

Bericht und Antrag

des

Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen an den schweizerischen Bundesrat betreffend das Budget der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1913, zuhanden der Bundesversammlung.

(Vom 30. September 1912.)

Hochgeehrter Herr Bundespräsident!

Hochgeehrte Herren Bundesräte!

Wir beehren uns, Ihnen mit diesem Berichte gemäss Art. 17 des Bundesgesetzes betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen, vom 15. Oktober 1897, und Art. 62 der Vollziehungsverordnung vom 7. November 1899 das Budget der schweizerischen Bundesbahnen pro 1913 einzureichen, und ersuchen Sie, dasselbe der Bundesversammlung zur Genehmigung vorlegen zu wollen.

Dieses Budget umfasst:

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

Betriebsbudget.

Im Jahre 1913 werden wir im Betrieb haben:

a. für eigene Rechnung:

I. Kreis (inbegriffen die gepachtete Linie Vevey-Chexbres)		665 km
II. "		622 "
III. "		751 "
IV. "		433 "
V. "		275 "
		2746 km

b. für Rechnung Dritter:

von den S. B. B. betriebene Bahnen oder Linien auswärtiger Bahnen in einer Länge von	230 "
Zusammen	2976 km

Auf Ende des Jahres 1911 hatten wir im Betrieb 2996 km

Hiervon gehen ab:

Übergabe des Betriebes der Linie Wohlen-Bremgarten an die Strassenbahn Bremgarten-Dietikon, am 8. Februar 1912	— 7 km
Übernahme des Selbstbetriebes ihrer Linie durch die Gesellschaft Régional Val- de-Travers infolge Kündigung des Be- triebsvertrages auf 31. Dezember 1912	— 14 "

Dagegen ist zuzuzählen:

Eröffnung des Betriebes der neuen Linie Wilerfeld-Gümligen, am 20. Mai 1912, Mehrlänge gegenüber der alten Linie 599 m	+ 1 "
	— 20 "

Es verbleiben wie oben 2976 km

In den Gesamtsummen des vorliegenden Budgets sind nur die Einnahmen und Ausgaben der Linien der schweiz. Bundesbahnen enthalten. Soweit in den Rubriken desselben 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 26 des Betriebsbudgets verrechnet.

Die Einnahmen und Ausgaben der S. B. B.-Linie Wohlen-Bremgarten, deren Betrieb der Strassenbahn Bremgarten-Dietikon abgetreten worden ist, sind in unserm Budget nicht mehr enthalten.

Im Jahr 1913 werden wir voraussichtlich auch die von der Gesellschaft P. L. M. an den Kanton Genf abzutretende Linie Genf-La Plaine in einer Länge von rund 16 km betreiben; da aber die betreffenden Verträge noch nicht allseitig genehmigt sind, haben wir diese Linie in vorstehender Berechnung der Betriebslänge nicht berücksichtigt.

Der vorgesehene Überschuss der Betriebseinnahmen beträgt Fr. 67,334,740

Rechnung 1911	Budget 1912	Budget 1913	Gegenüber 1911	Gegenüber 1912
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
71,864,082	64,593,755	67,334,740	— 4,529,342	+ 2,740,985

Diese Differenzen sind durch folgendes begründet:

	Verglichen mit:	
	Rechnung 1911	Budget 1912
	Fr.	Fr.
Die veranschlagten Betriebseinnahmen sind höher um	+11,684,703	+ 8,381,250
Die veranschlagten Betriebsausgaben sind höher um	+16,214,045	+ 5,640,265
Der veranschlagte Einnahmenüberschuss ist somit niedriger, bezw. höher um	— 4,529,342	+ 2,740,985

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

Die im Jahre 1911 eingetretene Verkehrsvermehrung hat sich während der ersten Hälfte des Jahres 1912 in erfreulicher Weise weiter entwickelt. Hieraus entsteht für die budgetierten Betriebseinnahmen des Jahres 1913, welche wir auf Grund der mutmasslichen Einnahmen pro 1912 berechnet haben, eine erhebliche Vermehrung gegenüber der Rechnung 1911 und dem Budget 1912.

Den Mehreinnahmen stehen andererseits auch vermehrte Betriebsausgaben gegenüber, welche namentlich in Vergleichung mit

dem Jahre 1911 bedeutend sind. Sie betreffen in der Hauptsache die Mehrausgaben für die auf 1. April 1912 eingetretenen gesetzlichen, bezw. reglementarischen Erhöhungen der Gehalte und Tagelöhne des Personals, sowie den infolge der Verkehrszunahme notwendigen vermehrten Materialverbrauch und die erhöhten Unterhaltskosten. Gegenüber dem Budget 1912 ist die Ausgabenvermehrung eine geringere, weil dasselbe die Gehalts- und Lohnerhöhungen für den in Betracht kommenden Zeitraum von 9 Monaten, sowie die ausserordentlichen Einlagen der Verwaltung in die Pensions- und Hülfskasse für fünf Monatsbetriebe dieser Gehaltserhöhungen schon enthält.

In den Betriebsausgaben des Jahres 1913 haben wir die Mehrausgaben, welche durch die in Arbeit befindliche Revision des Reglements Nr. 21 betreffend die Reiseentschädigungen, des Reglements Nr. 22 betreffend die Nebenbezüge des Zugs- und Fahrdienstpersonals und des Reglements Nr. 23 betreffend die Abgabe von Dienstkleidern entstehen werden, nicht auf die einzelnen Rubriken budgetiert, weil die Entwürfe der neuen Reglemente noch nicht allseitig behandelt bzw. genehmigt sind. Dagegen haben wir für die Mehrausgaben, welche infolge der Durchführung dieser Reglemente entstehen, sowie für die weiteren Mehrausgaben infolge Übernahme des Betriebes des Bahnhofes Genf und der Strecke Genf-La Plaine unter Kapitel VI, 5 des Betriebsbudgets eine runde Summe von Fr. 2,000,000 eingestellt. In der Spezifikation der Ausgaben für die Gemeinschaftsbahnhöfe auf Seite 30 des Betriebsbudgets figurieren zwar bereits Posten für Baukapitalzinsen und Betriebs- und Unterhaltungskosten für den Bahnhof Genf; in den vorgenannten Mehrausgaben ist der Mehrbetrag über die bezüglichen Anteile hinaus inbegriffen.

Die dem Personal der ehemaligen Gotthardbahn durch die Bundesratsbeschlüsse vom 26. April und 9. Juli 1912 bewilligten Zugeständnisse sind im Budget 1913, soweit sie in Betracht kommen, berücksichtigt, mit Ausnahme der Nebenbezüge des Zugs- und Fahrdienstpersonals, weil die Entrichtung derselben auf Grund der G. B.-Reglemente nur bis zum Inkrafttreten des revidierten S. B. B.-Reglements Nr. 22 zugestanden worden ist.

Betriebseinnahmen.

Wir veranschlagen unsere gesamten Betriebseinnahmen auf **Fr. 208,196,560**, welcher Betrag sich wie folgt auf die Hauptkapitel der Einnahmen verteilt:

	Rechnung 1911	Budget 1912	Budget 1913	Gegenüber 1911	Gegenüber 1912
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
I. Ertrag des Personen-transportes	77,855,305	79,700,000	80,000,000	+ 2,144,695	+ 300,000
II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes .	110,613,312	112,500,000	120,250,000	+ 9,636,688	+ 7,750,000
III. Verschiedene Einnahmen	8,043,240	7,615,310	7,946,560	- 96,680	+ 331,250
	196,511,857	199,815,310	208,196,560	+11,684,703	+ 8,381,250

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

I. Ertrag des Personentransportes. Die Einnahmen pro Januar bis Juli 1912 betragen Fr. 46,097,000 oder nach Rektifikation der Monate Mai bis Juli voraussichtlich Fr. 46,197,000

Im Durchschnitt der Jahre 1909—1911 betragen die definitiven Einnahmen pro Januar bis Juli 56,75 % der Jahreseinnahme, so dass sich auf dieser Grundlage für das ganze Jahr 1912 eine wahrscheinliche Einnahme von rund aus dem Personentransport ergeben wird.

Fr. 81,000,000

In Anbetracht der ausserordentlichen Steigerung, welche die Einnahmen aus dem Personentransport in den Jahren 1911 und 1912 erfahren haben, erachten wir es als angezeigt, für das Jahr 1913 keinen Zuschlag für eine weitere Vermehrung zu machen, soweniger als die letzten 5 Monate des Jahres 1912 noch eine Vermehrung um rund Fr. 1,500,000 gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres aufweisen müssen, damit die Einnahmen des Jahres 1912 den vorausgesehenen Betrag von Fr. 81,000,000 erreichen.

Von diesem Betrag müssen wir dagegen die Einbusse in Abzug bringen, welche die Personentransporteinnahmen der Bundesbahnen infolge der Eröffnung der Lötschbergbahn erleiden werden und welche auf rund Fr. 2,000,000 per Jahr beziffert worden ist. Da die Eröffnung dieser Bahn gegen Ende des I. Semesters 1913 in Aussicht steht, ist hierorts die Hälfte dieser Summe abzuziehen mit

„ 1,000,000

Der Voranschlag für 1913 beträgt somit

Fr. 80,000,000

II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes. Die Einnahmen pro Januar bis Juli 1912 betragen oder nach Rektifikation der Monate Mai bis Juli voraussichtlich

Fr. 66,041,000

„ 66,191,000

Im Durchschnitt der Jahre 1909—1911 betragen die definitiven Einnahmen pro Januar bis Juli 54,54 % der Jahreseinnahme, so dass sich auf dieser Grundlage für das ganze Jahr 1912 eine wahrscheinliche Einnahme von rund aus dem Gütertransport ergeben wird.

Fr. 121,000,000

Übertrag Fr. 121,000,000

Übertrag Fr. 121,000,000

Aus den nämlichen Gründen wie beim Personentransport sehen wir auch hier keine weitere Vermehrung für das Jahr 1913 vor; die Einnahmen der 5 letzten Monate des Jahres 1912 müssen ohnehin gegenüber 1911 noch eine Verbesserung von rund Fr. 5,000,000 aufweisen, damit sich die Einnahmen des Jahres 1912 auf den veranschlagten Betrag von Fr. 121,000,000 vermehren.

Dagegen ist von diesem Voranschlag auch beim Güterverkehr der Einnahmefall in Abzug zu bringen, welcher für die Bundesbahnen infolge der Eröffnung der Lötschbergbahn entstehen wird und auf Fr. 1,500,000 pro Jahr geschätzt ist; der Abzug für ein halbes Jahr beträgt rund

„ 750,000

Betrag des Voranschlages für das Jahr 1913 Fr. 120,250,000

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

	Rechnung 1911 Fr.	Budget 1912 Fr.	Budget 1913 Fr.	Gegenüber 1911 Fr.	Gegenüber 1912 Fr.
1. Pacht- und Mietzinse:					
a. Für Gemeinschaftsbahnhöfe	1,083,389	1,108,860	1,127,960	+ 44,571	+ 19,100
b. „ Rollmaterial	1,505,257	1,350,000	1,500,000	— 5,257	+ 150,000
c. „ sonstige Objekte	2,111,898	2,110,000	2,206,000	+ 94,102	+ 96,000
2. Ertrag von Hilfsgeschäften:					
a. Drucksachenverwaltung	128,511	64,710	106,450	— 22,061	+ 41,740
b. Oberbaumaterialverwaltung	858,865	694,000	625,000	— 233,865	— 69,000
c. Materialverwaltungen	655,122	534,730	619,380	— 35,742	+ 84,650
d. Werkstätten, einschliesslich Gas- anstalten	1,447,944	1,511,810	1,516,170	+ 68,226	+ 4,360
e. Privattelegramme	12,353	12,200	12,600	+ 247	+ 400
3. Sonstige Einnahmen:					
a. Erlöse	46,193	40,000	41,000	— 5,193	+ 1,000
b. Verschiedenes	193,708	189,000	192,000	— 1,708	+ 3,000
	8,043,240	7,615,310	7,946,560	— 96,680	+ 331,250

1 a. *Pachtzinse für Gemeinschaftsbahnhöfe und Bahnstrecken.* Die Mehreinnahmen ergeben sich aus dem Anwachsen der Baukapitalien verschiedener Gemeinschaftsbahnhöfe.

1 b. *Mietzinse für das Rollmaterial.* Wir budgetieren die Einnahmen des Jahres 1911 auch für das Jahr 1913, da eine Wiederverwendung unserer Wagen für Kohlentransporte ab deutschen Gruben bis auf weiteres nicht in Aussicht genommen werden kann. Durch intensivere Verwendung der eigenen Wagen hoffen wir gegenüber dem Budget 1912 eine vermehrte Mietzinseinnahme zu erreichen.

1 c. *Mietzinse für sonstige Objekte.* Die vermehrten Einnahmen sind der Revision von Pachtverträgen und der Vermehrung der Anzahl der Mietobjekte zuzuschreiben.

2 a—e. *Ertrag von Hilfsgeschäften.* In den budgetierten Erträgen sind die Zinse der in diesen Hilfsgeschäften investierten Bau- und Betriebskapitalien inbegriffen. Die Höhe der Erträge ist im Zusammenhang mit den Abgaben und Leistungen der Hilfsgeschäfte an die Dienststellen und an Dritte, sowie mit der Höhe der zu lasten derselben verrechneten Regiekosten.

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

Betriebsausgaben.

Wir veranschlagen die Betriebsausgaben für das Jahr 1913 auf Fr. 140,861,820

Rechnung 1911	Budget 1912	Budget 1913	Gegenüber 1911	Gegenüber 1912
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
124,647,775	135,221,555	140,861,820	+16,214,045	+5,640,265

Es ergibt sich somit gegenüber der Rechnung 1911 eine Vermehrung von 13,01 % und gegenüber dem Budget 1912 eine solche von 4,17 %.

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

	Gegenüber Rechnung 1911		Gegenüber Budget 1912	
	Fr.	%	Fr.	%
I. Allgemeine Verwaltung	+ 590,023	+ 14,78	+ 269,890	+ 6,26
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	+ 2,638,706	+ 14,49	+ 1,206,185	+ 6,14
III. Expeditions- und Zugs- dienst	+ 6,136,771	+ 14,73	+ 1,790,475	+ 3,89
IV. Fahrdienst	+ 5,176,177	+ 10,37	+ 2,460,380	+ 4,76
V. Verschiedene Ausgaben	— 732,416	— 5,39	— 1,787,895	— 12,20
VI. Nicht rubrizierte Aus- gaben und Einnahmen:				
1. Bauausgaben zu lasten der Betriebsrechnung	+ 554,216	+ 39,79	— 112,470	— 5,46
2.-4. Bauverwaltungskosten, Ge- meinschaftsbahnhöfe, Betrieb anderer Bahnen etc.; Einnahmen	+ 149,432	+ 4,72	+ 186,300	+ 5,05
5. Mehrausgaben für den Be- trieb des Bahnhofes Genf und infolge der Revi- sion verschiedener Re- glemente	+ 2,000,000	+ 100,00	+ 2,000,000	+ 100,00
	<u>+ 16,214,045</u>	<u>+ 13,01</u>	<u>+ 5,640,265</u>	<u>+ 4,17</u>

Die Mehrausgaben gegenüber den beiden Vorjahren sind, wie schon eingangs dieses Berichtes beim Überschuss der Betriebs-einnahmen erwähnt, hauptsächlich eine Folge der auf 1. April 1912 eingetretenen Gehalts- und Lohnerhöhungen, welche das Budget 1913 erstmals für ein ganzes Jahr belasten werden. Im weitem ist zufolge des steigenden Verkehrs eine Vermehrung des Betriebspersonals notwendig geworden; ferner erfordern die vermehrten Betriebsleistungen erhöhte Auslagen für den Materialkonsum und für die Unterhaltungsarbeiten und endlich wird uns die Revision verschiedener Reglemente betreffend die Zuwendungen an das Personal erheblich vermehrte Opfer zugunsten desselben auferlegen.

Die Minderausgaben im Kapitel V, Verschiedene Ausgaben, setzen sich zusammen einerseits aus Mehrausgaben für Wagenmieten, andererseits aus beträchtlichen Minderausgaben für Beiträge der Verwaltung an die Pensions- und Hilfskasse, weil diese Beiträge, soweit sie die 5 Monatsbeträgnisse der periodischen Gehaltserhöhungen betreffen, im Jahre 1913 wegfallen werden.

Im folgenden geben wir den Nachweis, welche Veränderungen die beiden Abschnitte „Personalausgaben“ und „Ausgaben für Unterhalt und Erneuerung“ aufweisen. In den Personalausgaben sind die Mehrausgaben für die Revision der Reglemente Nr. 21, 22 und 23 (siehe Kapitel VI, 5 des Betriebsbudgets) nicht mitgerechnet.

	Rechnung 1911	Budget 1912	Budget 1913	Gegenüber 1911	Gegenüber 1912
Personal.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Allgemeine Verwaltung	3,500,947	3,856,620	4,114,710	+ 613,763	+ 258,090
Unterhalt u. Aufsicht der Bahn	5,983,629	6,608,585	6,917,480	+ 933,851	+ 308,895
Expeditions- und Zugsdienst	38,471,571	42,869,635	44,554,230	+ 6,082,659	+ 1,684,595
Fahrdienst	16,241,352	17,596,170	18,308,730	+ 2,067,378	+ 712,560
	64,197,499	70,931,010	73,895,150	+ 9,697,651	+ 2,964,140
Unterhalt und Erneuerung.					
Bahnanlagen	11,674,668	12,470,400	13,359,500	+ 1,684,832	+ 889,100
Lokomotiven und Tender	8,429,412	8,951,000	9,586,700	+ 1,157,288	+ 635,700
Personenwagen	2,962,767	3,418,200	3,627,800	+ 665,033	+ 209,600
Lastwagen	2,707,142	3,398,800	3,415,100	+ 707,958	+ 16,300
	25,773,989	28,238,400	29,989,100	+ 4,215,111	+ 1,750,700

In den Mehrausgaben für das Personal sind diejenigen der Hilfs- und Nebengeschäfte und für das sogenannte „Nicht rubrizierte Personal“ des Bahndienstes (Bahn- und Hilfsarbeiter) nicht enthalten, weil vorstehend nur die Ausgabenveränderungen für das Personal der allgemeinen Verwaltung und des Bahnbetriebes nachgewiesen werden. Die Gehalts- und Lohnerhöhungen der Bahnarbeiter und des Personals der Werkstätten zeigen sich in den entsprechend erhöhten Unterhalts- und Ersatzkosten für die Bahnanlagen und das Rollmaterial. Die erhöhten Gehalte des Personals der Hilfs- und Nebengeschäfte belasten deren Regiekosten und vermindern dadurch die Erträgnisse derselben.

Mehrausgaben für das Personal.

Die nachfolgende Tabelle enthält die das Budget 1913 belastenden Mehrausgaben eines ganzen Jahres, welche zufolge der Einführung des neuen Besoldungsgesetzes und der revidierten Lohnreglemente auf 1. April 1912 entstehen werden, d. h. diese Mehrausgaben enthalten die gesetzlichen dreijährlichen Gehaltserhöhungen der Beamten und Angestellten, die ausserordentlichen Erhöhungen für Beförderungen und für Absolvierung von 25 Dienstjahren und die Einverleibung der ausserordentlichen Zulagen in die festen Besoldungen, ferner die Erhöhungen der Tagelöhne der Arbeiter, in welchen die ausserordentlichen Zulagen ebenfalls seit 1. April 1912 inbegriffen sind. Dagegen sind die Mehr- und Minderausgaben infolge der Personalmutationen nicht berücksichtigt; dieselben weisen im Nettobetrag eine Vermehrung auf, weil die Personalzahl gegenüber dem Budget 1912 hat vermehrt werden müssen.

	Zentral- verwaltung	Kreis I	Kreis II	Kreis III	Kreis IV	Kreis V	Total
1. Gehaltserhöhungen.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Allgemeine Verwaltung	368,355	52,460	49,810	52,535	34,880	41,420	599,460
Unterhalt und Aufsicht der Bahn	11,785	169,500	171,635	200,290	123,570	121,070	797,850
Expeditions- und Zugdienst	45,820	1,415,430	2,006,460	1,893,350	1,141,075	605,635	7,107,770
Fahrdienst	14,450	481,040	744,440	568,390	283,100	280,710	2,372,130
Total Betriebsbudget	440,410	2,118,430	2,972,345	2,714,565	1,582,625	1,048,835	10,877,210
Hilfsgeschäfte	30,330	62,520	143,470	101,120	56,305	57,655	451,400
Dampfschiffbetrieb Bodensee	—	—	—	—	38,480	—	38,480
Nicht rubriziertes Personal des Bahndienstes	—	155,400	153,000	73,620	52,110	44,030	478,160
Total	470,740	2,336,350	3,268,815	2,889,305	1,729,520	1,150,520	11,845,250

	Zentral- verwaltung	Kreis I	Kreis II	Kreis III	Kreis IV	Kreis V	Total
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Übertrag	470,740	2,336,350	3,268,815	2,889,305	1,729,520	1,150,520	11,845,250
2. Tagelohnerhöhungen.							
Allgemeine Verwaltung	—	—	—	200	—	1,120	1,320
Unterhalt und Aufsicht der Bahn . . .	—	7,500	23,000	300	—	3,080	33,880
Expeditions- und Zugsdienst	—	38,600	136,000	50,960	41,520	69,365	336,445
Fahrdienst	—	35,660	76,180	31,880	33,620	22,890	200,230
Total Betriebsbudget	—	81,760	235,180	83,340	75,140	96,455	571,875
Hilfsgeschäfte	—	128,060	261,265	174,040	140,930	138,080	842,375
Dampfschiffbetrieb Bodensee	—	—	—	—	730	—	730
Nicht rubriziertes Personal des Bahndienstes	—	79,700	182,000	195,600	81,100	86,000	624,400
Total	—	289,520	678,445	452,980	297,900	320,535	2,039,380
Zusammen für Gehalts- und Lohn- erhöhungen	470,740	2,625,870	3,947,260	3,342,285	2,027,420	1,471,055	13,884,630
Von diesen für das Jahr 1913 budget- tierten Mehrausgaben bringen wir die im Budget 1912 für die näm- lichen Faktoren veranschlagten Mehr- ausgaben in Abzug	352,380	2,082,210	3,019,935	2,615,645	1,622,755	901,510	10,594,435
Mehrbetreffnis des Budgets 1913 gegen- über demjenigen von 1912 für Ge- halts- und Lohnerhöhungen	118,360	543,660	927,325	726,640	404,665	569,545	3,290,195

Hierzu ist zu bemerken, dass im Budget 1912 die Gehaltserhöhungen zufolge von Beförderungen, sowie die Taglohnerhöhungen, soweit dieselben die ausserordentliche Zulage überschreiten, nicht enthalten sind. Es wurden in dieses Budget aufgenommen:

1. für die 9 Monate April bis Dezember, die dreijährlichen Besoldungserhöhungen auf Grund des neuen Gesetzes, sowie die ausserordentlichen Zulagen an die Arbeiter der Bundesbahnen und diejenigen an das gesamte ehemalige Gotthardbahnpersonal;

2. für alle 12 Monate, die ausserordentlichen Zulagen von Fr. 200, bzw. Fr. 50, welche auf Grund von Art. 14 des Besoldungsgesetzes auf 1. April 1912 zu den Gehältern zu rechnen waren.

Die Gründe für diese verschiedenartige Budgetierung sind auf Seiten 14 und 15 unseres Berichtes zum Budget 1912 des näheren erläutert. Vorstehendes Mehrbetreffnis von Fr. 3,290,195 ist als die budgetierte Mehrausgabe des Jahres 1913 gegenüber 1912 zu betrachten und enthält die gesetzlichen Gehaltserhöhungen und die ausserordentlichen Zulagen an die Arbeiter und an das Gotthardbahnpersonal für ein ganzes Jahr gegenüber nur 9 Monaten, sowie die ausserordentlichen Gehaltserhöhungen und die über die Zulagen hinausgehenden weitem reglementarischen Lohnverbesserungen.

Von der hiervor nachgewiesenen gesamten Mehrausgabe von Fr. 13,884,630 des Budgets 1913 für Gehalts- und Lohnerhöhungen haben wir die darin erhaltenen und dem Personal schon vor dem 1. April 1912 entrichteten ausserordentlichen Zulagen in Abzug zu bringen, um die finanziellen Folgen aus der Verbesserung der Gehälte und Löhne, d. h. die daherigen Mehrausgaben eines Jahres darzustellen.

Es ergeben sich hierfür folgende Ziffern:

	Gehalts- erhöhungen Fr.	Lohn- erhöhungen Fr.	Total Fr.
Gesamte für das Jahr 1913 budgetierte Mehrausgaben	11,845,250	2,039,380	13,884,630
hiervon sind abzuziehen die ausserordentlichen Zulagen des Jahres 1911 auf Grund von Fr. 200, bezw. Fr. 50 für das festangestellte Personal und von Fr. 150 für die Arbeiter:			
Zulagen an das S. B. B.- Personal	4,048,260	1,317,440	5,365,700
Zulagen an das ehe- malige Gotthardbahn- personal	280,220	98,070	378,290
Zusammen abzuziehen	4,328,480	1,415,510	5,743,990
Betrag der reinen Mehraus- gaben des Budgets 1913 für Gehalts- und Lohn- erhöhungen des Personals	7,516,770	623,870	8,140,640

Überdies enthält das Budget 1913 eine weitere Mehrausgabe für Vermehrung des Personals und für vermehrte Nebenbezüge infolge der Verkehrssteigerung, welche gegenüber dem Budget 1912 in runder Summe Fr. 500,000 beträgt.

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

	Kreis I Fr.	Kreis II Fr.	Kreis III Fr.	Kreis IV Fr.	Kreis V Fr.	Total Fr.
I. Allgemeine Verwaltung	— 3,765	— 2,300	—	— 4,500	+ 350	— 10,215
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	— 57,400	— 39,480	— 147,130	— 184,480	— 72,340	— 500,830
III. Expeditions- und Zugs- dienst	— 7,090	— 1,970	— 1,400	— 10,100	— 6,000	— 26,560
IV. Fahrdienst	— 5,180	+ 118,850	— 114,300	— 62,300	+ 88,600	+ 25,670
V. Verschiedene Ausgaben	— 5	— 20,000	—	— 20,000	— 30,860	— 70,865
Total der Änderungen am eigentlichen Betriebsbudget (ohne Kapitel VI) . . .	— 73,440	+ 55,100	— 262,830	— 281,380	— 20,250	— 582,800

Eine eingehende Revision der Vorlagen der Kreise hat zu obigen Abstrichen, beziehungsweise Erhöhungen geführt; sie betreffen einige Reduktionen bei den vorgesehenen Unterhaltungs- und Erneuerungsarbeiten, die Neuberechnung der Ausgaben für das Brenn- und das Schmiermaterial der Lokomotiven und Wagen auf Grund der festgestellten kilometrischen Fahrleistungen, die Revision der Beiträge der Verwaltung an die Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen, sowie Herabsetzung von verschiedenen Ausgaben zufolge Anpassung, soweit möglich, des Budgets an die Ziffern der Rechnung 1911. Die Vorschläge der Kreise betreffend die Anzahl des Personals für den Betrieb sind unverändert in unser Budget aufgenommen worden.

* * *

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

I. Allgemeine Verwaltung.

	Rechnung 1911 Fr.	Budget 1912 Fr.	Budget 1913 Fr.	Gegenüber 1911 Fr.	Gegenüber 1912 Fr.
A. 1. Verwaltungsbehörden	276,140	281,500	281,000	+ 4,860	— 500
2. Sekretariate, Kanzleien, Archive und Registraturen	582,729	632,710	651,280	+ 68,551	+ 18,570
3. Ausgabenkontrolle, Hauptbuchhaltung, Hauptkasse, Wertschriftenverwaltung und Rechnungsbureaux	587,593	630,475	660,090	+ 72,497	+ 29,615
4. Rechtsbureaux und Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen	325,845	371,965	394,720	+ 68,875	+ 22,755
5. Abteilungen für das Personentarif-, Gütertarif- und Frachtreklamations- wesen	366,700	408,795	424,590	+ 57,890	+ 15,795
6. Einnahmenkontrolle	878,501	978,885	988,010	+ 109,509	+ 9,125
7. Statistisches Bureau und Publizitäts- dienst	78,964	87,415	236,090	+ 157,126	+ 148,675
8. Bureaux für den Telegraphendienst und die elektrischen Anlagen . . .	296,055	346,345	354,910	+ 58,855	+ 8,565
9. Abwartpersonal	108,420	118,530	124,020	+ 15,600	+ 5,490
B. 1. Bureauekosten, Drucksachen etc. . .	300,915	273,400	281,300	— 19,615	+ 7,900
2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale	84,452	89,700	90,400	+ 5,948	+ 700
3. Ergänzung und Unterhalt des In- ventars	27,210	17,900	19,100	— 8,110	+ 1,200
4. Verschiedenes	79,563	75,600	77,600	— 1,963	+ 2,000
	3,993,087	4,313,220	4,583,110	+ 590,023	+ 269,890

A. Personal. Die Mehrausgaben sind die Folge der dreijährlichen und ausserordentlichen Besoldungserhöhungen auf 1. April 1912. Auf Grund des neuen Besoldungsgesetzes wird bei der Abteilung für Statistik auch das Personal des Publizitätsdienstes einschliesslich der Agenturen budgetiert.

B. Sonstige Ausgaben. Nichts besonderes zu erwähnen. Die Ansätze des Budgets 1913 wurden, soweit möglich, den Ziffern der Vorjahre angepasst.

II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.

	Rechnung 1911 Fr.	Budget 1912 Fr.	Budget 1913 Fr.	Gegenüber 1911 Fr.	Gegenüber 1912 Fr.
A. 1. Bureaux der Oberingenieure	742,437	837,380	922,520	+ 180,083	+ 85,140
2. Bahningenieure und deren Hülfspersonal	450,525	509,890	532,940	+ 82,415	+ 23,050
3. Bahnmeister und deren Gehülfen	1,227,142	1,400,580	1,438,270	+ 211,128	+ 37,690
4. Bahnwärter, Barrierenwärter und deren Stellvertreter	3,563,525	3,860,735	4,023,750	+ 460,225	+ 163,015
B. 1. Unterbau	2,732,983	2,656,400	2,805,900	+ 72,917	+ 149,500
2. Oberbau	6,446,742	7,134,900	7,848,000	+1,401,258	+ 713,100
3. Hochbau und mechanische Stationseinrichtungen, Wasserbeschaffung	1,503,173	1,675,950	1,702,500	+ 199,327	+ 26,550
4. Telegraph, Signale und Verschiedenes	828,101	772,050	790,600	— 37,501	+ 18,550
5. Räumung der Bahn von Schnee und Eis	163,669	231,100	212,500	+ 48,831	— 18,600
C. 1. Bureaustkosten, Drucksachen etc.	83,208	78,910	83,500	+ 292	+ 4,590
2. Beleuchtung, Reinigung und Heizung der Dienstlokale	65,671	62,000	64,000	— 1,671	+ 2,000
3. Beleuchtung der Bahn	65,295	71,100	70,200	+ 4,905	— 900

	Rechnung 1911 Fr.	Budget 1912 Fr.	Budget 1913 Fr.	Gegenüber 1911 Fr.	Gegenüber 1912 Fr.
4. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	303,486	316,500	319,600	+	16,114 + 3,100
5. Entschädigung für vorübergehende Benutzung von Landstücken und für Kulturschaden	3,622	2,500	3,300	-	322 + 800
6. Verschiedenes	30,395	32,500	31,100	+	705 - 1,400
	<u>18,209,974</u>	<u>19,642,495</u>	<u>20,848,680</u>		<u>+2,638,706 + 1,206,185</u>
Hiervon ab:					
Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds für die Geleiserneuerung *)	4,142,081	4,766,000	5,454,000	+	1,311,919 + 688,000
Nettoausgaben für Unterhalt und Aufsicht der Bahn zu lasten der Betriebsrechnung . . .	<u>14,067,893</u>	<u>14,876,495</u>	<u>15,394,680</u>	+	<u>1,326,787 + 518,185</u>

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

A. Personal. Die vermehrten Ausgaben sind auch auf diesen Rubriken, abgesehen von einer Änderung in der Verrechnungsweise von Baupersonal der Obergeringenieurbüreux, eine Folge der auf 1. April 1912 eingetretenen periodischen und ausserordentlichen Gehaltserhöhungen, sowie der reglementarischen Erhöhung der Arbeitertagelöhne.

B 1. Unterbau. Die für 1913 in Aussicht genommenen vermehrten Revisionen, Reparaturen und Neuanstriche von eisernen Brücken, sowie die Schottererneuerung infolge vermehrtem Geleiseumbau werden die Ausgaben dieser Rubrik erhöhen. Ferner sind die Erhöhungen der Gehalte und Löhne der Bahn- und Hilfsarbeiter auch für den Bahnunterhalt eine Ursache vermehrter Ausgaben.

B 2. Oberbau. Wir sehen für 1913 eine etwas vermehrte Geleiseerneuerung vor, nämlich 141 km gegenüber 124 km im Budget 1912, wogegen nur 93 Weichen zum Umbau budgetiert sind (1912: 158 Stück). Für die Erneuerung und den Unterhalt des Oberbaues erwachsen überdies auch infolge der Gehalts- und Lohnerhöhungen vermehrte Ausgaben.

B 3. Hochbau. Im Kreis I sind ein teilweiser Ersatz und grössere Reparaturen von Wasserkraftanlagen in Brig und Iselle zum Bedürfnis geworden. Ferner werden verschiedene Umbauarbeiten und Verbesserungen an Gebäuden, die Änderung und Verbesserung von elektrischen Beleuchtungsanlagen und die Ausführung von zurückgestellten Unterhaltungsarbeiten vermehrte Kosten verursachen.

B 4. Telegraph, Signale und Verschiedenes. Gegenüber dem Budget 1912 sind Mehrausgaben für Umbau und Verstärkung von Telegraphenlinien und für vermehrten Ersatz und Unterhalt von Barrieren und Einfriedigungen vorgesehen.

C. Sonstige Ausgaben. Das Budget 1913 ist so weit als möglich den Ziffern der Vorjahre angepasst worden; der Unterhalt der Schotterwagen und des Werkgeschirrs wird etwas vermehrte Kosten erfordern.

III. Expeditions- und Zugsdienst.

	Rechnung 1911 Fr.	Budget 1912 Fr.	Budget 1913 Fr.	Gegenüber 1911 Fr.	Gegenüber 1912 Fr.
A. 1. Betriebs- und Kursinspektionen	1,081,422	1,196,370	1,225,190	+ 143,768	+ 28,820
2. Bahnhof- und Stationsvorstände und deren Personal	27,823,256	31,131,390	32,414,640	+4,591,384	+1,283,250
3. Zugsdienstpersonal	9,566,893	10,541,875	10,914,400	+1,347,507	+ 372,525
B. 1. Bureaustkosten, Drucksachen etc.	1,174,295	1,105,730	1,201,880	+ 27,585	+ 96,150
2. Beleuchtung, Reinigung und Hei- zung der Dienstlokale; Beleuch- tung der Bahnhöfe und Stationen	1,473,146	1,530,100	1,486,830	+ 13,684	— 43,270
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	306,897	293,150	321,750	+ 14,853	+ 28,600
4. Konsummaterialien für mecha- nische Stationseinrichtungen, Tele- graphenapparate etc.	36,505	34,600	37,100	+ 595	+ 2,500
5. Camionnage und Plombage . . .	50,899	45,000	49,000	— 1,899	+ 4,000
6. Verschiedenes	143,206	124,600	142,500	— 706	+ 17,900
	41,656,519	46,002,815	47,793,290	+6,136,771	+1,790,475

A. Personal. Dieses Kapitel umfasst das zahlreiche Personal des Betriebes; es enthält daher die grössten Mehrausgaben für die auf 1. April 1912 erfolgten Gehalts- und Lohnerhöhungen. Im weitem ist infolge der Zunahme des Verkehrs eine Vermehrung des Personals notwendig geworden, welche ausser den Mehrausgaben für Gehalte und Löhne auch solche für vermehrte Nebenbezüge verursacht. Die durch den Bundesrat bis auf weiteres bewilligten Nachdienstentschädigungen an das Personal der ehemaligen Gotthardbahn sind im Budget 1913 wieder aufgenommen worden, wogegen die Mehrausgaben für die in Arbeit befindliche Revision der Reglemente betreffend die Nebenbezüge und die Abgabe von Dienstkleidern hier nicht berücksichtigt, sondern in der unter Kapitel VI, 5 budgetierten Mehrausgabe von Franken 2,000,000 enthalten sind.

B. Sonstige Ausgaben. Die Ausgaben für die Verbrauchsmaterialien werden soweit möglich denjenigen der Vorjahre angepasst. Die Zunahme des Verkehrs erfordert aber vermehrte Ausgaben für Lieferung von Drucksachen und Billetten, sowie für Inventarunterhalt. Gegenüber dem Budget 1912 können die Ausgaben für Beleuchtung infolge weiterer Verbesserung der Einrichtungen und daherigem vermindertem Stromkonsum noch etwas herabgesetzt werden.

