

Bericht und Antrag

des

Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen an den Schweizerischen Bundesrat betreffend das Nachtragsbudget der Schweizerischen Bundesbahnen für 1903 zu Händen der Bundesversammlung.

(Vom 2. Mai 1903.)

Hochgeachteter Herr Bundespräsident!

Hochgeachtete Herren Bundesräte!

In unserem Bericht vom 15. Oktober 1902 zum Budget für 1903 hatten wir sowohl in den Einnahmen als in den Ausgaben von den Linien absehen müssen, die den Kreis I der schweizerischen Bundesbahnen bilden werden, da damals unbekannt war, ob der Rückkauf der Jura-Simplon-Bahn freihändig mit Übernahme des Betriebes auf 1. Januar 1903 stattfinden werde, oder ob der Übergang des Netzes erst auf 1. Mai 1903 erfolgen könne. Wir behielten uns vor, Ihnen ein Nachtragsbudget vorzulegen für den Kreis I und diejenigen Dienstabteilungen der Jura-Simplon-Bahn, die direkt der Zentralverwaltung unterstellt werden, in der Form eines Personalzuwaches bei den bereits bestehenden Dienstabteilungen der Generaldirektion.

Das Nachtragsbudget, das wir Ihnen mit gegenwärtigem Bericht vorzulegen die Ehre haben, und das wir Sie ersuchen, bei der Bundesversammlung zur Genehmigung einzubringen, umfaßt:

1. das Nachtrags-Betriebsbudget mit 5 Beilagen;
2. das Nachtragsbudget der Gewinn- und Verlustrechnung;
3. das Nachtrags-Baubudget.

Nachtrags-Betriebsbudget.

Es enthält in den Einnahmen die Ansätze für acht Monate (Mai bis Dezember) für die Linien des Kreises I, sowie einen Zuschlag für die anderen Linien der Bundesbahnen, und in den Ausgaben die ergänzenden Posten für die Zentralverwaltung und die Ansätze für Kreis I für acht Monate.

Betriebs-Einnahmen.

Wir veranschlagen:

I. Ertrag des Personentransportes	Fr.	6,950,000
II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes	"	11,150,000
III. Verschiedene Einnahmen:		
1. Pacht- und Mietzinse .	Fr.	178,700
2. Ertrag v. Hilfsgeschäften	"	252,600
3. Sonstige Einnahmen .	"	21,000
		<u>452,300</u>
	Fr.	<u>18,552,300</u>

Ad I. Der Ertrag des Personentransportes war in den letzten beiden Jahren:

	1901	1902
Ertrag der Kreise II, III und IV im ganzen Jahre, un- gerechnet die an Kreis II über- gehenden Linien der J. S. .	Fr. 26,233,378	Fr. 26,869,900
Ertrag der Jura-Simplon- Bahn in den Monaten Mai bis Dezember	" 11,841,866	" 11,535,617
Zusammen	Fr. 38,075,244	Fr. 38,405,517

Abziehen: Ertrag der Kreise II, III und IV, inbe- griffen (für 8 Monate) die an Kreis II übergehenden Linien der J. S.	" 30,508,138	" 31,125,700
--	--------------	--------------

Bleiben als Ertrag des Per- sonentransportes beim Kreis I	Fr. 7,567,106	Fr. 7,279,817
--	---------------	---------------

Die Berechnung des voraussichtlichen Ertrages beim Kreis I in den Monaten Mai bis Dezember 1903 haben wir auf Grundlage des Ergebnisses von 1902 in folgender Weise vorgenommen:

Ertrag des Personentransportes der Jura-Simplon-Bahn (ganzes Netz), Mai bis Dezember 1902	Fr. 11,535,617
Zuschlag von $2\frac{1}{2}\%$ für normale Zunahme des Verkehrs	n 288,390
	<hr/> Fr. 11,824,007

Ferner abzuziehen:

Mindereinnahme infolge Ermäßigung der Tarife	Fr. 1,330,200
Wovon nach unserer Annahme $\frac{1}{3}$ durch die mit der Ermäßigung eintretende Verkehrszunahme ausgeglichen werden dürfte	n 443,400
	<hr/> n 886,800
	<hr/> Fr. 10,937,207

Minus den im Budget für 1903 bereits eingestellten Ertrag der an Kreis II übergehenden Linien der J. S.	n 3,990,000
	<hr/> Fr. 6,947,207
	<hr/> oder rund Fr. 6,950,000

Ad II. Der Ertrag des Gütertransportes war in den letzten beiden Jahren:

	1901	1902
Ertrag der Kreise II, III und IV im ganzen Jahre, ungerechnet die an Kreis II übergehenden Linien der J. S.	Fr. 36,481,132	Fr. 38,127,600
Ertrag der Jura-Simplon-Bahn in den Monaten Mai bis Dezember	n 14,029,978	n 14,414,215
Zusammen	<hr/> Fr. 50,511,110	<hr/> Fr. 52,541,815

Abzuziehen: Ertrag der Kreise II, III und IV, inbegriffen (für 8 Monate) die an Kreis II übergehenden Linien der J. S.	n 41,458,380	n 43,288,000
--	--------------	--------------

Bleiben als Ertrag des Gütertransportes beim Kreis I	<hr/> Fr. 9,052,730	<hr/> Fr. 9,253,815
--	---------------------	---------------------

Bei der Berechnung des voraussichtlichen Ertrages in den Monaten Mai bis Dezember 1903 beim Kreis I wurde unter Zugrundelegung des Ergebnisses von 1902 wie folgt vorgegangen:

Ertrag des Gütertransportes der Jura-Simplon-Bahn (ganzes Netz) Mai bis Dezember 1902 Fr. 14,415,215

Zuschlag von 3 % für normale Zunahme des Verkehrs (unser früherer Ansatz von $1\frac{1}{2}$ % erwies sich als zu gering) „ 432,456

Fr. 14,847,671

Wovon abzuziehen ist: der im Budget für 1903 bereits eingestellte Ertrag der an Kreis II übergehenden Linien der J.-S. „ 5,200,000

Fr. 9,647,671

oder rund Fr. 9,650,000

Diesem Betrag fügen wir ferner für die Kreise II, III und IV, außer dem im Budget für 1903 eingestellten Ansatz, einen Zuschlag bei von „ 1,500,000

Zusammen Fr. 11,150,000

Dieser Zuschlag von Fr. 1,500,000 wird dadurch begründet, daß im dritten Quartal 1902, zur Zeit also, da das Budget für 1903 aufgestellt wurde, die Verkehrsresultate des Jahres 1902 mit genügender Sicherheit nicht abgesehen werden konnten; veranschlagt war ein Ertrag des Gütertransportes der Kreise II, III und IV von Fr. 38,130,000, während er in Wirklichkeit Er. 39,630,000 erreichte, was einem Mehrertrag von Fr. 1,500,000 gegenüber unserem Ansatz gleichkommt. Es erscheint am Platze, diesen Mehrertrag hier in Anschlag zu bringen.

Ad III, 1. Der Kreis I kennt keine Einnahmen für größere Gemeinschaftsbahnhöfe. Der budgetierte Ansatz versteht sich für die von verschiedenen Bahnen zu leistenden Entschädigungen, deren Spezifikation auf Seite 36 des Budgets enthalten ist. Die Mitbenützung des Bahnhofes Neuchâtel durch die Neuenburger Jurabahn wird kompensiert durch die Mitbenützung des Bahnhofes La Chaux-de-Fonds durch die Jura-Simplon-Bahn, ausgenommen immerhin die Zinse auf den Umbauten im letztgenannten Bahnhof.

