 30. April 1915 ausgelosten 155 Obligationen à Fr. 1000	„	155,000
3½ % vom 1. Juni 1894. Rückzahlung der auf 15. Dezember 1915 auszulosenden Obligationen à Fr. 1000	„	140,000
3½ % vom 26. Oktober 1894. Rückzahlung der auf 15. September 1915 auszulosenden Obligationen à Fr. 1000	„	140,000
Anleihen der ehemaligen Vereinigten Schweizerbahnen.		
4 % I. Hypothek vom 31. März 1865. Rückzahlung der auf 30. Juni 1915 auszulosenden Obligationen in verschiedenen Beträgen	„	133,000
Übertrag	Fr.	6,221,000

	Übertrag	Fr. 6,221,000
4 % II. Hypothek vom 31. März 1865. Rückzahlung der auf 30. Juni 1915 auszulosenden Obligationen in verschiedenen Beträgen . .	„	67,000
Anleihen der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn.		
$2^{8}/_{11}$ % Franco-Suisse von 1868. Rückzahlung der auf 10. März 1915 auszulosenden 324 Obligationen à Fr. 550	„	178,200
3 % Jougne-Eclépens. Rückzahlung der auf 15. April 1915 auszulosenden 106 Obligationen à Fr. 500	„	53,000
Anleihen der ehemaligen Gotthardbahn.		
$3^{1}/_{2}$ % vom 1. April 1895. Rückzahlung der auf 30. September 1915 auszulosenden Obligationen in verschiedenen Beträgen	„	620,000
		Fr. 7,139,200
Rückkauf der Linie Genf-La Plaine.		
Rückzahlung auf den 31. März 1915	Fr. 22,999	
„ „ „ 30. Juni 1915	„ 23,229	
„ „ „ 30. Sept. 1915	„ 23,462	
„ „ „ 31. Dez. 1915	„ 23,696	
	„	93,386
		Fr. 7,232,586

* * *

Der Bundesrat hat in seiner Sitzung vom 3. Januar 1914 beschlossen, dass die Bundesbahnen künftig bei der Vorlage ihres Baubudgets gleichzeitig Vorschläge zu machen haben, in welcher Weise die Deckung der mutmasslichen Ausgaben erfolgen solle, wenn die Einnahmen dazu voraussichtlich nicht ausreichen werden.

Gestützt auf diesen Beschluss haben wir das nachstehende Finanzprogramm für das Jahr 1915 aufgestellt. Wir bemerken dazu, dass unter den gegenwärtigen ausserordentlichen Verhältnissen nicht nur auf die Deckung der Bauausgaben, sondern auch auf die Beschaffung der Geldmittel zur Deckung des Ausgabenüberschusses der Gewinn- und Verlustrechnung pro 1915 Bedacht zu nehmen ist. Ferner sind die zur Rückzahlung der ausgegebenen

oder bis Ende 1914 auszugebenden Kassascheine nötigen Beträge zu berücksichtigen.

Der Ihnen unterbreitete Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung erzeigt einen Ausgabenüberschuss von		Fr. 29,839,000
Davon kommen in Abzug:		
der Überschuss der Einzahlungen über die Entnahmen in die Spezialfonds .	Fr. 3,180,000	
die für Amortisationen aufzuwendenden Summen, abzüglich der Kapitalrückzahlungen . .	„ 2,659,000	
die verfügbaren Mittel der Pensions- und Hülfskassen, zirka	„ 5,000,000	
		„ 10,839,000
Es verbleibt somit ein Ausgabenüberschuss von		Fr. 19,000,000
Das reduzierte Baubudget, mit Einschluss des Rollmaterials, des Mobiliars und der Gerätschaften beziffert sich auf		„ 17,946,000
Der Betrag der ausgegebenen oder bis Ende 1914 auszugebenden Kassascheine kann im Maximum auf		„ 37,000,000
geschätzt werden.		
Im Jahre 1915 werden wir demnach einer Summe von		Fr. 73,946,000
bedürfen, um unsere Barbedürfnisse zu decken und die bis Ende 1914 ausgegebenen Kassascheine zurückzuzahlen.		
Werden von dieser Summe die im Jahre 1915 kündbaren oder rückzahlbaren Bankobligationen unseres Wertschriftenportefeuilles mit		„ 1,300,000
in Abzug gebracht, so lässt sich unser Geldbedarf auf		Fr. 72,646,000
reduzieren, welchen Betrag wir der Unsicherheit des Voranschlages wegen auf		Fr. 80,000,000
aufrunden.		