IV. Fahrdienst.

	Rechnung 1911	Budget 1912	Budget 1913	Gegenüber 1911	Gegenüber 1912
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A. 1. Zentralbureaux des Fahrdienstes .	567,551	658,385	648,900	+ 81,349	— 9,485
2. Maschinenpersonal und Wagenvisi- teure	12,472,223	13,362,070	13,907,040	+ 1,434,817	+ 544,970
3. Personal für Ausrüstung und Reini- gung des Fahrmaterials	3,201,578	3,575,715	3,752,790	+ 551,212	+ 177,075
B. 1. Brennmaterial	17,035,099	16,715,000	17,537,000	+ 501,901	+ 822,000
2. Schmiermaterial	369,563	407,000	418,000	+ 48,437	+ 11,000
3. Beleuchtungsmaterial	187,785	196,380	214,000	+ 26,215	+ 17,620
4. Reinigungs- und Desinfektions- material, Wasser, Streusand und Verschiedenes	517,340	504,450	535,000	+ 17,660	+ 30,550
C. 1. a. Unterhalt der Lokomotiven und Tender	6,510,293	6,752,000	7,317,000	+ 806,707	+ 565,000
b. Abschreibung ausrangierter Ob- jekte	1,919,119	2,199,000	2,269,700	+ 350,581	+ 70,700

	Rechnung 1911 Fr.	Budget 1912 Fr.	Budget 1913 Fr.	Gegenüber 1911 Fr.	Gegenüber 1912 Fr.
C. 2. a. Unterhalt der Personenwagen . . .	2,625,570	2,703,000	3,046,000	+ 420,430	+ 343,000
b. Abschreibung ausrangierter Ob- jekte	337,197	715,200	581,800	+ 244,603	— 133,400
3. a. Unterhalt der Lastwagen . . .	2,143,061	2,145,000	2,361,000	+ 217,939	+ 216,000
b. Abschreibung ausrangierter Ob- jekte	564,081	1,253,800	1,054,100	+ 490,019	— 199,700
D. 1. Bureaukosten, Drucksachen etc. . .	43,649	44,800	43,950	+ 301	— 850
2. Beleuchtung, Heizung und Reini- 2. gung der Dienstlokale	179,515	191,700	187,500	+ 7,985	— 4,200
3. Ergänzung und Unterhalt des In- 3. ventars	266,995	234,300	241,300	— 25,695	+ 7,000
4. Verschiedenes	23,984	22,600	25,700	+ 1,716	+ 3,100
	48,964,603	51,680,400	54,140,780	+5,176,177	+2,460,380

Das Budget des Fahrdienstes beruht auf der Annahme folgender Fahrleistungen (Rangierdienst inbegriffen), welchen wir zur Vergleichung die Leistungen des Jahres 1911 und den Voranschlag pro 1912 gegenüberstellen:

	Rechnung 1911	Budget 1912	Budget 1913	Gegenüber 1911	Gegenüber 1912
			Lokomotivkilometer		
Kreis I*)	9,384,917	9,500,000	9,800,000	+ 415,083	+ 300,000
„ II .	11,243,182	11,200,000	12,100,000	+ 856,818	+ 900,000
„ III .	11,260,646	11,300,000	11,600,000	+ 339,354	+ 300,000
„ IV .	5,916,994	5,900,000	6,000,000	+ 83,006	+ 100,000
„ V .	7,018,413	6,900,000	7,300,000	+ 281,587	+ 400,000
Total	44,824,152	44,800,000	46,800,000	+1,975,848	+2,000,000

*) Ohne elektrische Lokomotiven.

Die Vermehrung gegenüber den effektiven Leistungen des Jahres 1911 beträgt 4,41 % und gegenüber dem Budget 1912 4,46 %.

A. Personal. Die gesetzlichen und ausserordentlichen Gehaltserhöhungen und die reglementarischen Lohnerhöhungen auf 1. April 1912 verursachen auch für diese Kategorie des Personals erhebliche Mehrausgaben. Eine fernere Mehrausgabe wird durch die Personalvermehrung und durch die erhöhten Nebenbezüge infolge der grössern Fahrleistungen entstehen. Die Nachdienstentschädigungen an das Personal der ehemaligen Gotthardbahn sind im Budget 1913 wieder aufgenommen worden; dagegen enthält das Kapitel des Fahrdienstes nicht die Mehrausgaben, welche das Inkrafttreten der in Revision befindlichen Reglemente betreffend die Nebenbezüge und die Abgabe von Dienstkleidern verursachen wird; diese Mehrausgaben sind in der unter Kapitel VI, 5 budgetierten Summe von Fr. 2,000,000 enthalten.

B. 1. Brennmaterial. Der durchschnittliche Kohlenpreis ist wie im Budget 1912 zu Fr. 27 per Tonne angenommen; dagegen ist der mittlere kilometrische Verbrauch für das Budget 1913 teilweise geändert worden. Die Kosten des Brennmaterials wurden für die einzelnen Kreise wie folgt ermittelt:

Kreis I.

	Lok.-km	à kg	t
Zugförderung	9,000,000	12,7	= 114,300
Rangierdienst	800,000	10,5	= 8,400
Total	9,800,000		122,700
à Fr. 27 per Tonne	Fr. 3,312,900		
Heizung der Wagen etc.	„ 18,100		
		Fr. 3,331,000	
Abzüglich: Erlös von Schlacken etc.		„ 25,000	
		Fr. 3,306,000	

Kreis II.

	Lok.-km	à kg	t
Zugförderung	9,830,000	14,4	= 141,552
Rangierdienst	1,880,000	11,0	= 20,680
Brünig (Talstrecke)	270,000	7,0	= 1,890
Brünig (Bergstrecke)	120,000	16,0	= 1,920
Total	12,100,000		166,042
à Fr. 27 per Tonne	Fr. 4,483,130		
Heizung der Wagen etc. (inkl. Zuschlag für Gemeinschafts- dienst).	„ 75,870		
		Fr. 4,559,000	
Abzüglich: Erlös von Schlacken etc.		„ 64,000	
		Fr. 4,495,000	

Kreis III.

	Lok.-km	à kg	t
Zugförderung	10,670,000	13,9	= 148,313
Rangierdienst	930,000	11,0	= 10,230
Total	11,600,000		158,543
à Fr. 27 per Tonne	Fr. 4,280,660		
Heizung der Wagen etc.	„ 15,340		
		Fr. 4,296,000	
Abzüglich: Erlös von Schlacken etc.		„ 40,000	
		Fr. 4,256,000	

Kreis IV.

	Lok.-km	à kg
Zugförderung	4,900,000	14,4 = 70,560
Rangierdienst	1,100,000	10,6 = 11,550
	<u>6,000,000</u>	<u>82,110</u>
à Fr. 27 per Tonne	Fr. 2,216,970	
Heizung der Wagen etc.	„ 8,030	
	<u>Fr. 2,225,000</u>	
Abzüglich: Erlös von Schlacken etc.		„ 29,000
		<u>Fr. 2,196,000</u>

Kreis V.

	Lok.-km	à kg
Zugförderung	6,610,000	18,0 = 118,980
Rangierdienst	690,000	11,0 = 7,590
	<u>7,300,000</u>	<u>126,570</u>
à Fr. 27 per Tonne	Fr. 3,417,390	
Heizung der Wagen etc.	„ 6,610	
	<u>Fr. 3,424,000</u>	
Abzüglich: Erlös von Schlacken etc.		„ 43,000
		<u>Fr. 3,381,000</u>

Total Kreise I—V Fr. 17,634,000

Hiervon ab: Rückvergütung durch die Postverwaltung für Heizen der Bahnpostwagen . „ 97,000

Total IV B 1, Brennmaterial Fr. 17,537,000

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

B 2—4. Weitere Konsummaterialien der Lokomotiven und Wagen. Die Kosten des Schmiermaterials sind ebenfalls auf Grund der budgetierten Lokomotivkilometer berechnet; die Erhöhung dieser Leistungen haben auf allen Rubriken betreffend die Verbrauchsmaterialien Mehrausgaben zur Folge.

C 1 a, 2 a und 3 a. Unterhalt des Rollmaterials. Dieses Kapitel erfordert infolge der Erhöhung der Tagelöhne der Werkstattearbeiter, der erhöhten Rohmaterialpreise und der Vermehrung der zur Hauptreparatur gelangenden Fahrzeuge ebenfalls erhebliche Mehrausgaben.

C 1 b. Abschreibung ausrangierter Lokomotiven und Tender. Es ist die Ausrangierung von 38 Lokomotiven und 2 Lokomotivkesseln in Aussicht genommen. Nachstehend der Detailausweis sowie eine Vergleichung mit frühern Jahren:

		Inventar- wert Fr.	Wert des Alt- materials Fr.	Netto- abschreibung Fr.
I. Kreis	6 Lokomotiven	312,000	21,800	290,200
II. „	7 „	438,000	30,700	407,300
III. „	9 „	653,000	45,700	607,300
IV. „	7 „	511,000	35,800	475,200
V. „	9 „	497,000	34,800	462,200
	<hr/> 38 Lokomotiven	2,411,000	168,800	2,242,200
	2 Lokomotivkessel	32,000	4,500	27,500
		<hr/> 2,443,000	173,300	2,269,700

Im Jahre 1911 wurden ausrangiert 34 Lokomotiven und 7 Kessel	2,074,598	155,479	1,919,119
--	-----------	---------	-----------

Das Budget 1912 ent- hält die Ausrangierung von 36 Lokomotiven u. 2 Kesseln	2,367,000	168,000	2,199,000
---	-----------	---------	-----------

C 2 b. *Abschreibung ausrangierter Personewagen.* Wir beabsichtigen, im Jahre 1913 im ganzen 67 Personenwagen auszurangieren, die sich wie folgt auf die Kreise verteilen:

		Inventar- wert	Wert des Alt- materials	Netto- abschreibung
		Fr.	Fr.	Fr.
I. Kreis	7 Wagen	80,000	3,200	76,800
II. "	5 "	56,000	2,200	53,800
III. "	23 "	217,000	8,700	208,300
IV. "	12 "	96,000	3,800	92,200
V. "	20 "	157,000	6,300	150,700
	<u>67 Wagen</u>	<u>606,000</u>	<u>24,200</u>	<u>581,800</u>

Im Jahre 1911 wurden
29 Personenwagen ausrangiert

		351,247	14,050	337,197
--	--	---------	--------	---------

Pro 1912 wurde die Aus-
rangierung von 69 Wagen bud-
getiert

		745,000	29,800	715,200
--	--	---------	--------	---------

C 3 b. *Abschreibung ausrangierter Lastwagen.* Für 1913 ist vorgesehen:

	Inventar- wert	Wert des Alt- materials	Netto- abschreibung
	Fr.	Fr.	Fr.
Die Ausrangierung von 266 Lastwagen	1,098,000	43,900	1,054,100

Im Jahre 1911 wurden
145 Wagen ausrangiert

	587,585	23,503	564,082
--	---------	--------	---------

Pro 1912 waren bud-
getiert 289 Wagen

	1,306,000	52,200	1,253,800
--	-----------	--------	-----------

D. *Sonstige Ausgaben.* Der Voranschlag für 1913 ist den Ziffern der Vorjahre möglichst angepasst worden; gegenüber der Rechnung 1911 ist ein verminderter Ersatz von Inventargegenständen vorgesehen.

V. Verschiedene Ausgaben.

	Rechnung 1911 Fr.	Budget 1912 Fr.	Budget 1913 Fr.	Gegenüber 1911 Fr.	Gegenüber 1912 Fr.
A. 1. Pacht- und Mietzinse für Gemein- schaftsbahnhöfe und Bahnstrecken	826,006	741,850	814,350	— 11,656	+ 72,500
2. Rollmaterialmiete	4,266,395	3,800,000	4,500,000	+ 233,605	+ 700,000
3. Miete für sonstige Objekte	32,711	35,650	34,650	+ 1,939	— 1,000
C. 1. Gerichts- und Prozesskosten	26,039	31,600	30,600	+ 4,561	— 1,000
2. Feuerversicherungen	193,489	200,400	207,200	+ 13,711	+ 6,800
3. Unfallversicherungen und -Entschädi- gungen	1,104,333	1,040,000	1,120,000	+ 15,667	+ 80,000
4. Transportversicherungen und -Ent- schädigungen	270,820	253,000	270,000	— 820	+ 17,000
5. Kosten des Transportes infolge von Bahnunterbrechungen	253	1,200	1,200	+ 947	—
6. Steuern und Abgaben	158,491	146,700	168,100	+ 9,609	+ 21,400
7. Beiträge an die Hülfskassen, Pen- sionen, Unterstützungen und Gratifi- kationen	6,269,010	7,924,445	5,381,550	— 887,460	— 2,542,895
8. Verschiedenes (inkl. Publizität)	448,519	476,700	336,000	— 112,519	— 140,700
	13,596,066	14,651,545	12,863,650	— 732,416	— 1,787,895

A 1. Pachtzinse für Gemeinschaftsbahnhöfe. Die Veränderungen gegenüber den Vorjahren betreffen namentlich die Abweichungen im Anteil der Badischen Bahn am Ertrag aus dem gemeinsamen Betrieb der Basler Verbindungsbahn, welcher hierseits als Pachtzins zur Verrechnung kommt.

A 2. Mieten für Rollmaterial. Der Ausschluss der S. B. B.-Wagen vom Kohlentransport aus deutschen Gruben, sowie die allgemeine Verkehrsvermehrung wird eine weitere Mehrverwendung fremder Wagen zur Folge haben. Eine Vergleichung der Einnahmen- und der Ausgabenmieten gibt folgende Ziffern:

	Rechnung 1911 Fr.	Budget 1912 Fr.	Budget 1913 Fr.	Gegenüber 1911 Fr.	Gegenüber 1912 Fr.
Ausgabenmieten .	4,266,395	3,800,000	4,500,000	+233,605	+ 700,000
Einnahmenmieten	1,505,257	1,350,000	1,500,000	-- 5,257	+ 150,000
Nettoausgaben	2,761,138	2,450,000	3,000,000	+238,862	+ 550,000

Die Mehrlast von rund $\frac{1}{4}$ Million Franken gegenüber der Rechnung 1911 und von $\frac{1}{2}$ Million gegenüber dem Budget 1912 ist eine bedeutende; wir werden darnach trachten, dieselbe durch eine intensive Verwendung der eigenen Wagen möglichst zu vermindern.

C 2. Feuerversicherungen. Die Vermehrung der Versicherungswerte erfordert erhöhte Prämien.

C 3. Unfallentschädigungen. Wir budgetieren für 1913 ungefähr die im Jahre 1911 verausgabten Summen; eine sichere Veranschlagung dieser Ausgaben ist naturgemäss nicht möglich.

C 4. Transportentschädigungen. Annäherung des Budgets 1913 an die Ausgaben pro 1911, welche höher sind als der für 1912 budgetierte Betrag.

C 6. Steuern und Abgaben. Die Vermehrung und die erhöhten Einschätzungen der steuerpflichtigen Objekte vermehren die Ausgaben für Steuern.

C 7. Beiträge an die Hilfskassen, Pensionen, Unterstützungen und Gratifikationen. Die bedeutenden Minderausgaben dieser Rubrik betreffen die Beiträge der Verwaltung an die Pensions- und Hilfskasse der Beamten und Angestellten. Die Rechnung 1911 enthält die von der Verwaltung einzuzahlenden 5 Monatsbeträge der ausserordentlichen Zulage von Fr. 200, welche seit 1. Januar 1911 gegenüber der Pensions- und Hilfskasse anrechenbar war, und im Budget 1912 sind die nämlichen Beträge für die gesetzlichen und ausserordentlichen Besoldungserhöhungen auf 1. April

1912 inbegriffen; das Budget 1913 umfasst somit nur noch die ordentlichen Beiträge von 7, bzw. $7\frac{1}{4}\%$ der erhöhten Gehalte, sowie die für etwaige Personalmutationen notwendig werdenden weitem Beiträge. Dagegen erfordert der Beitrag der Verwaltung an die Kranken- und Hilfskasse für die Invalidenversicherung eine erhöhte Ausgabe.

Von den zu lasten der Betriebsrechnung bugetierten Pensionen werden Fr. 92,000 den besonderen Deckungsfonds für die übernommenen Pensionen der ehemaligen J. S. und G. B. entnommen, welcher Betrag in den Einnahmen der Gewinn- und Verlustrechnung figuriert.

Eine etwas vermehrte Ausgabe ist im Budget 1913 ferner für die Entrichtung von Dienstaltersgratifikationen vorgesehen.

C 8. Verschiedenes. Als Kosten des Publizitätsdienstes budgetieren wir hier die eigentlichen Propagandakosten für Broschüren, Karten und Kollektivreklame etc. mit Fr. 236,000; die Ausgaben für das Personal sind auf Grund des neuen Besoldungsgesetzes, welches die daherigen Stellen nunmehr vorsieht, mit rund Fr. 140,000 in der Rubrik I A 7 des Betriebsbudgets enthalten. Das Budget des Publizitätsdienstes beträgt somit rund Fr. 376,000.

Ferner ist auf dieser Rubrik der Betrag der Verwaltungskosten für das Lebensmittelmagazin in Bellinzona von zirka Fr. 31,000 nicht mehr budgetiert, weil diese Kosten gemäss Beschluss des Bundesrates vom 9. Juli 1912 betreffend den Besitzstand des ehemaligen G. B.-Personals nunmehr von den Abnehmern zu tragen, d. h. auf die Abgabepreise der Waren zu schlagen sind.

VI. Noch nicht rubrizierte Ausgaben und Einnahmen.

	Rechnung 1911 Fr.	Budget 1912 Fr.	Budget 1913 Fr.	Gegenüber 1911 Fr.	Gegenüber 1912 Fr.
1. Bauausgaben zu lasten der Betriebsrechnung	+ 1,392,964	+ 2,059,650	+ 1,947,180	+ 554,216	— 112,470
2. Vergütung des Baukontos für Verwaltungs- und Bauleitungskosten	— 202,592	— 170,000	— 200,000	— 2,592	+ 30,000
3. Betriebs- und Unterhaltungskosten von Gemeinschaftsbahnhöfen und Bahnstrecken, Mehreinnahmen	— 1,669,643	— 1,717,440	— 1,857,040	+ 187,397	+ 139,600
4. Entschädigungen für Betriebsbesorgung anderer Bahnen und für Zugs- und Fahrdienstleistungen	— 1,293,203	— 1,241,130	— 1,257,830	— 35,373	+ 16,700
5. Mehrausgaben für den Betrieb der Strecke Genf-La Plaine und infolge der Revision verschiedener Reglemente	—	—	+ 2,000,000	+ 2,000,000	+ 2,000,000
Überschuss der Einnahmen bezw. Ausgaben	— 1,772,474	— 1,068,920	+ 632,310	+ 2,404,784	+ 1,701,230

1. *Bauausgaben zu lasten der Betriebsrechnung.* Hier werden die im Baubudget 1913 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 sie dem Konto „Zu amortisierende Verwendungen“ belastet werden. Die Mehr-, beziehungsweise Minderausgaben gegenüber den Vorjahren entsprechen den im Baubudget enthaltenen vermehrten, beziehungsweise verminderten Belastungen der Betriebsrechnung.

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

3. *Betriebs- und Unterhaltungskosten von Gemeinschaftsbahnhöfen und Bahnstrecken.* Das Detail findet sich auf Seiten 28—30 des Betriebsbudgets. Wir budgetieren nur den Einnahmenüberschuss, welcher sich je nach den Betriebsausgaben für die betreffenden Bahnhöfe und Bahnstrecken und zufolge Vermehrung der Gemeinschaftsobjekte verändert. Für 1913 wird die Vermehrung der Personalausgaben auch eine Erhöhung der Anteile anderer Bahnen an den Kosten von Gemeinschaftsbahnhöfen zur Folge haben.

4. *Entschädigungen für die Besorgung des Betriebs anderer Bahnen und für Zugs- und Fahrdienstleistungen.* Wir geben das Detail auf Seiten 31 und 32 des Betriebsbudgets. Die Entschädigung für den Betrieb der Traverstalbahn ist im Budget 1913 weggefallen, weil der Betriebsvertrag für diese Bahn auf 31. Dezember 1912 gekündet worden ist.

5. Unter dieser Rubrik budgetieren wir noch eine runde Summe von Fr. 2,000,000 für die Mehrausgaben infolge der voraussichtlichen Übernahme des Betriebes des Bahnhofes Genf und der Strecke Genf-La Plaine, ferner für vermehrte Zugsleistungen infolge Eröffnung des Betriebes der Löttschbergbahn, und endlich für die Mehrausgaben infolge Revision der Reglemente Nr. 21, 22 und 23 betreffend die Reiseentschädigungen, die Nebenbezüge des Zugs- und Fahrdienstpersonals und die Abgabe von Dienstkleidern. Von einer Verteilung dieser Summe auf die Kreise und auf die zutreffenden Rubriken ist mangels genügender Grundlage für das vorliegende Budget Umgang genommen worden.

Rechnungsabschluss.

Die Budgetansätze geben folgenden Abschluss der Betriebsrechnung:

	Rechnung 1911	Budget 1912	Budget 1913	Gegenüber 1911	Gegenüber 1912
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Gesamteinnahmen	196,511,857	199,815,310	208,196,560	+ 11,684,703	+ 8,381,250
Gesamtausgaben	124,647,775	135,221,555	140,861,820	+ 16,214,045	+ 5,640,265
<hr/>					
Überschuss der Betriebsein- nahmen . .	71,864,082	64,593,755	67,334,740	- 4,529,342	+ 2,740,985
Hierzu: Ent- nahmen aus dem Erneue- rungsfonds .	7,465,631	9,224,000	9,650,000	+ 2,184,369	+ 426,000
<hr/>					
Reiner Über- schuss der Betriebsrech- nung . . .	79,329,713	73,817,755	76,984,740	- 2,344,973	+ 3,166,985
<hr/>					

Voranschläge der Hilfsgeschäfte.

Diese Voranschläge umfassen die Einnahmen und Ausgaben der Drucksachenverwaltung, der Oberbaumaterialverwaltung, der Materialverwaltungen und der Werkstätten (einschliesslich der Gasanstalten). Das Nähere darüber ist aus dem gegenwärtigen Bericht, Seite 547, betreffend die Budgetierung der Betriebseinnahmen, sowie aus den Beilagen A bis Q zum Betriebsbudget ersichtlich.

Voranschläge der Nebengeschäfte.

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

	Rechnung 1911	Budget 1912	Budget 1913	Gegenüber 1911	Gegenüber 1912
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Einnahmen . . .	847,495	870,000	850,000	+ 2,505	-20,000
Ausgaben . . .	699,875	705,950	720,000	+ 20,125	+14,050
Einnahmenüber- schuss . . .	147,620	164,050	130,000	- 17,620	-34,050

Die Einnahmen sind der Rechnung 1911 angepasst; die Mehrausgaben betreffen die Rubriken des Personals und des Konsummaterials der Schiffe.

Gewinn- und Verlustrechnung.

Einnahmen.

Überschuss der Betriebseinnahmen. Im Falle der Genehmigung des Ihnen vorliegenden Betriebsbudgets wird der veranschlagte Überschuss der Einnahmen betragen Fr. 67,334,740

Rechnung	Budget	Budget	Gegenüber	Gegenüber
1911	1912	1913	1911	1912
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
71,864,082	64,593,755	67,334,740	- 4,529,342	+ 2,740,985

Die Verminderung gegenüber der Rechnung 1911 beträgt 6,30 % und die Vermehrung gegenüber dem Budget 1912 4,24 %/o. In den Betriebsausgaben der Rechnung 1911 und des Budgets 1912 sind die ausserordentlichen Zulagen an die Arbeiter der schweizerischen Bundesbahnen und an das Personal der ehemaligen Gotthardbahn nicht, beziehungsweise nur zum Teil enthalten, weil dieselben pro 1911 und für das I. Quartal 1912 noch in den Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung figurieren. In den Betriebsausgaben des Budgets 1913 sind dagegen sämtliche ausserordentlichen Zulagen an das Personal inbegriffen, weil sie seit dem 1. April 1912 durch die erhöhten Gehalte und Löhne kompensiert sind.

Der Betriebskoeffizient beträgt mit Berücksichtigung der ausserordentlichen Zulagen an das Personal:

für die Rechnung 1911	64,26
für das Budget 1912	67,67
für das Budget 1913	67,66

Ertrag verfügbarer Kapitalien. Wir schätzen die Zinsen auf unseren verfügbaren Kapitalien auf Fr. 4,055,000

Rechnung	Budget	Budget	Gegenüber	Gegenüber
1911	1912	1913	1911	1912
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
4,830,820	3,675,000	4,055,000	- 775,820	+ 380,000

Unsere vorgesehenen Erträgnisse setzen sich zusammen wie folgt :

Ertrag des Portefeuilles der eigenen Wertschriften Fr. 737,000

Ertrag des Portefeuilles des Erneuerungsfonds „ 2,326,000

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 . . „ 992,000

Für die vorhergehenden Jahre schätzten wir den mittleren Bestand der von den Verkehrseinnahmen herrührenden, momentan verfügbaren Mittel auf Fr. 10,000,000. Da nun aber der Ertrag sich schon seit mehreren Jahren auf Fr. 500,000 beläuft, kann diese Schätzung erhöht und auf 15/17 Millionen bestimmt werden. Dem Ertrag dieser Kapitalien fügen wir die verschiedenen Zinsen, verjährten Coupons etc. hinzu mit Fr. 70,000.

Im weitern werden die aus dem Anleihen von Fr. 80,000,000 placierten Gelder noch Fr. 422,000 abwerfen, wenn die Depots, welche grösstenteils im März 1913 rückzahlbar sind, nicht verlängert werden.

Fr. 4,055,000

Zins auf den Kapitalien für neue Linien. Wir veranschlagen denselben auf Fr. 400,000

gegenüber Fr. 600,427 in Rechnung 1911 und Fr. 350,000 im Budget 1912. Diese Bauzinse berechnen wir nur auf den Ausgaben für grössere Bauobjekte; der Ertrag derselben hängt ab vom Fortschritt der Bauarbeiten, beziehungsweise von der Übergabe der vollendeten Bauten an den Betrieb.

Ertrag der Nebengeschäfte. Die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee ist das einzige von den Bundesbahnen betriebene Nebengeschäft. Wir budgetieren den Ertrag pro 1913 auf Fr. 130,000

Bezüglich der Veränderungen gegenüber den Vorjahren verweisen wir auf Seite 575 hiervor, wo das Budget dieses Nebengeschäftes erläutert ist.

Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds. Wir budgetieren dieselben auf Fr. 9,650,000

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

	Rechnung 1911 Fr.	Budget 1912 Fr.	Budget 1913 Fr.	Gegenüber 1911 Fr.	Gegenüber 1912 Fr.
Erneuerung des Oberbaues.					
Kreis I	1,053,450	1,043,000	990,000	— 63,450	— 53,000
„ II	890,930	1,001,000	1,110,000	+ 219,070	+ 109,000
„ III	1,311,152	1,455,000	1,570,000	+ 258,848	+ 115,000
„ IV	651,680	618,000	865,000	+ 213,320	+ 247,000
„ V	541,267	749,000	1,019,000	+ 477,733	+ 270,000
	<u>4,448,479</u>	<u>4,866,000</u>	<u>5,554,000</u>	<u>+1,105,521</u>	<u>+ 688,000</u>
Erneuerung des Rollmaterials.					
Lokomotiven . .	1,823,390	2,171,500	2,242,200	+ 418,810	+ 70,700
Kessel	95,729	27,500	27,500	— 68,229	—
Personenwagen .	337,197	715,200	581,800	+ 244,603	— 133,400
Lastwagen . . .	564,082	1,253,800	1,054,100	+ 490,018	— 199,700
	<u>2,820,398</u>	<u>4,168,000</u>	<u>3,905,600</u>	<u>+1,085,202</u>	<u>— 262,400</u>
Ersatz des Mobiliars.					
Zentralverwaltung und Kreise I—V	196,754	190,000	190,400	— 6,354	+ 400
Total	<u>7,465,631</u>	<u>9,224,000</u>	<u>9,650,000</u>	<u>+2,184,369</u>	<u>+ 426,000</u>

Entnahmen aus dem Spezialfonds zur Deckung von Pensionen der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn Fr. 40,000

Rechnung 1911 Fr.	Budget 1912 Fr.	Budget 1913 Fr.	Gegenüber 1911 Fr.	Gegenüber 1912 Fr.
59,267	50,000	40,000	— 19,267	— 10,000

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

Entnahmen aus dem Spezialfonds zur Deckung von Pensionen der ehemaligen Gotthardbahn.

Dieser Fonds wird zu den gleichen Bedingungen verwaltet wie der Pensionsfonds der J. S., d. h. die Pensionen der Gotthardbahn werden zu lasten der Betriebsrechnung bezahlt; dagegen wird der gleiche Betrag auf dem Spezialfonds erhoben und ist als Einnahme der Gewinn- und Verlustrechnung zu buchen. Die im Budget pro 1913 vorgesehene Entnahme beträgt Fr. 52,000

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

Einnahmen aus sonstigen Quellen. Wie für 1912 veranschlagen wir dieselben zu Fr. 20,000

Die Rechnung 1911 hat, mit Inbegriff des Mehrerlöses aus verkauften entbehrlichen Liegenschaften von Fr. 116,892. 60, Fr. 161,628. 10 ergeben.

Ausgaben.

Entschädigungen an die Eigentümer gepachteter Linien. Wir budgetieren den Betrag von Fr. 45,000
als Pachtzins für die Linie Vevey-Chexbres gegenüber Fr. 30,000 in den Vorjahren. Die Erhöhung ist durch den mit Bundesbeschluss vom 20. Juni 1912 genehmigten Nachtragsvertrag vom 15. Dezember 1911 vereinbart worden.

Kontokorrentzinsen, Provisionen etc. Wir veranschlagen Fr. 2,244,000

Rechnung 1911	Budget 1912	Budget 1913	Gegenüber 1911	Gegenüber 1912
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
7,399,642	2,175,000	2,244,000	- 5,155,642	+ 69,000

Die für das Jahr 1913 vorgesehene Ausgabe setzt sich wie folgt zusammen:

Zinsen für Barkautionen und diverse Zinsen	Fr.	124,000
An die Banken zu bezahlende Kommission für Einlösung von Coupons und rückzahlbaren Obligationen	"	80,000
Verzinsung vorübergehender Anleihen	"	2,040,000
		<u>Fr. 2,244,000</u>

Für die Zinsen der Kautionen und die verschiedenen Zinsen sehen wir die gleichen Beträge vor, welche die Rechnungen von 1910 und 1911 ergeben haben. Für die den Banken zu zahlenden Kommissionen budgetieren wir Fr. 5000 mehr, nämlich Fr. 80,000, da sich unsere konsolidierte Schuld um das 4 % Anleihen von 1912 vermehrt hat.

Die Verzinsung vorübergehender Anleihen berechnen wir auf Grundlage der gegenwärtig in Zirkulation befindlichen Kassenscheine, nämlich des 4 % Anleihe von Fr. 34,000,000, rückzahlbar am 15. März 1914 = Fr. 1,360,000, wie auch auf der eines neuen, im Jahre 1913 für Bauausgaben aufzuwendenden Durchschnittskapitals von Fr. 17,000,000 unter Berücksichtigung des Umstandes, dass diese Ausgaben gewöhnlich erst im II. Semester des Jahres zur Auszahlung gelangen = Fr. 680,000.

Der Unterschied von zirka Fr. 5,000,000 der Rechnung von 1911 mit den Budgets rührt von den verschiedenen, die Gotthardbahn betreffenden Zinsen her, welche wir im Jahre 1911 zu bezahlen hatten.

Verzinsung der konsolidierten Anleihen. Wir budgetieren Fr. 51,707,410

Rechnung 1911 Fr.	Budget 1912 Fr.	Budget 1913 Fr.	Gegenüber 1911 Fr.	Gegenüber 1912 Fr.
48,171,208	47,848,139	51,707,410	+ 3,536,202	+ 3,859,271

Diese Differenzen werden in nachstehenden Tabellen begründet.

Im Jahre 1913 haben wir zu verzinsen:

Bezeichnung der Anleihen:	Kapital Fr.	Zinssuss	Auszurichtende Zinsen pro 1913 Fr.
3 % Eisenbahnrente von 1890	69,333,000	3 %	2,079,990
Schweiz. Bundesbahnen von 1899/ 1902	492,900,000	3 1/2 %	17,251,500
		Übertrag	<u>19,331,490</u>

Bezeichnung der Anleihen	Kapital Fr.	Zinssuss	Auszurichtende
			Zinsen pro 1913 Fr.
		Übertrag	19,331,490
Rente der schweiz. Bundesbahnen von 1900	75,000,000	4 %	3,000,000
Schweiz. Bundesbahnen von 1903, 3 % différe	150,000,000	3 1/4 %	4,870,856
Schweiz. Bundesbahnen von 1910, I. Serie	80,000,000	3 1/2 %	2,800,000
Schweiz. Bundesbahnen von 1912	83,750,000	4 %	3,350,000
Schweiz. Centralbahn vom 1. Februar 1876	20,347,000	4 %	794,853
Schweiz. Centralbahn vom 25. Juni 1880	17,500,000	4 %	696,133
Schweiz. Centralbahn vom 1. Juni 1894	30,000,000	3 1/2 %	1,050,000
Schweiz. Centralbahn vom 26. Oktober 1894	30,000,000	3 1/2 %	1,050,000
Schweiz. Nordostbahn vom 30. April 1880	3,000,000	4 %	120,000
Schweiz. Nordostbahn vom 31. August 1894	10,000,000	3 1/2 %	350,000
Schweiz. Nordostbahn vom 15. Juni 1895	7,000,000	3 1/2 %	245,000
Schweiz. Nordostbahn vom 28. Februar 1897	35,000,000	3 1/2 %	1,225,000
Schweiz. Nordostbahn vom 20. September 1897	10,512,500	3 1/2 %	367,937
Vereinigte Schweizerbahnen, I. Hypothek	17,636,100	4 %	681,444
Vereinigte Schweizerbahnen, II. Hypothek	8,843,700	4 %	341,748
Jura-Simplon-Bahn von 1894	138,172,500	3 1/2 %	4,836,038
Franco-Suisse von 1868	15,131,600	2 8/11 %	408,983
Jougne-Eclépens	7,003,500	3 %	209,053
Gotthardbahn von 1895	114,970,000	3 1/2 %	4,018,875
			<hr/> 49,747,410
4 % Depotscheine der schweiz. Bundesbahnen, zu jeder Zeit rückzahlbar, den Portefeuilles der Pensions- und Hülfskassen zugeteilt	49,000,000	4 %	1,960,000
		Zusammen	<hr/> 51,707,410

Vergleichung mit der Rechnung 1911 und mit dem Budget 1912.

Bezeichnung der Anleihen	Rechnung 1911 Fr.	Budget 1912 Fr.	Budget 1913 Fr.	Bemerkungen
3 % Eisenbahnrente von 1890 . . .	2,079,990	2,079,990	2,079,990	
3 1/2 % Bundesbahnanleihen 1899/02	17,500,000	17,377,500	17,251,500	Verminderung von Fr. 122,500 pro 1912 gegen 1911 und von Fr. 126,000 pro 1913 gegen 1912 infolge Rückzahlung ausgeloster Titel.
Bundesbahnrente von 1900 . . .	3,000,000	3,000,000	3,000,000	
3 % différenciel Bundesbahnanleihen von 1903	5,203,125	4,875,000	4,870,856	Verminderung von Fr. 328,125 pro 1912 gegen 1911 zufolge Herabsetzung des Zinsfußes von 3 1/2 auf 3 1/4 % gemäss den Anleihebedingungen, Verminderung von Fr. 4144 pro 1913 gegen 1912 zufolge Rückzahlung ausgeloster Titel.
3 1/2 % Bundesbahnanleihen von 1910, I. Serie	2,800,000	2,800,000	2,800,000	
4 % Bundesbahnanleihen von 1912	—	—	3,350,000	Emission des Anleihe mit Zinsgenuss ab 31. Dezember 1911 für den Rückkauf der Gotthardbahn.
4 % Centralbahn von 1876 . . .	835,558	815,604	794,853	Verminderung von Fr. 19,954 pro 1912 gegen 1911 und von Fr. 20,751 pro 1913 gegen 1912 zufolge Rückzahlung ausgeloster Titel.
4 % Centralbahn von 1880 . . .	707,400	701,867	696,133	Verminderung von Fr. 5533 pro 1912 gegen 1911 und von Fr. 5731 pro 1913 gegen 1912. Gleiche Bemerkung.
3 1/2 % Centralbahn vom 1. Juni 1894	1,050,000	1,050,000	1,050,000	
3 1/2 % Centralbahn vom 26. Oktober 1894	1,050,000	1,050,000	1,050,000	
4 % Nordostbahn von 1880 . . .	120,000	120,000	120,000	
3 1/2 % Nordostbahn von 1894 . .	350,000	350,000	350,000	
3 1/2 % Nordostbahn von 1895 . .	245,000	245,000	245,000	
Übertrag	34,941,073	34,464,961	37,658,332	

Bezeichnung der Anleihen	Rechnung 1911 Fr.	Budget 1912 Fr.	Budget 1913 Fr.	Bemerkungen
Übertrag	34,941,073	34,464,961	37,658,332	
3 1/2 % Nordostbahn von 1896 . .	1,225,000	1,225,000	1,225,000	
3 1/2 % Nordostbahn von 1897 . .	367,937	367,937	367,937	
4 % Vereinigte Schweizerbahnen, I. Hypothek	713,424	686,764	681,444	Verminderung von Fr. 26,660 pro 1912 gegen 1911 und von Fr. 5320 pro 1913 gegen 1912 zufolge Rückzahlung ausgeloster Titel.
4 % Vereinigte Schweizerbahnen, II. Hypothek	357,768	344,428	341,748	Verminderung von Fr. 13,340 pro 1912 gegen 1911 und von Fr. 2680 pro 1913 gegen 1912. Gleiche Bemerkung.
3 1/2 % Jura-Simplon-Bahn v. 1894	4,836,038	4,836,038	4,836,038	
2 6/11 % Franco-Suisse von 1868 .	418,011	413,552	408,983	Verminderung von Fr. 4459 pro 1912 gegen 1911 und von Fr. 4569 pro 1913 gegen 1912. Gleiche Be- merkung.
3 % Jougne-Eclépens	211,971	210,629	209,053	Verminderung von Fr. 1442 pro 1912 gegen 1911 und von Fr. 1476 pro 1913 gegen 1912. Gleiche Be- merkung.
3 1/2 % Gotthardbahn von 1895 .	4,057,725	4,038,650	4,018,875	Verminderung von Fr. 19,075 pro 1912 gegen 1911 und von Fr. 19,775 pro 1913 gegen 1912. Gleiche Bemerkung.
	47,128,947	46,587,859	49,747,410	
4 % Depotscheine der schweize- rischen Bundesbahnen, zu jeder Zeit rückzahlbar, den Portefeuilles der Pensions- und Hilfs- kassen zuteilt	1,042,261	1,260,280	1,960,000	Vermehrung von Fr. 218,019 pro 1912 gegen 1911 und von Fr. 699,720 pro 1913 gegen 1912 zufolge neuer Emissionen.
	48,171,208	47,848,139	51,707,410	

Vergleichung unserer Zinslasten.

	Rechnung 1911	Budget 1912	Budget 1913
	Fr.	Fr.	Fr.
Kontokorrentzinse, Provisionen etc.	7,399,642	2,175,000	2,244,000
Verzinsung der konsolidierten Anleihen	48,171,208	49,834,270	51,707,400
Brutto Zinslast	55,570,850	52,009,270	53,951,400
Ertrag verfügbarer Kapitalien und Bau- zinse	—5,431,247	—4,025,000	—4,455,000
Netto Zinslast	50,139,603	47,984,270	49,496,400

Differenz gegenüber 1911 — Fr. 643,203 und gegenüber 1912 + Fr. 1,512,130.