An Rollmaterialmiete wird veranschlagt:

	Einnahmen Fr.	Ausgaben Fr.
Im Jahre 1901 beliefen sich diese Mieten für die J. S. auf	823,489. 51	1,146,944. 95
Abzuziehen:		
Monate Januar bis April und verschiedene Mieten . .	261,440. 29	319,978. 46
Bleiben für die Monate Mai bis Dezember für die J. S.	562,049. 22	826,966. 49
Mieten der S. C. B, N. O. B. und V. S. B. im Jahre 1901	1,090,102. 54	1,902,008. 74
Zusammen	<u>1,652,151. 76</u>	<u>2,728,975. 23</u>
Abzuziehen:		
Abrechnung zwischen S.C.B. und J. S. für Mai bis Dezember	108,165. 81	95,053. 37
Desgleichen zwischen N.O.B. und J. S.	154,511. 68	116,310. 06
Desgleichen zwischen V.S.B. und J. S.	54,421. 87	41,953. 88
Desgleichen zwischen J. S. und S. C. B., N. O. B., V. S. B.	253,317. 31	317,099. 36
	<u>570,416. 67</u>	<u>570,416. 67</u>
Ferner die Differenz in der Veranschlagung der Miete S. C. B. 1901	23,615. 56	— —
Total Abzüge	<u>594,032. 23</u>	<u>570,416. 67</u>
Bleiben	1,058,119. 53	2,158,558. 56

	Einnahmen Fr.	Ausgaben Fr.
Übertrag	1,058,119. 53	2,158,558. 56
Zuzurechnen:		
Außerordentliche Auslagen pro 1903 für Entschädi- gungen an die baye- rischen und österrei- schen Staatsbahnen, so- wie an die J. S. für frühere Jahre	— . —	20,000. —
Voranschlagsbetrag für 1903	1,058,119. 53	2,178,558. 56
Ansatz im Budget für 1903	1,100,000. —	1,910,000. —
In das Nachtragsbud- get einzustellende Differenz	÷ 42,000. —	+ 269,000. —
oder rund	÷ 50,000. —	+ 270,000. —

Ad III 2. Unter dieser Rubrik sind die voraussichtlichen Reinerträge der Hülfseschäfte und die Zinsen der hierauf verwendeten Kapitalien eingestellt. Folgende Zusammenstellung gibt das Detail:

	Voraussichtlicher Nettoertrag Fr.	Kapitalzins Fr.	Total Fr.
Materialverwaltung	10,300	11,000	21,300
Oberbaumaterialverwaltung	46,000	48,000	94,000
Werkstätten	45,400	89,400	134,800
Telegramme für Private . . .	2,500	—	2,500
	<u>104,200</u>	<u>148,400</u>	<u>252,600</u>

Betriebsausgaben.

Das Nachtragsbudget der Betriebsausgaben zerfällt in zwei Teile: die durch die Übernahme der Jura-Simplon-Bahn erforderten Nachtragskredite für die Zentralverwaltung in Bern und das Budget des Kreises I für acht Monate.

Die Gesamtausgaben betragen Fr. 12,694,690

Im Jahre 1901 beliefen sich diese Ausgaben, soweit es möglich ist, sie für die an Kreis I übergehenden Linien der J. S. auszuschneiden Fr. 9,256,267

Hierzu kommen zur Vergleichung die Kosten der Dienstabteilungen der J. S., die direkt der Generaldirektion unterstellt werden, sowie die Zinse für Gemeinschaftsbahnhöfe, die Rollmaterialmiete und die verschiedenen Ausgaben, zirka

„ 900,000	„ 900,000
Erneuerung des Rollmaterials, zirka	„ 650,000

Fr. 10,806,267

Die approximativen Ausgaben von 1902 beliefen sich, mit demselben Vorbehalt wie oben, auf Fr. 9,913,145

Plus obige Zusätze „ 1,550,000

Fr. 11,463,145

Die Zunahme würde somit gegenüber 1901 Fr. 1,888,423 und gegenüber 1902 Fr. 1,231,545 betragen. Wir haben uns bereits mehrmals in früheren Berichten über das Anwachsen der Ausgaben bei Übernahme des Betriebes durch die Bundesbahnen ausgesprochen. Wir werden weiter unten bei der Besprechung der einzelnen Kapitel des Nachtragsbudgets darauf zurückkommen. Die ausgabenvermehrenden Faktoren sind auch hier: Unterhalt und Aufsicht der Bahn, Personalvermehrung und Gehaltserhöhung, Erneuerung des Rollmaterials.

Das Kapitel Unterhalt und Aufsicht der Bahn allein weist gegenüber 1901 eine Erhöhung von mehr als einer Million Franken und gegenüber 1902 eine solche von mehr als Fr. 500,000 auf, die auf größere Instandstellungsarbeiten an Tunnels und auf die Einführung unserer neuen Oberbaunormalien zurückzuführen ist.

Die Vermehrung der Personalausgaben um zirka Fr. 500,000 verteilt sich auf das Personal des Bahndienstes, des Expeditions- und Zugsdienstes, sowie des Fahrdienstes.

Die Erneuerung des Rollmaterials im Betrage von Fr. 774,000 ist für das ganze Netz der Jura-Simplon-Bahn berechnet.

Zentralverwaltung in Bern.

Es werden folgende Nachtragskredite verlangt anlässlich der Übernahme der Jura-Simplon-Bahn:

I. Allgemeine Verwaltung:

A. Personal:

1. Verwaltungsbehörden	Fr.	—
2. Sekretariat, Kanzlei, Archiv und Registratur	"	23,200
3. Ausgabenkontrolle, Hauptbuchhaltung und Hauptkasse	"	33,000
4. Rechtsbureau	"	4,400
5. Tarifbureaux, kommerzielle Agenturen und Frachtreklamationsbureau	"	49,730
6. Einnahmenkontrolle	"	147,370
7. Statistisches Bureau	"	2,000
8. Bureau für den Telegraphendienst und die elektrischen Anlagen	"	—
9. Abwartpersonal	"	14,300

B. Sonstige Ausgaben:

1. Bureaukosten, Drucksachen	"	51,300
2. Beleuchtung, Heizung etc. der Dienstlokale	"	14,000
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars	"	13,000
4. Verschiedenes	"	20,000

Fr. 372,300

II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn:

A. Personal	Fr.	—
B. Verwaltungsgebäude	"	51,000
C. Bureaukosten	"	10,000
		<u>61,000</u>

III. Expeditions- und Zugsdienst:

A. Personal	Fr.	39,800
B. Sonstige Ausgaben	"	7,600
		<u>47,400</u>

IV. Fahrdienst:

A. Personal	Fr.	11,200
B. Sonstige Ausgaben	"	4,250
		<u>15,450</u>

Übertrag Fr. 496,150

Übertrag Fr. 496,150

V. Verschiedene Ausgaben:

A. Pacht- und Mietzinse:

1. für Bahnhöfe und Bahnstrecken	Fr. 82,000
2. für Rollmaterial	„ 270,000

C. Sonstige Ausgaben „ 217,000

„ 569,000Total der Nachtragskredite für die Zentralverwaltung Fr. 1,065,150

Ad I. A. 2. Die Vermehrung der laufenden Geschäfte macht die Anstellung eines weiteren Stellvertreters des Generalsekretärs notwendig; auch die Stelle des Departementssekretärs beim Rechtsdepartement, die bisher offen blieb, muß besetzt werden. Zehn weitere Bureaugehülfen sollen ernannt werden, wovon drei für die Kanzlei, einer für den Telephondienst, zwei Autographiedrucker, zwei Telegraphisten und zwei für die Registratur.

Ad I. A. 3. Das Personal der Ausgabenkontrolle muß verstärkt werden; ebenso das der Hauptkasse, deren Wertschriftenverwaltung den Dienst der Anleihen der Jura-Simplon-Bahn und die Verwaltung der Hinterlagen von Titeln dieser Anleihen zu besorgen haben wird.

Ad I. A. 4. Das Rechtsbureau braucht zwei weitere Gehülfen.

Ad I. A. 5. Von der Jura-Simplon-Bahn sind zu übernehmen: Ein Stellvertreter des Vorstandes und ein Gehülfe des Personentarifbureaus, ein Stellvertreter und acht Gehülfen des Gütertarifbureaus, sowie sechs Gehülfen des Frachtreklamationsbureaus.

Ad I. A. 6. Die Einnahmenkontrolle der Jura-Simplon-Bahn geht in ihrer Gesamtheit an unsere Zentralverwaltung über.

Ad I. A. 7. Das statistische Bureau wird um einen provisorischen Gehülfen verstärkt. Die Beamten der Einnahmenkontrollen der früheren Bahngesellschaften, die für die Verkehrsstatistik verwendet wurden, sind vorläufig bei den Personalausgaben der Einnahmenkontrolle budgetiert.