Diese Summe wäre durch vorübergehende Anleihen zu beschaffen, indem wir auch fernerhin bis zur Ausgabe eines konsolidierten Anleihens Kassascheine emittieren würden.

Das Baubudget sieht vor, dass die auszugebende Summe Fr. 26,872,130 erreichen kann, d. h. Fr. 8,925,500 mehr als in der vorstehenden Zusammenstellung angenommen ist, falls sich die Verhältnisse günstiger gestalten sollten. Unter dieser Voraussetzung würde wohl auch das Defizit der Gewinn- und Verlustrechnung durch die vermehrten Transporteinnahmen reduziert; es besteht demnach keine Veranlassung, das Resultat des vorstehenden Finanzprogramms zu ändern.

Da angesichts der gegenwärtigen Ereignisse das Budget von 1915 zahlreiche unsichere Faktoren enthält, kann auch unser Voranschlag für die Geldbedürfnisse wesentliche Veränderungen erfahren.

* * *

Der Ausgabenüberschuss des Budgets der Gewinn- und Verlustrechnung pro 1915 im Betrage von	Fr. 29,839,040
veranlasst zur Erörterung der Frage, ob nicht ausser der auf Seite 422 hiervor angegebenen Summe von	Fr. 9,892,440
(gesetzliche Amortisation, sowie Amortisation von Kursverlusten und Emissionskosten von Anleihen) auch noch die folgenden Ausgabenposten für einmal gestrichen werden sollten:	
Einlagen in den Erneuerungsfonds	„ 8,179,200
Quote zur Verzinsung und Amortisation des Defizits der Pensions- und Hülfskasse . .	„ 1,500,000
Zusammen	Fr. 19,571,640

Für den Fall, dass der Rechnungsabschluss pro 1915 wirklich das vorerwähnte Defizit ergeben sollte, würden wir es sehr begrüssen, wenn der h. Bundesrat schon jetzt die Ermächtigung dazu erteilen würde, die vorgenannten drei Posten vorübergehend zu streichen, was unseres Erachtens für die Zeit der Krisis zulässig ist und wodurch das Defizit der Gewinn- und Verlustrechnung auf den Betrag von $29{,}8 - 19{,}5 =$ zirka $10{,}3$ Millionen herabgesetzt würde.

Am Schluss dieses Berichtes beehren wir uns, Ihnen folgenden

Antrag

zu stellen:

Der Bundesversammlung sind zur Genehmigung vorzulegen:

1. Das Betriebsbudget für das Jahr 1915, abschliessend mit Fr. 167,584,570 Einnahmen und mit Fr. 128,848,430 Ausgaben.

2. Das Budget der Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1915, abschliessend mit Fr. 48,241,140 Einnahmen und mit Fr. 78,080,180 Ausgaben.

3. Das Baubudget für das Jahr 1915 im Betrage von Fr. 17,946,630, mit der Erweiterung, dass im Falle des Eintretens besserer finanzieller Verhältnisse eine Erhöhung dieses Betrages um Fr. 9,425,500, d. h. auf Fr. 27,372,130, stattfinden könne.

4. Das Budget der Ausgaben der Kapitalrechnung für das Jahr 1915 im Betrage von Fr. 25,179,216.

5. Das Finanzprogramm, welches für das Jahr 1915 einen Geldbedarf von Fr. 80,000,000 vorsieht, der durch ein vorübergehendes oder konsolidiertes Anleihen zu decken ist.

Im weiteren wird der dringliche Wunsch ausgesprochen, es möchte die im vorstehenden Berichte vorgeschlagene Erhöhung der Retourtaxen vor Ende laufenden Jahres beschlossen werden.

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

Bern, den 23. Oktober 1914.

Namens des Verwaltungsrates
der schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:

Casimir von Arx.

Der Sekretär:

Oetiker.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

Bericht und Antrag des Verwaltungsrates betreffend das Budget der schweizerischen Bundesbahnen pro 1915 an den Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung. (Vom 23. Oktober 1914.)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1914
Band Volume Volume	4
Heft Cahier Numero	47
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	---
Datum Date Data	25.11.1914
Seite Page Pagina	365-509
Ref. No	10 025 555

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.
Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses.
Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.