Diese Differenzen beruhen in erster Linie auf den für die Bauausgaben verwendeten Kapitalien. Andererseits war die Rechnung 1911 mit einem Zinsnachtrag für die Gotthardbahn (5,782,870 Franken) belastet und den Budgets 1912 und 1913 kommt die Zinsreduktion von $3\frac{1}{2}\%$ auf $3\frac{1}{4}\%$ auf dem Anleihen 3% *différé* zugute.

Verwendungen zu Amortisationen und Abschreibungen.

Wir budgetieren Fr. 10,963,700

Diese Summe enthält die gesetzlichen Amortisationen und die verschiedenen Abschreibungen.

a. Gesetzliche Amortisationen.

Rechnung 1911	Budget 1912	Budget 1913	Gegenüber 1911	Gegenüber 1912
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
8,078,980	7,464,200	8,224,100	+ 145,120	+ 759,900

Der budgetierte Betrag setzt sich wie folgt zusammen:

11. Amortisationsquote des Anlagekapitals auf 31. Dezember 1902	Fr. 5,959,353
10. Amortisationsquote der Bauausgaben pro Jahr 1903	" 45,371
9. Amortisationsquote der Bauausgaben pro Jahr 1904	" 132,527
Übertrag	Fr. 6,137,251

	Übertrag	Fr. 6,137,251
8. Amortisationsquote der Bauausgaben pro Jahr 1905	„	137,889
7. Amortisationsquote der Bauausgaben pro Jahr 1906	„	143,609
6. Amortisationsquote der Bauausgaben pro Jahr 1907	„	140,341
5. Amortisationsquote der Bauausgaben pro Jahr 1908	„	143,473
4. Amortisationsquote der Bauausgaben pro Jahr 1909	„	91,140
3. Amortisationsquote der Bauausgaben pro Jahr 1910	„	112,424
2. Amortisationsquote der Bauausgaben pro Jahr 1911	„	111,544
1. Amortisationsquote der Bauausgaben pro Jahr 1912, soweit sie der Amortisation unterliegen; wir schätzen diese Ausgaben auf rund Fr. 20,000,000 und berechnen die Quote auf Grund eines Zinses von $3\frac{1}{2}\%$ und einer Amortisation in 60 Jahren = $0,508840\%$	„	101,768
		<hr/>
		Fr. 7,119,439
5. Amortisationsquote an das Bankapital der Gotthardbahn pro 30. April 1909	„	1,104,618
		<hr/>
		Fr. 8,224,057
	oder rund	„ 8,224,100
		<hr/>

Das Anlagekapital der Gotthardbahn, welches für das Budget von 1912 noch auf 162 Millionen geschätzt war, beläuft sich in Wirklichkeit auf Fr. 210,920,254. 64 wovon 70 % vom Betriebsmaterial in Abzug zu bringen sind oder „ 21,742,519. 14 es bleibt somit als zu amortisierendes Kapital Fr. 189,177,735. 50 wovon $0,583905\%$ = Fr. 1,104,618 sich als 5. Amortisationsquote ergibt.

Bei der Rechnungsvergleichung darf nicht übersehen werden, dass die Rechnung pro 1911 ausser der 3. Amortisationsquote von Fr. 1,031,171. 92 noch mit einer Summe von Fr. 614,914. 68 belastet wurde als Amortisationsnachtrag auf den pro 1909 und 1901 verbuchten Annuitäten von Fr. 672,000 und dass im Budget

von 1912 auch nur Fr. 672,000 auf der gleichen Position vorgesehen wurden (wie für 1909—1911).

b. Verschiedene Amortisationen.

Rechnung 1911	Budget 1912	Budget 1913	Gegenüber 1911	Gegenüber 1912
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
2,614,996	939,600	2,739,600	+ 124,604	+ 1,800,000

Für das Jahr 1913 sehen wir folgende Abschreibungen vor:

Totalabschreibung der Ausgaben für untergegangene Bahnanlagen oder für solche, deren Abbruch vorgesehen ist	Fr. 2,000,000
10. Amortisationsquote für Kursverluste und Emissionskosten des Anleiheens 3 % diffé	„ 116,495
8. Amortisationsquote des Defizites des Eisenbahnfonds	„ 162,500
7. Amortisationsquote der Kursverluste der Obligationen von 1899/1902	„ 59,760
3. Amortisationsquote der Kursverluste der Obligationen von 1910	„ 100,825
5. Amortisationsquote für Agio des Gotthardanleiheens von 1895	„ 300,000
	<u>Fr. 2,739,580</u>
oder rund	„ <u>2,739,600</u>

Die Amortisationsquote von Fr. 300,000 für Agio auf das Gotthardbahnanleiheens wurde im Budget von 1912 nicht vorgesehen.

Einlagen in den Erneuerungsfonds. Dieselben budgetieren wir auf Fr. 9,625,940

	Rechnung 1911	Budget 1912	Budget 1913	Gegenüber 1911	Gegenüber 1912
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Für den Oberbau	4,032,364	4,122,310	4,431,940	+ 399,576	+ 309,630
„ das Rollmaterial	4,499,134	4,549,450	4,648,430	+ 149,296	+ 98,980
„ „ Mobiliar	524,067	532,040	545,570	+ 21,503	+ 13,530
	<u>9,055,565</u>	<u>9,203,800</u>	<u>9,625,940</u>	<u>+ 570,375</u>	<u>+ 422,140</u>

Die Mehreinlagen für den Oberbau und das Rollmaterial ergeben sich aus der grössern Gesamt-Gleiselänge im Jahresdurchschnitt und aus den vermehrten kilometrischen Leistungen der Lokomotiven und Wagen, ferner für das Mobiliar aus dem

erhöhten Bilanzwert. Die Ansätze für die Berechnung der Einlagen sind in allen drei Jahren die gleichen, nämlich für die Zentralverwaltung und die Kreise I—IV nach dem Reglement für den Erneuerungsfonds der schweizerischen Bundesbahnen und für den Kreis V nach dem bezüglichen Regulativ der ehemaligen Gotthardbahn. Nachstehend folgt diese Berechnung für das Budget 1913:

1. Oberbau:

Einlagen nach der voraussichtlichen Geleiselänge,		
Kreise I—IV 4,923,500 m à 30 Cts.	Fr. 1,477,050	
Kreis V 557,000 m à 35,20 Cts.	„ 196,060	
		Fr. 1,673,110
Einlagen nach Lokomotivkilometern auf eigener		
Bahn, ausschliesslich des Rangierdienstes,		
Kreise I—IV 34,450,000 km à 7 Cts.	Fr. 2,411,500	
Kreis V 6,480,000 km à 5,86 Cts.	„ 347,330	
		„ 2,758,830
		Fr. 4,431,940

2. Rollmaterial:

Leistungen des eigenen Rollmaterials auf eigener
und fremder Bahn:

Lokomotiven (inkl. elektr.			
Lok. und Rangierdienst),			
Kreise I—IV 39,790,000	Fr.	Fr.	
Lokomotivkilom. à 4,7 Cts.	1,870,130		
Kreis V 7,300,000 Loko-			
motivkilometer à 5,05 Cts.	368,650		
			2,238,780
Personenwagen,			
Kreise I—IV 360,000,000			
Achsenkilometer à 0,3 Cts.	1,080,000		
Kreis V 32,000,000 Ach-			
senkilometer à 0,495 Cts.	158,400		
			1,238,400
Lastwagen,			
Kreise I—IV 380,000,000			
Achsenkilom. à 0,28 Cts.	1,064,000		
Kreis V 55,000,000 Ach-			
senkilometer à 0,195 Cts.	107,250		
			1,171,250
			„ 4,648,430
			Übertrag Fr. 9,080,370

Übertrag Fr. 9,080,370

3. Mobilien und Gerätschaften:

Bilanzwert im Jahresdurchschnitt,

Zentralverwaltung und Kreise I—IV

Fr. 18,236,000 à $2\frac{1}{2}\%$, rund . Fr. 455,900Kreis V Fr. 3,587,000 à $2\frac{1}{2}\%$,

rund „ 89,670

„ 545,570
Fr. 9,625,940

Einlagen in den Fonds zur Deckung von Pensionen der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn. Als Einlagen budgetieren wir die Zinse dieses Fonds mit Fr. 13,500

Der anlässlich des Rückkaufes der Jura-Simplon-Bahn auf Fr. 1,000,000 festgestellte Kapitalbetrag dieses Fonds wird auf Ende 1912 noch zirka Fr. 320,000 betragen und sich bis zum Erlöschen des Restes dieser Pensionen weiter reduzieren.

Einlagen in den Fonds zur Deckung von Pensionen der ehemaligen Gotthardbahn. Wir budgetieren ebenfalls die Zinse dieses Fonds mit Fr. 21,000

Der anlässlich des Rückkaufes der Gotthardbahn für die Uebernahme der Pensionen auf Fr. 665,000 festgestellte Kapitalbetrag wird auf Ende 1912 rund Fr. 600,000 betragen und sich, gleich wie der Jura-Simplon-Pensionsfonds, weiter reduzieren.

Einlagen in einen Versicherungsfonds gegen Brandschaden. Wir budgetieren die sechste Einlage mit . . . Fr. 120,000

Die bestehenden Versicherungsverträge gegen Brandschaden dauern bis 30. Juni 1913, vor welchem Zeitpunkt die Frage zu entscheiden ist, ob wir zur Selbstversicherung übergehen sollen.

Ausgaben zu verschiedenen Zwecken. Hierfür haben wir im ganzen budgetiert Fr. 1,187,000

Dieser Betrag enthält folgende Posten:

a. Betriebsdefizit der Wald-Rüti-Bahn . . . Fr. 10,000

Übertrag Fr. 10,000

	Übertrag	Fr.	10,000
b.	Die Subvention an die Zürcher-Dampfschiffgesellschaft fällt ab 1913 dahin.		—
c.	Subvention an die Strassenbahn Bremgarten-Dietikon für den Betrieb der Linie Wohlen-Bremgarten; zweite Jahresrate laut Vertrag	„	22,000
d.	Subventionen an die Eisenbahnschulen. In der Frage der beruflichen Ausbildung unseres Personals, welche das Rückkaufsgesetz vorseht, ist noch kein grundsätzlicher Entscheid getroffen worden, weshalb wir die Beiträge an diese Schulen budgetieren	„	35,000
e.	Siebente Rate zur Verzinsung und Amortisation des Defizites der Pensions- und Hilfskasse, welche infolge Vermehrung des Defizites bis auf weiteres von Fr. 915,000 auf zu erhöhen ist.	„	1,100,000
f.	Unvorhergesehenes	„	20,000
			<hr/>
		Fr.	1,187,000

Ausserordentliche Zulagen an das Personal. Die Budgetierung dieser Ausgaben in der Gewinn- und Verlustrechnung fällt dahin, weil sämtliche Zulagen in den auf 1. April 1912 erhöhten Gehalten und Tagelöhnen des Personals inbegriffen sind.

Rechnungsabschluss.

Der Abschluss des Budgets 1913 der Gewinn- und Verlustrechnung erzeigt einen Einnahmenüberschuss von Fr. 5,820,200.

Gegenüber der Rechnung 1911 ist dieser Überschuss um rund Fr. 1,300,000 und gegenüber dem Budget 1912 um rund Fr. 1,140,000 kleiner.

Dieses Resultat ist, wie eingangs des gegenwärtigen Berichtes erwähnt, der ganz erheblichen Vermehrung der Transporteinnahmen infolge der ausserordentlichen Zunahme des Verkehrs, sowie ferner der Fortsetzung der als angemessen erscheinenden Sparmassnahmen in den verschiedenen Gebieten der Verwaltung und des Bahnbetriebes zu verdanken.

Zu diesem Resultat, welches in Anbetracht der bedeutenden Mehrausgaben infolge der erheblichen Verbesserung der Besoldungen, der Tagelöhne und der Nebenbezüge als ein erfreuliches bezeichnet werden kann, ist aber zu bemerken, dass im vorliegenden Budget des Jahres 1913 der Ausfall an Transporteinnahmen von zirka Fr. 1,000,000 für die Linien der ehemaligen Gotthardbahn, welcher im Falle der Genehmigung des neuen Staatsvertrages entstehen wird, nicht berücksichtigt ist.

Im weitern darf nicht ausser acht gelassen werden, dass zur Feststellung der Transporteinnahmen des Budgets 1913 eine Vermehrung dieser Einnahmen für die Monate August bis Dezember 1912 im Verhältnis derjenigen der Monate Januar bis Juli vorausgesetzt wurde und dass zur Bestätigung dieser Annahme in den Monaten August bis Dezember eine Vermehrung der Personen-transporteinnahmen von rund $1\frac{1}{2}$ Millionen und eine solche der Gütertransporteinnahmen von rund 5 Millionen Franken eintreten müsste. Wenn sich diese Voraussetzungen als unzutreffend erweisen sollten, müsste der Ausfall im Jahre 1913 durch eine neue Verkehrsvermehrung ausgeglichen werden, ansonst sich der veranschlagte Einnahmenüberschuss weiter vermindern würde.

Angesichts dieser Verhältnisse müssen wir hervorheben, dass das finanzielle Gleichgewicht der Bundesbahnen nur aufrecht erhalten werden kann bei einer steigenden Entwicklung des Verkehrs, einer angemessenen Sparsamkeit in den Betriebsausgaben und bei Masshalten in bezug auf die Bewilligung neuer Bauten und Einrichtungen.

Baubudget.

Der steigende Bedarf für Bauausgaben, der schon im Bericht zum Baubudget für das Jahr 1912 hervorgehoben wurde, kommt im vorliegenden Budget besonders zum Ausdruck. Das gesamte Erfordernis für das Jahr 1913 beträgt Fr. 48,456,590 und zeigt gegenüber dem Jahre 1912 eine Erhöhung von „ 5,504,940

	Budget 1912	Budget 1913
	Fr.	Fr.
I. Bahnanlagen u. feste Einrichtungen:		
A. Bau neuer Linien:		
Simplon	2,000,000	3,000,000
Brienerseebahn	2,500,000	2,000,000
B. Neu- und Ergänzungsbauten an den im Betrieb befindlichen Linien:		
Generaldirektion	3,827,000	6,150,240
Kreis I	5,728,000	7,316,500
Kreis II	7,774,800	7,519,600
Kreis III	4,433,000	5,098,400
Kreis IV	6,806,000	5,417,100
Kreis V	2,604,400	3,024,400
Zusammen	35,673,200	39,526,240
II. Rollmaterial	6,850,750	8,202,250
III. Mobiliar und Gerätschaften	423,700	726,400
IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte	4,000	1,700
Total	42,951,650	48,456,590

Aus der vorstehenden Tabelle ist zu ersehen, dass die Zunahme auf folgende Rubriken entfällt:

I. A. Bau neuer Linien		Fr. 500,000
I. B. Neu- und Ergänzungsbauten an den im Betrieb befindlichen Linien	„	3,353,040
II. Rollmaterial	„	1,351,500
III. Mobiliar und Gerätschaften	„	302,700

Das Mehrerfordernis für neue Linien ist durch die höhere Rate für den Ausbau des II. Simplontunnels verursacht. Das Mehrerfordernis von Fr. 2,323,240 für die unter Leitung der Generaldirektion auszuführenden Arbeiten entsteht durch die nicht zu vermeidende Erhöhung der Rate für die neue Hauensteinlinie um Fr. 2,000,000, ferner durch eine Fr. 123,240 betragende Erhöhung der Konzessionsgebühren und Zinse für Wasserkräfte und endlich durch eine um Fr. 200,000 höhere Rate für die Arbeiten zur Einführung des elektrischen Betriebes.

Die in den Erfordernissen der 5 Kreise für Bauten gegenüber dem Jahre 1912 eintretenden Änderungen zeigt die folgende Zusammenstellung:

	1913 mehr	1913 weniger
Kreis I . . .	Fr. 1,588,500	
" II . . .		Fr. 255,200
" III . . .	" 665,400	
" IV . . .		" 1,388,900
" V . . .	" 420,000	
	Fr. 2,673,900	Fr. 1,644,100
	Im ganzen mehr	" 1,029,800

Dieses Plus ist *ausschliesslich* auf die höheren Beträge zurückzuführen, die zur Fortsetzung bereits begonnener Bauten benötigt werden.

Von diesen Bauten sind zu erwähnen:

	1912	1913
	Fr.	Fr.
<i>Kreis I.</i>		
Nr. 32. Erweiterung des Bahnhofes Brig	150,000	300,000
Nr. 21. Erweiterung der Station Versoix	50,000	240,000
Nr. 33. Erweiterung der Station Vallorbe	1,600,000	2,400,000
Nr. 41. II. Geleise Martigny-Riddes . .	100,000	450,000
Nr. 42. II. Geleise St. Blaise-Neuenstadt	300,000	600,000

Kreis II.

Nr. 88 e. Bahnhof Basel: Transitpostgebäude	400,000	1,000,000
Nr. 101. Zentralbahnhof Thun	200,000	500,000
Nr. 119. Erweiterung des Bahnhofes Biel	700,000	1,000,000

Kreis III.

Nr. 187. Erweiterung des Bahnhofes Baden	150,000	300,000
--	---------	---------

Kreis IV.

Nr. 267 a. Umbau des Aufnahmsgebäudes

St. Gallen 800,000 1,000,000

Eine Reduktion dieser Ansätze geht nicht an. Für viele der in Betracht kommenden Bauten (Brig, Vallorbe, Basel etc.) sind die Vollendungstermine festgelegt; die Inangriffnahme anderer (Thun, Biel etc.) ist durch Vertrag oder Übereinkunft geregelt, und bei allen liegt die rasche Ausführung der Arbeiten im Interesse der Betriebssicherheit.

Diesen Mehrerfordernissen stehen allerdings bei anderen der Vollendung entgegengehenden Bauten erhebliche Minderansprüche gegenüber. Von solchen nennen wir:

Die Erweiterung des Rangierbahnhofes Weiermannshaus und des Lokomotivdepots in Bern, die Erweiterung des Bahnhofes St. Fiden und die II. Geleise: Basel-Aesch, Wilerfeld-Gümligen, Winterthur-Wil und Bruggen-St. Gallen-St. Fiden.

Dass die Erhöhung des Erfordernisses nur durch die schon in früheren Budgets enthaltenen Bauten und nicht durch die in dasselbe neu aufgenommenen Arbeiten verursacht ist, zeigt auch die folgende Tabelle. Aus derselben geht hervor, dass der Anteil der neuen Bauten an der Gesamtsumme gegenüber dem letzten Jahre erheblich kleiner geworden ist.

	Budget 1912		Budget 1913		Differenz Fr.
	Im ganzen Fr.	In %	Im ganzen Fr.	In %	
In Ausführung befindliche, oder schon in früheren Budgets enthaltene Bauten	18,625,600	68,2	20,495,400	72,2	+1,869,800
Arbeiten, die neu ins Budget aufgenommen wurden	8,720,600	31,8	7,880,600	27,8	— 840,000
Zusammen	27,346,200	100	28,376,000	100	+1,029,800

Es muss jedoch darauf aufmerksam gemacht werden, dass durch einige von diesen Bauten, wenn sie sich auch im vorliegenden Budget nicht besonders fühlbar machen, eine erhebliche Belastung der Baurechnung auf lange Zeit eintreten wird. Es sind dies die Erweiterung des Hauptbahnhofes Zürich (Nr. 219 a), deren erste Etappe zu 5 Millionen veranschlagt ist, die Erstellung eines Postdienstgebäudes in Zürich (Nr. 219 b) im Voranschlagbetrage von Fr. 5,870,000, die Erweiterung des Bahnhofes Schaffhausen

(Nr. 238) veranschlagt zu Fr. 4,914,000, die Erweiterung der Station Herzogenbuchsee (Nr. 135), das II. Geleise Bern-Flamatt und Visp-Brig (Nr. 63 und 64) und die neue Aarebrücke bei Bern (Nr. 138). Hierher gehört auch die zu Fr. 1,800,000 veranschlagte Erweiterung der Station Schlieren, die zwar schon in früheren Budgets genannt war, für welche aber ins vorliegende zum ersten Male eine Rate eingestellt wurde.

Von den andern grösseren Bauten, die zum ersten Male im Budget erscheinen, nennen wir noch die Erweiterung des Bahnhofes Delsberg (Nr. 145), den Ersatz der Niveauübergänge im Bahnhof Turgi (Nr. 220), die Erweiterung der Zoll- und Güterschuppen in St. Margrethen (Nr. 281), die Erweiterung der Geleiseanlage bei den Lagerhäusern des Bahnhofes Romanshorn (Nr. 290 a), die neue Rheinbrücke bei Ragaz (Nr. 285) und endlich die Erweiterung der Stationen Gurtellen und Rodi-Fiesso (Nr. 338 und 339).

Für die ausschliesslich oder vorwiegend für die Zwecke der Postverwaltung bestimmten Einrichtungen sind im vorliegenden Budget Beträge von zusammen Fr. 1,300,000 enthalten.

Über die Steigerung der wirklichen Bauausgaben seit 1906 orientieren auch die folgenden Ziffern, welche sich auf die Neu- und Ergänzungsbauten an den im Betrieb befindlichen Linien beziehen, unter Ausserachtlassung des Kreises V, der in den Rechnungen der S.B.B. erst seit 1909 erscheint. Für 1912 und 1913 wurde angenommen, dass nur 80 % der Budgetbeträge zur Verwendung gelangen.

1906	Fr. 15,502,000	1909	Fr. 15,751,000	1912	Fr. 22,800,000
1907	„ 18,761,000	1910	„ 18,187,000	1913	„ 25,180,000
1908	„ 16,704,000	1911	„ 19,543,000		

Diese Zahlen zeigen, dass die Steigerung seit 1909 eine kontinuierliche ist. Bei dem Umfang und der Bedeutung unserer Bauaufgaben ist eine Abnahme in der nächsten Zeit nicht zu erwarten. Es wird notwendig sein, bei der Projektierung von grösseren Bauten wie bisher auch in der Zukunft sich auf die Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse zu beschränken und ausserhalb derselben liegende Begehren nur dann zu erfüllen, wenn die daran interessierten Kreise in entsprechender Weise an die Kosten beitragen.

Bezüglich des Rollmaterials verweisen wir auf die folgenden Ausführungen.

Das Mehrerfordernis von Fr. 302,700 in der Rubrik Mobiliar und Gerätschaften ist auf den Ansatz für den Dynamometerwagen und auf die notwendigen grösseren Anschaffungen von Werkzeugen und Maschinen für die Reparatur- und Depotwerkstätten zurückzuführen.

A. Bau neuer Linien.

Nr. 1. Simplontunnel. Ausbau des Tunnels II.

Baubudget 1912, Nr. 1.

Kredit des Verwaltungsrates vom 20. Juli 1907	Fr. 34,600,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	„ 1,220,000
	<hr/>
Bleiben	Fr. 33,380,000
	<hr/>
Für das Jahr 1913 werden vorgesehen	Fr. 3,000,000

Die Ausschreibung des öffentlichen Wettbewerbes für den Ausbau des Simplontunnels II ist am 15. Dezember 1911 erfolgt. Im Hinblick auf die Stellungnahme der Bauunternehmung Brandt, Brandau & Cie. und den von ihr anhängig gemachten Prozess wurden von den Offerenten zwei Eingaben verlangt, wovon sich die eine auf die Erstellung des Tunnels gemäss den mit der genannten Unternehmung abgeschlossenen Verträgen, die andere auf die Ausführung auf Grund von Einheitspreisen zu beziehen hatte. Bis zum 30. März 1912, dem Ende der Eingabefrist, waren von sieben Firmen Angebote eingelaufen. Das niedrigste der ersten Gruppe belief sich auf 25¹/₂ Millionen, das höchste auf 47 Millionen. Die Angebote der zweiten Gruppe schwankten zwischen 30 und 47,3 Millionen. Mit Rücksicht auf die von massgebender Seite mehrfach geäusserten Wünsche hat sich die Generaldirektion, bevor sie sich für Annahme eines der ihr vorliegenden Angebote entschied, mit dem Vertreter der früheren Tunnelunternehmung in Verbindung gesetzt. Indem sie dieser in weitgehender Weise Rücksicht und Entgegenkommen erzeigte, offerierte sie ihr den Bau des Simplontunnels II zum Betrage von 25¹/₂ Millionen Franken, das ist sechs Millionen mehr als die vertraglich festgesetzte Summe; damit sollte der alte Vertrag aufgehoben und auf die aus demselben abgeleiteten, im Prozesse geltend gemachten Ansprüche verzichtet werden. Eine Einigung kam indessen nicht zu Stande, denn die Unternehmung fand diesen Betrag zu niedrig und verlangte unter bestimmten Bedin-

gungen (wie Niederschlagung des Prozesses und Übernahme der Hälfte des zu ungefähr 3 Millionen Franken gewerteten Risikos für Schädigungen am Tunnel I) Fr. 28,000,000. Nachdem diese Verhandlungen ohne Erfolg geblieben, beabsichtigte die Generaldirektion mit der zum Teil schweizerischen Unternehmerfirma, die die erwähnte niedrigste Offerte von 25½ Millionen eingereicht hatte, einen Vertrag abzuschliessen. Da jedoch über eine wesentliche Bestimmung eine Einigung nicht erzielt werden konnte, sah sich die Generaldirektion veranlasst, hierauf mit derjenigen Firma in Verbindung zu treten, die den Tunnel und alle damit verbundenen Leistungen, insbesondere die Übernahme des ganzen Risikos für Tunnel I, um Fr. 27,290,000 herzustellen sich anerbote. Da es sich hierbei um eine ausländische Firma handelte, so erweckte diese Vergebung in weiten Kreisen eine lebhaftere Bewegung zugunsten der einheimischen Industrie, sie wurde deshalb vom Verwaltungsrat abgelehnt und die Ausführung der Arbeiten in Regie beschlossen. Die Vorarbeiten hierfür sind im Gange.

Nr. 2. **Brienzerseebahn.** Verlängerung der Brünigbahn von Brienz nach Interlaken laut Bundesgesetz vom 17. Dezember 1907.

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 1912	„ 1,300,000
Bleiben	Fr. 5,175,000
Für 1913 werden vorgesehen	Fr. 2,000,000

In dem Bericht zum Baubudget für das Jahr 1912 wurden die wichtigsten der Begehren angeführt, welche die Gemeinden und die Dampfschiffgesellschaft des Thuner- und Brienzersees zu dem von der Generaldirektion am 25. Oktober 1910 vorgelegten Projekt erhoben hatten. Nachdem diese Begehren in einem umfangreichen Schriftenwechsel behandelt worden waren, hat das eidgenössische Eisenbahndepartement am 19. November 1911 dem Projekte mit Ausnahme der Station Brienz und der die

Aarebrücke enthaltenden, in den Gemeinden Ringgenberg und Interlaken gelegenen Teilstrecken die Genehmigung erteilt. Die Projekte für die Station Brienz und den Aareübergang wurden von der Genehmigung ausgenommen, weil die Dampfschiffgesellschaft an ihren Begehren hartnäckig festhielt und dieselben in sehr ausführlichen Schriftstücken verteidigte, welche eine eingehende Widerlegung von seiten der Generaldirektion erforderten. Die nächste Wirkung dieses Vorgehens war eine Verzögerung im Beginne der Bauarbeiten, die vor der Festlegung des Anschlusses an die bestehende Linie und des wichtigsten Bauobjektes — der Aarebrücke — nicht in Angriff genommen werden konnten. Diese Verzögerung erregte eine lebhaftige Missstimmung in der am Zustandekommen der Bahn interessierten Bevölkerung am rechten Ufer des Brienzersees. In verschiedenen Eingaben an die Behörden und in der Presse wurde mit Recht darauf verwiesen, dass es einer Umgehung des Gesetzes vom 17. Dezember 1907 gleichkomme, wenn der durch dasselbe beschlossene Bau der Bahn am Ende des Jahres 1911 noch nicht begonnen worden sei.

Um den von der Dampfschiffgesellschaft erhobenen Vorwurf, die Bundesbahnen beabsichtigen eine Schädigung des Seeverkehrs, zu entkräften, hat die Generaldirektion den Forderungen der ersteren soweit als möglich entsprochen und sich unter anderem zur Erstellung eines Perrons auf der Seeseite der Station Brienz, sowie einer Passerelle auf dem Weg zum Landungssteg daselbst bereit erklärt. Dagegen hat dieselbe die verlangte Hochlegung der Station zur Erstellung eines schienenfreien Zuganges zum Hafen unter Hinweis auf die Verhältnisse in anderen, zum Teil grösseren und auch verkehrsreicheren Orten, wie z. B. Konstanz, Romanshorn, Rorschach, Flüelen und Alpnachstad, abgelehnt.

Auch gegen die von der Thunerseebahn im Auftrage der Eisenbahndirektion des Kantons Bern aufgestellten Projekte, welche eine Hebung der Station um 1,20 m und eine Unterführung der Geleise mit der Sohle in der Höhe des mittleren Seewasserstandes vorsahen, hat sich die Generaldirektion ausgesprochen.

Dem neuen ergänzten Projekte für die Station Brienz hat das Eisenbahndepartement am 11. März 1912 die Genehmigung erteilt.

Für den Aareübergang oberhalb Interlaken hat die Generaldirektion am 31. August 1911 ein neues Projekt vorgelegt, in welchem die von der Dampfschiffgesellschaft geforderte Vergrösserung der Durchfahrthöhe unter der Aarebrücke bei Interlaken auf das von dem bernischen Regierungsrat als genügend

bezeichnete Mass von 11,70 m zwischen Hochwasser und Konstruktionsunterkante enthalten war. Auch dieses Projekt, gegenüber welchem die Dampfschiffgesellschaft auf ihrer Forderung der Durchfahrthöhe von 14,30 m beharrte, erhielt am 6. Juli 1912 die bundesrätliche Genehmigung. Die Dampfschiffgesellschaft hat sich jedoch mit diesen Entscheidungen nicht zufrieden gegeben. Am 9. April 1912 hat sie gegen den die Station Brienz betreffenden Beschluss den Rekurs an den Bundesrat ergriffen und in ihrer Eingabe alle die zahlreichen Begehren abermals geltend gemacht, die sie seit der Vorlage des Projektes schon wiederholt erhoben hatte, ohne jedoch neue Argumente zur Begründung derselben vorzubringen. Der Bundesrat hat denn auch mit Beschluss vom 30. Juli 1912 den Rekurs abgewiesen, so dass nun das Projekt der ganzen Linie von Brienz bis Interlaken-Ost genehmigt ist. Da ferner vom Bundesrat auch die von der Dampfschiffgesellschaft erhobenen Einsprachen gegen die Abtretungspflicht zurückgewiesen worden sind, steht dem Baubeginn nichts mehr im Wege.

Für die Arbeiten der Teilstrecke von Brienz bis Ringgenberg wurde am 15. März eine öffentliche Konkurrenz ausgeschrieben. Bis zum Ende der Eingabefrist, am 16. Mai, waren 13 Eingaben eingelaufen. Da sich bei Annahme der billigsten eine Überschreitung der Voranschlagssumme um 16 % ergeben hätte, hat die Generaldirektion die Ausschreibung am 10. Juni wiederholt. Gestützt auf das Ergebnis dieser zweiten Ausschreibung, deren Eingabefrist am 20. Juli zu Ende ging, ist die Vergebung der Arbeiten erfolgt.

Bezüglich der Einmündung der Brienzerseebahn in die Station Interlaken-Ost sei folgendes bemerkt. Die Generaldirektion ist bereits im Jahre 1909 mit den Berner Oberlandbahnen als Eigentümern der Oststation Interlaken in Unterhandlung getreten, um sich über die Grundlagen zur Erstellung eines Gemeinschaftsbahnhofes zu verständigen. Nach 2¹/₂jähriger Dauer sind diese Verhandlungen abgebrochen worden, weil die Berner Oberlandbahnen, obgleich über das auszuführende Projekt eine grundsätzliche Einigung erzielt worden war, die Errichtung einer Bahnhofgemeinschaft ablehnten und die Anwendbarkeit von Art. 8 des Nebenbahngesetzes vom 21. Dezember 1899 auf die Kostenverteilung verneinten. Gegen Abtretung ihrer alten, unvollkommenen Anlagen verlangten die Berner Oberlandbahnen die Erstellung und kostenlose Übergabe neuer, den heutigen Bedürfnissen genügender und erweiterungsfähiger Anlagen.

Unter diesen Verhältnissen sah sich die Generaldirektion gezwungen, die Einmündung in die Station in der Weise vorzusehen, dass die Anlagen der Berner Oberlandbahnen und der Thunerseebahn intakt bleiben und Veränderungen nur in dem Masse erleiden, als es die zum Wagenaustausch und zum Güterumlad zu erstellenden Verbindungen nötig machen. Mit dem dem Eisenbahndepartement am 16. Juni 1911 vorgelegten Projekt haben sich die beiden Bahngesellschaften einverstanden erklärt, und auch der Regierungsrat des Kantons Bern hat dasselbe zur Ausführung empfohlen, indem er sich gleichzeitig gegen die von der Thunerseebahn projektierte Einführung der Schmalspurbahnen in den Westbahnhof, die an die Stelle des früher von der gleichen Seite vorgeschlagenen Zentralbahnhofes getreten war, aussprach. Die Gesamtkosten des Entwurfes sind zu Fr. 1,000,000 veranschlagt, wovon Fr. 770,000 die Bundesbahnen belasten. Die Genehmigung des Projektes ist noch nicht erfolgt.

A. Total für den Bau neuer Linien Fr. 5,000,000

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 1912, Nr. 3.

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

Erhöhung infolge teurerer Vergebung des Tunnels (13. Januar 1912)	2,000,000
---	-----------

Total	<u>26,000,000</u>
-------	-------------------

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	2,500,000
---	-----------

Bleiben	<u>23,500,000</u>
---------	-------------------

Für 1913 werden vorgesehen 5,500,000

Das Projekt für die Teilstrecke Gelterkinden-Olten (km 23,6—37,9) erhielt am 19. Juni 1911 und dasjenige für die Teilstrecke Sissach-Gelterkinden (km 21,4—23,6) am 4. Dezember 1911 die bundesrätliche Genehmigung.

Die Ausführung des den Basistunnel und die neue Aarebrücke enthaltenden 11,400 m langen Bau-loses wurden durch Vertrag vom 22. Dezember 1911 der Tiefbauaktiengesellschaft Julius Berger in Berlin übertragen, die bei zwei Ausschreibungen das niedrigste Angebot überreicht hatte. Die auf Grund der offerierten Einheitspreise ermittelte Bausumme beträgt 19,817,700 Franken und war um Fr. 2,168,700 geringer als das niedrigste Angebot einer schweizerischen Firma. Gegenüber der Voranschlagsumme von Fr. 17,478,000 ergab sich somit eine Überschreitung von rund 2,3 Millionen: dieselbe ist einzig auf die zu niedrige Veranschlagung des Tunnels zurückzuführen. Ein grosser Teil dieser Mehrausgabe ist dadurch entstanden, dass den Tunnelprofilen eine bessere Form und grössere Abmessungen gegeben worden sind, als bei der Veranschlagung angenommen war. Eine weitere Ursache der Überschreitung liegt in der allgemeinen Steigerung der Preise, die seit der Ausführung derjenigen Tunnels eingetreten ist, welche dem Voranschlage zur Grundlage dienten. Wenn man übrigens gegenüber dieser Überschreitung von Fr. 2,3 Millionen die grosse Differenz von Fr. 6,7 Millionen oder 34 % in Betracht zieht, welche zwischen dem niedrigsten und höchsten Angebot der Firmen liegt, die sich an der Konkurrenz beteiligt und gewiss ernsthaft gerechnet haben, so muss gefolgert werden, dass für die Kostenberechnung verschiedene Möglichkeiten als massgebend angenommen werden konnten.

Der Einfluss dieser sich, wie bereits erwähnt, auf den Tunnel beschränkenden Überschreitung auf die Gesamtkosten der neuen Linie lässt sich schon jetzt übersehen. Für die Ausführung der Unterbauarbeiten des zweiten, 4 km langen Loses Sissach-

Übertrag 5,500,000

Fr.

Übertrag 5,500,000

Gelterkinden, für welche am 30. Mai 1912 eine Konkurrenz eröffnet wurde, liegen bereits Offerten vor, die den Voranschlag nicht übersteigen, und auch über die Kosten der Landerwerbungen lässt sich ein zutreffendes Urteil gewinnen. Es darf demnach angenommen werden, dass die Kosten der ganzen Linie rund 26 Millionen betragen werden. Gegenüber dem durch Bundesbeschluss vom 20. Juni 1910 bewilligten Kredit von 24 Millionen ergibt sich somit ein Mehrerfordernis von 2 Millionen Franken. Die Bewilligung desselben seitens der Bundesversammlung erfolgt bisheriger Übung gemäss durch die Genehmigung des vorliegenden Budgets. Anlässlich der Beantwortung der Interpellation des Herrn Nationalrates Sigg am 11. März 1912 hat Herr Bundespräsident Forrer die Richtigkeit dieses Standpunktes anerkannt.

Die Bauarbeiten, die am 1. Februar 1912 in Angriff genommen wurden, schreiten programmgemäss vorwärts. Der Sohlstollen des Tunnels wird bis Ende des Jahres 1912 eine Länge von 1800 m, das ist 22 % der Gesamtlänge, erreichen. Im Jahre 1913 wird derselbe voraussichtlich bis auf 3900 m oder 48 % vorgetrieben werden.

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

a. Im Reussgebiet.

Jährliche Entschädigung (Wasserzins) gemäss dem am 27. Dezember 1907 vom schweizer. Bundesrate genehmigten Verträge zwischen der Regierung des Kantons Uri und der Direktion der Gotthardbahn 72,000
Zahlbar am 27. Dezember 1913.

b. In der oberen Leventina (Kanton Tessin).

Jährliche Entschädigung (Wasserzins) gemäss dem zwischen dem Staatsrate des Kantons Tessin und der Direktion der Gotthardbahn

Übertrag 5,572,000

Übertrag 5,572,000

abgeschlossenen, am 15. März 1909 vom
 Bundesrat genehmigten Vertrag 95,000
 Zahlbar am 18. Juli 1913.

c. Im Rhonegebiet (Kanton Wallis).

a. Entschädigungen gemäss dem am 6. Mai 1911
 vom Verwaltungsrat der schweizerischen
 Bundesbahnen genehmigten Verträge zwischen
 dem Staatsrat des Kantons Wallis und der
 Kreisdirektion I betreffend die Rhonewasser-
 kraft zwischen Fiesch und Mörel.