Ad I. A. 9. Die Vermehrung der Ausgaben auf der Rubrik Abwartpersonal wird bewirkt durch die Übernahme des Verwaltungsgebäudes der Jura-Simplon-Bahn und durch den für den

Herbst vorgesehenen Bezug des neuen Dienstgebäudes auf dem Brückfeld.

Ad I. B. 1. Der für Bureaukosten verlangte Nachtragskredit hat seinen Grund nicht nur in der Vermehrung der laufenden Geschäfte infolge der Bildung des Kreises I, sondern auch in den durch die Vermehrung der Übersetzungen bedeutend steigenden Druck- und Lithographiekosten.

Ad I. B. 2 und 3. Übernahme des Verwaltungsgebäudes der Jura-Simplon-Bahn und Bezug des Dienstgebäudes auf dem Brückfeld.

Ad I. B. 4. Die Kosten der Abrechnung mit andern Verwaltungen steigen durch Übernahme der Jura-Simplon-Bahn um Fr. 10,000; Fr. 10,000 haben wir für Unvorhergesehenes zugeschlagen.

Ad II. B. Der verlangte Kredit von Fr. 51,000 soll zur Instandstellung und Einrichtung des Verwaltungsgebäudes der Jura-Simplon-Bahn für unsere Dienstabteilungen verwendet werden.

Ad III. A. Wir haben das Personal der Zentralwagenkontrolle der Jura-Simplon-Bahn zu übernehmen und den Anteil der Jura-Simplon-Bahn an den Kosten des Wagenverbandes zu tragen.

Ad III. B. Die Vermehrung rührt hauptsächlich von den Druckkosten her.

Ad IV. A. Das Bureau für den Fahrdienst muß um zwei Ingenieure, einen technischen und vier Bureaugehülfen verstärkt werden.

Ad IV. B. Vermehrung der Druckkosten infolge der Neuzeichnung des Rollmaterials.

Ad V. A. 1. Die hier verzeichnete Mehrausgabe umfaßt die Vergütung für Gemeinschaftsbahnhöfe des Kreises I (siehe das Detail Seite 36 des Budgets); der wichtigste dieser Bahnhöfe ist Genf.

Ad V. A. 2. Die Mehrausgabe für Rollmaterialmiete ist oben (Seite 7/8) begründet worden.

Ad V. C. Die Mobilversicherung des Kreises I, mit Ausnahme der Versicherung des Bureau mobiliars, wird von der

Generaldirektion besorgt werden; gleicherweise werden die Kosten der Transportversicherung und die Transportentschädigungen im Verkehr mit den ausländischen Verwaltungen von der Generaldirektion getragen.

In Anschlag sind ferner zu bringen Fr. 110,000 für außerordentliche Unterstützungen an arbeitsunfähige Arbeiter, gemäß anserem Beschlusse vom 23. April 1903.

Von der Jura-Simplon-Bahn übernehmen wir das Publizitätsbureau in Lausanne nebst der Agentur in London; zur ferneren Hebung des Reisenden- und besonders des Touristenverkehrs erschien es uns zweckmäßig, in Paris ein Publizitäts- und Auskunftsbureau einzurichten; dessen Organisation und Leitung ist Herrn Dr. jur. Auguste Duplan, früherem Legationsrat, in Paris, der seinerzeit die Funktionen eines Adjunkten des schweizerischen Generalkommissärs für die Weltausstellung von 1900 ausübte, übertragen worden.

Betriebsausgaben des Kreises I.

Der Kreis I wird folgende Linien umfassen:

Genf-Lausanne-St. Maurice-Brig,
 St. Maurice-Bouveret (-St. Gingolphe),
 Lausanne-Yverdon-Neuenburg-Biel,
 Neuenburg-Auvernier-Verrières (-Pontarlier),
 Cossonay-Vallorbe (-Pontarlier),
 Pont-Vallorbe,
 Lausanne-Freiburg-Bern,
 Lausanne-Palézieux-Payerne-Lyß,
 Yverdon-Payerne-Freiburg,

mit einer Gesamtlänge von 638 Kilometer.

Wir werden außerdem für Rechnung Dritter den Betrieb folgender Nebenbahnen besorgen, in deren Betriebsverträge mit der Jura-Simplon-Bahn wir provisorisch eingetreten sind: Bulle-Romont, Regionalbahn des Val-de-Travers, Visp-Zermatt, Bière-Apples-Morges, Pont-Brassus (Fahr- und Zugsdienst), Drahtseilbahn Cossonay-Bahnhof, ferner den Betrieb der P.-L.-M.-Linien Vallorbe-Pontarlier-Verrières.

Die Betriebsausgaben des Kreises I sind veranschlagt auf Fr. 11,629,540

Soweit eine Vergleichung möglich ist, da das Netz nicht dasselbe ist wie bei der Jura-Simplon-Bahn, betragen sie
 1901 Fr. 9,256,267
 und 1902 approximativ „ 9,913,145

Die Begründung dieser Mehrausgabe findet sich weiter unten bei Behandlung der einzelnen Abschnitte. Unsern Ansätzen haben wir die vom Kreiseisenbahnrat genehmigten Anträge der Kreisdirektion I zu Grunde gelegt. In ihrem Budgetbericht spricht sich die Kreisdirektion I wie folgt aus:

„Die Aufstellung dieses ersten Budgets begegnete besonders Schwierigkeiten, die sich künftig nicht wiederholen werden. Das Netz des künftigen Kreises I ist nicht das der heutigen Jura-Simplon-Bahn. Die Organisation der Dienstabteilungen wird ebenfalls eine andere sein. Die Bureaux der Jura-Simplon-Bahn in Bern gehen ein und ihr durch Übergänge an die Generaldirektion schon stark vermindertes Personal wird unter die Generaldirektion, die Kreise I und II, verteilt werden. Andererseits wird die in Lausanne befindliche Kontrolle des Rollmaterials nach Bern übersiedeln. Unter diesen Umständen ist es nicht möglich, schon jetzt genau die Zahl der Beamten zu bestimmen, die jeder Dienstabteilung zur Verfügung stehen wird und einer jeden notwendig ist. Die Budgetansätze werden somit notwendigerweise einen approximativen Charakter haben, bis die Erfahrung einiger Monate die Regelung des Räderwerkes und die Bestimmung der Bedürfnisse gestatten wird.

Im Betriebsbudget sind die voraussichtlichen Ausgaben in den letzten acht Monaten 1903 gegenübergestellt den effektiven Ausgaben der Jura-Simplon-Bahn in den entsprechenden Monaten 1901 und den approximativen Ausgaben 1902, für welches Jahr die Rechnungen noch nicht abgeschlossen sind. Für die aktiven Dienstzweige (Bahnunterhalt, Expeditions- und Zugsdienst, Fahrdienst) ist dem Umstand Rechnung getragen worden, daß das Netz des Kreises I um einen Drittel kleiner ist als das der Jura-Simplon-Bahn.“

I. Allgemeine Verwaltung.

Veranschlagt sind	Fr. 223,190
1901 wurden ausgegeben	„ 430,431
1902 approximativ	„ 369,156

Die hauptsächlichsten Verminderungen ergeben sich auf den Rubriken Verwaltungsbehörden- und Bureaustkosten.

Im einzelnen sind vorgesehen:

A. Personal:

1. Verwaltungsbehörden	Fr.	26,670
2. Sekretariat, Kanzlei, Archiv und Registratur	„	54,110
3. Rechnungsbureau	„	56,210
4. Rechts- und Reklamationsbureau	„	31,400
5. Tarif- und Frachtreklamationsbureau	„	—
6. Einnahmenkontrolle	„	—
7. Statistisches Bureau	„	—
8. Bureau für den Telegraphendienst und die elektrischen Anlagen	„	16,260
9. Abwartpersonal	„	7,700
B. Sonstige Ausgaben	„	30,840

Fr. 223,190

Ad A. 1. Die Verminderung der Ausgaben rührt her von der Ersetzung der Verwaltungsbehörden der Jura-Simplon-Bahn durch den Kreiseisenbahnrat und die Kreisdirektion I.