1. Einmalige Entschädigung (Konzessions-
 gebühr) von Fr. 130,000; hiervon 60%
 als zweite und letzte Rate 78,000

2. Jährliche Entschädigung (Wasserzins) 40,000
 Zahlbar am 6. Mai 1913.

β. Jährliche Entschädigung (Wasserzins) gemäss
 den am 25. Juni 1909 von der General-
 direktion der schweizerischen Bundesbahnen
 genehmigten Verträgen zwischen den Ge-
 meinderäten Binn, Ausserbinn, Grengiols und
 Ernen einerseits und der Kreisdirektion I
 anderseits betreffend die Wasserkräfte der
 Binna 5,240
 Zahlbar am 25. Juni 1913.

Nr. 5. Einführung des elektrischen Betriebes.

a. Allgemeines 60,000

Der Betrag ist für die Personalkosten des
 Bureaus bei der Generaldirektion bestimmt,
 welches mit der Vorbereitung des elektrischen
 Betriebes beschäftigt ist.

b. Erstellung des Kraftwerkes Amsteg für den
 elektrischen Betrieb der Gotthardlinie 300,000

Übertrag 6,150,240

Fr.
Übertrag 6,150,240

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Die Kosten des Kraftwerkes sind bei einem Ausbau auf 32,000 PS. mit Reserven zu rund 9,000,000 Franken veranschlagt. Der für 1913 vorgesehene Betrag soll für den Landerwerb, den Bau von Unterkunftshäusern und für den Bau des Zulaufstollens verwendet werden.

Total I 6,150,240

II. Rollmaterial.

Den Bedarf an Rollmaterial haben wir wie bisanhin auf Grund der Erfahrungen im Betrieb ermittelt. Für die Budgetperiode 1913/1914 tritt eine Vermehrung des Bestandes an normalspurigen Dampflokomotiven nicht ein, es wird nur das auszurangierende Material ersetzt.

Für das Wagenmaterial ist dagegen eine den Betriebsverhältnissen entsprechende Vermehrung gemäss der folgenden Nachweisung vorgesehen.

Nr. 6. *Anschaffung von 72 Lokomotiven.* In der dreijährigen Periode 1912/1914 finden folgende Änderungen im Lokomotivbestand statt:

	Stück
Bestand an normalspurigen Dampflokomotiven Ende 1911	1186
Ausrangierung 1912	35
Neubeschaffung 1912	24
Verminderung 1912	11
Bestand Ende 1912	1175
Ausrangierung 1913	36
Neubeschaffung 1913	30
Verminderung 1913	6
Bestand Ende 1913	1169
Ausrangierung 1914	36
Neubeschaffung 1914	42
Vermehrung 1914	6
Bestand Ende 1914	<u>1175</u>

Hiervon entfallen auf:		Stück
Kreis	I	238
„	II (ohne Brünig)	292
„	III	306
„	IV	170
„	V	169

In den drei Jahren 1912/1914 werden demnach 107 Dampflokomotiven ausrangiert und 96 Dampflokomotiven neu beschafft.

Von diesen 96 Lokomotiven werden vertragsgemäss 24 Stück im Jahre 1912 geliefert, es sind somit pro 1913/1914 noch 72 Lokomotiven zu beschaffen, von denen 30 Stück, lieferbar 1913 bereits bestellt sind. (Statt der im Baubudget 1912 enthaltenen 1913 lieferbaren 32 Lokomotiven wurden nur deren 30 bestellt, nämlich 5 E^{b3/5}-Lokomotiven statt 6 und 5 C^{3/6}-Lokomotiven (neue Type) statt 6 C^{4/5}.)

Die im Jahre 1914 zu liefernden 42 Lokomotiven verteilen sich auf die Serien A^{3/5}, B^{3/4}, C^{3/6} (neue, sehr leistungsfähige Güterzugslokomotive), E^{b3/5} und E^{3/3}.

Die Gesamtkosten der 72 Lokomotiven sind veranschlagt zu Fr. 6,981,000
wovon pro 1913 „ 2,868,000

Die Budgetpreise der A^{3/5}-, B^{3/4}- und E^{b3/5}-Lokomotiven sind in Anbetracht der seither eingetretenen Steigerung der Materialpreise angemessen erhöht worden.

Nr. 7. *Anschaffung von 3 Brünig-Talbahnlokomotiven G^{3/4}.*
In den Jahren 1911/1914 werden 4 alte Talbahnlokomotiven (Serie G^{3/3}) ausrangiert und 6 neue G^{3/4}-Lokomotiven (je 3 pro 1912 und 1913) beschafft. Die Vermehrung des Bestandes um 2 Lokomotiven auf Ende 1913 entspricht der Streckenverlängerung infolge der Erstellung der Brienzerseebahn.

Nr. 8. *Anschaffung einer elektrischen Lokomotive für den Simplon F^{b4/4} oder F^{b4/6}.* Es ist für 1913 die Beschaffung einer fünften elektrischen Lokomotive für den Simplon in Aussicht genommen; diese wird dringend benötigt, angesichts des durch die Eröffnung der Lötschbergbahn zu erwartenden gesteigerten Verkehrs und weil die vorhandenen 4 Lokomotiven nicht genügen, um alle Züge durch den Tunnel mit elektrischen Lokomotiven zu befördern.

Während des Baues des zweiten Tunnels muss aber tunlichst vermieden werden, den Tunnel mit Dampflokomotiven zu befahren. Als Type ist die bestehende F^{b4}/₄, eventuell eine für die Weiterführung der elektrischen Traktion auf der Bergstrecke Domodossola-Iselle noch besser geeignete, weil leistungsfähigere Type F^{b4}/₆ vorgesehen.

Nr. 9. *Anschaffung von 193 Personenwagen für die Periode 1913/1914.* Im Baubudget 1912 ist unter Nr. 8 für das Jahr 1913 die Anschaffung von 90 Personenwagen (wovon jedoch nur 82 Stück in Bau gegeben wurden), vorgesehen. Es fallen somit von der zweijährigen Periode 111 Stück auf das Jahr 1914, bei welcher Anschaffung wieder den derzeitigen Bedürfnissen des Betriebes Rechnung getragen ist. Es kommt dies namentlich in der Vermehrung der Wagen III. Klasse zum Ausdruck.

Gemäss dem nachfolgenden Bestandesausweis werden auf Ende 1914 voraussichtlich 173,283 Sitzplätze vorhanden sein, nämlich:

	Anzahl Wagen	Sitzplätze			
		I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	Total
Bestand am 31. Dezember 1911 . . .	3290	7990	36,869	119,966	164,825
Vermehrung pro 1912	95	110	240	5,100	5,450
	3385	8100	37,109	125,066	170,275
Ausrangierung 1912	69	198	528	2,297	3,023
Bestand am 31. Dezember 1912 . . .	3316	7902	36,581	122,769	167,252
Vermehrung pro 1913	82	72	760	4,412	5,244
	3398	7974	37,341	127,181	172,496
Ausrangierung 1913	67	—	672	2,237	2,909
Bestand am 31. Dezember 1913 . . .	3331	7974	36,669	124,944	169,587
Vermehrung pro 1914	111	72	1,540	5,160	6,772
	3442	8046	38,209	130,104	176,359
Ausrangierung 1914	82	24	812	2,240	3,076
Bestand am 31. Dezember 1914 . . .	3360	8022	37,397	127,864	173,283
In %	—	4,6	21,6	73,8	100

Die schon im Baubudget 1912 für das Jahr 1913 vorgesehenen 90 (bezw. 82) Personenwagen sind bereits vergeben worden. Die Preisansätze für die Wagen von 1914 wurden der derzeitigen Marktlage angepasst.

Für die zwei Jahre 1913 und 1914 ergibt sich eine Kostensumme von Fr. 6,338,300 für 193 Wagen gegenüber Fr. 4,658,250 für 185 Wagen im Baubudget 1912.

Die Voranschlagsumme für 1913 beträgt: . Fr. 2,751,300

Nr. 10. *Anschaffung von 65 Gepäckwagen mit Faltenbälgen für die Periode 1913/1914.* Davon sind 25 Stück als Bedarf des Jahres 1913 aus dem Baubudget 1912 (Nr. 9) übertragen worden und bereits vergeben.

Gemäss dem nachfolgenden Bestandesausweis wird auf Ende 1914 die Anzahl der Gepäckwagen, inklusive 130 Stück zur Verwendung in Güterzügen, voraussichtlich 760 betragen, nämlich:

	Stück
Bestand am 31. Dezember 1911	728
Vermehrung pro 1912	10
	<u>738</u>
Ausrangierung pro 1912	11
Bestand am 31. Dezember 1912	727
Vermehrung pro 1913	25
	<u>752</u>
Ausrangierung pro 1913	16
Bestand am 31. Dezember 1913	736
Vermehrung pro 1914	40
	<u>776</u>
Ausrangierung pro 1914	16
Bestand am 31. Dezember 1914	<u>760</u>

Durch die Anschaffung von 40 Gepäckwagen der Serie F³⁴ werden die im Jahr 1914 notwendigen Ausrangierungen gedeckt und mit dem Überschuss wird dem gesteigerten Gepäckverkehr Rechnung getragen.

Die Voranschlagsumme für 1913 beträgt: . Fr. 458,250

Nr. 11. *Anschaffung von 842 Güterwagen für die Periode 1913/1914.* Im Baubudget 1912 ist unter Nr. 10 die Anschaffung

von 202 Güterwagen im Jahre 1913 bereits enthalten und die Vergebung derselben hat stattgefunden. Die Inanspruchnahme der vorhandenen Wagen ist aber eine so intensive, dass es notwendig ist, die pro 1913 erfolgte Bestellung nachträglich noch um 100 gedeckte Güterwagen zu erhöhen.

Gemäss dem nachstehenden Bestandesausweis wird auf Ende 1914 die Anzahl der Güterwagen voraussichtlich 14,736 betragen, nämlich:

	Stück
Bestand am 31. Dezember 1911	14,362
Vermehrung pro 1912	330
	<hr/> 14,692
Ausrangierung pro 1912	278
Bestand am 31. Dezember 1912	14,414
Vermehrung pro 1913	302
	<hr/> 14,716
Ausrangierung pro 1913	250
Bestand am 31. Dezember 1913	14,466
Vermehrung pro 1914	540
	<hr/> 15,006
Ausrangierung pro 1914	270
Bestand am 31. Dezember 1914	<hr/> <u>14,736</u>

Der Bestand an Güterwagen in der dreijährigen Periode 1912/1914 wird um 374 Wagen vermehrt.

Für die im Jahre 1914 vorgesehene Beschaffung von 540 Güterwagen sind 100 Stück der Serie J^{3a} mit 65 m³ Laderaum und 15 t Ladegewicht zum Transport von sperrigen Gütern, 300 Stück der Serie K³ mit 50 m³ Laderaum und 15 t Ladegewicht, 100 Stück der Serie M⁶ mit 10,2 m Ladelänge, 27,54 m² Bodenfläche und 15 t Ladegewicht und 40 Stück der Serie N² mit verschiebbarer Kuppelstange und 15 t Ladegewicht in Aussicht genommen.

Die Voranschlagssumme für 1913 beträgt . Fr. 1,558,200

Nr. 12. *Anschaffung von 5 Personenwagen B³ für die Brünigbahn mit Luftdruckbremse für das Jahr 1913 (Übertrag vom Jahr 1912) à Fr. 18,500 Fr. 92,500*

Nr. 13. *Anschaffung von 2 Gepäckwagen F³ für die Brünigbahn mit Luftdruckbremse für das Jahr 1913 (Übertrag vom Jahr 1912) à Fr. 11,500 Fr. 23,000*

Nr. 14. *Ausrüstung von 93 Personen- und Gepäckwagen der Kreise I—III mit Dynamos für die elektrische Beleuchtung.*

Es wird damit eine Verbesserung der Personenwagenbeleuchtung erzielt. Die Ausgabe ist zu Fr. 90,000 veranschlagt.

Nr. 15. *Ersatz der Gasbeleuchtung in 16 Personenwagen des Kreises V durch elektrische Beleuchtung mit Dynamos.*

Auch hier handelt es sich um Verbesserung der Beleuchtung, wofür wir einen Betrag von Fr. 32,000 in Aussicht nehmen.

Nr. 16. *Auszurangierendes Rollmaterial pro 1913.*

Der abzuschreibende Wert des durch die vorstehenden Neuananschaffungen ausfallenden Rollmaterials beträgt Fr. 4,115,000 wovon entfallen auf:

38 Lokomotiven	Fr. 2,411,000
67 Personenwagen	„ 606,000
16 Gepäckwagen	„ 131,000
250 Güterwagen	„ 967,000
Zusammen	<u>Fr. 4,115,000</u>

III. Mobilien und Gerätschaften.

Fr.

Nr. 17. *Inventaranschaffungen für die Bureaux der Generaldirektion 15,000*

Nr. 18. *Anschaffung von einem Dynamometerwagen X^d mit Kraftmesser, Arbeitsmesser, Beschleunigungsmesser, Indikatoren für Bremsversuche, Kontaktapparate für Weg- und Zeitmarken etc. zum Preise von Fr. 80,000, wovon Fr. 40,000 vom Baubudget 1912 übertragen werden, so dass der ganze Betrag von Fr. 80,000 auf das Jahr 1913 fällt 80,000*

Übertrag 95,000

609

Fr.

Übertrag 95,000

Nr. 19. Vermehrung des Inventars des Fahr-
dienstes:

200 Stück Dampfheizkupplungen mit Gewindean- schluss à Fr. 35	7,000
200 Akkumulatorenbatterien, Modell S. B. B., für die elektrische Wagenbeleuchtung à Fr. 255	51,000
25 Akkumulatorenbatterien, Modell S. B. B. (Brüning), für die elektrische Wagenbeleuchtung à Fr. 220	5,500
Total III	<u>158,500</u>

Rekapitulation, Generaldirektion.

Fr.

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen	6,150,240
II. Rollmaterial	8,202,250
III. Mobiliar und Gerätschaften	158,500
Total Generaldirektion	<u>14,510,990</u>

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

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

Nr. 20. Erstellung einer zweiten Wartehalle bei den Haltestellen Pregny, Tuileries, Creux de Genthod, Pont-Céard und Lonay-Préverenges.

Baubudget 1912, Nr. 48.	Fr.	Fr.
Voranschlag vom 9. Juni 1911	10,500	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	9,200	
Bleiben ———		1,300

Nr. 21. Station Versoix. Erweiterung der Station und Erstellung eines neuen Aufnahmegebäudes.

	Fr.	
Baubudget 1912, Nr. 49	535,000	
Kredit des Verwaltungsrates vom 30. März 1912	510,000	
wovon auf Bau	Fr. 471,000	
und auf Betrieb	„ 39,000	
Dazu Fr. 14,000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	15,000	
Bleiben ———	495,000	
Ausgaben pro 1913		240,000

Die Erstellung eines Überholungsgeleises in Versoix ist schon seit langem Bedürfnis. Bisher war die besonders bei Unregelmässigkeiten im Verkehr notwendige Überholung von Zügen nur mit umständlichem Manöver durch Inanspruchnahme des Hauptgeleises der Gegenrichtung möglich. Das einfache Aufnahmegebäude, in welchem nur ungenügende Diensträume und keine Wohnung für den Vorstand untergebracht sind, muss durch ein neues, grösseres ersetzt werden. Ferner sind ein Zwischenperron mit schienenfreiem Zugang, ein neuer Güterschuppen mit

Übertrag	241,300
----------	---------

Fr.

Übertrag 241,300

Rampe und neue Freiverladegeleise und Plätze vorgesehen, weil die heutigen Güterdienstanlagen, welche sich zu beiden Seiten der Hauptgeleise befinden, nicht mehr genügen.

Nr. 22. Station Gland. Erweiterung der Güterdienstanlagen, Erstellung eines neuen Abortes und zentrale Weichen- und Signalstellung.

Baubudget 1912. Nr. 21.	Fr.	
Voranschlag vom 25. Juli 1910 . . .	110,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 82,000		
und auf Betrieb . . . „ 28,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	40,000	
Bleiben	—	70,000

Nr. 23. Bahnhof Morges. Ersetzung von fünf Niveauübergängen bei km 11,770, 11,790, 12,022, 12,034 und 12,176 durch drei Unterführungen.

Baubudget 1912, Nr. 23.	Fr.	
Voranschlag vom 9. Mai 1911 . . .	336,000	
a. Unterführungen für die Promenade, km 11,776 und die Strasse von Cos- sonay, km 11,798	176,000	
b. Unterführung der alten Strasse von La Vallée, km 12,154	160,000	
Zusammen	336,000	
Beitrag der Interessenten	92,200	
Bleiben	243,800	
wovon auf Bau . . . Fr. 213,800		
und auf Betrieb . . . „ 30,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	233,800	
Bleiben	—	10,000
Übertrag		321,300

	Fr.	
	Übertrag	321,300
Nr. 24. Bahnhof Renens. Erweiterung des Bahnhofes und der Depotanlage.		
Baubudget 1912, Nr. 24.		
Kredit des Verwaltungsrates vom	Fr.	
30. Dezember 1905	3,930,000	
wovon auf Bau . Fr. 3,680,000		
und auf Betrieb . „ 250,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	<u>3,730,000</u>	
	Bleiben	<u>200,000</u>
Ausgaben pro 1913		50,000

Im Jahre 1913 soll die Stellwerksanlage für die Weichengruppe zwischen Personen- und Rangierbahnhof vollendet werden.

Nr. 25. Bahnhof Lausanne. Umbau und Erweiterung des Bahnhofes.

Baubudget 1912, Nr. 25.		
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 1912	<u>8,345,000</u>	
	Bleiben	<u>2,145,000</u>
Ausgaben pro 1913		700,000

Der Betrag ist zur Fortsetzung der Arbeiten am Aufnahmsgebäude bestimmt.

Nr. 26. Station Lutry. Erweiterung der Station und Beseitigung des Niveauüberganges bei km 4,584.

Übertrag	<u>1,071,300</u>
----------	------------------

	Fr.	
Übertrag		1,071,300
	Fr.	
Baubudget 1912, Nr. 27		<u>196,000</u>
Voranschlag vom 14. Juni 1912		240,000
wovon auf Bau	Fr. 211,000	
und auf Betrieb	" 29,000	
Ausgaben pro 1913		40,000

Nr. 27. Station Clarens. Ersetzung des Niveauüberganges der „Rue du Torrent“ bei km 22,806 durch eine Unterführung bei km 22,870.

Baubudget 1912, Nr. 52.		
Voranschlag vom 9. Mai 1911		140,000
wovon auf Bau	Fr. 130,500	
und auf Betrieb	" 9,500	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912		70,000
Bleiben	—————	70,000

Nr. 28. Territet. Ersetzung des Niveauüberganges der Kantonsstrasse durch eine Unterführung.

Baubudget 1912, Nr. 29.		
	Fr.	
Voranschlag vom Januar 1907		500,000
wovon auf Bau	Fr. 475,000	
und auf Betrieb	" 25,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912		<u>147,000</u>
Bleiben	<u>—————</u>	<u>353,000</u>

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

Ausführung verschoben.

Nr. 29. Station Villeneuve. Erweiterung der Station und Ersetzung von drei Niveauübergängen durch eine Strassenüberführung und eine Passerelle.

Baubudget 1912, Nr. 30.

Übertrag 1,181,300

		Fr.	
	Übertrag		1,181,300
Kredit des Verwaltungsrates vom 25. März 1907		Fr.	
		720,000	
Revidierter Voranschlag mit Belassung der Niveauübergänge		593,000	
wovon auf Bau	Fr.	510,000	
und auf Betrieb	" 83,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912		463,000	
	Bleiben	130,000	
Ausgaben pro 1913			5,000

Nr. 30. Station Bouveret.

a. Verlegung der Anlage für den Lokalgüterdienst.

		Fr.	
Baubudget 1912, Nr. 53 a			
Voranschlag vom 11. Januar 1911		57,000	
wovon auf Bau	Fr.	55,600	
und auf Betrieb	" 1,400		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912		47,000	
	Bleiben		10,000

b. Ersetzung der Drehscheibe von 14 m Durchmesser durch eine solche von 18 m Durchmesser.

		Fr.	
Baubudget 1912, Nr. 53 b		32,000	
Voranschlag vom 16. Januar 1912		27,000	
Hiervon ab: Beitrag der P. L. M.		13,500	
	Bleiben	13,500	
wovon auf Bau	Fr.	13,000	
und auf Betrieb	" 500		
Dazu Fr. 6800 für Abschreibungen.			
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912		10,500	
	Bleiben		3,000

Die Reduktion des Voranschlags ist durch die auf Verlangen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn-Gesellschaft vorgenommene Verkleinerung des Durchmessers der neuen Drehscheibe von 20 auf 18 m herbeigeführt worden.

Übertrag 1,199,300

	Fr.	
		Übertrag 1,199,300
Nr. 31. Station Sitten. Erweiterung der Station.		
Baubudget 1912, Nr. 33.		
Kredit des Verwaltungsrates vom 23. September 1905	Fr.	
		800,000
wovon auf Bau	Fr. 720,000	
und auf Betrieb	" 80,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912		<u>760,000</u>
	Bleiben	<u>40,000</u>
Ausgaben pro 1913		5,000

Nr. 32. Bahnhof Brig. Erweiterung für die Einführung der Berner-Alpenbahn (B. L. S.) und Vergrößerung des Lokalgüterschuppens.		
	Fr.	
Baubudget 1912, Nr. 54		<u>1,450,000</u>
Kredit des Verwaltungsrates vom 2. Dezember 1911		2,050,000
Hiervon ab: Anteil der Berner-Alpenbahn-Gesellschaft		<u>965,000</u>
Bleiben zu Lasten der Bundesbahnen		1,085,000
wovon auf Bau	Fr. 1,005,000	
und auf Betrieb	" 80,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912		<u>200,000</u>
	Bleiben	<u>885,000</u>
Ausgaben pro 1913		300,000

Die Erhöhung des Voranschlags ist eingetreten, weil die früher auf 750 m Länge vorgesehene Verlegung der Rhone nunmehr auf 1680 m vorgenommen werden soll, um für eine später allenfalls notwendig werdende Erweiterung des Bahnhofes Platz zu gewinnen. Ferner ist eine Verbreiterung des Rangierbahnhofes mit der Verlegung der Hauptgeleise nach Norden vorgesehen, die jedoch erst nach Beginn der Arbeiten am 2. Simplontunnel zur Ausführung kommen

Übertrag 1,504,300

Fr.
Übertrag 1,504,300

kann, weil für die erforderlichen Anschüttungen das aus dem Tunnel kommende Ausbruchmaterial verwendet werden soll. Infolge einer Einsprache der Gemeinde Naters konnte mit den Arbeiten an der Korrektur erst vor kurzem begonnen werden.

Nr. 33. Bahnhof Vallorbe. Erweiterung zu einem internationalen Bahnhof gemäss Vertrag mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn-Gesellschaft.

Baubudget 1912, Nr. 36.	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 1912	3,400,000
Bleiben	<u>3,050,000</u>
Ausgaben pro 1913	2,400,000

Die Arbeiten schreiten programmgemäss vorwärts. Im Jahre 1912 werden die Unterbauarbeiten nahezu gänzlich, die Geleiseanlage ungefähr zur Hälfte fertiggestellt und die Lokomotivremise für die Bundesbahnen, sowie das dazu gehörige Dienstgebäude in Benützung genommen werden. Das Aufnahmegebäude und das Gebäude für den schweizerischen Zoll werden noch im Jahre 1912 unter Dach kommen.

Die Inbetriebnahme der neuen Bahnhofanlagen ist für den 1. Oktober 1913 in Aussicht genommen.

Nr. 34. Haltestelle Ligerz. Erstellung eines Aufnahmegebäudes mit Nebengebäude.

Baubudget 1912, Nr. 56.	Fr.
Voranschlag vom 4. Juli 1911	50,000
wovon auf Bau	Fr. 46,000
und auf Betrieb	" 4,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	40,000
Bleiben	<u>10,000</u>
Übertrag	3,914,300

Fr.

Übertrag 3,914,300

Nr. 35. Conversion-Grandvaux. Sicherungsarbeiten für den Damm bei km 5,172.

Baubudget 1912, Nr. 57. Fr.

Voranschlag vom 13. Juni 1911 . . . 25,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912 20,000

Bleiben ——— 5,000

Nr. 36. Grandvaux-Puidoux-Chexbres. Entwässerungsarbeiten und Verstärkung der Stützmauer bei km 9,908/920. Fr.

Baubudget 1912, Nr. 40 22,000

Voranschlag vom 20. Februar 1912 . . 28,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912 15,000

Bleiben ——— 13,000

Nr. 37. Station Palézieux. Erweiterung der Verlade- und Umladegleise. Fr.

Baubudget 1912, Nr. 41. 115,000

Voranschlag vom 16. Februar 1912 . . 125,000

Hiervon ab: Beitrag der elektrischen Greyerzer Bahnen 20,000

Bleiben zu Lasten der S. B. B. . . . 105,000

wovon auf Bau . . Fr. 96,000

und auf Betrieb . . „ 9,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912 95,000

Bleiben ——— 10,000

Der Beginn der Arbeiten wurde durch Verhandlungen mit den Greyerzerbahnen verzögert. Die Erhöhung des Voranschlages ist dadurch entstanden, dass ein Weg, der nach dem früheren Entwurf über den Verladeplatz geführt worden wäre, nunmehr auf Wunsch der Anstösser dem Rande der Station entlang ausserhalb derselben geführt wird.

Übertrag 3,942,300

	Fr.	
	Übertrag	3,942,300
Nr. 38. Bahnhof Freiburg. Ersetzung des Niveaüberganges im „Tivoli“ durch eine Unterführung.		
Baubudget 1912, Nr. 42.	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 1912	200,000	
	Bleiben	380,000
Ausgaben pro 1913		150,000
Die Expropriationsverhandlungen sind im Gange; die Bauarbeiten sind vergeben.		
Nr. 39. Station Payerne. Erweiterung der Station mit Neu- und Umbau von Gebäuden.		
Baubudget 1912, Nr. 43.		
Kredit des Verwaltungsrates vom 20. Juli 1907	Fr. 1,163,200	
wovon auf Bau . Fr. 1,035,200		
und auf Betrieb . „ 128,000		
Dazu Fr. 125,300 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	530,000	
	Bleiben	633,200
Ausgaben pro 1913		300,000
Nr. 40. Station Kerzers. Erweiterung der Station.		
Baubudget 1912, Nr. 63.	Fr.	
Voranschlag vom 11. Dezember 1909 . . .	73,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 56,000		
und auf Betrieb . . . „ 17,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	30,000	
	Bleiben	43,000
	Übertrag	4,435,300

Fr.

Übertrag 4,435,300

Nr. 41. II. Geleise Martigny-Riddes mit Umbau der Stationen Charrat-Fully, Saxon und Riddes; Länge 13,116 km.

Baubudget 1912, Nr. 44. 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 1912 100,000

Bleiben 1,300,000

Ausgaben pro 1913 450,000

Das Projekt ist am 1. August 1912 vom Eisenbahndepartement genehmigt worden. Die Arbeiten werden demnächst in Angriff genommen.

Nr. 42. II. Geleise St. Blaise-Neuenstadt mit Umbau der Stationen St. Blaise, Cornaux, Cressier und Landeron; Länge 10,678 km.

Baubudget 1912, Nr. 45. 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 1912 200,000

Bleiben 2,430,000

Ausgaben pro 1913 600,000

Nachdem das Projekt am 9. Juli 1912 die Genehmigung des Eisenbahndepartementes erhalten hatte, ist mit den Arbeiten begonnen worden.

Übertrag 5,485,300

Fr.
Übertrag 5,485,300

Nr. 43. II. Geleise Siviriez-Romont, mit Erweiterung der Station Romont und Änderungen an der Linie nach Bulle; Länge 4,912 km.

Baubudget 1912, Nr. 46.

Voranschlag vom 7. Mai 1910 (Anteil	Fr.
der Bulle-Romont-Bahn inbegriffen)	2,195,000
wovon auf Bau .	Fr. 2,023,000
und auf Betrieb .	„ 172,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	10,000
Bleiben	2,185,000

Ausgaben pro 1913	100,000
-----------------------------	---------

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Der Unterbau ist bereits beim Bau der Linie zweigeleisig erstellt worden. Südlich von der Station Romont liegt auf demselben auf 1 km Länge das Geleise der Bulle-Romont-Bahn. Die Unterhandlungen, die mit dieser Gesellschaft über die Verlegung ihres Geleises geführt wurden, haben die Vorlage des Projektes erheblich verzögert. Anfänglich war geplant, das Geleise dieser Bahn bei Arrufens, wo es von der S. B. B. Linie abzweigt, unter der letzteren durch und an der Westseite derselben in die Station Romont einzuführen. In einem zweiten Entwurfe war die Verschiebung dieses Geleises auf die Ostseite unserer Anlagen vorgesehen. Auf keines dieser Projekte wollte die genannte Gesellschaft eintreten. Schliesslich wurde auf die Verlegung verzichtet und die Verbreiterung des Bahnkörpers für unser zweites Geleise auf der Westseite vorgesehen.

In der Station Romont werden die Geleiseanlagen wesentlich erweitert, die Gebäude durch Neubauten ersetzt und 2 überdeckte Perrons erstellt werden.

Von den zurzeit zwischen Siviriez und Romont vorhandenen 10 Niveauübergängen sollen 7 durch

Übertrag 5,585,300

Fr.
Übertrag 5,585,300

Unter- oder Überführungen ersetzt werden und nur 3, wovon 2 Fusswegübergänge, bestehen bleiben. An den Kosten der Beseitigung des Niveauüberganges bei Arrufens und der Erstellung des zweiten Geleises von da bis Romont beteiligt sich die Bullc-Romont-Bahn durch Zahlung jährlicher Beiträge. An den Kosten der Stationserweiterung beteiligt sie sich durch Übernahme eines Teiles der Verzinsung des Baukapitals.

Mit den Bauarbeiten wird erst im Jahre 1913 begonnen werden können.

Nr. 44. Station Noiraigue. Zentralanlagen für Weichen und Signale.

	Fr.	
Baubudget 1912, Nr. 70 a.		
Voranschlag vom 29. Mai 1911	55,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	50,000	
Bleiben ————		5,000

Nr. 45. Streckenblockeinrichtungen. Vollendungsarbeiten in den Stationen Céligny, Coppet, Versoix und Chambésy.

	Fr.	
Baubudget 1912, Nr. 72 a.		
Voranschlag vom 20. Mai 1911	65,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	55,000	
Bleiben ————		10,000

Neue Bauten.

Nr. 46. Station St. Prex. Verlängerung des Stumpengeleises und Verlegung des Parallelweges. Fr.

Voranschlag vom 14. Mai 1912	27,000	
wovon auf Bau Fr.	21,500	
und auf Betrieb „	5,500	
Ausgaben pro 1913		10,000

Die Erweiterung ist durch die Verkehrsvermehrung verursacht, welche durch eine vor kurzem in

Übertrag 5,610,300

Fr.

Übertrag 5,610,300

der Nähe der Station entstandenen Glasfabrik herbeigeführt wurde.

Nr. 47. Bahnhof Morges. Verlegung der Kantonsstrasse Morges-Bière zur Aufhebung des Niveauüberganges bei km 12,626. Fr.

Voranschlag vom 18. Januar 1912 . . . 52,000

wovon auf Bau . . . Fr. 51,000

und auf Betrieb . . . „ 1,000

Dazu Fr. 600 für Abschreibungen.

Ausgaben pro 1913 5,000

Die Kosten der Aufhebung des Niveauüberganges werden durch die Ersparnis der zurzeit Fr. 3200 im Jahre betragenden Bewachungskosten gedeckt.

Nr. 48. Renens-Lausanne. Verbreiterung des Unterbaues zwischen Lausanne und Malley für ein weiteres Geleise.

Landerwerb zwischen km 0,800 und 1,950 . . . 43,000

Von Renens bis Malley wurde der Unterbau für ein drittes Geleise anlässlich der Erstellung des Verbindungsgeleises zum Gaswerk von Lausanne im Jahre 1911 verbreitert.

Die zur Fortsetzung dieser Verbreiterung bis zum Bahnhof Lausanne erforderlichen Landankäufe sollen im Jahr 1913 vorgenommen werden.

Nr. 49. Rivaz-Vevey. Strassenüberführung bei km 16,705 zum Ersatz der Niveauübergänge „de la Crottaz“ bei km 16,490 und 16,788. Fr.

Voranschlag vom 27. März 1912 . . . 275,000

wovon auf Bau . . Fr. 262,000

und auf Betrieb . . „ 13,000

Dazu Fr. 3700 für Abschreibungen.

Ausgaben pro 1913 40,000

Übertrag 5,698,300

Fr.

Übertrag 5,698,300

Die Beiträge des Staates und der übrigen Interessenten sind nicht in Abzug gebracht.

Nr. 50. Station Aigle.

Neues Umladegleise für die Aigle-Sépey-Diablerets-Bahn.

Voranschlag vom 16. März 1911 5,500

Nr. 51. Station Martigny. Erweiterung der Station und Geleiseänderungen auf der Ostseite infolge der Erstellung der II. Spur Martigny-Riddes. Fr.

Voranschlag vom 15. Mai 1912 428,000

Hiervon ab: Arbeiten, welche zu lasten des II. Geleises Martigny-Riddes, Nr. 41, verrechnet sind 77,000

Bleiben 351,000

wovon auf Bau . . Fr. 284,000

und auf Betrieb . . „ 67,000

Ausgaben pro 1913 160,000

Anlässlich der Einführung der normalspurigen Nebenbahn Martigny-Orsières wurde die Station in den Jahren 1910 und 1911 erweitert. Diese Erweiterung wurde unter Zugrundelegung eines Projektes für den vollständigen Umbau nur in beschränktem Umfange vorgenommen. Die Verkehrszunahme und der Bau des 2. Geleises nach Riddes erfordern die Vollendung des Umbaus.

Nr. 52. Station Sitten. Strassenüberführung bei km 92,946 zum Ersatz der Niveauübergänge Ste. Marguerite und „des Mayenets“. Fr.

Voranschlag vom 12. April 1912 264,000

Übertrag 5,863,800

	Fr.	
		Übertrag 5,863,800
wovon auf Bau	Fr. 255,500	
und auf Betrieb	„ 8,500	
Ausgaben pro 1913		160,000

Da der auf der Ostseite der Station befindliche Übergang „des Mayenets“ über 12 Geleise führt, muss derselbe beseitigt werden. In dem Projekte, das der der Vollendung entgegengehenden Stationserweiterung zugrunde liegt, war an Stelle dieses Überganges eine 72 m lange Passerelle und die Ablenkung des Fuhrwerkverkehrs auf die Unterführung der Staatsstrasse vorgesehen, die zur Beseitigung des Überganges „Ste. Marguerite“ hätte erstellt werden sollen. Dieses Vorhaben begegnete dem Widerspruch der Gemeinde, und nach längeren Verhandlungen mit den Kantons- und Gemeindebehörden gelang die Einigung auf das nun vorliegende Projekt, laut welchem die erwähnten Übergänge durch eine zwischen beiden liegende Überführung ersetzt werden sollen.

Nr. 53. Station Siders. Neues Freiverladegeleise.
Voranschlag vom 19. Februar 1912 25,000

Nr. 54. Station Visp. Neues Aufnahmegebäude.
Fr.
Voranschlag vom 6. Mai 1912 210,000
Dazu Fr. 20,000 für Abschreibungen.
Ausgaben pro 1913 30,000

Bei der grossen Zahl der Reisenden, die diese Station als Endpunkt der Visp-Zermatt-Bahn aufweist, lässt sich der Ersatz des primitiven Aufnahmegebäudes durch einen, modernen Anforderungen entsprechenden Bau nicht mehr länger hinausschieben.

Nr. 55. Brig-Iselle. Verbesserung der Stromrückleitung bei den Schienenstössen an den nassen Stellen im Simplontunnel, Fortsetzung der im Jahre 1912 begonnenen Arbeit (vergl. Baubudget 1912, Nr. 55).

Übertrag 6,078,800

Fr.

Übertrag 6,078,800

Voranschlag vom 29. Mai 1912 7,000

Die Verbesserung soll durch Kupferdrahtbügel und durch die Anbringung der in den letzten Jahren hauptsächlich in Frankreich angewendeten elektromechanischen bolzenlosen Stossverbindungen erfolgen.

Nr. 56. Croy-Vallorbe. Entwässerung und Verbauung des obern Teiles vom „Coteau du Day“ (vergl. Baubudget 1912, Nr. 35).

Anteil der Bundesbahnen pro 1913 50,000

Diese Verbauung wird in Gemeinschaft mit dem Kanton Waadt zur Ausführung gelangen. Mit der dazu erforderlichen Verlegung der Orbe ist bereits begonnen worden.

Nr. 57. Station Ependes. Verlängerung des Ausweichgeleises.

Voranschlag vom 18. Juni 1912 40,000

Nr. 58. Yverdon-Grandson. Unterführung bei km 39,⁰⁸⁶ zum Ersatz des Niveauüberganges „St. Georges“ bei km 39,¹⁰⁸. Fr.

Voranschlag vom 3. November 1910 . . . 32,000

Dazu Fr. 7000 für Abschreibungen.

Ausgaben pro 1913 32,000

Nr. 59. Station Rosé. Verlängerung des Ausweichgeleises.

Voranschlag vom 12. Juni 1912 9,000

Nr. 60. Bahnhof Freiburg. Verlängerung der Langholz- und Viehrampe.

Voranschlag vom 10. Juni 1912 24,000

Übertrag 6,240,800

	Fr.
Übertrag	6,240,800
<p>Nr. 61. Station Galmiz. Ausweichgeleise und Erweiterung der Güterdienstanlagen.</p>	
Voranschlag vom 16. April 1912	79,000
<p>Der Ausbau dieser Station zur Kreuzungsstation ist zur Aufstellung und Einhaltung eines rationellen Fahrplanes unerlässlich. Bei dieser Gelegenheit sollen auch die Güterdienstanlagen durch Erstellung eines kleinen Güterschuppens und Vergrößerung des Verladeplatzes verbessert werden.</p>	
<p>Nr. 62. Station Corcelles (Transversale). Versetzung des alten Güterschuppens von Gland.</p>	
Voranschlag vom 7. Juni 1912	3,700
<p>Nr. 63. II. Geleise Bern-Flamatt; Länge 10,160 km.</p>	
I. Rate	200,000
<p>Da der Umbau des Personenbahnhofes Bern und der Ausbau des Rangierbahnhofes Weiermannshaus den zweigeleisigen Betrieb auf dem grössten Teil der Strecke von Bern nach Bümpliz zur Folge haben wird, empfiehlt es sich, das 2. Geleise weiter westwärts bis Flamatt fortzusetzen. Der Bahnhof Bern wird hierdurch eine erhebliche Entlastung erfahren.</p>	
<p>Nr. 64. II. Geleise Visp-Brig; Länge 8,190 km.</p>	
	Fr.
Voranschlag vom 25. Juni 1912	880,000
wovon auf Bau	Fr. 847,000
und auf Betrieb	" 33,000
Ausgaben pro 1913	50,000
<p>Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.</p>	
<p>Um auf der nahezu 9 km langen Strecke den lebhaften Zugverkehr bewältigen zu können, der zur guten Verbindung der Visp-Zermatt-Bahn mit dem Simplon, der Lötschberg- und der Furka-Bahn nötig sein wird, muss dieselbe zweigeleisig ausgebaut werden.</p>	
Übertrag	6,573,500

Fr.
Übertrag 6,573,500

Nr. 65. Wagenwascheinrichtungen und Desinfektionsanlagen für den Viehtransport laut Bundesratsbeschluss vom 22. März 1907. Station Yvonand.

Voranschlag vom 8. Juni 1911 4,400

Nr. 66. Prellböcke 3,000

Nr. 67. Brückenwagen 6,000

Nr. 68. Lastkräne 5,000

Nr. 69. Wasserversorgungen für Stationen und Wärterhäuser 20,000

Nr. 70. Verbesserung der Beleuchtung auf Bahnhöfen und Stationen 9,000

Nr. 71. Neue Signale. Vor- und Durchfahrtsignale, Ersatz von Scheibensignalen durch Semaphore etc. . 30,000

Nr. 72. Streckenblockeinrichtungen. Lutry-Montreux.

Voranschlag vom 14. Juni 1912 170,000

Nr. 73. Wärterhäuser. Neubauten und Vergrößerungen 20,000

Nr. 74. Unterkunftslokale für das Dienstpersonal . 7,000

Nr. 75. Bahnabschlüsse und Barrieren 20,000

Nr. 76. Telegraphenleitungen.

a. Lausanne-Yverdon, neuer Telegraphendraht.

Voranschlag vom 6. April 1912 8,000

b. Yverdon-Freiburg, neuer Telegraphendraht.

Voranschlag vom 9. Februar 1912 8,500

c. Payerne-Freiburg, Rückkauf der Telegraphenleitung 2,600

Übertrag 6,887,000

	Fr.
Übertrag	6,887,000
Nr. 77. Telephonanlagen (einschliesslich der Apparate).	
<i>a.</i> Daillens-Vallorbe.	
Voranschlag vom 6. April 1912	9,000
<i>b.</i> Yverdon-Auvernier.	
Voranschlag vom 8. Mai 1912	13,500
<i>c.</i> Neuenburg-Biel.	
Voranschlag vom 8. Mai 1912	12,000
Nr. 78. Vertragliche Beiträge an Flusskorrek- tionen etc.	45,000
Nr. 79. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen.	
<i>a.</i> Landerwerbungen im Flontal (en Sébeillon) für die Verlegung des Güterbahnhofs Lausanne.	
Baubudget 1912, Nr. 78 <i>a.</i>	
Kredit des Verwaltungsrates vom	Fr. 21. Februar 1910 1,600,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	<u>1,000,000</u>
Bleiben	<u>600,000</u>
Ausgaben pro 1913	250,000
<i>b.</i> Verschiedenes	50,000
Nr. 80. Unvorhergesehenes	50,000
Total I	<u>7,316,500</u>

III. Mobilien und Gerätschaften.

Nr. 81. Vermehrung des Inventars der Kreis- direktion (einschliesslich der Telegrapheninspektion).	2,000
Nr. 82. Vermehrung des Inventars des Bahn- dienstes	18,000
Übertrag	<u>20,000</u>

Fr.

	Übertrag	20,000
Nr. 83. Vermehrung des Inventars des Stationsdienstes		10,000
Nr. 84. Vermehrung des Inventars des Fahrdienstes		6,000
Nr. 85. Ergänzung des Werkzeuges, der mechanischen Einrichtungen und des Mobiliars der Werkstätte Yverdon		40,000
Nr. 86. Ergänzung des Werkzeuges, der mechanischen Einrichtungen und des Mobiliars der Werkstätte Freiburg		10,000
Nr. 87. Vermehrung der Telegraphen- und Telephonapparate		1,000
	Total III	<u>87,000</u>

Rekapitulation.

Fr.

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen	7,316,500
III. Mobiliar und Gerätschaften	<u>87,000</u>
Total Kreis I	<u>7,403,500</u>

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

Station Aigle. Neues Freiverladegeleise 19,500
weil dasselbe noch im Jahre 1912 erstellt werden wird.

Vermindert wurden die Ansätze für:

Nr. 63. II. Geleise Bern-Flamatt von 300,000
auf 200,000

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

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

Nr. 88. Bahnhof Basel.

a. Neue Einführung der Juralinie in den Personen-
bahnhof von der Münchensteinerstrassenbrücke bis zum
Ruchfeld.

Baubudget 1912, Nr. 87 a.

	Fr.	Fr.
Kredit des Verwaltungsrates vom 26. Februar 1904	1,750,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	1,740,000	
Bleiben	—————	10,000

b. Änderung der Geleiseanlagen bei der München-
steinerstrassenbrücke infolge Einführung der neuen
doppelspurigen Juralinie in den Personenbahnhof.

Baubudget 1912, Nr. 87 c. Fr.

Voranschlag vom 24. Juni 1909 . . .	39,500	
wovon auf Bau . . . Fr.	29,800	
und auf Betrieb . . . „	9,700	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	38,500	
Bleiben	—————	1,000

c. Erstellung einer Bekohlungsanlage im Loko-
motivdepot an der Nauenstrasse.

Baubudget 1912, Nr. 87 d. Fr.

Voranschlag vom 21. August 1909 . .	28,500	
wovon auf Bau . . . Fr.	27,800	
und auf Betrieb . . . „	700	
Dazu Fr. 8000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	27,500	
Bleiben	—————	1,000
Übertrag		12,000

	Fr.	
Übertrag		12,000
<i>d.</i> Verlängerung der Überdachung der Güterrampe H und Erstellung eines Geleises mit Drehscheibe und Drehkran im Wolfbahnhof. Fr.		
Baubudget 1912, Nr. 87 e.		
Voranschlag vom 15. November 1910	42,000	
wovon auf Bau	Fr. 41,800	
und auf Betrieb	" 200	
Dazu Fr. 3000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	41,000	
Bleiben	—	1,000
<i>e.</i> Erstellung eines Transitpostgebäudes im Personenbahnhof und einer Abstellgeleisegruppe westlich von der Margarethenstrasse unter Verlegung der durchgehenden Gütergeleise der E. L. B. Fr.		
Baubudget 1912, Nr. 119 a		
	2,175,000	
Kredit des Verwaltungsrates vom 2. Dezember 1911	2,620,000	
wovon auf Bau	Fr. 2,555,000	
und auf Betrieb	" 65,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	1,200,000	
Bleiben	1,420,000	
Ausgaben pro 1913		1,000,000
Die Erhöhung des Voranschlages ist eingetreten, weil die Postverwaltung bei der endgültigen Begutachtung des Projektes neue Begehren gestellt hat und weil zwei Landparzellen nicht, wie anfänglich angenommen war, durch Abtausch, sondern durch Kauf erworben werden mussten. Im Baubudget für 1912 war ein erheblicher Teil der Baukosten als zu Lasten der Postverwaltung fallend, ausgewiesen. Die Generaldirektion hatte, wie in dem Bericht zum Baubudget 1912 ausgeführt ist, beabsichtigt, die Kapitalbeschaffung für das Transitpostgebäude samt den zugehörigen An-		
Übertrag		1,013,000

Fr.
Übertrag 1,013,000

lagen, sowie für die durch die Erstellung desselben verursachte Verlegung der Gütergeleise der Elsass-Lothringischen Eisenbahnen im Betrage von Fr. 385,000 der Postverwaltung zu überlassen, um die den Bundesbahnen zur Verfügung gestellten Summen durch Ausgaben für andere Abteilungen der Bundesverwaltung nicht zu schmälern. Obgleich die grundsätzliche Richtigkeit dieses Standpunktes anerkannt wurde, ist in der Folge doch dem durch das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement unterstützten Begehren der Oberpostdirektion, die Bundesbahnen mögen in Übereinstimmung mit dem bisher üblichen Vorgehen das ganze Baukapital beschaffen, entsprochen worden. Diese Entscheidung wurde von der Erwägung beeinflusst, dass es sich nicht empfehle, der Post ein Eigentumsrecht auf Bahngelände einzuräumen, das früher oder später von der Bahn für ihre eigenen Zwecke in Anspruch genommen werden könnte. Gemäss der zwischen der Oberpostdirektion und der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen am 22. November 1911 abgeschlossenen Vereinbarung hat die Postverwaltung für die Verzinsung des Wertes des von ihr in Anspruch genommenen Bodens, für die Verzinsung und die Amortisation der Baukosten in 20 Jahren, sowie endlich für den von der Bahnverwaltung zu besorgenden Unterhalt der Anlagen jährlich Fr. 193,000 zu bezahlen. Nach Ablauf der 20jährigen Amortisationsdauer wird die Post nur den Zins für den Bodenwert und eine Vergütung für Unterhalt und Brandversicherung zu leisten haben. Durch die Amortisation der Baukosten erwirbt die Postverwaltung keinen Anspruch auf das Eigentum an den zu erstellenden Anlagen. Die Unterbauarbeiten werden im Jahre 1912, die Hochbauten im Jahre 1913 vollendet werden.

f. Verlängerung der Lokomotivremisen und Einrichtung der zentralen Rauchabführung im Lokomotivdepot an der Nauenstrasse.

Übertrag 1,013,000

	Fr.	
		Übertrag 1,013,000
Baubudget 1912, Nr. 119 b.	Fr.	
Voranschlag vom 28. März 1911 . . .	300,000	
wovon auf Bau . . . Fr.	255,000	
und auf Betrieb . . . „	45,000	
Dazu Fr. 33,600 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	70,000	
	Bleiben	<u>230,000</u>
Ausgaben pro 1913		200,000

g. Ersatz der Drehscheibe von 16 m Durchmesser durch eine Drehscheibe mit 20 m Durchmesser und elektrischer Antrieb auf der Ostseite des Lokomotivdepots an der Nauenstrasse.

	Fr.	
Baubudget 1912, Nr. 119 e.	Fr.	
Voranschlag vom 27. Mai 1909	40,000	
wovon auf Bau . . . Fr.	38,700	
und auf Betrieb . . . „	1,300	
Dazu Fr. 14,000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	39,000	
	Bleiben	——— 1,000

h. Verlängerung der Überdachung der Güterrampe E und Erstellung eines fahrbaren Drehkrans mit Geleisen und Drehscheiben.

	Fr.	
Baubudget 1912, Nr. 119 e.	Fr.	
Voranschlag vom 7. April 1911	26,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	25,000	
	Bleiben	——— 1,000

i. Verbreiterung der Überdachung der Güterrampe H im Güterbahnhof.

	Fr.	
Baubudget 1912, Nr. 119 f.	Fr.	
Voranschlag vom 29. Dezember 1910 . .	10,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	9,000	
	Bleiben	——— 1,000

Übertrag 1,216,000

		Fr.	
	Übertrag		1,216,000
<i>k.</i> Anbau eines Lagerschuppens an das Lagerhaus C im Güterbahnhof.			
	Baubudget 1912, Nr. 119 <i>g.</i>	Fr.	
	Voranschlag vom 3. Mai 1911	55,000	
	Hierzu für Unterkellerung zur Einrichtung einer Kühlanlage	44,000	
	Zusammen	99,000	
	Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	54,000	
	Bleiben	—	45,000
<i>l.</i> Zentrales Weichen- und Signalstellwerk.			
	Baubudget 1912, Nr. 119 <i>l.</i>	Fr.	
	Voranschlag	475,000	
	Ausgaben pro 1913		150,000
<i>m.</i> Stellwerkgebäude.			
	Baubudget 1912, Nr. 119 <i>m.</i>	Fr.	
	Voranschlag	65,000	
	Ausgaben pro 1913		40,000
<i>n.</i> Streckenblock von der Signalstation Birsbrücke nach dem Personenbahnhof und nach dem Güterbahnhof mit einem neuen Stellwerk in der Signalstation.			
	Baubudget 1912, Nr. 119 <i>n.</i>	Fr.	
	30,000		
	Dazu Fr. 10,000 für Abschreibungen.		
	Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	15,000	
	Bleiben	—	15,000
<i>o.</i> Umänderung der Bahnhofbeleuchtung für Wechselstrombetrieb.			
	Baubudget 1912, Nr. 119 <i>o.</i>	Fr.	
	170,000		
	Voranschlag vom 8. März 1912	195,000	
	wovon auf Bau . . Fr.	140,000	
	und auf Betrieb . . „	55,000	
	Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	125,000	
	Bleiben	—	70,000
	Übertrag		1,536,000

Fr.

Übertrag 1,536,000

Nr. 89. Güterbahnhof Basel-St. Johann.

a. Änderung der Geleiseanlage infolge Höherlegung des Bahnhofes St. Ludwig. Erstellung von zwei Abstellgleisen.

Baubudget 1912, Nr. 88. Fr.

Voranschlag vom 13. April 1910 56,000

wovon auf Bau Fr. 55,500

und auf Betrieb „ 500

Ausgaben pro 1913 30,000

b. Erstellung eines Wagenabstellgleises.

Baubudget 1912, Nr. 120. Fr.

Voranschlag vom 17. März 1911 21,000

wovon auf Bau Fr. 20,000

und auf Betrieb „ 1,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912 20,000

Bleiben ——— 1,000

Nr. 90. Station Pratteln. Erweiterung der Station und Ersetzung zweier Niveauübergänge durch Unterführungen.

Baubudget 1912, Nr. 89.

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

1912 300,000

Bleiben 980,000

Ausgaben pro 1913 400,000

Nr. 91. Bahnhof Liestal. Erweiterung des Bahnhofes und Ersetzung der Niveauübergänge für den Sichternweg und die Oristhalstrasse durch eine Unterführung.

Übertrag 1,967,000

		Fr.	
	Übertrag		1,967,000
Baubudget 1912, Nr. 90.		Fr.	
Voranschlag vom Juni 1908	1,375,000		
wovon auf Bau	Fr. 1,215,000		
und auf Betrieb	" 160,000		
Ausgaben pro 1913			10,000
Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.			
Nr. 92. Bahnhof Olten.			
a. Erweiterung der Geleise im Rangierbahnhof im Eyfeld.			
		Fr.	
Baubudget 1912, Nr. 91 a	100,000		
<i>Ausführung verschoben.</i>			
b. Erstellung eines Ausziehgeleises und Verbesserung der Geleiseanlagen auf der Südseite.			
		Fr.	
Baubudget 1912, Nr. 91 b.			
Voranschlag vom 13. Juni 1908	470,000		
wovon auf Bau	Fr. 400,000		
und auf Betrieb	" 70,000		
<i>Ausführung verschoben.</i>			
c. Erweiterung und Verbesserung der Güterdienstanlagen.			
		Fr.	
Baubudget 1912, Nr. 121.			
Voranschlag vom 19. Mai 1911	67,500		
wovon auf Bau	Fr. 55,700		
und auf Betrieb	" 11,800		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	12,500		
	Bleiben	<u>55,000</u>	
Ausgaben pro 1913			5,000
Zur Erleichterung der Wagenbewegungen soll ein elektrisches Spill angebracht werden.			
		Übertrag	<u>1,982,000</u>

Fr.
Übertrag 1,982,000

Nr. 93. Station Emmenbrücke. Erweiterung der Station mit Beseitigung der Niveauübergänge.

Baubudget 1912, Nr. 123.

Voranschlag vom 22. März 1911 . . . Fr. 765,000

wovon auf Bau . . . Fr. 680,000

und auf Betrieb . . . „ 85,000

Dazu Fr. 17,100 für Abschreibungen.

Ausgaben pro 1913 59,000

Hiervon entfallen auf die Anlagen der

Seetalbahn 185,000

wovon auf Bau . . . Fr. 168,500

und auf Betrieb . . . „ 16,500

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Im Jahre 1913 soll die Verlegung und Unterführung des Weges auf der Nordseite der Station und die Vergrößerung des Verladeplatzes vorgenommen werden.

Nr. 94. Emmenbrücke-Luzern. Unterführung der Zufahrtsstrasse zur St. Karlibrücke in Luzern.

Baubudget 1912, Nr. 92.

Fr.

Voranschlag vom 1. Oktober 1910 . . . 584,000

Hiervon ab: Beitrag der Stadt Luzern:

in bar Fr. 50,000

durch andere Leistungen „ 24,000

74,000

Kredit des Verwaltungsrates vom 6. Mai 1911 510,000

Dazu Fr. 2000 für Abschreibungen.

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912 350,000

Bleiben ----- 160,000

Nr. 95. Bahnhof Luzern.

a. Erweiterung des Aufnahmegebäudes zur Vergrößerung der Gepäckabgabe und zur Schaffung von verschiedenen Lokalen für die Postverwaltung.

Übertrag 2,201,000

	Fr.
Übertrag	2,201,000
Baubudget 1912, Nr. 93.	Fr.
Voranschlag vom 21. März 1911	1,300,000
Ausgaben pro 1913	100,000

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Der durch den symmetrischen Ausbau des Aufnahmegebäudes gewonnene Raum soll zu einer erheblichen Vergrößerung der Gepäck-Räume und zur Änderung der Zolldienstlokale verwendet, in der Hauptsache aber der Postverwaltung überlassen werden, die zur Erzielung möglicher Raschheit und Einfachheit ihrer Dienstabwicklung schon seit langem bestrebt ist, ihre Räume in enge Verbindung mit den Bahnhofanlagen zu bringen. Nebst dem Anbau an das bestehende Gebäude, der in gleicher Bauart wie dieses ausgeführt werden soll, ist eine Verlängerung des Stinperrens und östlich von den Geleisen ein ebenfalls der Post zu überlassendes Hintergebäude geplant. Von den Gesamtkosten entfallen auf die der Post zu überlassenden Räume Fr. 657,000. Nach dem mit der Postverwaltung abgeschlossenen Verträge hat diese für Verzinsung und Amortisation dieses Betrages, für Verzinsung des Wertes des benutzten Bodens, sowie für Unterhalt, Beheizung und Brandversicherung Fr. 67,000 im Jahr zu bezahlen.

Mit dem Bau ist noch nicht begonnen worden, weil die Verhandlungen mit der Stadt über den zur Ausführung desselben erforderlichen Landabtausch noch nicht zur Einigung geführt haben.

b. Erweiterung der Güter- und Abstellgeleise	
Baubudget 1912, Nr. 124 b.	Fr.
Voranschlag vom 6. Juni 1911	42,000
wovon auf Bau	Fr. 40,000
und auf Betrieb	" 2,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	40,000
Bleiben	—————
	2,000
Übertrag	2,303,000

Fr.

Übertrag 2,303,000

c. Erstellung von Abstellgleisen und Versetzung
der Wagenremise nach Alpnachstad.

Baubudget 1912, Nr. 124 c. Fr.

Voranschlag vom 16. Mai 1911 78,000

wovon auf Bau Fr. 54,200

und auf Betrieb „ 23,800

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912 58,000

Bleiben ————— 20,000

Nr. 96. Station Rothrist. Stationserweiterung
mit Beseitigung der Niveauübergänge. Fr.

Baubudget 1912, Nr. 125.

Voranschlag vom 18. März 1911 . . . 365,000

wovon auf Bau . . . Fr. 335,000

und auf Betrieb . . . „ 30,000

Dazu Fr. 850 für Abschreibungen.

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912 65,000

Bleiben 300,000

Ausgaben pro 1913 50,000

Nr. 97. Station Murgenthal. Erstellung eines
Überholungsgleises und Ersatz eines Niveauüberganges
durch eine Unterführung.

Baubudget 1912, Nr. 94. Fr.

Voranschlag ohne Unterführung . . . 187,000

Voranschlag vom 25. März 1908 . . . 303,000

wovon auf Bau . . . Fr. 246,200

und auf Betrieb . . . „ 56,800

Ausführung verschoben.

Nr. 98. Station Roggwil. Erweiterung der
Geleise- und Verladeanlagen.

Übertrag 2,373,000

	Fr.	
		Übertrag 2,373,000
Baubudget 1912, Nr. 95.	Fr.	
Voranschlag vom 27. Mai 1910	34,000	
Voranschlag vom 8. August 1911	69,000	
wovon auf Bau	Fr. 61,000	
und auf Betrieb	" 8,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	64,000	
Bleiben —————		5,000
Nr. 99. Station Herzogenbuchsee. Unterführung der Niederönzstrasse.		
Baubudget 1912, Nr. 96 a.	Fr.	
Voranschlag vom 2. Dezember 1907	167,000	
Hiervon ab: Barbeitrag der Gemeinde	5,000	
	<u>162,000</u>	
Dazu Fr. 500 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	62,000	
Bleiben <u> </u>	100,000	
Ausgaben pro 1913		80,000
Der Baubeginn ist verzögert worden, weil der Beschluss der Gemeinde über die von ihr gleich- zeitig auszuführenden Kanalisationsarbeiten erst vor kurzem erfolgt ist.		
Nr. 100. Bahnhof Bern. Erweiterungsbauten.		
Baubudget 1912, Nr. 97.		
Kredit des Verwaltungsrates vom 28. April	Fr.	
1905	8,565,000	
Hiervon entfallen auf:		
1. Die Erstellung eines Rangier- und Güterbahnhofes in Weiermannshaus	3,360,000	
2. Die Ausführung eines neuen ver- einigten Lokomotivdepots im Aebigut	2,845,000	
Übertrag	<u>6,205,000</u>	2,458,000

	Fr.	Fr.
Übertrag	6,205,000	2,458,000
3. Den Umbau des bisherigen Güter- und Rangierbahnhofes am Stadtbach zu einem Rangierbahnhof für Personenzüge	1,860,000	
4. Die Umgestaltung der Anlagen auf der Schützenmatte	500,000	
Zusammen	<u>8,565,000</u>	
Erhöhung des Kredites gemäss Beschluss des Verwaltungsrates vom 19. Juli 1912 auf	13,600,000	
wovon entfallen auf:		
1. Wie oben	3,510,000	
2. Wie oben	3,715,000	
3. und 4. Wie oben, und den eigentlichen Personenbahnhof	6,375,000	
Zusammen	<u>13,600,000</u>	
wovon auf Bau Fr.	12,936,000	
und auf Betrieb „	664,000	
Dazu Fr. 725,000 für Abschreibungen.		
Von dem Betrage sind durch die Postverwaltung zu decken Fr. 200,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	<u>5,700,000</u>	
Bleiben	<u>7,900,000</u>	
Ausgaben pro 1913		800,000

Die Inbetriebnahme des Güter- und Rangierbahnhofes in Weiermannshaus erfolgte am 15. September 1911. Bis auf einige Hochbauarbeiten ist dieser Teil des Bahnhofes vollendet. Die Fertigstellung des Lokomotivdepots auf der Aebimatte wird im Jahr 1913 erfolgen. Die Überschreitung des Voranschlages ist in der Hauptsache auf die Kosten der von der Aufsichtsbehörde verlangten Erstellung des 2. Gleises für die bernischen Dekretsbahnen zurückzuführen, welche auf der hier in Betracht kommenden Strecke

Übertrag 3,258,000

Fr.
Übertrag 3,258,000

Fr. 400,000 betragen. Dazu kommen die Strassenverbreiterungen, die geschlossene Rauchabführung und die Hochkamine für die Lokomotivremisen und andere Verbesserungen im Betrage von Fr. 350,000. Ferner hat sich bei der Expropriation für das Lokomotivdepot eine Mehrausgabe von Fr. 320,000 ergeben, weil die hierfür in Anspruch genommene Liegenschaft infolge der lebhaften Bautätigkeit in der nächsten Umgebung einen bei Aufstellung des Voranschlages nicht zu vermutenden, bedeutenden Mehrwert erhalten hatte.

Das neue Projekt für den Personenbahnhof wurde am 26. Juli 1912 den Behörden vorgelegt. In demselben ist das Schwergewicht auf eine ausgiebige Verlängerung und Verbreiterung der Perrons, sowie auf eine erhebliche Vermehrung und zweckmässige Anordnung und Verbindung der Abstellgeleise gelegt worden.

Mit den vorgesehenen Abmessungen werden die Perrons zu den längsten in der Schweiz und im Auslande gehören, und ihre Fläche wird diejenige auf Bahnhöfen mit viel grösserem Personenverkehr übertreffen. Die Länge der Abstellgeleise, die heute 1850 m beträgt, soll auf 3960 m, - das ist um 114 % vergrössert werden. Ihre Anordnung ist eine solche, dass die Benützung derselben ohne zwecklose Hin- und Herbewegung möglich ist, und dass die Verbringung ganzer Züge in die Aufstellgeleise von den Zuglokomotiven auf ihrer Fahrt ins Depot erfolgen kann. Die Verbindung der Perrongeise mit den Liniengeleisen, sowie die ganze Geleiseanordnung wurden so verbessert, dass man in der Benützung der ersteren unbeschränkt sein wird, dass die entleerten Züge rasch entfernt und Zugsteile sowie einzelne Wagen rasch umgesetzt werden können. Zur Überdachung der vier dem Aufnahmegebäude zunächst liegenden Perrons wird eine zweischiffige Halle erstellt werden; für den Transport von Gepäck- und Poststücken sind zwei Tunnels unter den Geleisen mit Aufzügen auf jedem Perron vorgesehen.

Übertrag 3,258,000

Fr.

Übertrag 3,258,000

Um noch vor der Genehmigung des neuen Projektes das Lokomotivdepot in der Aebimatte in Betrieb nehmen, die alten Lokomotivremisen am Stadtbach entfernen und an deren Stelle Aufstellgeleise für Personenwagen ausführen zu können, ist die sofortige Verbreiterung des Villettenbahnhofes in seiner westlichen Hälfte und die Verlegung der Stadtbachstrasse auf zirka 300 m Länge beabsichtigt. Ein diese Arbeiten umfassender, mit dem Gesamtprojekt übereinstimmender Entwurf ist den Behörden am 14. Mai 1912 vorgelegt worden.

Nr. 101. Bahnhof Thun.		
Baubudget 1912, Nr. 98.		
Kredit des Verwaltungsrates vom 29. Mai 1903 für die Erweiterung des bestehenden Bahnhofes	Fr.	
		<u>1,845,000</u>
Kredit des Verwaltungsrates vom 2. Dezember 1911 für einen Zentralbahnhof zwischen Thun und Scherzligen . .		5,280,000
Hiervon ab: Beitrag der Gemeinde und der beteiligten Transportanstalten .		900,000
	Bleiben	<u>4,380,000</u>
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912		380,000
	Bleiben	<u>4,000,000</u>
Ausgaben pro 1913		500,000

Das neue Projekt wurde den Behörden am 13. Januar 1912 vorgelegt. Die Gemeinde erhebt weitgehende Forderungen, insbesondere in bezug auf die Verbreiterung der Strassen und Strassenunterführungen und weigert sich, an die Kosten beizutragen, während die Generaldirektion darauf hinweist, dass die Übernahme dieser Kosten den Bundesbahnen nicht zugemutet werden könne, nachdem der Barbeitrag der Interessenten auf Grund eines von denselben anerkannten Projektes und Voranschlages festgesetzt worden sei. Die Genehmigung des Projektes

Übertrag 3,758,000

Fr.
Übertrag 3,758,000

ist zudem auch dadurch verzögert worden, dass das von der Thunerseebahn aufzustellende Ausführungsprojekt für den Schiffahrtskanal noch nicht vorliegt.

Nr. 102. Station Hägendorf. Verlängerung des Ausweichgleises von 350 m auf 500 m nutzbare Länge.

	Fr.	
Baubudget 1912, Nr. 127.		
Voranschlag vom 9. Februar 1911 . . .	15,000	
wovon auf Bau Fr. 11,300		
und auf Betrieb „ 3,700		
Dazu Fr. 1000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	14,000	
Bleiben ———		1,000

Nr. 103. Station Niederbipp. Verlängerung des Ausweichgleises von 350 m auf 500 m nutzbare Länge.

	Fr.	
Baubudget 1912, Nr. 128.		
Voranschlag vom 9. Februar 1911 . . .	11,000	
wovon auf Bau Fr. 9,000		
und auf Betrieb „ 2,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	10,000	
Bleiben ———		1,000

Nr. 104. Station Luterbach. Erweiterung der Geleisanlagen.

	Fr.	
Baubudget 1912, Nr. 99	159,000	
Voranschlag vom 20. November 1911 .	141,000	
wovon auf Bau Fr. 125,000		
und auf Betrieb „ 16,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	41,000	
Bleiben ———		100,000
Ausgaben pro 1913		60,000
	Übertrag	3,820,000

Fr.

Übertrag 3,820,000

Die Inangriffnahme der Arbeiten ist durch mit den Besitzern der Industriegeleise geführte Verhandlungen verzögert worden.

Nr. 105. Bahnhof Neu-Solothurn.

a. Erweiterung infolge Einführung der Solothurn-Münster-Bahn.

Baubudget 1912, Nr. 101. Fr.

Voranschlag vom 23. Juni 1909 . . . 1,480,000

wovon auf Bau . Fr. 1,300,000

und auf Betrieb . „ 180,000

Ausgaben pro 1913 10,000

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

b. Erstellung einer Viehrampe östlich vom Güterschuppen.

Baubudget 1912, Nr. 126. Fr.

Voranschlag vom 15. März 1911 . . . 46,000

wovon auf Bau . . . Fr. 41,400

und auf Betrieb . . . „ 4,600

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912 40,000

Bleiben ——— 6,000

Nr. 106. Station Alt-Solothurn. Erweiterung infolge Einmündung der Solothurn-Münster-Bahn.

Baubudget 1912, Nr. 100.

Kredit des Verwaltungsrates vom 20. Juli Fr.

1907 710,000

wovon auf Bau . . . Fr. 655,000

und auf Betrieb . . . „ 55,000

Ausgaben pro 1913 10,000

Nr. 107. Station Grenchen. Verlängerung des Ausweichgeleises von 350 m auf 500 m nutzbare Länge.

Übertrag 3,846,000

		Fr.	
	Übertrag		3,846,000
		Fr.	
Baubudget 1912, Nr. 129		9,000	
Voranschlag vom 16. Februar 1912 . . .		12,000	
wovon auf Bau	Fr. 7,300		
und auf Betrieb	" 4,700		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912		11,000	
	Bleiben	—	1,000

Nr. 108. Haltestelle Rüti. Errichtung einer Haltestelle zwischen den Stationen Arch-Rüti und Büren, westlich vom Wegübergang bei km 92,820.

Baubudget 1912, Nr. 130.

		Fr.	
Voranschlag vom 13. September 1910 . .		32,000	
Hiervon ab: Beitrag der Ge-			
meinde in bar	Fr. 14,000		
durch Beschaffung des Landes	" 6,500		
		20,500	
	Bleiben	11,500	
wovon auf Bau	Fr. 10,900		
und auf Betrieb	" 600		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912		10,500	
	Bleiben	—	1,000

Nr. 109. Station Liesberg. Beitrag an die Erstellung einer neuen eisernen Strassenbrücke über die Birs zur Änderung der Zufahrt zur Station

		Fr.	
Baubudget 1912, Nr. 103		15,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912		10,000	
	Bleiben	—	5,000

Nr. 110. Bahnhof Delsberg.

a. Erstellung eines neuen Güterschuppens mit Bureaugebäude und Rampen.

Übertrag	3,853,000
----------	-----------

	Fr.	
	Übertrag	3,853,000
Baubudget 1912, Nr. 133 a.	Fr.	
Voranschlag vom 13. April 1911 . . .	90,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 89,500		
und auf Betrieb . . . „ 500		
Dazu Fr. 17,600 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	30,000	
Bleiben	—	60,000
b. Ersetzung der Niveauübergänge der Strassen nach Bern und Basel durch eine Überführung in der Mitte zwischen beiden.		
Baubudget 1912, Nr. 133 b.	Fr.	
Voranschlag vom 20. Juli 1911 . . .	390,000	
wovon auf Bau . . . Fr. 382,500		
und auf Betrieb . . . „ 7,500		
Dazu Fr. 10,200 für Abschreibungen.		
Ausgaben pro 1913		10,000
Nr. 111. Station St. Ursanne. Erweiterung der Freiverladeanlagen.		
Baubudget 1912, Nr. 132.	Fr.	
Voranschlag vom 30. Mai 1911 . . .	17,500	
Hiervon ab: Beitrag eines Interessenten	3,000	
Bleiben	14,500	
wovon auf Bau . . . Fr. 13,800		
und auf Betrieb . . . „ 700		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	13,500	
Bleiben	—	1,000
Nr. 112. Bahnhof Pruntrut. Änderung der südlichen Geleiseinfahrten.		
Baubudget 1912, Nr. 131.	Fr.	
Voranschlag vom 17. Mai 1911 . . .	23,600	
wovon auf Bau . . . Fr. 11,000		
und auf Betrieb . . . „ 12,600		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	22,600	
Bleiben	—	1,000
	Übertrag	3,925,000

	Fr.	
	Übertrag	3,925,000
Nr. 113. Station Boncourt. Neue Stationsanlage zwischen Grandgourt und Delle.		
Baubudget 1912, Nr. 104.	Fr.	
Voranschlag vom 9. März 1910 . . .	344,000	
Hiervon ab: Beitrag der Gemeinde:		
in bar	Fr. 40,000	
durch Beschaffung des Landes	" 36,000	
	<hr/>	76,000
	Bleiben	268,000
wovon auf Bau . . .	Fr. 247,000	
und auf Betrieb . . .	" 21,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	258,000	
	Bleiben	<hr/>
		10,000
Die neue Station wird noch im Jahre 1912 dem Betriebe übergeben werden.		
Nr. 114. Station Choindez. Erweiterung.		
Baubudget 1912, Nr. 134.	Fr.	
Voranschlag vom 28. April 1910 . . .	363,000	
wovon auf Bau . . .	Fr. 356,000	
und auf Betrieb . . .	" 7,000	
Dazu Fr. 16,300 für Abschreibungen.		
Ausgaben pro 1913		50,000
Die Verhandlungen mit den v. Roll'schen Eisen- werken über ihre Beteiligung an den Kosten haben noch nicht zu einer Einigung geführt:		
Nr. 115. Münster-Court. Sicherungsbauten beim Tunnel de la Verrerie zwischen Münster und Court.		
Baubudget 1912, Nr. 105	Fr.	60,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	50,000	
	Bleiben	<hr/>
		10,000
Ausgaben pro 1913		5,000
	Übertrag	<hr/>
		3,990,000

Fr.

Übertrag 3,990,000

Nr. 116. Station Reconvilier. Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes und Verlängerung des Perrondaches.

Baubudget 1912, Nr. 135.		Fr.
Voranschlag vom 29. Januar 1910 . . .		17,000
wovon auf Bau	Fr. 13,000	
und auf Betrieb	„ 4,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912		16,000
Bleiben	—————	1,000

Nr. 117. Station Tavannes. Erstellung einer Rampe und der dazu gehörigen Geleiseanlagen.

Baubudget 1912, Nr. 136.		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 1912		20,000
Bleiben	—————	170,000
Ausgaben pro 1913		30,000

Nr. 118. Station Cortébert. Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes.

Baubudget 1912, Nr. 137,		Fr.
Voranschlag vom 25. Januar 1911		10,000
wovon auf Bau	Fr. 6,700	
und auf Betrieb	„ 3,300	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912		9,000
Bleiben	—————	1,000

Nr. 119. Bahnhof Biel. Umbau und Erweiterung der gesamten Bahnhofsanlagen.

Übertrag 4,022,000

	Fr.	
	Übertrag	4,022,000
Baubudget 1912, Nr. 106.	Fr.	
Voranschlag vom Dezember 1909	17,280,000	
Hiervon sind abzuziehen:		
1. Der von der J. S. in den Jahren 1900—1902 für Landerwerb aus- gegebene Betrag . Fr. 1,622,539		
2. Der Erlös für das durch die Verlegung des Bahnhofs ent- behrlich werdende Terrain	n 1,838,290	
3. Erlös für Altmaterial	n 119,171	
Summa der Abzüge	<u>3,580,000</u>	
Kredit des Verwaltungsrates vom 11. Februar 1911	13,700,000	
wovon Fr. 300,000 durch die Sub- vention der Gemeinden Biel und Madretsch gedeckt sind.		
Dazu Fr. 3,000,000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	<u>1,200,000</u>	
Bleiben	<u>12,500,000</u>	
Ausgaben pro 1913		1,000,000

Das am 4. Mai 1911 vorgelegte Projekt ist am 2. August 1912 vom Bundesrat genehmigt worden. Den Begehren der Gemeinde und der Kantonsregierung um Verbreiterung einiger Strassenunterführungen hat die Aufsichtsbehörde zum Teil entsprochen. Die dadurch entstehenden Mehrkosten betragen rund Fr. 150,000. Mit der Ausführung der Bauarbeiten auf dem östlich von der bestehenden Berner-Zufahrtlinie liegenden Teil des Bahnhofes wird noch im Jahre 1912 begonnen werden.

Nr. 120. Station Suberg. Stationserweiterung.
Baubudget 1912, Nr. 140.

Übertrag 5,022,000

Fr.

Übertrag 5,022,000

Fr.

Voranschlag vom 26. Oktober 1910 . 125,000

wovon auf Bau . . . Fr. 108,000

und auf Betrieb . . . „ 17,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912 25,000

Bleiben 100,000

Ausgaben pro 1913 50,000

Nr. 121. Giswil-Kaiserstuhl. Lawinenschutzbauten.

Fr.

Baubudget 1912, Nr. 111 30,000

Ausführung verschoben.

Nr. 122. Station Lungern. Erweiterung der Freiverladeanlagen und Erstellung einer Wagenwascheinrichtung und einer Brückenwage.

Baubudget 1912, Nr. 144.