Ad A. 2. Die Kreisdirektion I führt aus:

„Bei der Organisation dieses Dienstes hat dem Umstand Rechnung getragen werden müssen, daß das Netz des Kreises I gewisse Gegenden des deutschen Sprachgebietes einschließt und daß die Korrespondenzen anderer Verwaltungen wie des Publikums vielfach in deutscher Sprache abgefaßt sein werden. Es ergibt sich daraus die Notwendigkeit, möglichst viele Angestellte zu halten, die des Deutschen und des Französischen mächtig sind. Ferner werden die Vorbereitungsmaßnahmen für den Betrieb des Simplons und die Verkehrsbeziehungen nach dessen Eröffnung die Anstellung einiger Beamter, die italienisch verstehen und auch schreiben können, notwendig machen. Aus diesem Grunde haben wir bei einem Departement zwei Sekretäre vorgesehen, von denen der zweite jedoch erst ernannt werden soll, wenn die Umstände es erheischen. Die Zahl der Gehülfen, die nach Maßgabe des Bestandes bei den übrigen Kreisen angesetzt wurde, wird wahrscheinlich nur nach und nach erreicht werden, je nach den Erfordernissen des Dienstes. Diese Gehülfen werden übrigens dem Personal der Jura-Simplon-Bahn entnommen werden.

Der unter *g* figurierende Posten für Reiseentschädigungen und Verschiedenes ist höher angesetzt, als er künftig sein wird, weil hier die Umzugs- und Mietentschädigungen für diejenigen

Beamten inbegriffen sind, die von Bern nach Lausanne versetzt werden.“

Ad A. 3. Die Beamten des Rechnungsbureaus, das in Lausanne ganz neu zu schaffen ist, werden dem Personal der finanziellen Dienste der Jura-Simplon-Bahn in Bern entnommen werden. Der Umzug dieses Personals, verbunden mit den Entschädigungen für doppelte Mieten infolge verfrühter Auflösung der Mietverträge, wird eine Ausgabe verursachen, die später nicht wiederkehrt.

Ad A. 4. Die Kreisdirektion I begründet ihren Ansatz wie folgt:

„Die für 1903 veranschlagten Ausgaben sind geringer als diejenigen von 1901 und 1902. Dies hat seinen Grund darin, daß von dem Personal des Rechts- und Reklamationsbureaus der Jura-Simplon-Bahn drei Beamte an die Generaldirektion und den Kreis II übergehen. Dagegen werden voraussichtlich zwei Angestellte des kommerziellen Dienstes von Bern nach Lausanne versetzt werden als Gehülfen des Tarifbeamten. Die vorgesehenen Gehülfen werden sich auf die Unterabteilungen: Rechts-, Reklamations-, Tarif- und Katasterbureau verteilen.

Wie für die andern Dienstabteilungen ist auch hier bei f. „Reiseentschädigungen und Verschiedenes“ den Umzugskosten der versetzten Beamten Rechnung getragen worden.“

Ad A. 5, 6 und 7. Diese Dienstabteilungen gehen an die Generaldirektion über und fallen daher beim Kreis I weg.

Ad A. 8. Die Vermehrung gegenüber den Vorjahren rührt davon her, daß ein Aufseher für die elektrischen Anlagen in Lausanne und Renens vorgesehen werden mußte.

Ad A. 9. Entspricht dem heutigen Personalbestand.

Ad B. Die Kreisdirektion I führt aus:

„Für die in diesem Kapitel enthaltenen Ausgaben (Bureaukosten, Beleuchtung, Heizung, Ergänzung und Unterhalt des Inventars und Verschiedenes) haben wir nicht auf die Ansätze der Jura-Simplon-Bahn, deren Organisation zwischen Lausanne und Bern geteilt war, abstellen können. Wir haben im allgemeinen die Ansätze der anderen Kreise angenommen, besonders des Kreises II, der sich in einer der unsrigen ähnlichen Lage befindet.

Es darf hier daran erinnert werden, daß eine große Zahl der Drucksachen, Formulare, Zirkulare etc. mit Rücksicht auf die Lage der Linien des Kreises I zweisprachig erstellt werden muß.“

II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.

Veranschlagt sind Ausgaben im Betrage von	Fr.	3,398,000
1901 wurden ausgegeben	„	2,347,400
1902 approximativ	„	2,868,300

Im einzelnen sind unsere Ansätze:

	Ausgaben 1901	Approximative Ausgaben 1902	Budget für Mai bis Dez. 1903
	Fr.	Fr.	Fr.
A. Personal	559,600	569,800	612,900
B. Unterhalt und Erneue- rung der Bahnanlagen	1,446,900	1,572,000	2,224,000
C. Sonstige Ausgaben	52,500	59,500	61,100
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	2,059,000	2,201,300	2,898,000
Anteile an den Ausgaben für Neuanlagen, die nicht auf Baurechnung getragen werden können	288,400	667,000	500,000
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	2,347,400	2,868,300	3,398,000

Die Kreisdirektion begründet ihre Anträge und insbesondere die beträchtliche Mehrausgabe für Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen folgendermaßen:

„Für die zum Vergleiche beigesetzten Ausgaben von 1901 und 1902 sind bei den Kapiteln A und C zwei Drittel der Gesamtausgabe der betreffenden Jahre gerechnet worden, da sich diese Ausgaben ziemlich gleichmäßig auf das ganze Jahr verteilen. Beim Kapitel B ist das Verhältnis ein anderes. Für die Rubriken 1, 2, 3 und 4 dieses Kapitels sind 80 % der Gesamtausgaben des Jahres eingesetzt worden, was ziemlich genau den Ausgaben der letzten acht Monate entsprechen dürfte, da der Großteil der Arbeiten in diesen Monaten ausgeführt wird. Für die Rubrik 5 (Räumung der Bahn von Schnee und Eis) sind 30 % gerechnet worden.“

Die Löhne der Vorarbeiter waren bei der Jura-Simplon-Bahn nicht unter den Personalausgaben eingestellt, sondern auf die verschiedenen Rubriken der Kapitel A und B im Verhältnis der Zeit verteilt. Wir haben sie, um die Vergleichung mit dem Budget für 1903 zu ermöglichen, wo sie unter A. 3. c. figurieren, beim Kapitel A. Personal aufgeführt.

Dagegen sind die Löhne von 377 ständigen Bahnarbeitern auf die verschiedenen Rubriken verteilt worden, dies sowohl bei den Angaben für 1901 und 1902 als bei den Budgetansätzen für 1903. Diese Bahnarbeiter, denen die Bewachung der Bahn auf jenen Strecken obliegt, die keine eigentlichen Bahnwärter haben, erscheinen demnach: für die Aufsicht der Bahn auf Rubrik A. 4. b. als Bahnwärterstellvertreter, für den Barrierendienst auf Rubrik A. 4. d. als Barrierenwärterstellvertreter, und für die Beanspruchung bei Bahnunterhalts- und Erneuerungsarbeiten auf den verschiedenen Rubriken des Kapitels B.

Die budgetierte Verminderung von zirka Fr. 20,000 gegenüber den Ausgaben von 1901 und 1902 beim Bureau des Oberingenieurs rührt davon her, daß die Besoldungen eines Stellvertreters und von acht Gehülfen des zentralen technischen Bureaus direkt auf Baurechnung getragen wurden, da diese Beamten ausschließlich für das Studium von Neubauten verwendet werden.

Die budgetierten Mehrausgaben auf dem Kapitel Personal betragen insgesamt Fr. 54,400 gegenüber den Ausgaben von 1901 und Fr. 44,200 gegenüber denen von 1902. Diese Vermehrung geht in erster Linie zurück auf die nach Vorschrift der Jura-Simplon-Bahn berechneten Gehaltserhöhungen, sowie die Einreihung des Personals in die Gehaltsordnung der Bundesbahnen gemäß den bezüglichen Weisungen der Generaldirektion, und in zweiter Linie auf die bedeutenden Mehrkosten für Dienstbekleidungsstücke, welche die Anwendung des neuen Reglementes nach sich zieht.

Eine starke Vermehrung weist auch das Kapitel Unterhalt und Erneuerung der Bahn auf. Sie findet ihren Grund wesentlich in größeren Instandstellungsarbeiten in den Tunnels zwischen La Conversion und Chexbres (Linie Bern-Lausanne), in der Verwendung der schwereren Normalien der Bundesbahnen für die Erneuerung des Oberbaues auf den Hauptlinien und endlich in provisorischen Anlagen, die für die Betriebsführung beim Truppenzusammenzug und bei der Zentnarfeier erforderlich sind.