Fr.

Voranschlag vom 29. Mai 1911 . . . 16,000

wovon auf Bau . . . Fr. 14,800

und auf Betrieb . . . „ 1,200

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912 11,000

Bleiben

5,000

Nr. 123. Reistzugverbauungen zwischen Giswil und Brünig.

Baubudget 1912, Nr. 112.

Fr.

Voranschlag vom 5. März 1909 . . . 32,500

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912 7,500

Bleiben

25,000

Nr. 124. II. Geleise für die Verbindungsbahn in Basel.

Übertrag 5,102,000

		Fr.	
	Übertrag		5,102,000
Baubudget 1912, Nr. 113.		Fr.	
Voranschlag vom 20. Dezember 1909	915,000		
wovon auf Bau	Fr. 880,000		
und auf Betrieb	„ 35,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	20,000		
	Bleiben	895,000	
Ausgaben pro 1913			200,000

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Da die Verhandlungen mit der Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen über die Verrechnung der Kosten für die Änderungen, welche an der Verbindungsbahn infolge der Verlegung des badischen Bahnhofes eintreten, noch nicht zu Ende geführt werden konnten, ist das Projekt noch nicht vorgelegt worden. Der Voranschlag wird besonders wegen der grösseren Kosten der Rheinbrücke erhöht werden müssen.

Nr. 125. II. Geleise Basel-Delsberg, Länge 35,840 km.

a. Teilstrecke von Ruchfeld bei Basel bis Aesch, mit Erweiterung der Stationen Münchenstein, Dornach-Arlesheim und Aesch; Länge 7,750 km.

Baubudget 1912, Nr. 114.			
Kredit des Verwaltungsrates vom 5. März 1906		Fr.	
wovon auf Bau	Fr. 1,632,000		
und auf Betrieb	„ 108,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	1,730,000		
	Bleiben	10,000	
b. Zwingen-Liesberg.			
Für Projektierungsarbeiten			20,000

Die Teilstrecke Münchenstein-Aesch ist am 1. Mai 1912 dem Betriebe übergeben worden; der zweigeleisige Betrieb auf der Strecke Basel-Münchenstein wird im Spätherbst 1912 eröffnet werden.

Übertrag 5,332,000

Fr.
Übertrag 5,332,000

Nr. 126. 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 1912, Nr. 115 a.

Kredit des Verwaltungsrates vom	Fr.	
28. April 1905		5,150,000
wovon auf Bau . Fr. 4,650,000		
und auf Betrieb . „ 500,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912		4,200,000
Bleiben		<u>950,000</u>
Ausgaben pro 1913		300,000

Der Umbau der Stationen Zofingen und Sursee wird in der Hauptsache im Jahre 1912 fertiggestellt werden. Im Jahre 1913 werden die Unterführung der Kantonsstrasse bei Aarburg und die Überführung der Kantonsstrasse bei Oftringen (Kreuzstrasse) zu erstellen sein.

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

Baubudget 1912, Nr. 115 b. Fr.

Kredit des Verwaltungsrates vom	Fr.	
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
		<u>1,442,000</u>
wovon auf Bau . Fr. 1,299,000		
und auf Betrieb . „ 143,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912		180,000
Bleiben		<u>1,262,000</u>
Ausgaben pro 1913		300,000
	Übertrag	<u>5,932,000</u>

Fr.
Übertrag 5,932,000

Nr. 127. II. Geleise Wilerfeld-Thun.

a. Wilerfeld-Gümligen mit Verlegung der Linie Wilerfeld-Ostermundigen und Erstellung einer neuen Station Ostermundigen; Länge 4,874 km.

Baubudget 1912, Nr. 116 a.

	Fr.	
Kredit des Verwaltungsrates vom 9. März 1908	3,560,000	
wovon auf Bau	Fr. 3,401,000	
und auf Betrieb	" 159,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	3,540,000	
Bleiben	20,000	20,000

¹⁾ Darin sind Fr. 70,000 für Abschreibungen enthalten.

b. Gümligen-Thun; Länge 22,653 km.

Baubudget 1912, Nr. 116 b 100,000

Die neue zweispurige Linie Wilerfeld-Ostermundigen mit der neuen Station Ostermundigen und das zweite Geleise Ostermundigen-Gümligen sind am 20. Mai 1912 dem Betriebe übergeben worden. Die Fortsetzung dieses zweiten Geleises in der Richtung nach Thun soll an Hand genommen werden.

Nr. 128. Zentralanlagen für Weichen und Signale.

Baubudget 1912, Nr. 151 Fr.

Hägendorf	29,000	
Niederbipp	29,000	
	58,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	56,000	
Bleiben	2,000	2,000

Nr. 129. Wärterhäuser.

Baubudget 1912, Nr. 153.

a. Bau von zwei neuen Wärterhäusern	20,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	10,000	
Bleiben	10,000	10,000

Übertrag 6,064,000

Fr.

Übertrag 6,064,000

b. Vergrößerung von vier Wärterhäusern	10,000	
km 10,325 bei Münchenbuchsee,		
" 26,300 " Busswil,		
" 54,912 " Courtelary,		
" 53,839 " Escholzmatt.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	5,000	
Bleiben	—	5,000

Nr. 130. Telephonanlagen (einschliesslich der Apparate).

Baubudget 1912, Nr. 156.

a. Gümligen-Fluhmühle, exklusive Bowil-Signau	Fr. 28,400	
b. Aesch-Soyhières	4,600	
	<u>33,000</u>	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	28,000	
Bleiben	—	5,000

Neue Bauten.

Nr. 131. Bahnhof Basel.

a. Überdachung eines Teiles der Freiverladerampe C im Güterbahnhof Wolf und Versetzen eines Drehkranes von der Güterhalle IV auf die Rampe C.

Voranschlag vom 31. Mai 1912 15,600

b. Erstellung eines Ablaufberges, östlich der Münchensteinerstrassenbrücke.

Voranschlag vom April 1912 85,000

Durch den Ablaufberg wird die Abwicklung des Rangierdienstes erheblich vereinfacht und verbilligt werden.

Nr. 132. Bahnhof Basel St. Johann. Verlängerung des Güterschuppens und der Rampe und Überdachung der letztern.

Übertrag 6,174,600

	Fr.	
	Übertrag	6,174,600
	Fr.	
· Voranschlag vom 18. Juli 1912	92,000	
wovon auf Bau	Fr. 81,000	
und auf Betrieb	„ 11,000	
Ausgaben pro 1913		70,000
Nr. 133. Bahnhof Sissach. Erstellung einer Passerelle bei km 21,342.		
Voranschlag vom 24. Juni 1912		20,000
Der Beitrag der Interessenten ist nicht in Abzug gebracht.		
Nr. 134. Bahnhof Luzern.		
a. Vergrößerung der Küchen- und Nebenräume der Bahnhofrestauration.		
Voranschlag am 20. März 1912		40,000
b. Ersatz einer Drehscheibe von 16 m Durch- messer durch eine solche von 20 m Durchmesser im Rangierbahnhof.		
Voranschlag vom 30. April 1912		32,000
c. Erstellung neuer Umladeanlagen am See, süd- lich von der Werfte.		
	Fr.	
Voranschlag vom 14. Mai 1912	195,000	
wovon auf Bau	Fr. 192,500	
und auf Betrieb	„ 2,500	
Ausgaben pro 1913		50,000
d. Erstellung einer Achsversenkgrube.		
	Fr.	
Voranschlag vom 28. Juni 1912	27,000	
wovon auf Bau	Fr. 25,800	
und auf Betrieb	„ 1,200	
Ausgaben pro 1913		18,000
Nr. 135. Station Herzogenbuchsee. Erweiterung.		
	Fr.	
Voranschlag vom 20. März 1912	1,005,000	
	Übertrag	6,404,600

Fr.

Übertrag 6,404,600

wovon auf Bau	Fr. 865,000	
und auf Betrieb	„ 140,000	
Dazu Fr. 54,200 für Abschreibungen.		
Ausgaben pro 1913		10,000

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Das Bedürfnis nach Erweiterung dieser Station hat sich schon seit langem fühlbar gemacht. Es fehlt insbesondere ein Zwischenperron, ein Überholungsgeleise von genügender Länge und eine zentrale Weichen- und Signalstellanlage.

Nr. 136. Station Schönbühl. Erweiterung der Station und Ersetzung von drei Wegübergängen durch zwei Unterführungen.

Voranschlag vom 9. März 1906 ¹⁾	335,000	
wovon auf Bau	Fr. 271,600	
und auf Betrieb	„ 63,400	
¹⁾ Wovon Fr. 27,200 für Abschreibungen.		
Ausgaben pro 1913		30,000

Das Projekt, das von der Aufsichtsbehörde schon im Jahre 1906 genehmigt wurde, ist bisher nicht ausgeführt worden, weil mit der Möglichkeit der Einführung der projektierten normalspurigen Bahnlinie Solothurn-Schönbühl gerechnet werden musste, durch welche eine Änderung des Projektes verursacht worden wäre. Da die genannte Bahn nicht zustande gekommen ist und statt derselben eine elektrische Schmalspurbahn Solothurn-Bern gebaut werden wird, steht der Inangriffnahme der Arbeiten in Schönbühl nichts mehr im Wege.

Nr. 137. Signalstation Wilerfeld. Anteil der S. B. B. für die Erstellung der Stauffacherbrücke 50,000

Nr. 138. Aarebrücke bei Bern. Umbau für zweigeleisigen Betrieb, I. Rate 50,000

Übertrag 6,544,600

Fr.
Übertrag 6,544,600

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Die vorhandene Brücke kann nur eingleisig befahren werden, weil es nicht möglich ist, dieselbe so zu verstärken, dass sie die Belastung zweier sich kreuzender Züge aufnehmen könnte. Dieser Zustand hindert die glatte Abwicklung des Zugverkehrs und beeinträchtigt auch die Leistungsfähigkeit des Bahnhofes Bern. Die Studien für die Erstellung einer neuen Brücke sind bereits an Hand genommen worden. Mit Rücksicht auf die innerhalb der bestehenden Brücke befindliche Strasse und die Absicht der Stadt, unterhalb derselben eine neue Strassenbrücke zu erstellen, ist die Generaldirektion auch mit den städtischen Behörden in Verbindung getreten.

Nr. 139. Station Olten-Hammer. Verlängerung des Ausweichgleises von 360 m auf 500 m nutzbare Länge.

Voranschlag vom 4. Juni 1912 9,500

Nr. 140. Station Egerkingen. Verlängerung des Ausweichgleises von 350 m auf 500 m nutzbare Länge.

Voranschlag vom 4. Juni 1912 14,000

Nr. 141. Station Oberbuchsitzen. Verlängerung des Ausweichgleises von 367 m auf 500 m nutzbare Länge.

Voranschlag vom 4. Juni 1912 15,000

Nr. 142. Bahnhof Neu-Solothurn. Erstellung eines Wasserkrans und Geleiseänderung im Lokomotivdepot.

Voranschlag vom 15. Mai 1912 13,000

Nr. 143. Station Lengnau. Stationserweiterung infolge Einmündung der Berner Alpenbahn und Er-

Übertrag 6,596,100

Fr.

Übertrag 6,596,100

setzung der beiden Niveauübergänge bei km 87,⁵⁶⁷
und km 87,⁹⁰⁸ durch eine Strassenüberführung bei
km 87,⁷⁴⁰ und durch eine Passerelle bei km 87,⁹⁰⁸.
Fr.

Voranschlag	405,000	
wovon auf Bau	Fr. 380,000	
und auf Betrieb	„ 25,000	
Dazu Fr. 1000 für Abschreibungen.		
Hiervon zu Lasten der Berner Alpenbahn	300,000	
Bleiben zu Lasten der S. B. B.	<u>105,000</u>	
Ausgaben pro 1913		20,000

Nr. 144. Station Glovelier. Geleiseänderung
und Erstellung einer neuen Brückenwage.

Voranschlag vom 1. Mai 1912		14,500
---------------------------------------	--	--------

Nr. 145. Bahnhof Delsberg. Geleiseerweiterung
mit Beseitigung des Niveauüberganges Rossemaison
und Erstellung eines Ausziehgeleises. Fr.

Voranschlag vom 20. September 1911	700,000	
wovon auf Bau	Fr. 669,000	
und auf Betrieb	„ 31,000	
Dazu Fr. 500 für Abschreibungen.		
Ausgaben pro 1913		50,000

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vor-
lage gemacht werden.

Nr. 146. Station Tavannes. Erstellung eines
Nebengebäudes mit Waschküche, Abort, Lampisterie
und Aufenthaltslokal.

Voranschlag vom 15. Juni 1912		18,000
---	--	--------

Nr. 147. Station Renan. Verlängerung eines
Stumpengeleises.

Voranschlag vom 13. Mai 1912		5,000
--	--	-------

Übertrag 6,703,600

	Fr.
Übertrag	6,703,600
<p>Nr. 148. Station Villeret. Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes und Erstellung eines neuen Abortgebäudes.</p>	
Voranschlag vom 19. Juni 1912	13,500
<p>Nr. 149. Sonceboz-La Heutte. Ausmauerung im Tourne-dos-Tunnel</p>	
	4,500
<p>Nr. 150. Biel-Reuchenette. Ausmauerung des Tunnels IV von km 39,⁵⁶³ bis km 39,⁵⁷³</p>	
	4,000
<p>Nr. 151. Mahlenwald. Erstellung einer Strassenunterführung bei km 37,⁵²⁵ zur Beseitigung der Niveauübergänge bei km 37,²⁴⁵, 37,⁷²⁵ und 37,⁷⁹⁰. Fr.</p>	
Voranschlag vom 2. Juni 1909	95,000
wovon auf Bau	Fr. 93,500
und auf Betrieb	" 1,500
Ausgaben pro 1913	30,000
<p>Nr. 152. Werkstätte Biel. Dachanbau an die Montierungswerkstätte.</p>	
Voranschlag vom 24. Mai 1912	3,000
<p>Nr. 153. Bahnhof Lyss.</p>	
<p>a. Änderungen im Erdgeschoss des Aufnahmsgebäudes, Vergrößerung des Güterschuppens und Verlegung des Zugpersonallokals.</p>	
Voranschlag vom 10. Januar 1912	18,000
<p>b. Erstellung einer Militärrampe. Fr.</p>	
Voranschlag vom 31. Mai 1912	42,500
wovon auf Bau	Fr. 42,000
und auf Betrieb	" 500
Ausgaben pro 1913	20,000
Übertrag	6,796,600

	Fr.	
	Übertrag	7,021,600
Nr. 160. Ausweichstelle bei km 42,187, zwischen den Stationen Brünig und Meiringen.	Fr.	
Voranschlag vom 21. Februar 1912		65,000
wovon auf Bau	Fr. 59,500	
und auf Betrieb	" 5,500	
Ausgaben pro 1913		60,000
Nr. 161. Station Brienz. Umbau anlässlich der Einführung der Brienerseebahn.	Fr.	
Voranschlag vom 2. November 1909		66,500
wovon auf Bau	Fr. 50,000	
und auf Betrieb	" 16,500	
Dazu Fr. 4100 für Abschreibungen.		
Ausgaben pro 1913		25,000
Nr. 162. II. Geleise Lengnau-Biel. Für Projektierungsarbeiten und Dammschüttungen		40,000
Mit Eröffnung der neuen Linie von Münster nach Lengnau soll die heute schon sehr stark befahrene Strecke Lengnau-Biel zweigeleisig ausgebaut werden.		
Nr. 163. Wagenwascheinrichtungen und Desinfektionsanlagen für den Viehtransport laut Bundesratsbeschluss vom 22. März 1907		10,000
Nr. 164. Brückenwagen		10,000
Nr. 165. Lastkräne		10,000
Nr. 166. Wasserversorgung für Stationen und Wärterhäuser		10,000
Nr. 167. Verbesserung der Beleuchtung auf Bahnhöfen und Stationen		8,000
Nr. 168. Zentralanlagen für Weichen und Signale.		
	Übertrag	7,194,600

Fr.

Übertrag 7,194,600

Fr.

Egerkingen 29,000

Oberbuchsiten 29,000

Oensingen 29,000

87,000

Ausgaben pro 1913 50,000

Nr. 169. Neue Signale 20,000

Nr. 170. Wärterhäuser.

a. Bau von zwei neuen Wärterhäusern bei km 94,³²²
und 87,⁰⁴⁴ der Strecke Neu-Solothurn-Busswil . 20,000

b. Vergrößerung von Wärterhäusern 10,000

Nr. 171. Unterkunftslokale für das Dienstpersonal 10,000

Nr. 172. Vertragliche Beiträge an Flusskorrek-
tionen. Birs bei St. Jakob, Wildeneigraben und Dürrbach
bei Bowil, Dorfbach in Langnau, Ilfis bei Wiggen, grosse
und kleine Emme, kleine Schliere, Lammbach usw. 50,000Nr. 173. Bahnabschlüsse und Barrieren. Neue
Barrieren 15,000

Nr. 174. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen 100,000

Nr. 175. Unvorhergesehenes 50,000

Total I 7,519,600**III. Mobiliar und Gerätschaften.**

Fr.

Nr. 176. Vermehrung des Inventars der Kreis-
direktion (einschliesslich der Telegrapheninspektion) 2,500Übertrag 2,500

	Fr.
Übertrag	2,500
Nr. 177. Vermehrung des Inventars des Bahndienstes.	
a. Zelte, Kochapparate und transportable Schirmhütten	Fr. 5,000
b. Mobiliar und Werkzeug	5,000
Zusammen	10,000
Nr. 178. Vermehrung des Inventars des Stationsdienstes	13,000
Nr. 179. Vermehrung des Inventars des Fahrdienstes	6,000
Nr. 180. Vermehrung des Werkzeuges, der mechanischen Einrichtungen und des Mobiliars der Werkstätte Biel	15,000
Nr. 181. Vermehrung des Werkzeuges, der mechanischen Einrichtungen und des Mobiliars der Werkstätte Olten	48,000
Nr. 182. Ergänzung des Werkzeuges und der mechanischen Einrichtungen der Depotwerkstätten	8,000
Nr. 183. Vermehrung der Telegraphen- und Telephonapparate	2,000
Total III	<u>104,500</u>

Rekapitulation.

	Fr.
I. Bahnanlagen und feste Einrichtungen	7,519,600
III. Mobiliar und Gerätschaften	104,500
Total Kreis II	<u>7,624,100</u>

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

	Fr.
Werkstätte Biel. Neue Putzgrube	1,800
weil dieselbe auf Rechnung der Werkstätte erstellt werden wird.	

Telegraphenleitungen, Pratteln-Basel	1,000
Telephonanlage Aarburg-Sursee	11,000
weil dieselbe nicht dringlich ist.	

Vermindert wurden die Ansätze für:

Nr. 95. Bahnhof Luzern, Erweiterung des Aufnahmsgebäudes von 200,000 auf	100,000
--	---------

Nr. 101. Bahnhof Thun, Erweiterungsbauten von 700,000 auf	500,000
---	---------

Nr. 119. Bahnhof Biel, Erweiterungsbauten von 1,200,000 auf	1,000,000
---	-----------

Nr. 135. Station Herzogenbuchsee, Erweiterung von 50,000 auf	10,000
--	--------

Nr. 138. Aarebrücke bei Bern von 100,000 auf	50,000
--	--------

Nr. 145. Station Delsberg, Geleiseerweiterung von 100,000 auf	50,000
---	--------

Erhöht wurden die Ansätze für:

Nr. 88 <i>k</i> . Basel, Lagerschuppen im Güterbahnhof von 1,000 auf	45,000
weil derselbe zur Gewinnung von Kühlräumen unterkellert werden muss.	

Nr. 131 <i>b</i> . Bahnhof Basel, Ablaufberg von 70,000 auf	85,000
weil im Voranschlag kein Weichenstellwerk vorgesehen war.	

Nr. 134 <i>a</i> . Bahnhof Luzern. Vergrößerung der Küchenräume der Bahnhofrestauration von 34,000 auf	40,000
--	--------

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

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

Nr. 184. Station Schlieren. Erweiterung der Personen- und Güterdienstanlagen und Ersetzung zweier Übergänge durch Überführungen.

Baubudget 1912, Nr. 172.	Fr.	
Voranschlag vom 29. Mai 1907 . . .	1,800,000	Fr.
wovon auf Bau . Fr. 1,752,000		
und auf Betrieb . „ 48,000		
Dazu Fr. 21,000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	143,000	
	<hr/>	
Bleiben	1,657,000	
Ausgaben pro 1913		50,000

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Da die Gemeinde das Projekt für ihre Strassenanlagen fertiggestellt hat, kann die Stationserweiterung, bei welcher diesen Strassenanlagen Rechnung getragen werden muss, in Angriff genommen werden. Die vorhandenen Stationsanlagen erfordern dringend eine Verbesserung.

Nr. 185. Station Dietikon.

a. Verlängerung des Überholungsgeleises.

Baubudget 1912, Nr. 173.	Fr.	
Voranschlag vom 11. Juni 1910 . . .	18,600	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	16,600	
	<hr/>	
Bleiben	2,000	

b. Ersetzung des Überganges bei km 10,787 durch einen Personendurchgang bei km 10,800.

Baubudget 1912, Nr. 202.

Übertrag	52,000
----------	--------

	Übertrag	Fr.
		52,000
	Fr.	
Voranschlag vom 27. März 1911	27,000	
wovon auf Bau	Fr. 26,400	
und auf Betrieb	„ 600	
Dazu Fr. 500 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	7,000	
Bleiben	—	20,000

Nr. 186. 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 1912, Nr. 174.	Fr.
Voranschlag vom 9. November 1907	455,000	
wovon auf Bau	Fr. 418,600	
und auf Betrieb	„ 36,400	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	<u>29,000</u>	
Bleiben	<u>426,000</u>	
Ausgaben pro 1913		25,000

Im Jahre 1913 soll bei dem verkehrsreichen Übergang der Seminarstrasse eine Passerelle erstellt werden.

Nr. 187. Bahnhof Baden. 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 1912, Nr. 175.	
Kredit des Verwaltungsrates vom 30. März 1912	Fr.	955,000
wovon auf Bau	Fr. 820,000	
und auf Betrieb	„ 135,000	
Dazu Fr. 56,000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	<u>100,000</u>	
Bleiben	<u>855,000</u>	
Ausgaben pro 1913		300,000
	Übertrag	<u>397,000</u>

Fr.
Übertrag 397,000

Der Umbau des Aufnahmsgebäudes wird im Jahre 1912 vollendet werden. Die Inangriffnahme der anderen Bauten soll im Jahre 1913 erfolgen.

Nr. 188. Bahnhof Brugg. Umbau und Erweiterung der Bahnhofanlagen.

Baubudget 1912, Nr. 176.	Fr.
Voranschlag vom 21. Mai 1908 . .	3,540,000
Voranschlag vom 26. Februar 1912 .	4,650,000
wovon auf Bau . Fr.	4,411,000
und auf Betrieb . „	239,000
Dazu Fr. 97,500 für Abschreibungen.	
Hiervon werden voraussichtlich bis Ende 1912 für den Personendurchgang, die Aufstellgeleise und das Dienstgebäude beim Lokomotivdepot ausgegeben sein	134,000
Bleiben	4,516,000

Für 1913 werden vorgesehen:

a. Erstellung einer Depotwerkstätte mit Lokomotivständen.

Baubudget 1912, Nr. 176 b.	Fr.
Voranschlag vom 26. April 1911 . . .	236,000
wovon auf Bau . . Fr.	235,500
und auf Betrieb . . „	500
Dazu Fr. 1,500 für Abschreibungen.	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	116,000
Bleiben	120,000

b. Erweiterung und Hebung der Geleiseanlage auf der Seite gegen Turgi, Unterführung der Zürcherstrasse, Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes, Verlängerung des Güterschuppens und Erstellung eines Dienstgebäudes.

Übertrag 517,000

	Fr.	
	Übertrag	517,000
	Fr.	
Voranschlag vom 26. Februar 1912	1,890,000	
wovon auf Bau	Fr. 1,800,000	
und auf Betrieb	" 90,000	
Dazu Fr. 35,000 für Abschreibungen.		
Ausgaben pro 1913		150,000

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Nr. 189. Station Wildeggen. Umbau und Erweiterung der Geleiseanlagen, sowie Erstellung einer Fusswegunterführung bei km 40,389.

	Fr.	
Baubudget 1912, Nr. 205.		
Voranschlag vom 2. Juni 1911	610,000	
Voranschlag vom 4. Juli 1912	665,000	
wovon auf Bau	Fr. 628,000	
und auf Betrieb	" 37,000	
Dazu Fr. 9,000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	50,000	
	Bleiben 615,000	
Ausgaben pro 1913		200,000

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Nr. 190. Uferschutzbauten an der Aare im Hasli bei Olten.

Baubudget 1912, Nr. 222	20,000
-----------------------------------	--------

Über die Verteilung der zu Fr. 295,000 veranschlagten Kosten der Korrektur der Aare unterhalb der Rankwaagbrücke in Olten, durch welche die seit langem gewünschte Verbesserung des Flusslaufes erreicht und der zur Deponierung eines Teiles des Tunnelausbruchmaterials erforderliche Platz gewonnen wird, ist eine Vereinbarung zwischen dem Regierungs-

Übertrag 887,000

	Fr.	
	Übertrag	887,000
<p>rat des Kantons Solothurn, der Gemeinde Olten, den Konzessionären des Wasserwerkunternehmens Winznau-Obergösgen und den Bundesbahnen zustande gekommen. Das Projekt wurde am 30. Juli 1912 vom solothurnischen Kantonsrat genehmigt, und die Bundesversammlung hat dem Kanton den Beitrag von 40 % der wirklichen Kosten zugesichert.</p>		
<p>Nr. 191. Frick-Eiken. Ersetzung des Überganges bei km 53,775 durch eine Unterführung bei km 53,672.</p>		
Baubudget 1912, Nr. 219 b.	Fr.	
Voranschlag vom 30. Juni 1910	35,000	
Ausgaben pro 1913		10,000
<p>Nr. 192. Eiken—Stein-Säckingen. Ersetzung des Überganges bei km 56,172 durch eine Überführung bei km 56,290.</p>		
Baubudget 1912, Nr. 219 c.	Fr.	
Voranschlag vom 30. Juni 1910	38,000	
Dazu Fr. 150 für Abschreibungen		
Ausgaben pro 1913		10,000
<p>Nr. 193. Station Rheinfelden. Erstellung eines Überholungsgeleises und Verlängerung des Güterschuppens.</p>		
Baubudget 1912, Nr. 204.	Fr.	
Voranschlag vom 27. Mai 1911	178,000	
wovon auf Bau	Fr. 171,000	
und auf Betrieb	" 7,000	
Dazu Fr. 9,400 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	50,000	
	Bleiben	128,000
Ausgaben pro 1913		50,000
	Übertrag	957,000

Fr.

Übertrag 957,000

Nr. 194. Bahnhof Örlikon. Erstellung eines neuen Aufnahmsgebäudes samt Perron und Perrondach, sowie eines neuen Nebengebäudes mit Unterkunftsräumen und Badeeinrichtungen. Fr.

Baubudget 1912, Nr. 206.

Voranschlag vom 30. Mai 1911 . . . 325,000

wovon auf Bau . . . Fr. 316,500

und auf Betrieb . . . „ 8,500

Dazu Fr. 45,000 für Abschreibungen.

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912 60,000

Bleiben 265,000

Ausgaben pro 1913 200,000

Nr. 195. Station Bassersdorf. Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes.

Baubudget 1912, Nr. 207. Fr.

Voranschlag vom 16. Januar 1911 . . 11,500

wovon auf Bau . . . Fr. 9,700

und auf Betrieb . . . „ 1,800

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912 7,500

Bleiben ----- 4,000

Nr. 196. Umbau der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Stadt Zürich.

Baubudget 1912, Nr. 171.

Voranschlag für das Tiefbahnprojekt Fr.

VIII gemäss Vertrag mit der Stadt

Zürich vom 30. November 1910 und

Vorlage an den Verwaltungsrat vom

27. Dezember 1910 20,653,000

Hiervon ab Erlöse:

a. für verkäufliche

Landabschnitte . . Fr. 769,200

Übertrag Fr. 769,200 20,653,000 1,161,000

	Fr.	Fr.
Übertrag Fr.	769,200	20,653,000
b. für das entbehrlich werdende Land der bestehenden Bahn- anlagen	„ 1,861,800	
c. für die Altmateria- lien der bestehenden Bahnanlagen	„ 122,000	
		<u>2,753,000</u>
		17,900,000
Ab: Beitrag der Stadt Zürich		<u>3,300,000</u>
Bleiben zu Lasten der Bundesbahnen		14,600,000
Dazu Fr. 2,880,000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben für Land- erwerbungen, Studien und Sondie- rungen bis Ende 1912		1,250,000
	Bleiben	<u>13,350,000</u>
Ausgaben pro 1913		300,000

Im Bericht zum Baubudget 1912 wurde erwähnt, dass die vom Verwaltungsrat zur Prüfung des von der Generaldirektion mit dem Stadtrat vereinbarten Projektes VIII (1910) eingesetzte Kommission beantragt hat, der Entscheid über dieses Projekt sei zu verschieben und die Generaldirektion zu beauftragen, mit der Stadt Zürich über die Ausführung von Projekt I oder VI in Verhandlung zu treten. Den gleichen Standpunkt hat auch der Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein in seinem Bericht vom 26. April 1911 eingenommen. Um über die bei der Tieferlegung der Station Enge zu erwartenden Schwierigkeiten Klarheit zu gewinnen, wurden im Sommer 1911 auf dem Gebiete dieser Station Boden- und Grundwasseruntersuchungen vorgenommen. Nachdem diese Sondierungen abgeschlossen waren, ist das Projekt für die Tieferlegung der linksufrigen Zürichseebahn auf dem bestehenden Tracé (I, 1912) fertiggestellt und am 9. Januar 1912 dem Stadtrat vorgelegt worden.

Übertrag 1,461,000

Fr.

Übertrag 1,461,000

Gleichzeitig erhielt derselbe auch einen neuen, verbesserten Entwurf für eine Tiefbahn mit der Station Enge vor der Kirche an der Grütlistrasse (VI 1912). Die Veranschlagung der Kosten ergab, dass ohne Berücksichtigung der für die Sihltalbahn vorzunehmenden Arbeiten das letztgenannte Projekt um eine Million und das Projekt I um 0,5 Millionen billiger sein würden als das Vertragsprojekt VIII. Die im Kampfe gegen das letztere gemachten Angaben über die Minderkosten des Projektes I, die von einer Seite zu 3—4, von einer anderen zu 8—10 Millionen bewertet wurden, haben sich also nicht als zutreffend erwiesen.

Nach Prüfung der Projekte hat der Stadtrat Zürich der Generaldirektion am 22. Juli 1912 mitgeteilt, dass das Projekt I für die Stadt unannehmbar sei, und dass zu der Frage, ob das Vertragsprojekt, von dem abzugehen der Stadtrat bis jetzt keine genügende Veranlassung hatte, durch Projekt VI ersetzt werden solle, erst dann endgültig Stellung genommen werden könne, wenn die Einführung der Sihltalbahn und eventuell der Ütlibergbahn abgeklärt worden sei und feststehe, welche Äquivalente die Bundesbahnen der Stadt für die Nachteile zu gewähren bereit seien, die das Projekt VI für die letztere aufweise.

Die Erhebungen über die von dem Stadtrat angeregte Einführung der Sihltalbahn in den Hauptbahnhof sind angeordnet.

Nr. 197. Rüslikon-Thalwil. Fusswegüberführung bei km 11,360 zum Ersatz der Übergänge bei km 11,310 und km 11,405.

Baubudget 1912, Nr. 192 b. Fr.

Voranschlag vom 24. Oktober 1906 . . .	19,800
wovon auf Bau Fr.	18,500
und auf Betrieb „	1,300
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	15,800
Bleiben	—
	4,000

Übertrag 1,465,000

	Fr.
	Übertrag 1,465,000
Nr. 198. II. Geleise Thalwil-Richterswil.	
Baubudget 1912, Nr. 179.	Fr.
Voranschlag vom 18. Mai 1911 . . .	6,800,000
Voranschlag vom 4. Juli 1912 . . .	7,370,000
wovon auf Bau . Fr. 7,068,000	
und auf Betrieb . „ 302,000	
Dazu Fr. 112,000 für Abschreibungen.	
Ausgaben pro 1913	100,000

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Nr. 199. 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 1912, Nr. 180.	
Kredit des Verwaltungsrates vom	Fr.
23. September 1911	2,325,000
Dazu für gedeckten Zwischenperron und Perrondurchgang	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.	
Ausgaben pro 1913	200,000

Nachdem das neue Projekt den Behörden vorgelegt war, hat der Gemeinderat von Wädenswil der Generaldirektion zwei in seinem Auftrage ausgearbeitete Projekte für die Umgestaltung der Bahnhofsanlagen mit dem Ersuchen übermittelt, dieselben in technischer und finanzieller Beziehung zu prüfen. Das eine von

Übertrag 1,765,000

Fr.

Übertrag 1,765,000

Herrn Oberingenieur Lüchinger in Zürich verfasste sieht die Verlegung der Bahnlinie auf eine Länge von 3769 m vor, wobei die Station auf die Westseite des Dorfes und 9,93 m höher als die bestehende zu liegen käme. Im anderen von Herrn Professor Hilgard in Zürich entworfenen Projekte ist die Stationsanlage am See und insbesondere der Güterschuppen in seiner Lage belassen, das Aufnahmegebäude aber 380 m nordwärts in die Nähe der Badanstalt verschoben worden. Die Generaldirektion hat dem Wunsche des Gemeinderates entsprochen und das Ergebnis der vorgenommenen Prüfung in einem auch dem Eisenbahndepartement vorgelegten Bericht vom 18. Juli 1912 zusammengefasst. Aus demselben sei hier folgendes wiedergegeben:

A. Projekt Lüchinger. Es ist ohne weiteres zuzugeben, dass die Verlegung der Bahn vom See weg gewisse Vorteile böte. Die Schwierigkeiten, die sich durch die Lage der Bahn am dicht bebauten Seeufer jeder Erweiterung der Bahnanlagen und insbesondere der Beseitigung der zahlreichen Niveauübergänge entgegenstellen, würden mit einem Schlage verschwinden. Leider kann dieser Vorteil nur mit grossem Geldaufwand und durch eine Hebung der Bahnlinie und Verschlechterung ihres Längenprofils, sowie durch eine Verlegung derselben in Tunnels auf grosse Länge und allen damit verbundenen Erschwernissen und Verteuerungen des Betriebes erkauft werden.

Wesentlich einfacher und billiger hätte diese Linie selbstverständlich vor 40 Jahren erstellt werden können, als die Nordostbahn dies beabsichtigte. Damals hat die Bevölkerung mit Rücksicht auf den Seeverkehr die Erstellung des Bahnhofes am See verlangt, und gewiss war man in Wädenswil allgemein überzeugt, mit diesem Begehren den Bedürfnissen entsprochen zu haben. Heute, nachdem nur vier Jahrzehnte verflossen sind, verlangt man die Freilegung

Übertrag 1,765,000

Fr.
Übertrag 1,765,000

des Sees und führt zur Begründung an, die Ortschaft habe sich westwärts entwickelt, eine weitere Ausdehnung in dieser Richtung stehe bevor, und der Bahnhof müsse dieser Entwicklung folgen und verlegt werden. Es ist klar, dass diesen Sätzen keine allgemeine Bedeutung zukommt. Wenn solche Forderungen allseitig erhoben würden, so müsste nicht nur die linksufrige Zürichseebahn auf grosse Länge, sondern auch eine grosse Zahl von Bahnhöfen verlegt werden, während, wie bekannt, solche Verlegungen nur ausnahmsweise und dort vorgenommen werden, wo den Bedürfnissen auf andere Weise nicht entsprochen werden kann. Dass dieses letztere in Wädenswil zutrifft, ist nicht bewiesen worden. Die Kosten des Projektes wurden von der Generaldirektion zu Fr. 11,130,000 veranschlagt.

B. Projekt Hilgard. Auch bezüglich dieses Projektes gelangt die Generaldirektion in ihrem Bericht zu einem ablehnenden Antrag. Die nicht sehr erheblichen Vorzüge des Entwurfes, denen übrigens auch Nachteile gegenüberstehen, können die erheblichen Kosten des Projektes, das zu Fr. 6,510,000 veranschlagt ist, nicht rechtfertigen.

Um zu einem Vergleich der Kosten der drei vorliegenden Projekte zu gelangen, müssen den vorstehend angegebenen Kosten für die Entwürfe von Professor Hilgard und der Generaldirektion die Erstellungskosten des II. Geleises zwischen den Endpunkten des eine längere Strecke umfassenden Lüchinger'schen Projektes zugerechnet werden.

So erhält man mit Berücksichtigung der Abschreibungen folgende Summen:

Projekt Lüchinger	Fr. 12,130,000
" Hilgard	" 7,120,000
" S. B. B.	" 3,360,000

Im Hinblick auf diese gewaltigen Mehrkosten kann auf die neuen Projekte nicht eingetreten werden.

Übertrag 1,765,000

Fr.
Übertrag 1,765,000

Nr. 200. Station Schübelbach. Erstellung einer Station zwischen Siebnen-Wangen und Reichenburg mit Ersetzung des Überganges bei km 46,794 durch eine Überführung und Beseitigung des Überganges bei km 46,500.

	Fr.	
Baubudget 1912, Nr. 181.		
Voranschlag vom 14. Juni 1911	375,000	
Ab: Beitrag der Gemeinde Schübelbach:		
in bar	Fr. 10,000	
durch Beschaffung des Landes	" 57,000	
	67,000	
Bleiben zu Lasten der Bundesbahnen	308,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	30,000	
	Bleiben 278,000	
Ausgaben pro 1913		100,000

	Fr.	
Nr. 201. Station Ziegelbrücke. Umbau und Erweiterung der Stationsanlagen.		
Baubudget 1912, Nr. 182	716,000	
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		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	100,000	
	Bleiben 590,000	
Ausgaben pro 1913		200,000

Die Inangriffnahme der Bauarbeiten ist bis jetzt verzögert worden, weil über einige, die Strassenanlagen und das Aufnahmsgebäude betreffende Begehren der Kantons- und Gemeindebehörden noch kein Entscheid gefällt wurde.

Übertrag 2,065,000

	Fr.	
		Übertrag 2,065,000
Nr. 202. Station Weesen.		
a. Umbau des Aufnahmegebäudes.		
Baubudget 1912, Nr. 183 a.	Fr.	
Voranschlag vom 25. Mai 1909	91,000	
wovon auf Bau	Fr. 60,000	
und auf Betrieb	" 31,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	<u>10,000</u>	
	Bleiben	<u>81,000</u>
Ausgaben pro 1913		30,000
b. Erstellung eines neuen Abortgebäudes.		
Baubudget 1912, Nr. 183 b.		
Voranschlag vom 29. Juni 1910		10,000
Nr. 203. Station Mühlehorn. Erweiterung der Geleiseanlagen.		
Baubudget 1912, Nr. 184.	Fr.	
Voranschlag vom 29. Juni 1910	186,000	
wovon auf Bau	Fr. 170,000	
und auf Betrieb	" 16,000	
Dazu Fr. 4,500 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	170,000	
	Bleiben	<u>16,000</u>
Nr. 204. Station Unterterzen. Erstellung eines neuen Aufnahmegebäudes und eines neuen Abortgebäudes, Verschiebung des Güterschuppens und Verbreiterung der Rampe.		
Baubudget 1912, Nr. 185.	Fr.	
Voranschlag vom 14. Juni 1910	65,000	
Dazu für Freistellung des Aufnahmegebäudes und für Kanalisation	<u>4,000</u>	
	Zusammen	69,000
wovon auf Bau	Fr. 62,000	
und auf Betrieb	" 7,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	59,000	
	Bleiben	<u>10,000</u>
	Übertrag	<u>2,131,000</u>

Fr.
Übertrag 2,131,000

Nr. 205. Bahnhof Rapperswil. Erweiterung der Geleiseanlagen auf der Ostseite des Bahnhofes.

Baubudget 1912, Nr. 211 a. Fr.

Kredit des Verwaltungsrates vom 30. März

1912 620,000

wovon auf Bau . . . Fr. 559,000

und auf Betrieb . . . „ 61,000

Dazu Fr. 1,700 für Abschreibungen.

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912 100,000

Bleiben 520,000

Ausgaben pro 1913 200,000

Nr. 206. Station Uster. Erweiterung der Geleiseanlagen und Erstellung einer Strassenunterführung bei km 81,743 zur Aufhebung des Überganges bei km 81,713.

Baubudget 1912, Nr. 186 75,000

Voranschlag vom 22. Mai 1911 168,400

wovon auf Bau . . . Fr. 160,900

und auf Betrieb . . . „ 7,500

Dazu Fr. 15,700 für Abschreibungen.

Ab: Beitrag der Gemeinde 21,400

Bleiben 147,000

Ausgaben pro 1913 60,000

Die Erhöhung des Voranschlages ist durch die Erstellung der Strassenunterführung verursacht, an deren Kosten sich die Gemeinde beteiligen wird.

Nr. 207. Station Affoltern a. Albis. Erweiterung der Stationsanlagen.

Baubudget 1912, Nr. 188. Fr.

Voranschlag vom 9. Juni 1908 146,000

wovon auf Bau . . . Fr. 129,200

und auf Betrieb . . . „ 16,800

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912 26,000

Bleiben 120,000

Ausgaben pro 1913 60,000

Übertrag 2,451,000

	Fr.	
	Übertrag	2,451,000
Nr. 208. Station Gisikon-Root. Verlängerung des Ausweichgeleises.		
	Baubudget 1912, Nr. 214.	Fr.
Voranschlag vom 8. Juni 1911		16,000
wovon auf Bau	Fr. 13,000	
und auf Betrieb	" 3,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1911		10,000
	Bleiben	-----
		6,000
Die Fertigstellung des Projektes und der Bau- beginn sind durch Verhandlungen verzögert worden, die mit der durch ein Geleise mit der Station ver- bundenen Papierfabrik Perlen geführt werden mussten.		
Nr. 209. Ebikon-Luzern. Überführung bei km 59,800 zum Ersatz des Überganges bei km 59,720.		
	Baubudget 1912, Nr. 192 c.	Fr.
Voranschlag vom 30. Juni 1910		46,000
wovon auf Bau	Fr. 45,700	
und auf Betrieb	" 300	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912		21,000
	Bleiben	-----
		25,000
Nr. 210. Zurzach-Koblentz. Unterführung bei km 45,465 zum Ersatz des Überganges der Staats- strasse bei km 45,530.		
	Baubudget 1912, Nr. 192 d.	Fr.
Voranschlag vom 7. Juni 1910		44,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912		20,000
	Bleiben	-----
		24,000
Nr. 211. Bahnhof Lenzburg. Erweiterung der Geleiseanlagen und des Verladeplatzes, Verschiebung und Vergrößerung des Güterschuppens und der Rampe.		
	Baubudget 1912, Nr. 177.	Fr.
Voranschlag vom 11. Oktober 1907		370,000
wovon auf Bau	Fr. 298,000	
und auf Betrieb	" 72,000	
Ausgaben pro 1913		100,000
	Übertrag	2,606,000

Fr.

Übertrag 2,606,000

Die Landankäufe sind durchgeführt. Das Projekt muss einer Umarbeitung unterzogen werden.

Nr. 212. Station Dottikon-Dintikon. Vergrößerung des Aufnahmegebäudes und Erstellung eines Perrondaches.

Baubudget 1912, Nr. 217.	Fr.	
Voranschlag vom 11. Juli 1911 . . .	25,500	
wovon auf Bau . . . Fr. 22,000		
und auf Betrieb . . . „ 3,500		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	10,500	
Bleiben ———		15,000

Nr. 213. Ersatz und Verstärkung eiserner Brücken.

a. *Wettingen—Baden* :

Verstärkung der untern Limmatbrücke bei Wettingen. Fr.

Baubudget 1912, Nr. 230 c.

Voranschlag	320,000	
Ausgaben pro 1913		100,000

b. *Effretikon—Hinwil* :

1. Ersatz der Wildbachbrücke bei Wetzikon km 17,⁵²⁰.

Baubudget 1912, Nr. 194 b 1. Fr.

Voranschlag	110,000	
wovon auf Bau . Fr. 105,000		
und auf Betrieb . „ 5,000		

Dazu Fr. 11,900 für Abschreibungen.

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	50,000	
Bleiben ———		60,000

2. Ersatz von 10 kleinern eisernen Brücken.

Baubudget 1912, Nr. 194 b 2.

Übertrag 2,781,000

		Fr.	
	Übertrag		2,781,000
		Fr.	
Voranschlag	32,000		
wovon auf Bau	Fr. 29,000		
und auf Betrieb	" 3,000		
Dazu Fr. 3000 für Abschreibungen.			
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende			
1912	25,000		
	Bleiben	—	7,000
<i>c. Koblenz—Waldshut:</i>			
Verstärkung der Rheinbrücke bei Koblenz.			
Baubudget 1912, Nr. 194 c.		Fr.	
Gesamtkosten	130,000		
Anteil der Bundesbahnen	65,000		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende			
1912	35,000		
	Bleiben	—	30,000
<i>d. Glarus—Linthal.</i>			
Baubudget 1912, Nr. 230 a.			
Auswechslung der Linthbrücken bei:			
1. Ennenda.			
Voranschlag			120,000
wovon auf Bau	Fr. 116,000		
und auf Betrieb	" 4,000		
Dazu Fr. 43,000 für Abschreibungen.			
2. Mühlefuhr.			
Voranschlag			100,000
wovon auf Bau	Fr. 96,000		
und auf Betrieb	" 4,000		
Dazu Fr. 37,000 für Abschreibungen.			
3. Däniberg.			
Voranschlag		Fr.	90,000
wovon auf Bau	Fr. 86,000		
und auf Betrieb	" 4,000		
Dazu Fr. 37,500 für Abschreibungen.			
Ausgaben pro 1913			70,000
	Übertrag	—	3,108,000

Fr.
Übertrag 3,108,000

4. Schwanden.

	Fr.	
Voranschlag	135,000	
wovon auf Bau	Fr. 130,000	
und auf Betrieb	" 5,000	

Dazu Fr. 62,000 für Abschreibungen.

Ausgaben pro 1913 —

Nr. 214. Uferschutzbauten an der Linth zwischen
Ennenda und Mitlödi, km 71,¹³⁰—71,²⁴⁰.

Baubudget 1912, Nr. 221. Fr.

Voranschlag vom 6. April 1911 . . . 14,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912 8,000

Bleiben ——— 6,000

Nr. 215. Wärterhäuser. Erstellung eines Wärter-
hauses bei km 11,⁸¹¹ zwischen Kölliken und Safenwil.

Baubudget 1912, Nr. 224 Fr.
12,000

Voranschlag vom 22. Juli 1911 . . . 13,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912 11,000

Bleiben ——— 2,000

Nr. 216. Zentralanlagen für Weichen und Signale.

a. Station Gisikon-Root.

Baubudget 1912, Nr. 196b. Fr.

Voranschlag vom 24. Juni 1911 . . . 48,000

Dazu Fr. 6000 für Abschreibungen.

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912 38,000

Bleiben ——— 10,000

b. Bahnhof Rapperswil.

Baubudget 1912, Nr. 228d.

Erstellung von 3 Rangiersignalen 7,500

Dazu Fr. 500 für Abschreibungen.

Nr. 217. Streckenblockeinrichtungen. Umbau
auf den Stationen Dietlikon, Effretikon, Kempthal,

Übertrag 3,133,500

Fr.
Übertrag 3,133,500

Glattfelden und Eglisau, sowie auf den Blockstationen I (Dietikon—Killwangen), IV (Dietlikon—Effretikon) und V (Kemptthal—Winterthur).

Baubudget 1912, Nr. 231 a.		Fr.
Voranschlag		26,000
wovon auf Bau	Fr. 14,000	
und auf Betrieb	" 12,000	
Dazu Fr. 11,000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	14,000	
Bleiben	-----	12,000

Nr. 218. Telegraphenleitungen. Umbau der Gemeinschaftslinie Dietlikon—Winterthur km 14,⁶⁸⁸ bis km 24,⁹²⁰, mit Neuerstellung der Lokalleitungsanlagen in Effretikon, Kemptthal und Blockstation V (Kemptthal—Winterthur).

Baubudget 1912, Nr. 234 a.		Fr.
Voranschlag		23,000
wovon auf Bau	Fr. 7,700	
und auf Betrieb	" 15,300	
Dazu Fr. 6100 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	5,000	
Bleiben	-----	18,000

Neue Bauten.

Nr. 219. Hauptbahnhof Zürich.

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

Fr.	
Voranschlag vom 1. Juli 1912	5,000,000
wovon auf Bau	Fr. 4,850,000
und auf Betrieb	" 150,000
Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.	
Ausgaben pro 1913	100,000
Übertrag	3,263,500

Fr.
Übertrag 3,263,500

Die Zunahme des Verkehrs zwingt zu baldiger Inangriffnahme der Erweiterung des Bahnhofes. In erster Linie ist die Erstellung von neuen Perrons und Abstellgleisen für Personenzüge auf dem Areal der ehemaligen Werkstätte und der alten Lokomotivremise in Aussicht genommen. Zu diesem Zwecke soll die letztere in das zu erweiternde Dreieck zwischen den Gleisen der linksufrigen Zürichseebahn und der Zufahrtrampe zum Viadukt verlegt werden.

- b. Erstellung eines Postdienstgebäudes unterhalb der Gessnerbrücke.

Approximativer Voranschlag vom Fr.
25. Juni 1912 5,870,000

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Ausgaben pro 1913 200,000

Das Postdienstgebäude soll am linken Sihlufer an der Nordseite der Lagerstrasse im künftigen Eilgutbahnhof errichtet und durch einen mit Aufzügen versehenen Tunnel mit den Gepäckperrons verbunden werden. Die Verzinsung und Amortisation der aufgewendeten Kosten wird die Postverwaltung übernehmen. Die durch die Erstellung des Gebäudes im Aufnahmsgebäude frei werdenden Räume werden für bahndienstliche Zwecke Verwendung finden.

- c. Verbesserung der Unterkunftsräume für das Rangierpersonal und die Wagenreiniger an der Langstrasse.

Voranschlag vom 26. Februar 1912 4,800

- d. Erstellung einer Laderampe am Eilgutgebäude.

Voranschlag vom 12. Juni 1912 18,000

- e. Pflasterung der Zufahrtsstrassen zur Empfangsgüterhalle im Güterbahnhof und zum Eilgutgebäude 18,500
Dazu Fr. 1200 für Abschreibungen.

Der starke Fuhrwerkverkehr nimmt die Strassen so in Anspruch, dass nur ein harter Belag den

Übertrag 3,504,800

	Fr.
Übertrag	3,504,800
<p>Übelständen, die zu Beschwerden der Interessenten geführt haben, abhelfen kann.</p>	
f. Einbau von 14 neuen Hydranten zur Kesselauswaschung in der neuen Lokomotivremise . . .	6,000
<p>Nr. 220. Bahnhof Turgi. Strassenunterführungen bei km 27,⁶⁴⁹, Zürich-Aarau, und km 27,⁷⁸⁷, Turgi-Waldshut, und Fusswegunterführung bei km 27,⁸⁶⁰, Turgi-Waldshut, zum Ersatz der Niveauübergänge km 27,⁶⁶², Zürich-Aarau, km 27,⁷⁴⁵ und 27,⁸⁶⁰, Turgi-Waldshut.</p>	
Voranschlag vom 30. Mai 1912 . . .	272,000
wovon auf Bau . . . Fr.	270,600
und auf Betrieb . . . „	1,400
Dazu Fr. 3700 für Abschreibungen.	
Ausgaben pro 1913	100,000
<p>Der starke Zugs- und Rangierverkehr macht die Aufhebung der Niveauübergänge notwendig.</p>	
Nr. 221. Bahnhof Brugg. Ausrüstung der Drehscheibe von 18 m Durchmesser mit elektrischem Antrieb	4,000
<p>Nr. 222. Schinznach-Bad—Wildeggen. Strassenunterführung bei km 39,⁴¹³ und Passarelle bei km 38,⁷⁹⁶ zum Ersatz der Strassenübergänge bei km 38,³⁹², 38,⁷⁵⁷ und 39,³²³, sowie der Fusswegübergänge bei km 38,⁹⁴², 39,⁰⁵¹ und 39,⁵⁶⁰.</p>	
Voranschlag	65,000
Hiervon ab: Beitrag der aargauischen Portlandzementfabrik Holderbank . .	15,000
Bleiben —————	50,000
<p>Die Aufhebung der Übergänge erhöht die Betriebssicherheit und hat Ersparnisse an Bewachungskosten zur Folge.</p>	
Nr. 223. Station Rapperswil. Erstellung eines Perrondaches	6,500
Übertrag	3,671,300

Fr.

Übertrag 3,671,300

Nr. 224. Station Däniken. Erstellung eines Überholungsgeleises.

Voranschlag vom 17. Mai 1912 76,000

Zur Abwicklung des starken Zugverkehrs auf der Strecke Olten-Aarau ist ein Überholungsgeleise auf einer der beiden Zwischenstationen erforderlich. In Schönenwerd wäre hierfür kein genügender Platz vorhanden.

Nr. 225. Station Frick. Neues Aufnahmegebäude und Erweiterung der Geleiseanlagen.

Voranschlag vom 17. Juni 1912 115,000

wovon auf Bau Fr. 98,200

und auf Betrieb „ 16,800

Dazu Fr. 7500 für Abschreibungen.

Ausgaben pro 1913 50,000

Nr. 226. Station Kloten. Umbau des Aufnahmegebäudes, Erstellung eines Perrondaches und Einrichtung der elektrischen Beleuchtung.

Voranschlag vom 10. Juli 1912 28,000

Die Errichtung des ständigen Waffenplatzes in Kloten macht die Verbesserung der Stationseinrichtungen erforderlich.

Nr. 227. Rüschlikon—Thalwil. Unterführung bei km 11,⁰⁵³ zum Ersatz des Fusswegüberganges bei km 11,⁰⁷⁰.

Voranschlag vom 2. Dezember 1911 14,000

Nr. 228. Station Weesen. Erweiterung der Geleiseanlagen und Ersatz der Drehscheibe von 10,⁹ m Durchmesser durch eine solche von 18 m Durchmesser.

Voranschlag vom 21. Juni 1912 69,000

wovon auf Bau Fr. 61,000

und auf Betrieb „ 8,000

Dazu Fr. 17,000 für Abschreibungen.

Übertrag 3,908,300

	Fr.	
	Übertrag	3,908,300
Nr. 229. Station Wallenstadt. Erstellung einer Militärrampe und Erweiterung der Geleisanlagen.		
	Fr.	
Voranschlag vom 17. Juni 1912		218,000
wovon auf Bau	Fr. 183,000	
und auf Betrieb	" 35,000	
Ausgaben pro 1913		50,000
Die Geleisanlage soll hauptsächlich durch ein genügend langes Ausweichgeleise verbessert werden.		
Nr. 230. Station Zürich-Letten. Erstellung eines Perrondaches		
		4,500
Nr. 231. Station Ürikon. Verlängerung des Ausweichgeleises.		
Voranschlag vom 28. Oktober 1911		21,000
Dazu Fr. 500 für Abschreibungen.		
Nr. 232. Bahnhof Rapperswil. Erstellung eines Magazins für das Lokomotivdepot mit Verwendung eines Gebäudes der alten Werkstätte in Zürich		
		20,000
Nr. 233. Station Netstal. Erstellung eines Perrondaches		
		4,000
Nr. 234. Station Rüti (Zürich). Erweiterung des östlichen Verladeplatzes, Umbauten am Aufnahmegebäude und Güterschuppen, neues Abortgebäude und Verbesserung der Geleisanlage.		
	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.		
Ausgaben pro 1913		50,000
Nr. 235. Bahnhof Zug und Station Baar. Anlagen für den Anschluss der elektrischen Strassenbahnen des Kantons Zug		
		45,000
	Übertrag	4,102,800

Fr.

Übertrag 4,102,800

Nr. 236. Bahnhof Bülach. Strassenunterführung bei km 15,⁸⁷⁰ und Personendurchgang bei km 16,⁰³⁰ zum Ersatz des Niveauüberganges der Schaffhauserstrasse bei km 16,⁰¹⁵, Änderungen an den Geleiseanlagen.

Fr.

Voranschlag vom 10. März 1911 . . . 166,000

wovon auf Bau . . . Fr. 154,100

und auf Betrieb . . . „ 11,900

Dazu Fr. 600 für Abschreibungen.

Ausgaben pro 1913 50,000

Nr. 237. Station Jestetten. Erstellung eines Ausweichgleises von 500 m Länge.

Fr.

Voranschlag vom 21. September 1911 . 108,000

wovon auf Bau . . . Fr. 105,000

und auf Betrieb . . . „ 3,000

Dazu Fr. 2700 für Abschreibungen.

Ausgaben pro 1913 80,000

Nr. 238. 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.

Fr.

Voranschlag vom 11. Juni 1912 . . 9,450,000

wovon auf Bau . . Fr. 8,942,000

und auf Betrieb . . „ 508,000

Hiervon ab: zu Lasten der badischen

Staatseisenbahnen 48 % 4,536,000

Bleiben zu Lasten der Bundesbahnen 52 % 4,914,000

Dazu Fr. 214,000 für Abschreibungen.

Ausgaben pro 1913 200,000

Dem Verwaltungsrat wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Übertrag 4,432,800

	Fr.
Übertrag	4,432,800
Nr. 239. Bahnhof Wohlen-Villmergen. Verlängerung des Güterschuppens und der Rampe.	
Voranschlag vom 5. Juni 1912	24,000
Nr. 240. Ausmauerungen im Weisswand- und im Ofenecktunnel zwischen km 28, ⁵²² und km 28, ⁸⁷⁷ der Strecke Mühlehorn—Weesen.	
Voranschlag vom 2. Juli 1912	24,000
Nr. 241. Erstellung von Schutzwänden zur Sicherung der Strecken Weesen—Mühlehorn und Unterterzen—Wallenstadt gegen Steinschlag (vergl. Baubudget 1912, Nr. 193).	
Voranschlag vom 2. Juni 1912	16,000
Nr. 242. Verbauung der Rüfiruns bei Hätzingen. Anteil der Bundesbahnen an den zu Fr. 660,000 veranschlagten Kosten der durch den Kanton Glarus auszuführenden Arbeiten.	Fr.
Voranschlag	120,000
Ausgaben pro 1913	60,000
Nr. 243. Wagenwascheinrichtungen und Desinfektionsanlagen für den Viehtransport laut Bundesratsbeschluss vom 22. März 1907	15,000
Nr. 244. Wärterhäuser.	
a. Erstellung von zwei neuen Wärterhäusern	24,000
b. Vergrößerung der Wärterhäuser bei km 101, ²⁸⁵ , km 103, ²⁵⁰ und km 106, ⁰⁶⁰ der Strecke Rothkreuz-Immensee.	.
Voranschlag vom 18. Juni 1912	23,000
Nr. 245. Brückenwagen	18,000
Nr. 246. Wasserversorgungen für Stationen und Wärterhäuser	15,000
Übertrag	4,651,800

	Fr.
Übertrag	4,651,800
Nr. 247. Verbesserung der Beleuchtung auf Bahnhöfen und Stationen	15,000
Nr. 248. Zentralanlagen für Weichen und Signale.	
a. Station Affoltern a. Albis.	
Voranschlag	35,000
Dazu Fr. 1000 für Abschreibungen.	
b. Station Neuhausen. Neues Stellwerk und Er- gänzung der vorhandenen Anlage.	
Voranschlag	26,000
Dazu Fr. 3300 für Abschreibungen.	
c. Bahnhof Schaffhausen. Fr.	
Ergänzung der Zentralanlage	20,000
Dazu Fr. 2000 für Abschreibungen.	
Hiervon ab: zu Lasten der badischen Staatseisenbahnen 48 %	
	9,600
Bleiben zu Lasten der Bundesbahnen 52% ———	
	10,400
d. Ergänzungen an verschiedenen Anlagen, Erstel- lung von Schutzhütten für Zentralapparate, Ein- bau von Fühlschienen usw.	
Voranschlag	25,000
Dazu Fr. 1000 für Abschreibungen.	
Nr. 249. Neue Signale.	
a. Vorseignale	10,000
b. Ausfahr-, Durchfahr- und Rangiersignale, Ersatz von Scheibensignalen.	
Voranschlag	50,000
Dazu Fr. 6000 für Abschreibungen.	
Nr. 250. Ersatz und Verstärkung eiserner Brücken.	
Station Richterswil: Umbau der Sägebachbrücke bei km 27,800	6,000
Dazu Fr. 1300 für Abschreibungen.	
Übertrag	4,829,200

	Fr.
Übertrag	4,829,200
Nr. 251. Telephonanlagen.	
a. Schwerzenbach—Rapperswil	9,200
b. Schänis—Ziegelbrücke—Weesen	2,600
c. Murg—Mühlehorn	3,300
d. Mels—Flums	3,200
e. Umbau im Hauptbahnhof Zürich und auf den Nachbarstationen mit Erstellung einer automa- tischen Zentrale.	
Voranschlag	33,000
wovon auf Bau . Fr. 31,000	
und auf Betrieb . „ 2,000	
Dazu Fr. 2000 für Abschreibungen.	
Nr. 252. Glockensignal- und Läuteeinrichtungen.	
a. Niederglatt—Buchs (Zürich)—Otelfingen	6,600
b. Suhr—Lenzburg—Baden-Oberstadt	10,600
c. Anbringung von Rasselwerken auf der Strecke Glarus—Linthal	2,500
Nr. 253. Telegraphenleitungen.	
a. Weiterführung des direkten Drahtes Zürich— Winterthur—Stein-Säckingen bis Basel. Fr.	
Voranschlag	2700
Wovon Fr. 800 zu Lasten des Kreises II.	1,900
b. Einführung der Doppeltelegraphie auf der Strecke Zürich—Sargans. Fr.	
Voranschlag	2800
Wovon Fr. 1100 zu Lasten des Kreises IV.	1,700
c. Umbau der Gemeinschaftslinien auf den Stations- gebieten Näfels-Mollis, Netstal und Glarus und Änderung der Lokalleitungsanlagen in Näfels- Mollis und Netstal	9,600
Nr. 254. Bahnabschlüsse.	
a. Geländer und Einfriedigungen	15,000
b. Barrieren	20,000
Nr. 255. Vorsorgliche Landerwerbungen	100,000
Nr. 256. Unvorhergesehenes	50,000
Total I	<u>5,098,400</u>

III. Mobiliar und Gerätschaften.

Nr. 257. Vermehrung des Inventars der Kreis- direktion (einschliesslich der Telegrapheninspektion)	Fr. 2,000
Nr. 258. Vermehrung des Inventars des Bahn- dienstes	18,000
Nr. 259. Vermehrung des Inventars des Expe- ditions- und Zugdienstes	6,000
Nr. 260. Vermehrung des Inventars des Fahr- dienstes	8,000
Nr. 261. Ergänzung des Werkzeuges, der mecha- nischen Einrichtungen und des Mobiliars der Werk- stätte Zürich	68,400
Nr. 262. Ergänzung des Werkzeuges, der mecha- nischen Einrichtungen und des Mobiliars der Depot- werkstätten Zürich, Brugg und Rapperswil	7,000
Nr. 263. Vermehrung der Telegraphen- und Telephonapparate	1,500
Total III	<u>110,900</u>

Rekapitulation, Kreis III.

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen	5,098,400
III. Mobiliar und Gerätschaften	110,900
Total Kreis III	<u>5,209,300</u>

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

Hauptbahnhof Zürich. Projektierungsarbeiten . weil in Nr. 219a enthalten.	Fr. 10,000
Streckenblockeinrichtung Rothkreuz-Immensee .	38,000
Verschiedene Telephonanlagen weil diese Einrichtungen nicht dringlich sind.	11,500

	Fr.
Vermindert wurden die Ansätze für:	
Nr. 188 <i>b</i> . Bahnhof Brugg. Erweiterung gegen Turgi von Fr. 250,000 auf	150,000
Nr. 198. II. Geleise Thalwil-Richterswil von Fr. 200,000 auf	100,000
Nr. 199. Station Wädenswil. Erweiterung von Fr. 250,000 auf	200,000
Nr. 201. Station Ziegelbrücke. Erweiterung von Fr. 250,000 auf	200,000
Nr. 219 <i>b</i> . Bahnhof Zürich. Postdienstgebäude von Fr. 300,000 auf	200,000
Nr. 225. Station Frick. Erweiterung von Fr. 115,000 auf	50,000
Nr. 238. Bahnhof Schaffhausen. Erweiterung von Fr. 250,000 auf	200,000
Nr. 253. Telegraphenleitungen:	
<i>a</i> . Zürich—Winterthur—Stein-Säckingen bis Basel von Fr. 2700 auf	1,900
<i>b</i> . Einrichtung für die Doppeltelegraphie Zürich—Sargans von Fr. 3000 auf	1,700
Nr. 261. Ergänzung des Werkzeuges, der mechanischen Einrichtungen und des Mobiliars der Werkstätte Zürich von Fr. 79,400 auf	68,400
Erhöht wurden die Ansätze für:	
Nr. 213 <i>d</i> . Ersetzung von eisernen Brücken auf der Strecke Glarus-Linthal von Fr. 200,000 auf . . damit die Ersetzung rascher vorgenommen werden kann.	290,000

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

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

Fr.

Nr. 264. Bahnhof Winterthur.

Erweiterung der Rangiergeleiseanlagen.

Fr.

Baubudget 1912, Nr. 244 a . . . 3,000,000

wovon auf Bau . Fr. 2,970,500

und auf Betrieb „ 29,500

Dazu Fr. 37,800 für Abschreibungen.

Ausgaben pro 1913 100,000

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage
gemacht werden.

Nr. 265. Bahnhof Wil. Umbau und Erweiterung
für den Anschluss der Mittelthurgaubahn.

Baubudget 1912, Nr. 245.

Kredit des Verwaltungsrates vom Fr.

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
1912 950,000

Bleiben ————— 250,000

Im Jahre 1913 wird die Sicherungsanlage und
die Fussgängerunterführung an der Ostseite des Auf-
nahmsgebäudes zur Ausführung gelangen. Die andern
Arbeiten sind vollendet.

Nr. 266. Station Gossau. Verlegung der Station
mit Berücksichtigung des Anschlusses der neuen
Linie der Appenzellerbahn von Herisau.

Baubudget 1912, Nr. 246.

Übertrag ————— 350,000

Fr.
Übertrag 1,900,000

Bis auf das neue Aufnahms- und Verwaltungsgebäude und die Perronhalle sind die Arbeiten vollendet. Das erstere wird noch im Jahre 1912 unter Dach kommen. Im Jahre 1913 sollen die dem Reisendenverkehr dienenden Räume in Benützung genommen werden und im Jahre 1914 die Fertigstellung des ganzen Baues erfolgen.

b. Zentralanlagen für Weichen und Signale.

Baubudget 1912, Nr. 277 a.	Fr.	
Voranschlag vom 30. August 1910 . . .		370,000
wovon auf Bau . . . Fr.		358,300
und auf Betrieb . . . „		11,700
Dazu Fr. 6550 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912		340,000
Bleiben		30,000

Nr. 268. Station St. Fiden. Umbau und Erweiterung anlässlich der Einmündung der Bodensee-Toggenburgbahn.

Baubudget 1912, Nr. 248.	Fr.	
Voranschlag vom 29. August 1905 . ¹⁾		2,225,000
Erhöhung der Kosten wegen Vermehrung der Bauten und höheren Preisen		655,000
Voranschlag vom 12. August 1911 . ²⁾		2,880,000
wovon auf Bau . Fr.		2,807,000
und auf Betrieb . „		73,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912		2,705,000
Bleiben		175,000
Ausgaben pro 1913		175,000
¹⁾ Von den Kosten im Betrage von	Fr. 2,225,000	
hat die Bodensee-Toggenburgbahn eine Kapitalbeteiligung übernommen von .	„ 550,000	
Für die schweizerischen Bundesbahnen bleiben demnach	Fr. 1,675,000	
	Übertrag	2,105,000

Fr.
Übertrag 2,105,000

einschliesslich Fr. 94,500 für Abschreibungen, gleich der Kreditbewilligung des Verwaltungsrates vom 25. März 1907.

²⁾ Die Erhöhung der Totalkosten auf Fr. 2,880,000 wird in besonderer Vorlage an den Verwaltungsrat begründet werden.

Die Überschreitung des Voranschlages ist eine Folge der umfangreicheren Ausgestaltung der der Bahn entlang führenden und dieselbe kreuzenden Strassenanlagen, welche von der Gemeinde Tablat zur rationellen Anlage ihres Strassennetzes verlangt wurde. Den Begehren wurde zum Teil von der Generaldirektion, zum Teil von der Aufsichtsbehörde entsprochen. Bis auf die Stellwerkanlage und die Perrondächer sind die Arbeiten fertiggestellt.

Nr. 269. Station Mörschwil. Verbreiterung des Stationsareals.

	Fr.
Baubudget 1912, Nr. 257	60,000
Ablagerung von Aushubmaterial von der Erweiterung der Station St. Fiden und Ausführung von Entwässerungen (Fortsetzung der Arbeiten vom Jahre 1912)	40,000

Nr. 270. Bahnhof Romanshorn.

a. Umbau und Erweiterung der Bahnhofanlagen anlässlich der Einmündung der Bodensee-Toggenburgbahn (I. Bauperiode).

Baubudget 1912, Nr. 250.

	Fr.
Kredit des Verwaltungsrates vom 30. April 1909	1,640,000
wovon auf Bau . Fr. 1,446,000	
und auf Betrieb . „ 194,000	
Dazu Fr. 188,000 für Abschreibungen.	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	1,550,000
Bleiben	90,000
Übertrag	2,235,000

	Fr.	
Übertrag		2,235,000
b. Erweiterung der Geleiseanlagen (II. Bauperiode), Verlängerung von Abstellgleisen und neues Auszieh- gleise auf der Südseite.		
Baubudget 1912, Nr. 265 a.	Fr.	
Voranschlag vom 15. Mai 1911	310,000	
wovon auf Bau	Fr. 274,600	
und auf Betrieb	" 35,400	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	150,000	
Bleiben	—————	160,000

c. Erstellung von Lokalen für die Transitpost im
Lagerhaus am Hafen nebst Umbau der Räume für
die Lagerhausverwaltung.

Baubudget 1912, Nr. 265 d.	Fr.	
Voranschlag vom 9. Februar 1911	284,000	
wovon auf Bau	Fr. 252,800	
und auf Betrieb	" 31,200	
Dazu Fr. 38,700 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	80,000	
Bleiben	—————	204,000
Ausgaben pro 1913		150,000

d. Zentralanlage für Weichen und Signale.

Baubudget 1912, Nr. 277 b.	Fr.	
Voranschlag vom Mai 1911	388,000	
wovon auf Bau	Fr. 359,000	
und auf Betrieb	" 29,000	
Dazu Fr. 33,400 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912:		
Südlicher Teil	Fr. 165,000	
Nördlicher Teil	" 123,000	
Bleiben	—————	288,000
		100,000

Nr. 271. Station Weinfeld. Umbau und Er-
weiterung für den Anschluss der Mittelthurgaubahn.

Baubudget 1912, Nr. 251.

Übertrag 2,645,000

	Fr.	Fr.
	Übertrag	2,645,000
Kredit des Verwaltungsrates vom 30. April 1910	Fr.	660,000
wovon auf Bau	Fr. 619,000	
und auf Betrieb	„ 41,000	
Dazu Fr. 5000 für Abschreibungen.		
Dazu : Umbau und Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes, Erstellung eines Abortes mit Waschhaus, Voranschlag vom 13. März 1912		28,000
wovon auf Bau	Fr. 18,500	
und auf Betrieb	„ 9,500	
Dazu Fr. 3000 für Abschreibungen.		
	Zusammen	688,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	638,000	
Bleiben		50,000

Nr. 272. Station Emmishofen-Kreuzlingen. Umbau und Erweiterung für den Anschluss der Mittelthurgaubahn.

	Fr.	Fr.
Baubudget 1912, Nr. 252.		
Voranschlag vom 11. November 1909	374,000	
wovon auf Bau	Fr. 368,000	
und auf Betrieb	„ 6,000	
Dazu : Erstellung einer Fussgänger-Unterführung an der Strasse nach Konstanz	Fr. 36,000	
Hiervon ab : Beitrag der Gemeinde	„ 10,000	
		26,000
	Zusammen	400,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	280,000	
Bleiben		120,000

Nr. 273. II. Geleise Winterthur-St. Gallen-St. Margrethen.

Übertrag 2,815,000

Fr.
Übertrag 2,815,000

a. Zweispuriger Tunnel zwischen St. Gallen und St. Fiden.

Baubudget 1912, Nr. 253 a.	Fr.	
Voranschlag vom 6. September 1906 . ¹⁾		3,165,000
Erhöhung der Kosten wegen Verstärkung der Tunnelprofile, Erstellung von Sohlengewölben und höhern Einheitspreisen		1,165,000
Voranschlag vom 12. August 1911 . ²⁾		4,330,000
wovon auf Bau . Fr.		3,530,000
und auf Betrieb . „		800,000
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912		4,060,000
Bleiben		270,000
Ausgaben pro 1913		160,000

¹⁾ An die Kosten im Betrage von	Fr.	3,165,000
leistet die Bodensee-Toggenburgbahn und die Stadt St. Gallen eine Subvention von	„	1,000,000
Ferner hat die Bodensee-Toggenburgbahn eine Kapitalbeteiligung übernommen von	„	450,000
Zusammen		Fr. 1,450,000

Für die schweizerischen Bundesbahnen bleiben demnach Fr. 1,715,000

einschliesslich Fr. 800,000 für Abschreibungen, gleich der Kreditbewilligung des Verwaltungsrates vom 25. März 1907.

²⁾ Die Erhöhung der Kosten auf Fr. 4,330,000 wird in besonderer Vorlage an den Verwaltungsrat begründet werden.

Der neue Tunnel ist seit 1. April 1912 im Betriebe.

b. Winterthur-Wil; Länge 26,270 km.

Baubudget 1912, Nr. 253 b.

Übertrag 2,975,000

		Fr.	
	Übertrag		2,975,000
Kredit des Verwaltungsrates vom 10. Juli 1908		Fr.	
			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 1912		3,300,000	
	Bleiben	<u>3,800,000</u>	
Ausgaben pro 1913			550,000
<p>Die Teilstrecke Wil-Eschlikon wird seit dem 1. Mai 1912 die Strecke Eschlikon-Aadorf seit dem 28. August 1912 zweispurig befahren. Auf der Strecke Aadorf-Räterschen wurde mit den Bauarbeiten begonnen. Zwischen Räterschen und Winterthur konnten die Arbeiten noch nicht in Angriff genommen werden, weil die Verhandlungen über die Ausgestaltung der Tösstalbahnstation Grütze noch nicht zum Abschluss gebracht wurden.</p>			
<p>c. Bruggen-St. Gallen; Länge 2,860 km.</p>			
Baubudget 1912, Nr. 253 c.		Fr.	
Voranschlag vom 1. Juli 1910			295,000
wovon auf Bau		Fr. 284,000	
und auf Betrieb		„ 11,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912		280,000	
	Bleiben	—————	15,000
<p>Das II. Geleise wurde am 1. Mai 1912 in Betrieb genommen.</p>			
<p>d. Gossau-Winkeln; Länge 2,624 km.</p>			
Baubudget 1912, Nr. 253 d		Fr.	
			<u>450,000</u>
Voranschlag vom 18. Mai 1912			488,000
wovon auf Bau		Fr. 472,000	
und auf Betrieb		„ 16,000	
Dazu Fr. 8000 für Abschreibungen.			
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912		200,000	
	Bleiben	<u>288,000</u>	
Ausgaben pro 1913			250,000
	Übertrag		<u>3,790,000</u>

	Fr.	
	Übertrag	3,790,000
Nr. 274. Bahnhof St. Margrethen. Tieferlegung des Hörlisteggrabens und Umbau des Durchlasses für denselben.		
	Fr.	
Baubudget 1912, Nr. 260.		
Voranschlag vom 13. März 1911 . . .	30,000	
wovon auf Bau . . .	Fr. 27,000	
und auf Betrieb . . .	" 3,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	15,000	
Bleiben	—	15,000
Nr. 275. Station Altstätten (Rheintal). Erweiterung der Geleiseanlagen anlässlich der Einführung der elektrischen Schmalspurbahn Altstätten-Gais und Erstellung eines neuen Güterschuppens.		
	Fr.	
Baubudget 1912, Nr. 255 . . .	284,000	
Neuer Voranschlag . . .	297,600	
wovon auf Bau . . .	Fr. 268,800	
und auf Betrieb . . .	" 28,800	
Dazu Fr. 21,300 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	180,000	
Bleiben	—	117,600
Nr. 276. Station Kradolf. Umbau und Erweiterung mit neuem Aufnahmegebäude und Güterschuppen.		
	Fr.	
Baubudget 1912, Nr. 269 . . .	128,000	
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 1912	20,000	
Bleiben	—	138,000
Ausgaben pro 1913 . . .		78,000
	Übertrag	4,000,600

Fr.
Übertrag 4,000,600

Die Erhöhung des Voranschlages ist auf die Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes und des Güterschuppens, sowie auf die Abänderung der Geleiseanlagen gegenüber dem ersten Entwurf zurückzuführen.