Im einzelnen sind veranschlagt:

B. 1. Außerordentliche Ausgaben für Instandstellung von Tunnels:

Tunnels von Châtelard, Grandvaux und La Cornallaz: Vollendung der größeren Reparaturen, die vor der Legung des zweiten Geleises Conversion-Chexbres durchzuführen sind Fr. 475,000

Tunnels von Champ rouge, Bois de Ban, Moyats und Brot auf der Linie Auvornier-Verrières, Ersetzung von Gewölbesteinen „ 21,000

B. 2. Mehrausgaben für Oberbauerneuerung infolge der Mehrkosten der schwereren Normalien der schweizerischen Bundesbahnen gegenüber denen der Jura-Simplon-Bahn „ 163,500

Mehrausgaben für Oberbauerneuerung (längere Strecke) „ 12,000

Verstärkung des Oberbaues durch Vermehrung der Schwellenzahl „ 17,500

B. 1. 2. und 3. Provisorische Anlagen für den Truppenzusammenzug: Geleise und Perrons in Yverdon, Romont, Granges, Avenches und Estavayer „ 45,000

B. 3. b. Provisorische Anlagen für die Zentenarfeier in Lausanne „ 40,000

Fr. 774,000

Dem Budget für den Unterhalt und die Aufsicht der Bahn haben wir für 1901, 1902 und 1903 diejenigen Anteile an den Ausgaben für Neuanlagen beigefügt, die nicht auf Baurechnung gesetzt werden können. Für 1901 ergeben sie sich aus den Rechnungen; sie sind zu 80 % der Jahresausgaben angesetzt, welche vom Konto der Bahnhofserweiterungen und -umbauten auf Betriebsrechnung getragen wurden. Für 1902 sind die Rechnungen noch nicht bereinigt; wir haben für 8 Monate den Ansatz von 13,7 % der sich bei der Bereinigung der Rechnungen von 1901 ergab, einstellen müssen. Beigefügt wurden die verbuchten, sowie die ausgelegten aber noch nicht abgerechneten Ausgaben für die Instandstellung des Tunnels von la Cornallaz bei Chexbres. Die Summe von Fr. 500,000 ist dem Baubudget für 1903 entnommen.

III. Expeditions- und Zugsdienst.

Veranschlagt sind Ausgaben im Betrage von	Fr. 2,918,250
1901 wurden ausgegeben	„ 2,447,750
1902 approximativ	„ 2,520,500

Die budgetierten beträchtlichen Mehrausgaben sind die Folge der Gehaltserhöhungen und der Vermehrung des Personals.

Im einzelnen sind vorgesehen:

A. Personal:

1. Betriebsinspektion, Kursinspektion	Fr. 84,900
2. Bahnhof- und Stationsvorstände und ihnen unterstelltes Personal	„ 1,759,500
3. Zugsdienstpersonal	„ 712,150
B. Sonstige Ausgaben	„ 361,700

Fr. 2,918,250

Ad 1. Das Budget für die acht letzten Monate 1903 weist im Vergleich zu den Ausgaben im entsprechenden Zeitraum 1902 eine Vermehrung von Fr. 9800 auf, die sich wie folgt erklärt:

Regelmäßige Gehaltserhöhung auf 1. Januar 1903	Fr. 2,500
Gehaltserhöhung auf 1. Mai 1903 infolge Einreihung des Personals in die Gehaltsordnung der schweizerischen Bundesbahnen	„ 1,150
Personalvermehrung und Umzugsentschädigungen	„ 6,150
	<hr/>
	Fr. 9,800

Ad 2. Die budgetierten Mehrausgaben für 1903 von Fr. 227,300 setzen sich folgendermaßen zusammen:

Mehrausgaben an Gehalt infolge Neuklassierung der Bahnhöfe	Fr. 6,000				
Verkehrszunahme; waadtländische Zentenaarfeier, Truppen- zusammenzug:	<table> <tr> <td>(nicht rubriziertes Personal</td> <td>„ 25,000</td> </tr> <tr> <td>(rubriziertes Personal</td> <td>„ 19,000</td> </tr> </table>	(nicht rubriziertes Personal	„ 25,000	(rubriziertes Personal	„ 19,000
(nicht rubriziertes Personal		„ 25,000			
(rubriziertes Personal	„ 19,000				

Übertrag Fr. 50,000

	Übertrag	Fr.	50,000
Mehrausgaben infolge Anwendung des neuen Arbeitsgesetzes vom 19. Dezember 1902	„		36,000
Anwendung des neuen Reglementes über die Dienstkleidung	„		51,300
Regelmäßige Gehaltserhöhung auf 1. Januar 1903	„		28,730
Gehaltserhöhung bei Einreihung in die Gehaltsordnung	„		45,270
Personalvermehrung, wovon ein Teil früher bei anderen Dienstabteilungen verrechnet wurde . . .	„		8,000
Erhöhung der Reise- und Umzugsentschädigungen	„		8,000
			<hr/>
		Fr.	227,300

Ad 3. Auch hier ist eine Mehrausgabe von Fr. 59,150, gegenüber den Rechnungen von 1902 budgetiert, was wie folgt seine Erklärung findet:

Verkehrszunahme, Feste, Truppenzusammenzug . . .	Fr.	10,000
Vermehrung um 9 Angestellte für den Sommer . . .	„	8,000
Anwendung des neuen Arbeitsgesetzes vom 19. Dezember 1902	„	17,000
Regelmäßige Gehaltserhöhung und Einreihung in die Gehaltsordnung	„	21,150
Anwendung des neuen Reglementes über die Dienstkleidung	„	3,000
		<hr/>
	Fr.	59,150

Ad B. Hier ist ebenfalls eine Mehrausgabe von Fr. 61,800 im Vergleich zu den Rechnungen für 1902 budgetiert. Diese Summe setzt sich folgendermaßen zusammen:

Neue Personen- und Gütertarife für die Stationen	Fr.	25,000
Neue Billets infolge Änderung der Tarife	„	20,000
Neue Drucksachen, Vermehrung der Druckkosten für Spezialdienste, Feste, Truppenzusammenzug etc.	„	16,800
		<hr/>
	Fr.	61,800

IV. Fahrdienst.

Veranschlagt sind Ausgaben im Betrage von	Fr. 4,911,000
Wovon zum Vergleich die Abschreibung auf außer Dienst gesetztem Material abzuziehen ist	„ 774,000
	<hr/>
	Bleiben Fr. 4,137,000
1901 wurden ausgegeben	„ 3,682,300
1902 approximativ	„ 3,838,000
	<hr/>
Im einzelnen sind angesetzt:	
A. Personal	Fr. 1,259,500
B. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen	„ 1,573,500
Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials	„ 2,014,000
Sonstige Ausgaben	„ 64,000
	<hr/>
	Fr. 4,911,000
	<hr/>

Wenn die vom Erneuerungsfonds zu tragende Erneuerung des Rollmaterials in Abzug gebracht wird, so bleiben Fr. 4,137,000 Ausgaben, was auf 4,530,000 Lokomotivkilometer verteilt 91,3 Cts. für den Lokomotivkilometer ausmacht.