Neue Bauten.

Nr. 277. Bahnhof Winterthur. Aufenthaltslokal für Depotarbeiter beim Depot Ost 10,000

Nr. 278. Bahnhof St. Gallen.

a. Erstellung von Freiverladeanlagen westlich vom Rohmaterialbahnhof.

Voranschlag vom 30. Mai 1912 93,000

Hierzu für Landerwerbung, Übertrag vom Liegenschaftskonto auf Baukonto Fr. 200,000.

Der für diese Anlagen erforderliche Boden wurde schon vor längerer Zeit angekauft.

b. Verbesserung der Gasabfülleinrichtung für die Wagenbeleuchtung 3,400

Nr. 279. Bahnhof Rorschach. Abgrabung und Planierung eines Teiles der ehemaligen Wigetschen Liegenschaft, mit Verwendung des Materials zu Auffüllungen am See.

Fr.
Voranschlag 250,000
Ausgaben pro 1913 150,000

Es ist beabsichtigt, einen Teil des ehemaligen Wigetschen Gutes bis auf die Höhe des Bahnhofplanums abzugraben und das Material zu Auffüllungen am See zu verwenden. Durch diese Arbeiten wird die Verlegung der Staatsstrasse an den See, die Überführung der Strasse am östlichen Ende des Bahnhofes, sowie die Erstellung des neuen Lokomotivdepots vorbereitet.

Nr. 280. Werkstätte Rorschach. Brückenwage von 40 Tonnen Tragkraft ohne Geleiseunterbrechung 6,000

Übertrag 4,263,000

Fr.

Übertrag 4,263,000

Nr. 281. Bahnhof St. Margrethen. Erweiterung der Zoll- und Güterschuppen nebst Geleiseanlage.

Fr.
Voranschlag vom 25. Mai 1912 590,000
wovon auf Bau . . . Fr. 543,000
und auf Betrieb . . . „ 47,000
Dazu Fr. 28,000 für Abschreibungen.

Ausgaben pro 1913 50,000

Dem Verwaltungsrat wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Die bestehenden Güterschuppen und Zollräume, sowie die jetzigen Freiverladeplätze sind für den Verkehr zu klein. Das Projekt für diese Neubauten steht in Übereinstimmung mit dem Entwurf für die Gesamterweiterung des Bahnhofes.

Nr. 282. Station Au. Verlängerung des Ausweichgeleises. Fr.

Voranschlag vom 8. Juni 1912 9,000

Dazu Fr. 1500 für Abschreibungen.

Ausgaben pro 1913 9,000

Nr. 283. Station Rebstein-Marbach. Verlegung der Station mit Erweiterung der Geleiseanlage, sowie neuem Aufnahmegebäude und Güterschuppen. Fr.

Voranschlag vom 29. Februar 1912 . . . 175,000

Dazu Fr. 22,000 für Abschreibungen.

Ausgaben pro 1913 50,000

Die Anlagen und insbesondere das Aufnahmegebäude entsprechen den jetzigen Anforderungen nicht mehr. Die Station soll erweitert und nach Süden verlegt werden. Durch diese Verlegung kommt die Kreuzung der Strasse Rebstein-Kriesern, welche jetzt beim Aufnahmegebäude die Station durchquert, ausserhalb des Stationsbereichs zu liegen.

Übertrag 4,372,000

	Fr.	
	Übertrag	4,372,000
Nr. 284. Bahnhof Buchs. Erweiterung der österreichischen Verzollungsräume, sowie Änderung und Erweiterung der zugehörigen Geleiseanlage. Fr.		
Voranschlag vom 29. April 1912	65,000	
Dazu Fr. 4000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	40,000	
Bleiben —————		25,000
Nr. 285. Rheinbrücke bei Ragaz. Ersatz der bestehenden hölzernen Brücke durch eine eiserne Brücke und Erstellung der zugehörigen Geleiseanschlüsse. Fr.		
Voranschlag vom 24. Mai 1912	435,000	
Dazu Fr. 460,000 für Abschreibungen.		
Ausgaben pro 1913		100,000
Nr. 286. Bahnhof Landquart. Bockkran von 20 Tonnen Tragkraft. Fr.		
Voranschlag vom 30. Mai 1912	10,000	
Dazu Fr. 4000 für Abschreibungen.		
Ausgaben pro 1913		10,000
Nr. 287. Werkstätte Chur. Elektrische Beleuchtungsanlage. Fr.		
Voranschlag	16,000	
Dazu Fr. 8000 für Abschreibungen.		
Ausgaben pro 1913		16,000
Nr. 288. Station Müllheim. Neues Abortgebäude. Fr.		
Voranschlag vom 11. Juni 1912	6,000	
Dazu Fr. 1000 für Abschreibungen.		
Ausgaben pro 1913		6,000
Nr. 289. Station Bürglen.		
a. Strassenunterführung bei km 62, ⁸⁴² zum Ersatz des Niveauüberganges bei km 62, ⁹²⁷ und Erweiterung der Freiverladeanlagen.		
	Übertrag	4,529,000

	Fr.	
	Übertrag	4,529,000
	Fr.	
Voranschlag vom 11. Juni 1912	. 66,000	
Dazu Fr. 1000 für Abschreibungen.		
Ausgaben pro 1913		66,000
<i>b.</i> Neues Abortgebäude.		
Voranschlag vom 11. Juni 1912	. 6,000	
Dazu Fr. 1000 für Abschreibungen.		
Ausgaben pro 1913		6,000
Nr. 290. Bahnhof Romanshorn.		
<i>a.</i> Erweiterung der Geleiseanlagen bei den Lagerhäusern und der Trajektanstalt (II. Bauperiode).		
	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.		
Ausgaben pro 1913		200,000
Nachdem in der ersten Periode bloss die Erweiterung vorgenommen wurde, die zur Einführung der Bodensee-Toggenburgbahn erforderlich war, sollen nun auch die Abstell- und Rangiergeleise bei den Kornschuppen und der Trajektanstalt erweitert werden.		
<i>b.</i> Hydraulische Achsenversenkvorrichtung im Lokomotivdepot		16,000
<i>c.</i> Bockkran mit fünf Tonnen Tragkraft zum Verladen von Achsen		2,500
Nr. 291. Strassenkorrektur im Lorental bei Ossingen. Parallelweg von km 20, ¹⁵⁰ bis 21, ²²⁵ zur Aufhebung der Niveauübergänge bei km 20, ⁸⁹⁵ und 21, ²⁵⁵ .		
Voranschlag vom 29. September 1911		17,000
Nr. 292. Bahnhof Etwilen.		
<i>a.</i> Verlängerung des einen Hauptgeleises		7,500
<i>b.</i> Erstellung eines Dienstgebäudes		26,000
	Übertrag	4,870,000

	Fr.
Übertrag	4,870,000
Nr. 293. Station Stein a. Rh.	
a. Personenunterführung.	Fr.
Voranschlag vom 30. Mai 1912	30,000
Hiervon ab: Beitrag der Gemeinden und Interessenten	15,000
Bleiben	<u>15,000</u>
Ausgaben pro 1913	15,000
b. Verbreiterung des Güterschuppens.	
Voranschlag vom 30. Mai 1912	10,000
Nr. 294. Station Steckborn. Personenunterführung bei km 45,377 zum Ersatz des Fusswegüberganges bei km 45,462	
	25,000
Nr. 295. Station Emmishofen-Kreuzlingen. Ver- grösserung des Aufnahmsgebäudes durch einen Aufbau.	
	Fr.
Voranschlag vom 20. März 1911	18,500
Dazu Fr. 500 für Abschreibungen.	
Ausgaben pro 1913	18,500
Nr. 296. Station Münsterlingen. Verlängerung des Ausweichgleises, neue Brückenwage und neuer Drehkran.	
	Fr.
Voranschlag vom 9. Juni 1912	21,000
Dazu Fr. 3000 für Abschreibungen.	
Ausgaben pro 1913	21,000
Nr. 297. Egnach-Arbon. Überfahrtsbrücke für die Rebenstrasse bei km 89,842, Verbreiterung und Ersatz der Brücke durch eine Eisenbetonkonstruktion.	
	Fr.
Voranschlag vom 24. August 1911	30,000
Dazu Fr. 8,600 für Abschreibungen.	
Ausgaben pro 1913	16,000
Der von Behörden und Interessenten zu leistende Beitrag ist nicht in Abzug gebracht.	
Übertrag	<u>4,975,500</u>

Fr.

Übertrag 4,975,500

Nr. 298. Station Lütisburg. Vergrößerung der Wohnung des Vorstandes.	
Voranschlag vom 14. Mai 1912	11,000
Nr. 299. Station Ebnat. Neues Abortgebäude.	
	Fr.
Voranschlag vom 11. Juni 1912	6000
Dazu Fr. 1500 für Abschreibungen.	
Ausgaben pro 1913	6,000
Nr. 300. Vordächer an Aufnahmegebäuden.	
a. Station Weinfeld.	Fr.
Voranschlag vom 6. Juni 1912	7000
Dazu Fr. 4500 für Abschreibungen.	
Ausgaben pro 1913	7,000
b. Station Bischofszell.	
Voranschlag vom 10. Oktober 1909	5,100
Nr. 301. Wagenwascheinrichtungen und Desinfektionsanlagen für den Viehtransport laut Bundesratsbeschluss vom 22. März 1907	
	25,000
Nr. 302. Wasserversorgung für Stationen und Wärterhäuser	
	5,000
Nr. 303. Brückenwagen	
	11,000
Nr. 304. Verbesserung der Beleuchtung auf Bahnhöfen und Stationen	
	20,000
Nr. 305. Zentralanlagen für Weichen und Signale.	
a. Bahnhof Winterthur: Personenbahnhof Ostseite	100,000
b. Station Thalheim.	
Voranschlag vom 15. Juni 1911	27,000
Nr. 306. Weichensicherungen. Anbringen von Verschlüssen an nicht verriegelten Weichen	
	3,000
	<hr/>
Übertrag	5,195,600

	Fr.
Übertrag	5,195,600
Nr. 307. Telephonanlagen.	Fr.
a. Etzwilen-Schaffhausen	14,700
b. Hemishofen-Arlen-Rielasingen	2,100
c. Wattwil-Ebnat	1,500
d. Uznach-Wattwil	1,300
e. Lokaltelephonanlagen	1,800
f. Buchs-Sargans	4,100
Zusammen	25,500
Nr. 308. Wärterhäuser. Erstellung von zwei Wärterhäusern	28,000
Nr. 309. Bahnabschlüsse und Barrieren.	
a. Geländer und Einfriedigungen	3,000
b. Barrieren	15,000
Dazu Fr. 1500 für Abschreibungen.	
Nr. 310. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen	100,000
Nr. 311. Unvorhergesehenes	50,000
Total I	<u>5,417,100</u>

III. Mobilien und Gerätschaften.

Nr. 312. Vermehrung des Inventars der Kreis- direktion (einschliesslich der Telegrapheninspektion) .	3,000
Nr. 313. Vermehrung des Inventars des Bahn- dienstes.	Fr.
a. Anschaffung eines Schneepfluges	8,400
b. Umänderung von ausrangierten Güter- wagen in Schotterwagen	10,000
c. Verschiedenes	8,600
Zusammen	27,000
Nr. 314. Vermehrung des Inventars des Stations- dienstes	18,400
Übertrag	<u>48,400</u>

	Fr.
Übertrag	48,400
Nr. 315. Vermehrung des Inventars des Fahr- dienstes	4,000
Nr. 316. Ergänzung des Werkzeugs, der mecha- nischen Einrichtungen und des Mobiliars der Werk- stätten und Depotwerkstätten.	
a. Werkstätte Romanshorn	1,000
b. „ Rorschach	29,000
c. „ Chur	40,000
d. Depotwerkstätte Romanshorn	500
e. Depotwerkstätten Winterthur, St. Gallen und Rorschach	1,500
Nr. 317. Vermehrung der Telegraphen- und Telephonapparate	2,100
Total III	<u>126,500</u>

IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte.

Bodenseedampfschiffahrt. Fr.

Nr. 318. Vermehrung des Inventars der Dampf- schiffverwaltung	700
Nr. 319. Ergänzung des Werkzeugs und der mechanischen Einrichtungen der Schiffswerfte in Romanshorn	1,000
Nr. 320. Abschreibung auf dem Anlagekapital der Schiffe und Werften, 5 % von Fr. 2,260,000 .	—
Total IV	<u>1,700</u>

Rekapitulation, Kreis IV.

	Fr.
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen . . .	5,417,100
III. Mobiliar und Gerätschaften	126,500
IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte	1,700
Total	<u>5,545,300</u>

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

	Fr.
Station Heerbrugg. Erweiterung	50,000
„ Landquart. Beamtenwohnhaus	85,000
„ Etwilen. Beamtenwohnhaus	44,000
„ Hauptwil. Neues Aufnahmsgebäude	37,000
„ Münsterlingen. Vordach am Aufnahmsgebäude und Zentralanlage	35,000
Anschaffung eines fahrbaren Drehkrans	14,000
Erstellung einer Bekohlungsanlage für die Bodenseedampfschiffe	11,000
weil diese Bauten zum Teil noch nicht genügend abgeklärt sind und zum Teil später ausgeführt werden können.	
Station Wattwil. Zwei Perrontunnels	60,000
weil die schienenfreie Verbindung der Perrons in dieser Station nicht nötig ist.	

Vermindert wurden die Ansätze für:

Nr. 264. Bahnhof Winterthur. Erweiterung von Fr. 200,000 auf	100,000
Nr. 281. Bahnhof St. Margrethen. Erweiterung von Fr. 100,000 auf	50,000
Nr. 311. Unvorhergesehenes von Fr. 100,000 auf	50,000

Erhöht wurden die Ansätze für:

Nr. 307. Telephonanlagen von Fr. 22,200 auf	25,500
---	--------



Kreis V.

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.

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

Nr. 321. Station Schwyz. Erweiterung der Ge-
leise- und Verladeanlage.

Baubudget 1912, Nr. 292 und 300.	Fr.	
Voranschlag vom 31. März 1910 und Mai 1911 (Fr. 56,000 und Fr. 132,000)	. 188,000	
wovon auf Bau	Fr. 172,500	
und auf Betrieb	" 15,500	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	128,000	
Bleiben ————		60,000

Nr. 322. Station Altdorf. Vergrößerung des
Aufnahmegebäudes.

Baubudget 1912, Nr. 303.	Fr.	
Voranschlag vom 31. Mai 1909	35,000	
wovon auf Bau	Fr. 31,400	
und auf Betrieb	" 3,600	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	30,000	
Bleiben ————		5,000

Nr. 323. Bahnhof Erstfeld. Erstellung einer
Drehscheibe von 20 m Durchmesser samt Zufahrt
und Radialgeleisen.

Baubudget 1912, Nr. 304.	Fr.	
Voranschlag vom Mai 1911	50,000	
wovon auf Bau	Fr. 47,000	
und auf Betrieb	" 3,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	40,000	
Bleiben ————		10,000

Nr. 324. Station Airolo. Erstellung einer Bade-
und Douchenanstalt für die Stationsangestellten und
die Tunnelarbeiter, Aufenthaltslokale und Akkumu-
latorenraum.

Übertrag	75,000
----------	--------

	Übertrag	Fr. 75,000
Baubudget 1912, Nr. 294.	Fr.	
Voranschlag vom 2. Mai 1910	33,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	25,000	
Bleiben ———		8,000
Nr. 325. Station Ambri-Piotta. Erweiterung der Geleisanlage.	Fr.	
Baubudget 1912, Nr. 306	92,000	
wovon auf Bau	Fr. 52,700	
und auf Betrieb	„ 39,300	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	80,000	
Bleiben ———		12,000
Nr. 326. Station Lavorgo. Erstellung eines Ausziehgleises und Beseitigung des Kantonsstrassenüberganges am Süden der Station.	Fr.	
Baubudget 1912, Nr. 307.	Fr.	
Voranschlag vom Mai 1911	180,000	
wovon auf Bau	Fr. 170,000	
und auf Betrieb	„ 10,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	50,000	
Bleiben ———		130,000
Nr. 327. Station Biasca. Vergrößerung der Depotwerkstätte.	Fr.	
Baubudget 1912, Nr. 308 _a	65,000	
wovon auf Bau	Fr. 60,000	
und auf Betrieb	„ 5,000	
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	50,000	
Bleiben ———		15,000
Nr. 328. Station Giubiasco. Neuer Zentralapparat mit Blockeinrichtung.	Fr.	
Baubudget 1912, Nr. 311 _a	38,000	
wovon auf Bau	Fr. 27,000	
und auf Betrieb	„ 11,000	
Dazu Fr. 9,000 für Abschreibungen.		
Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912	15,000	
Bleiben ———		23,000
	Übertrag	263,000

Fr.
263,000

Übertrag

Nr. 329. Station Melide. Erweiterung der Geleiseanlagen und Verbesserung der Umladeeinrichtungen am See.

Baubudget 1912, Nr. 296.

Fr.

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

Mehrkosten für die Erstellung eines Hafens 20,000

Zusammen 378,000

wovon auf Bau . . . Fr. 363,000

und auf Betrieb . . . „ 15,000

Dazu Fr. 27,000 für Abschreibungen.

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912 340,000

Bleiben ——— 38,000

Nr. 330. Bahnhof Chiasso. Erweiterung und Umbau des Bahnhofes.

Fr.

Baubudget 1912, Nr. 312 . . . 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 1912 850,000

Bleiben 6,650,000

Ausgaben pro 1913 500,000

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Das Projekt ist den italienischen Staatsbahnen, sowie den Zoll- und Postverwaltungen Italiens und der Schweiz zur Vernehmlassung zugestellt worden. Der für 1913 budgetierte Betrag ist für die Fortsetzung der Landerwerbungen und den Ersatz des Niveauüberganges beim ehemaligen Friedhof bestimmt.

Nr. 331. Haltestelle Reazzino. Erstellung einer neuen Wartehalle mit Schaltereinbau.

Baubudget 1912, Nr. 313.

Voranschlag vom 1. Juli 1911 6,000

Übertrag 807,000

Fr.
Übertrag 807,000

Nr. 332. II. Geleise Giubiasco-Chiasso.

Baubudget 1912, Nr. 297.

a. Giubiasco-Lugano. Erstellung einer neuen Linie mit geringeren Steigungen. Für die Ausarbeitung des Detailprojektes und den Beginn der Erdarbeiten werden vorgesehen 50,000

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Mit Beschluss vom 2. Februar 1906 hat der Bundesrat der Gotthardbahn den zweispurigen Ausbau der Strecke Giubiasco-Chiasso aufgetragen. Nachdem dieser Beschluss durch die Abweisung des hiergegen ergriffenen Rekurses an die Bundesversammlung am 18. Juni 1907 in Kraft getreten war, hat die Gotthardbahn die Projektierungsarbeiten zwar anhand genommen, sich hierbei jedoch in der Hauptsache auf die Teilstrecke Lugano-Chiasso beschränkt und es den Bundesbahnen überlassen zu prüfen, in welcher Weise die Monte-Ceneri-Linie verbessert werden solle. Dass bei dieser Linie, die von Giubiasco bis Rivera-Bironico mit im Maximum 26 ‰ ansteigt, nicht bloss die Erstellung des zweiten Geleises neben dem bestehenden in Frage komme, bedarf keiner Erörterung. Um die Linie so zu verbessern, wie es schon seit langem zur richtigen Verkehrsabwicklung nötig ist, muss diese Steigung vermindert und der Kulminationspunkt herabgesetzt werden. Die vor zwei Jahren in Angriff genommenen Projektierungsarbeiten und Berechnungen, die eine grössere Zahl neuer Linien zwischen Bellinzona und Rivera umfassen und bei der Wichtigkeit des Gegenstandes sehr sorgfältig und eingehend vorgenommen werden mussten, sind vor kurzem beendet worden. Die meisten Aussichten auf Verwirklichung hat eine neue zweigeleisige Linie von Bellinzona nach Rivera mit 16 ‰ maximaler Steigung und einem 3583 m langen Tunnel. Diese Steigung ist die grösste, welche zwischen Lugano und Chiasso (Capo-

Übertrag 857,000

Fr.
857,000

Übertrag

lago-Mendrisio) vorkommt, so dass die Belastung der Züge auf der ganzen Strecke von Bellinzona bis Chiasso (Nord-Süd) die gleiche bleiben könnte.

b. Lugano-Maroggia mit Ersetzung der Niveauübergänge durch Über- bzw. Unterführungen; Länge 10,500 km. Fr.

Voranschlag vom April 1909 2,500,000
wovon auf Bau Fr. 2,400,000
und auf Betrieb „ 100,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912 50,000

Bleiben 2,450,000

Ausgaben pro 1913 100,000

Dem Verwaltungsrate wird eine besondere Vorlage gemacht werden.

Die Verhandlungen mit den Behörden und der Dampfschiffgesellschaft des Luganersees über die Erweiterung des Schiffahrtdurchlasses im Seedamm bei Melide sind im Gange. Vor dem Abschluss derselben kann mit den Arbeiten nicht begonnen werden.

c. Maroggia-Mendrisio mit Ersetzung der Niveauübergänge durch Über- oder Unterführungen; Länge 7,400 km. Fr.

Kredit des Verwaltungsrates vom 23. September 1911 1,130,000
wovon auf Bau Fr. 1,060,000
und auf Betrieb „ 70,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912 350,000

Bleiben 780,000

Ausgaben pro 1912 500,000

Nachdem das zweite Geleise auf der Teilstrecke Mendrisio-Chiasso am 1. Mai 1912 dem Betriebe übergeben worden war, wurde mit den Arbeiten zwischen Maroggia und Mendrisio begonnen. Die Vollendung dieser Teilstrecke wird voraussichtlich gegen Ende des Jahres 1913 erfolgen.

Übertrag 1,457,000

Fr.
Übertrag 1,457,000

Nr. 333. Einrichtungen zur Verbesserung der Holzabfuhr aus Wäldern infolge der Unterstellung unter das Reistreglement, Inkonvenienzentschädigungen und Ankauf von Wäldern. Fr.

Baubudget 1912, Nr. 298 875,000

Voraussichtliche Ausgaben bis Ende 1912 550,000

Bleiben 325,000

Ausgaben pro 1913 200,000

Neue Bauten.

Nr. 334. Bahnhof Goldau. Fr.

a. Verlängerung der Perrondächer.

Voranschlag vom Mai 1912 . . . 106,000

wovon auf Bau . Fr. 82,000

und auf Betrieb . „ 24,000

Dazu Fr. 11,600 für Abschreibungen.

Ausgaben pro 1913 38,000

b. Erstellung eines Wasch- und Trockenraumes für das Lokomotivpersonal 7,000

Nr. 335. Station Brunnen. Erstellung eines Bahnmeisterbureaus 3,000

Nr. 336. Station Flüelen. Verlegung des Umladegleises am See gemeinsam mit der Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstättersees. Fr.

Voranschlag vom Mai 1912 130,000

wovon auf Bau . . Fr. 129,000

und auf Betrieb . . „ 1,000

Ausgaben pro 1913 80,000

Das Geleise zum See genügt für den immer zunehmenden Güterumschlag nicht mehr. Es soll ver-

Übertrag 1,785,000

Fr.
Übertrag 1,785,000

legt und an die von der Dampfschiffgesellschaft westlich von der Station zu erstellende Werfte angeschlossen werden. Über die Beitragsleistung dieser Gesellschaft an die Kosten sind die Verhandlungen noch nicht abgeschlossen.

Nr. 337. Station Altdorf. Erstellung eines neuen Abortgebäudes, Verlängerung und Überdachung des Perrons.

Voranschlag vom Mai 1912	15,000
Dazu Fr. 4000 für Abschreibungen.	

Nr. 338. Station Gurtnellen. Erweiterung der Stationsanlage mit Ersatz der beiden Niveauübergänge auf der Südseite der Station durch Unterführungen.

	Fr.
Voranschlag vom Mai 1912	270,000
wovon auf Bau	Fr. 250,000
und auf Betrieb	" 20,000
Ausgaben pro 1913	55,000

Nr. 339. Station Rodi-Fiesso. Erweiterung der Stationsanlage mit Ersatz der beiden Niveauübergänge auf der Nordseite der Station durch eine Überführung.

	Fr.
Voranschlag vom Mai 1912	240,000
wovon auf Bau	Fr. 225,000
und auf Betrieb	" 15,000
Ausgaben pro 1913	80,000

In Gurtnellen und Rodi-Fiesso müssen die Überholungsgeleise verlängert werden, damit die Länge der zu überholenden Züge in Zukunft nicht mehr beschränkt werden muss.

Nr. 340. Station Faido. Erstellung eines Vordaches am Güterschuppen, Verlängerung und teilweise Überdachung der Laderampe

8,000

Übertrag 1,943,000

	Fr.	
	Übertrag	1,943,000
Nr. 341. Station Lavorgo. Neues Wasserreservoir zur Verbesserung der Wasserversorgung .		10,000
Die Kranleitung hat zu wenig Druck, weshalb die Wasserfassung der Lokomotiven zu viel Zeit erfordert und die Züge verspätet werden.		
Nr. 342. Station Giornico. Verlängerung des Überholungsgeleises und Umbau der Stationseinfahrten.		
	Fr.	
Voranschlag vom Mai 1912	140,000	
wovon auf Bau	Fr. 120,000	
und auf Betrieb	" 20,000	
Ausgaben pro 1913		60,000
Nr. 343. Station Biasca.	Fr.	
a. Erweiterung der Stellwerkanlage.		
Voranschlag vom Mai 1912	55,000	
wovon auf Bau	Fr. 53,000	
und auf Betrieb	" 2,000	
Dazu Fr. 6,100 für Abschreibungen.		
Ausgaben pro 1913		30,000
Die Erweiterung der Stellwerkanlage ist notwendig geworden, weil mit der bestehenden nur die Fahrten auf den beiden Hauptgeleisen gesichert sind.		
b. Neue Lokomotivdrehzscheibe von 20 m Durchmesser an Stelle der vorhandenen von 15 m Durchmesser und Versetzen der Letztern an Stelle derjenigen von 13 m Durchmesser bei der alten Lokomotivremise und Änderung der Geleiseanlage.		
Voranschlag		74,000
Dazu Fr. 5,800 für Abschreibungen.		
Nr. 344. Station Castione.		
a. Erstellung eines Vordaches am Aufnahmsgebäude		4,000
	Übertrag	2,121,000

Fr.
Übertrag 2,121,000

Der Mangel eines Perrondaches macht sich besonders für die nach der Misoxer-Bahn umsteigenden Reisenden fühlbar.

- b. Verlängerung der Holzverladerampe und eines Durchlasses 11,000

Die Verlängerung der Rampe ist infolge der Zunahme der Holztransporte aus dem Misoxertale notwendig geworden.

Nr. 345. Werkstätte Bellinzona.

- a. Ausdehnung und Verbesserung der elektrischen Beleuchtung.
Voranschlag vom April 1912 21,000
- b. Einbau von abgeschlossenen Arbeitsräumen in der Wagenreparatur 12,000
- c. Einrichtung der Wasserspülung in den Arbeiteraborten 3,000

Nr. 346. Station Giubiasco. Erstellung eines Vordaches am Güterschuppen, Verlängerung und teilweise Überdachung der Laderampe 8,000

Nr. 347. Bahnhof Lugano.

- a. Ersatz der Gasbeleuchtung durch elektrische Beleuchtung.
Voranschlag vom Mai 1912 20,000
- b. Erstellung eines Bureaulokals für den Camionagedienst 2,300

Nr. 348. Station Mendrisio. Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes durch einen Anbau auf der Südseite und Neueinteilung der Diensträume, Verlängerung des Perrondaches.

- Voranschlag vom Mai 1909 20,000

Übertrag 2,218,300

	Fr.
Übertrag	2,218,300
Nr. 349. Bahnhof Chiasso. Erweiterung der Warte- und Revisionslokale für die italienischen Arbeiter	16,000
Nr. 350. Neue Haltestelle Quartino. Erstellung einer Haltestelle zwischen den Stationen Cadenazzo und Magadino.	Fr.
Voranschlag	16,500
Hiervon ab: Beitrag der Gemeinde in bar	4,000
Bleiben ———	12,500
Die Verhandlungen mit der Kantonsregierung und den Gemeindebehörden von Magadino über die Beitragsleistung sind noch nicht zum Abschluss gelangt.	
Nr. 351. Beseitigung von Niveauübergängen.	
<i>a. Immensee—Goldau:</i>	
Unterführung der Kantonsstrasse zum Ersatz des Niveauüberganges südlich von der Station Immensee	110,000
<i>b. Erstfeld—Amsteg:</i>	
Überführung der äusseren und der hinteren Buchhaldengasse zum Ersatz der Niveauübergänge bei km 43,762 und 44,022	54,000
<i>c. Amsteg—Gurtneilen:</i>	
Passarelle zum Ersatz des Fusswegüberganges beim Windgollentunnel	6,000
<i>d. Faido—Lavorgo:</i>	
Strassenüberführung bei km 107,264 zum Ersatz der Niveauübergänge bei km 106,703 und 107,120 und Fussweg auf dem Ladrobach-Aquädukt, km 106,815 .	18,600
<i>e. Giornico—Bodio:</i>	
Unterführung der Kantonsstrasse zum Ersatz des Niveauüberganges bei den Sassi grossi, km 124,090 .	70,000
Übertrag	2,505,400

Fr.

Übertrag 2,505,400

Nr. 352. Erstellung erhöhter Zwischenbahnsteige
in den Stationen Amsteg, Ambri und Biasca 15,000

Nr. 353. Wagenwascheinrichtungen und Des-
infektionsanlagen für den Viehtransport laut Bundes-
ratsbeschluss vom 22. März 1907 10,000

Nr. 354. Brückenwagen 12,000

Nr. 355. Lastkräne 5,000

Nr. 356. Wasserversorgungen für Stationen und
Wärterhäuser 12,000

Nr. 357. Verbesserung der Beleuchtung auf
Bahnhöfen und Stationen 10,000

Nr. 358. Neue Durchfahrtsignale 15,000

Nr. 359. Zentralanlagen für Weichen und Signale.
Ergänzungen von Zentralanlagen und Anbringen von
Fühlschienen 10,000

Dazu Fr. 3,000 für Abschreibungen.

Nr. 360. Eiserne Brücken.

a. Erneuerung der Eisenkonstruktion der Cadenazzo-
bach-Brücke, km 158,⁹⁵³, zwischen Giubiasco
und Cadenazzo.
Voranschlag 21,000

Dazu Fr. 4,500 für Abschreibungen.

b. Ersatz von Blechbalken durch einbetonierte
Walzträger an 5 Brücken zwischen Altdorf
und Biasca.
Voranschlag 18,000

Dazu Fr. 700 für Abschreibungen.

Übertrag 2,633,400

	Fr.
Übertrag	2,633,400
Nr. 361. Entwässerung der Dammböschung in der Rebhatt zwischen Zug und Walchwil	7,000
Nr. 362. Untermauerungen und Verkleidungen an Felsböschungen und Felswänden	25,000
Nr. 363. Lawinen- und Wildbachverbauungen, Schutzvorkehrungen gegen Steinschlag	50,000
Nr. 364. Wärterhäuser. Vergrößerung von 4 Wärterhäusern durch An- oder Aufbauten	12,000
Nr. 365. Unterkunftslokale für das Dienstpersonal	10,000
Nr. 366. Telegraphenleitungen. Einschaltung der Stationen der Pinolinie in den direkten Draht Bellinzona—Luino	3,000
Nr. 367. Bahnabschlüsse und Barrieren.	
a. Geländer und Einfriedigungen	8,000
b. Barrieren	6,000
Nr. 368. Beiträge an Flusskorrekturen, Wildbach- und Berglehnenverbauungen	120,000
Nr. 369. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen	100,000
Nr. 370. Unvorhergesehenes	50,000
Total I	<u>3,024,400</u>

III. Mobilien und Gerätschaften.

Nr. 371. Vermehrung des Inventars der Kreisdirektion (einschliesslich der Telegrapheninspektion) .	Fr. 4,000
Nr. 372. Vermehrung des Inventars des Bahndienstes	8,000
Übertrag	<u>12,000</u>

	725
	Fr.
Übertrag	12,000
Nr. 373. Vermehrung des Inventars des Stationsdienstes	10,000
Nr. 374. Vermehrung des Inventars des Fahrdienstes	6,000
Nr. 375. Ergänzung des Werkzeuges, der mechanischen Einrichtungen und des Mobiliars der Werkstätte Bellinzona	70,000
Nr. 376. Ergänzung des Werkzeuges, der mechanischen Einrichtungen und des Mobiliars der Depotwerkstätten	37,000
Nr. 377. Vermehrung der Telegraphen- und Telephonapparate	4,000
Total III	<u>139,000</u>

Rekapitulation Kreis V.

	Fr.
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen	3,024,400
III. Mobiliar und Gerätschaften	139,000
Total Kreis V	<u>3,163,400</u>

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

	Fr.
Station Brunnen, Ausmauerung der Wände eines Lagerschuppens	13,000
Station Erstfeld, Neue Lokomotivschiebebühne	73,000
Bahnhof Bellinzona. Verbesserung der Quellfassung der Wasserleitung im Val Piume weil diese Arbeiten später ausgeführt werden können.	50,000

Vermindert wurden die Ansätze für:		Fr.
Nr. 330. Bahnhof Chiasso, Erweiterung, von Fr. 600,000 auf		500,000
Nr. 332 <i>a.</i> II. Geleise Giubiasco-Lugano von Fr. 100,000 auf		50,000
Nr. 332 <i>b.</i> II. Geleise Lugano-Maroggia von Fr. 250,000 auf		100,000
Nr. 350. Neue Haltestelle Quartino von Franken 14,000 auf		12,500
Nr. 351 <i>d.</i> Strassenüberführung zwischen Faido und Lavorgo von Fr. 20,000 auf		18,600
Erhöht wurden die Ansätze für:		
Nr. 343 <i>b.</i> Station Biasca. Neue Lokomotiv- drehscheibe von Fr. 45,000 auf		74,000
weil die Änderung der Geleiseanlage im Projekt der Kreisdirektion nicht berücksichtigt war.		

Budget der Ausgaben der Kapitalrechnung für 1913.

1. Bauausgaben.

Sie betragen laut Spezialbudget Fr. 41,633,710

2. Rückzahlung von Kapitalien.

Dieselben werden betragen „ 8,083,300
Fr. 49,717,010

Die voraussichtlichen Kapitalrückzahlungen stellen sich für 1913 wie folgt:

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

Rückzahlung der auf 31. Dezember 1913 auszu-
 losenden 3800 Obligationen à Fr. 1000 . . . Fr. 3,800,000

*3 % différé Anleihen der Schweiz. Bundesbahnen
von 1903.*

Rückzahlung der auf 15. November 1913 auszu-
 losenden 2040 Obligationen à Fr. 500 . . . „ 1,020,000

Anleihen der ehemaligen Schweiz. Centralbahn.

4 % vom 1. Februar 1876. Rückzahlung der
 auf 1. Februar 1913 ausgelosten 1041 Obliga-
 tionen à Fr. 500 „ 520,500

4 % vom 25. Juni 1880. Rückzahlung der auf
 30. April 1913 ausgelosten 145 Obligationen
 à Fr. 1000 „ 145,000

Anleihen der ehemaligen Vereinigten Schweizerbahnen.

4 % I. Hypothek vom 31. März 1865. Rückzahlung
 der auf 30. Juni 1913 auszulosten Obliga-
 tionen in verschiedenen Beträgen „ 1,200,000

Übertrag Fr. 6,685,500

	Übertrag	Fr. 6,685,500
4 0/0 II. Hypothek vom 31. März 1865. Rückzahlung der auf 30. Juni 1913 auszulösenden Obligationen in verschiedenen Beträgen	„	600,000

Die Rückzahlung dieser 4 0/0 Anleihen wird je nach dem Stand des Geldmarktes auf das laut Anleihebedingungen zulässige Minimum reduziert werden.

Anleihen der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn.

2 ⁸ / ₁₁ 0/0 Franco-Suisse von 1868. Rückzahlung der auf 10. März 1913 auszulösenden 306 Obligationen à Fr. 550	„	168,300
3 0/0 Jougne-Eclérens. Rückzahlung der auf 15. April 1913 auszulösenden 99 Obligationen à Fr. 500	„	49,500

Anleihen der ehemaligen Gotthardbahn.

3 ¹ / ₂ 0/0 vom 1. April 1895. Rückzahlung der auf 30. September 1913 auszulösenden Obligationen in verschiedenen Beträgen	„	580,000
	Total	<u>Fr. 8,083,300</u>

* * *

Am Schluss des gegenwärtigen Berichtes beehren wir uns, Ihnen folgenden

Antrag

zu stellen:

Der Bundesversammlung sind zur Genehmigung vorzulegen:

1. Das Betriebsbudget der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1913, abschliessend mit Fr. 208,196,560 Einnahmen und mit Fr. 140,861,820 Ausgaben.

2. Das Budget der Gewinn- und Verlustrechnung der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1913, abschliessend mit Fr. 81,747,740 Einnahmen und mit Fr. 75,927,540 Ausgaben.

3. Das Baubudget der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1913 im Betrage von Fr. 41,633,710.

4. Das Budget der Ausgaben der Kapitalrechnung der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1913 im Betrage von Fr. 49,717,010.

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

Bern, den 30. September 1912.

Namens des Verwaltungsrates
der schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:

Casimir von Arx.

Der Sekretär:

Oetiker.



Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen an den schweizerischen Bundesrat betreffend das Budget der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1913, zuhanden der Bundesversammlung. (Vom 30. September 1912.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1912
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	45
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.11.1912
Date	
Data	
Seite	539-729
Page	
Pagina	
Ref. No	10 024 783

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dall'Archivio federale svizzero.