Ad A. Personal. Die Kreisdirektion begründet die Mehrausgaben wie folgt:

1. Zentralbureau des Fahrdienstes. Der budgetierte Ansatz überschreitet die Ausgabe von 1902 um Fr. 11,500, nämlich:	
Gehalt des Obermaschineningenieurs und seines Stellvertreters	Fr. 500
Neue Stellen: 2 Ingenieure und 1 technischer Ge- hülfe, bisher bei den Werkstätten	„ 5,000
Mehrauslagen für Reiseentschädigungen an das tech- nische Personal	„ 2,430
Regelmäßige Gehaltserhöhung auf 1. Januar 1903	„ 1,200
Gehaltserhöhung auf 1. Mai 1903 infolge Einreihung in die Gehaltsordnung	„ 1,000
Unvorhergesehenes und Aufrundung	„ 1,370
	<hr/>
	Fr. 11,500
	<hr/>

2. Maschinenpersonal und Wagenvisiteure. Hier setzt sich die Vermehrung von Fr. 115,000 wie folgt zusammen:

Neuer Depotchef in Renens	Fr.	3,000
Neuer Bureaugehülfe in Renens	„	1,200
Neuer technischer Zugskontrolleur	„	1,800
Anwendung des neuen Reglementes über die Dienstkleidung	„	5,700
Mehrausgaben für Reiseentschädigungen	„	2,000
Vermehrung der Nebenbezüge infolge größerer Fahrleistungen	„	37,500
Regelmäßige Gehaltserhöhung auf 1. Januar 1903	„	16,300
Gehaltserhöhung auf 1. Mai 1903 infolge Ein- reihung in die Gehaltsordnung	„	20,000
Vermehrte Fahrleistungen (Führer, Heizer etc.)	„	27,500
		<hr/>
		Fr. 115,000

3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials. Der Ansatz für 1903 übersteigt die Ausgaben von 1902 um Fr. 31,850. Die Differenz erklärt sich folgendermaßen:

Vermehrung der Fahrleistungen, Verwendung von Steinkohlen, Verstärkung der Kompositionen	Fr.	21,850
Lampist für das neue Depot in Renens	„	900
Anwendung des neuen Reglementes über die Dienst- kleidung	„	3,350
Reiseentschädigungen, Mehrausgabe	„	300
Gehaltserhöhung auf 1. Januar 1903	„	2,700
Einreihung in die neue Gehaltsordnung	„	2,300
Unvorhergesehenes, Aufrundung	„	450
		<hr/>
		Fr. 31,850

Ad B. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen. Budgetierte Minderausgabe: Fr. 6700.

Die Fahrleistungen der Lokomotiven, Rangierdienst inbegriffen, erreichten in den acht letzten Monaten 1901 4,322,685 km.

im gleichen Zeitraum 1902	4,430,263 km.
wovon zum Vergleich die Fahrleistungen auf der Strecke Freiburg-Ins, die nun von der Gesell- schaft selber betrieben wird, in Abzug kommen	48,374 „
	<hr/>
Bleiben	4,381,889 km.
Vermehrung 1902 gegenüber 1901 . . .	107,578 „
Weitere Vermehrung für 1903 infolge der Feste, Truppenzusammenzug etc.	40,533 „
	<hr/>
Voraussichtliche Fahrleistungen 1903 total	4,530,000 km.
Davon entfallen auf: Zugslokomotiven . .	4,290,000 „
Rangierlokomotiven	240,000 „

Ein Durchschnittsverbrauch per Kilometer für die Zugslokomotiven von 11,69 kg., für die Rangierlokomotiven von 9,6 kg. gerechnet, erhält man einen Gesamtverbrauch von:

$$4,290,000 \times 11,69 = 50,150 \text{ t.}$$

$$240,000 \times 9,6 = 2,300 \text{ „}$$

$$\underline{52,450 \text{ t.,}}$$

die sich nach unserm Voranschlag verteilen auf 14,000 t. Steinkohlen zum Durchschnittspreis von Fr. 24. 80 und 38,450 t. Briketts zum Durchschnittspreis von Fr. 28. 10, was ergibt Fr. 347,200 + Fr. 1,080,445 = Fr. 1,427,645 oder einen Durchschnittspreis des Feuerungsmaterials beim Kreis I von $\frac{1,427,645}{52,450}$

= Fr. 27. 22. 1902 hatte dieser Preis Fr. 29. 20 betragen.

Wenn von der Gesamtausgabe von

Fr. 1,427,645 für Kohlen.

„ 8,145 für Schlackenverkäufe abgezogen werden, erhält man

Fr. 1,419,500, den im Budget eingestellten Betrag.

Die Vermehrung bei „2. Schmiermaterial“ rührt von größern Fahrleistungen und höhern Preisen her.

Bei „3. Beleuchtungsmaterial“ sind $\frac{3}{4}$ der Kosten für die Ladung der Akkumulatoren der Jura-Simplon-Bahn inbegriffen.

Ad C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials. Betreffend den ordentlichen Unterhalt führt die Kreisdirektion I aus:.

„Die Vermehrung gegenüber 1902 beträgt Fr. 135,000. Sie rührt zum Teil her von der Vermehrung der Zugleistungen, von der Verteuerung der Arbeitslöhne und von den Kosten der Neuzeichnung des Rollmaterials. Sie ist auch die Folge der neuen Rechnungsweise für die Werkstätten, welche die Miete für die Anlagen, die Verzinsung des Betriebskapitals und des Wertes der Materialvorräte zu den allgemeinen Verwaltungskosten schlägt. Diese Rechnungsweise ist so gut wie möglich auch auf die Vergleichsziffern für 1901 und 1902 angewendet worden.

Bei verschiedenen Budgetrubriken war es nicht möglich, die auf Kreis I und Kreis II fallenden Anteile genau auszuscheiden. So besonders bei den Kosten des Unterhaltes des Rollmaterials, da die Werkstätten in Biel, Yverdon und Freiburg für beide Kreise arbeiten und eine Ausscheidung des Reparaturmaterials auf diese Werkstätten nicht stattgefunden hat. Es wird zudem an der Zeit sein, eine Vergrößerung der Anlagen in Yverdon in Aussicht zu nehmen mit Rücksicht auf die durch die Eröffnung des Simplons eintretende Verkehrszunahme und die neuen Lokomotiv- und Rollmaterialtypen, die der Betrieb dieser Linie erfordern wird.“

Als Erneuerung ist vorgesehen die Ersetzung von 7 Lokomotiven, 10 Personenwagen und 50 Gepäck- und Güterwagen. Diese Zahlen betreffen den ganzen Rollmaterialpark der Jura-Simplon-Bahn, da beim Kreis II für das von der Jura-Simplon-Bahn übergehende Material keine Ausgabe dieser Art budgetiert wurde (siehe S. 20 unseres Berichtes an den Bundesrat vom 15. Oktober 1902).

Ad D. Sonstige Ausgaben. Die Kreisdirektion I führt aus:

„Die budgetierte Mehrausgabe von Fr. 2900 für Bureaukosten ist bedingt durch neue Formulare und Drucksachen, aber auch dadurch, daß der größere Teil der Druckkosten, Bücher, Zeitschriften, Buchbinderarbeiten etc. bei der Jura-Simplon-Bahn unter den Ausgaben der allgemeinen Verwaltung verrechnet wurden.

Bei „Beleuchtung, Heizung etc.“ sind die Ausgaben des neuen Depots in Renens inbegriffen.

Der „Unterhalt des Inventars“ ist mit einer Summe für Anschaffung von Kohlenkörben belastet, die durch die Verwendung der Kohlen erfordert werden, ferner mit $\frac{3}{4}$ der Unterhaltskosten der Akkumulatoren der Jura-Simplon-Bahn.“

V. Verschiedene Ausgaben.

Veranschlagt sind für 1903	Fr. 383,200
1901 wurden ausgegeben	„ 620,481
1902 approximativ	„ 615.454

Die Verminderung hat folgende Ursachen: Die Versicherung des Rollmaterials und der Transportgüter ist bei der Zentralverwaltung budgetiert, die Konzessionsgebühr ist dahingefallen, und eine Gratifikation an das Personal ist nicht vorgesehen.

VI. Nicht rubrizierte Ausgaben und Einnahmen.

Unter diesem Titel faßt die Kreisdirektion I diejenigen Ausgaben und Einnahmen zusammen, die bei Erstellung der Rechnungen auf die verschiedenen Titel zu verteilen sind, die jedoch im Budget nicht auf die fünf Titel repartiert werden konnten. Es sind dies:

1. die Betriebsausgaben und -einnahmen von gemeinschaftlichen oder ausländischen Bahnhöfen und Bahnstrecken;
2. die Entschädigung für den Betrieb anderer Linien;
3. der auf Baurechnung zu tragende Anteil an den allgemeinen Verwaltungskosten.

Ad 1. Die Reinausgabe beträgt Fr. 200,500. Das Detail ist auf Seite 36 des Budgets angegeben. Die größte Ausgabe betrifft die an die P. L. M. zu zahlende Entschädigung für den Betrieb des Bahnhofes Genf.

Ad 2. Die Reineinnahme beträgt Fr. 384,600. Das Detail siehe auf Seite 37 des Budgets. Es war der Kreisdirektion I nicht möglich, ins einzelne gehende Budgets für diejenigen Nebenbahnen aufzustellen, deren Betrieb nicht gegen Pauschalvergütung erfolgt und deren Ausgaben folglich unter keinem der fünf Titel figurieren.

Ad 3. Es handelt sich um allgemeine Verwaltungskosten im Schätzungsbetrage von Fr. 20,000 für Erneuerungs- und Vollendungsarbeiten an im Betriebe stehenden Linien.

Budgets der Hilfsgeschäfte.

Sie betreffen: die Materialverwaltung, die Werkstätten in Yverdon und Freiburg, die Drucksachenverwaltung und die Oberbaumaterialverwaltung.

Zu den drei ersten äußert sich die Kreisdirektion I folgendermaßen:

A. Materialverwaltung.

Die im Budget dieser Dienstabteilung figurierenden Einnahmen für 1901 und 1902 verstehen sich für das ganze Jahr. Daraus erklärt sich einestheils die bedeutende Differenz zwischen den Ergebnissen dieser Jahre und den Ansätzen für 1903, indem für 1903 vier Monate in Abzug kommen, und anderenteils aus der kleineren Ausdehnung des Netzes des Kreises I, verglichen mit dem der Jura-Simplon-Bahn. Die für Brennmateriallieferungen an den Fahrdienst verzeichnete Einnahme fällt nicht mit der bei diesem Dienst budgetierten Ausgabe zusammen, weil ein Teil der Bezüge den Kohlendepots in Bern und Biel entnommen werden, die dem Kreis II unterstellt sind.

Die Personalausgaben sind auf den gegenwärtigen Personalbestand und die bisherigen Gehalte gegründet. Die Rubrik „Reiseentschädigungen“ hat mit Rücksicht auf die Entschädigungen für den Umzug eines großen Teils des Personals von Bern nach Lausanne höher angesetzt werden müssen, diejenige für Dienstkleidungen infolge der Durchführung des neuen Bekleidungsreglementes.

Unter den Bureaukosten und verschiedenen Ausgaben mußten die Miete, Beleuchtung und Ausrüstung der Räumlichkeiten, welche die Materialverwaltung in Lausanne außerhalb des Dienstgebäudes wird beziehen müssen, in Anschlag gebracht werden. Unter dem Titel „Verschiedenes“ wurden ebenfalls die Kosten des Transportes und der Unterbringung der Vorräte, die Kosten des Abrechnens und des Wiederaufstellens der Gestelle und anderer Einrichtungen aufgeführt — eine Ausgabe, die sich nicht wiederholen wird.

Die budgetierten Ziffern für Ankäufe sind auf Grund derjenigen von 1902 festgestellt worden, ausgenommen für das Lokomotiv-Feuerungsmaterial, dessen Preis durch die Verträge der Jura-Simplon-Bahn und der Bundesbahnen bestimmt wird.

Die Differenz zwischen den Budgets der Materialverwaltung und des Fahrdienstes ist oben erklärt worden.

Mangels einer andern Grundlage sind für die Verzinsung des Kapitals 4 % vom vierten Teil der Jahreseinkäufe gerechnet worden.

Das Budget der Materialverwaltung schließt ab mit
 Fr. 3,439,360 Einnahmen und
 „ 3,429,060 Ausgaben, was einen Reinertrag von
 Fr. 10,300 ergibt.

B. Werkstätten in Yverdon.

Die Jura-Simplon-Bahn hatte keine gesonderte Buchführung für die drei Werkstätten, sondern stellte deren Einnahmen und Ausgaben in die allgemeine Betriebsrechnung ein. Das vorliegende Budget hat daher mit neuen Hilfsmitteln auf den von den Bundesbahnen festgesetzten Grundlagen aufgestellt werden müssen. Um richtige Vergleichsziffern für 1901 und 1902 zu erhalten, sind die Rechnungen dieser Jahre dem gleichen Verfahren unterzogen worden.

Die Personalausgaben sind auf die seit 1. Januar 1903 in Kraft stehenden Gehalte abgestellt, unter Berücksichtigung der Erhöhungen auf 1. Mai bei Einreihung des Personals in die neue Gehaltsordnung.

Das Anlagekapital, dessen Verzinsung der Werkstätte belastet wird, ergibt sich aus der Schätzung der Gebäude und der maschinellen Einrichtungen, und das Betriebskapital wird dargestellt durch die Vorräte.

Die budgetierte Gesamteinnahme beträgt	Fr. 2,121,250
Die budgetierte Gesamtausgabe	„ 2,082,650
Einnahmenüberschuß	Fr. 38,600

Die Holzimprägnierung wird wie bisher in Yverdon weitergeführt werden.

C. Werkstätten in Freiburg.

Obige Bemerkungen gelten auch für die Werkstätte in Freiburg. Deren Budget weist auf:

Einnahmen	Fr. 606,000
Ausgaben	„ 599,200
Einnahmenüberschuß	Fr. 6,800

D. Oberbaumaterialverwaltung.

Hier sind die Anschaffungen von Oberbaumaterial für den Simplon im Betrage von Fr. 1,458,000 inbegriffen.

E. Drucksachenverwaltung.

Da deren Zentralisation vor der Vollendung des neuen Dienstgebäudes auf dem Brückfeld nicht durchgeführt werden kann, wird die Materialverwaltung des Kreises I die betreffenden Geschäfte für das Jahr 1903 noch besorgen. Das Nachtragsbudget für Drucksachen bezieht sich lediglich auf die Lieferung verschiedener Billette.

Budget der Gewinn- und Verlustrechnung.

Einnahmen.

Ad Überschuß der Betriebseinnahmen. Er beträgt Fr. 5,857,610. Hiernach folgt eine Vergleichung mit den Ergebnissen von 1901 und 1902, soweit eine solche für $\frac{2}{3}$ eines Netzes, das nur eine einzige Buchhaltung kannte, durchführbar ist.

	1901 Fr.	1902 approx. Fr.
Einnahmenüberschuß	8,053,853	7,350,714
Weniger die nicht verrechnete Erneuerung des Rollmaterials (Ansatz für 1903)	774,000	774,000
	<hr/> 7,279,853	<hr/> 6,576,714
	Fr.	
Für 1903 veranschlagter Überschuß	5,857,610	
÷ Budgetierte Zuschlagseinnahme für die drei anderen Kreise . . .	<hr/> 1,500,000	
	4,357,610	4,357,610
Differenzen zu gunsten von 1901 und 1902	<hr/> 2,922,243	<hr/> 2,219,104

Auf die Ursachen dieser Verminderung wollen wir hier nicht zurückkommen; sie sind im Verlaufe dieses Berichtes aufgezählt worden. Es ist nur zu betonen, daß ein großer Teil der Ausgaben für Oberbauerneuerung durch stärkere Zuschüsse aus dem Erneuerungsfonds ausgeglichen wird.

Ad Ertrag verfügbarer Kapitalien. Da das Nachtragsbudget auf der Annahme des einfachen Übergangs des Netzes an den Bund ohne freihändigen Rückkauf erstellt werden mußte, ist von den Erträgen der Portefeuilles und der verfügbaren Mittel der Jura-Simplon-Bahn abgesehen worden; es konnte nur der Ertrag der zeitweilig verfügbaren Kapitalien aus den Verkehrseinnahmen mit Fr. 50,000 eingestellt werden.

Ad Zuschüsse aus dem Erneuerungsfonds. Sie setzen sich wie folgt zusammen:

1. Erneuerung des Oberbaues (Seite 23 des Budgets)	Fr.	750,000
2. Erneuerung des Rollmaterials (Seite 31 des Budgets)	„	774,000
3. Erneuerung des Mobiliars und der Gerätschaften	„	31,000
		<hr/>
	Fr.	1,555,000

Ausgaben.

Ad Kontokorrentzinse, Provisionen etc. Veranschlagt werden Fr. 20,000 für Verzinsung von Barkautionen, Bankprovision für Einlösung der Coupons etc.

Ad Verzinsung der konsolidierten Anleihen. Da bei Aufstellung des Budgets noch unbekannt ist, ob wir auf 1. Mai 1903 die Anleihen der Jura-Simplon-Bahn übernehmen werden, ist das Anlagekapital des Netzes (Frage der Minderwerte vorbehalten und Simplonkapital ausgeschlossen) zur Grundlage der Berechnungen genommen worden. Überdies würde das Ergebnis im Falle der Übernahme der Anleihen sich nicht wesentlich ändern.

Das Gesamtkapital zu Fr. 300,000,000 angenommen ergibt sich zu $3\frac{1}{2}\%$ ein Zins von	Fr. 10,500,000
÷ Zins der vier ersten Monate	„ 3,500,000
	Fr. 7,000,000
÷ den im Budget für 1903 bereits gerechneten Zins für die an Kreis II übergehenden Linien der Jura-Simplon-Bahn	„ 2,100,000
	Fr. 4,900,000

Ad Verwendungen zu Amortisationen. Die gesetzliche Amortisation berechnet sich wie folgt:

Anlagekapital	Fr. 300,000,000
÷ Anlagekapital der an Kreis II übergehenden Linien	„ 90,000,000
	Fr. 210,000,000
÷ 70 % des Betriebsmaterials	„ 21,000,000
Zu amortisierendes Kapital	Fr. 189,000,000

wovon die Amortisation zu $0,467\%$ für das ganze Jahr rund Fr. 883,000, für acht Monate rund Fr. 590,000 beträgt.

Ad Einlagen in den Erneuerungsfonds. Gemäß Reglement des Bundesrates vom 12. Juni 1899 berechnen sich diese Einlagen wie folgt:

Für den Oberbau: Geleislänge 947,600 m. à 30 Cts. ($\frac{2}{3}$ für 8 Monate)	Fr. 189,520
Lokomotivkilometer 4,530,000 für Mai bis Dezember à $10,5$ Cts.	„ 475,650

Zusammen rund Fr. 665,200

Für das Rollmaterial (Mai bis Dezember), Lokomotiven: 4,530,000 Lokomotivkilometer à $5,6$ Cts.	Fr. 253,680
Personenwagen: 52,830,000 Achskilometer à $0,35$ Cts.	„ 184,900
Lastwagen: 80,600,000 Achskilometer à $0,37$ Cts.	„ 298,220
	„ 736,800
Für das Mobiliar	„ 46,600
	Fr. 1,448,600

Ad Überschuß. Der Reinertrag ist auf Fr. 504,010 angeschlagen; es ist jedoch daran zu erinnern, daß dem Ertrag des Gütertransportes ein Zuschlag von Fr. 1,500,000 beigefügt worden ist für die Kreise II, III und IV, so daß das Budget des Kreises I für sich genommen mit einem Defizit von zirka Fr. 1,000,000 abschließen würde.

Nachtrags-Baubudget.

Gleich wie für das Betriebsbudget beehren wir uns, Ihnen auch einen Nachtrag zu dem von Ihnen am 15. Oktober 1902 genehmigten Baubudget für das Jahr 1903 vorzulegen. Dieser Nachtrag umfaßt Ausgaben im Gesamtbetrage von Fr. 10,843,850, wovon auf die Betriebsrechnung entfallen Fr. 1,361,300 und auf die Baurechnung Fr. 9,482,550.

Diese Ausgaben verteilen sich in folgender Weise auf die Rechnungsrubriken:

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen Fr. 7,771,350, wovon auf die Betriebsrechnung Fr. 541,300 und auf Baurechnung Fr. 7,230,050 entfallen.

II. Rollmaterial Fr. 2,705,000, wovon auf Betriebsrechnung Fr. 820,000 und auf Baurechnung Fr. 1,885,000 entfallen.

III. Mobiliar und Gerätschaften Fr. 177,500, welche nur die Baurechnung belasten.

IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte Fr. 190,000 auf Baurechnung für die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee, bezw. für eine neue Schiffswerfte in Romanshorn.

Dieser Nachtrag enthält in der Hauptsache die Bauausgaben der Linien des Kreises I für die Zeit vom 1. Mai bis 31. Dezember. Die Ausgaben der von der Jura-Simplon-Bahn an den Kreis II der Bundesbahnen fallenden Linien sind für den gleichen Zeitraum in dem Baubudget dieses Kreises für das Jahr 1903 schon aufgenommen worden.

Im Gegensatz zu dem von der Kreisdirektion I aufgestellten Entwurf haben wir die den Simplontunnel betreffende Position weggelassen. Der Entwurf der Kreisdirektion I beruhte noch auf der Annahme, daß eine gütliche Verständigung über den Rückkauf der J. S. vor dem 1. Mai stattfindet. Da diese Voraussetzung

nicht in Erfüllung geht und die Jura-Simplongesellschaft in Liquidation die Leitung des Tunnelbaues weiter zu besorgen hat, so haben wir die Position bezüglich den Simplontunnel nicht in unseren Nachtrag hinübergenommen.

Die Vorlage enthält ferner Bauausgaben der Generaldirektion und der Kreise II, III und IV. Dieselben bestehen zumeist in Übertragungen aus früheren Budgets, weil die dort bewilligten Kredite nicht oder nur zum Teil verwendet worden sind, ferner in Aufwendungen für Bauten, deren Notwendigkeit nicht vorhergesehen werden konnte und deren Ausführung nicht verschoben werden kann, endlich aber auch in Erhöhungen früher bewilligter Kredite, die sich bei Revision der betreffenden Projekte als zu klein erwiesen haben.

Wir gestatten uns, im folgenden die einzelnen Ansätze kurz zu erläutern:

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.

A. Generaldirektion.

Position 1 (1/1903). Verwaltungsgebäude der J. S. in Bern.*

a. Vergrößerung des Verwaltungsgebäudes . Fr. 54,000

Für diesen Bau ist unterm 28. Dezember 1901 ein Kredit bewilligt worden von Fr. 450,000. Der Bau wurde im Jahre 1902 begonnen und wird im Mai 1903 vollendet sein. Im Jahre 1902 haben wir hierfür ausgegeben Fr. 196,000, so daß im Jahre 1903 eine Ausgabe entstehen wird von Fr. 254,000. Ins Budget des Jahres 1903 sind aufgenommen worden Fr. 200,000, in der Meinung, es werden im Jahre 1902 ausgegeben werden Fr. 250,000. Die Differenz von Fr. 54,000 muß nun nachträglich ins Budget 1903 eingestellt werden.

b. Tresoranlage im Souterrain des Gebäudes . Fr. 36,000

Die vorhandene Tresoranlage genügt für die Zwecke der Bundesbahnen nicht. Sie muß vergrößert und sicherer gemacht werden.

Position 2 (2/1903). Neues Dienstgebäude auf dem Brückfeld Fr. 65,000

* Die eingeklammerten Zahlen beziehen sich auf das Hauptbudget für 1903.

Für diesen Bau ist unterm 21. Mai 1902 ein Kredit bewilligt worden von Fr. 880,000. Davon wurden im Jahre 1902 ausgegeben Fr. 295,000, so daß für das laufende Jahr noch auszugeben übrig bleiben Fr. 585,000. Im Budget 1903 sind enthalten Fr. 520,000, in der Voraussetzung, daß im Jahre 1902 verausgabt werden können Fr. 360,000. Diese Annahme ist nicht eingetroffen, und die Differenz von Fr. 65,000 muß nun im Budget nachgetragen werden. Der Bau wird im Laufe des Jahres vollendet werden.

A. Ausgaben der Generaldirektion für Bahnanlage und feste Einrichtungen **Fr. 155,000**
wovon Fr. 6000 auf Betriebsrechnung gehören.

B. Kreis I.

Die hohe Ziffer der Bauausgaben für diesen Kreis findet ihre Begründung in den bedeutenden Aufwendungen, welche der Bau des zweiten Geleises auf den Linien Lausanne-Bern, Villeneuve-Brig, Daillens-Vallorbe, die Erweiterung der Bahnhöfe Renens, Lausanne und Neuenburg und der Stationen Vevey, Montreux und Chexbres und andere Arbeiten verursachen. Auch der im Jahre 1903 in der Westschweiz stattfindende Truppenzusammenzug erfordert in einigen Bahnhöfen und Stationen Bauten, die das Budget belasten. In der kurzen Zeit, welche uns zu Gebote stand, war es nicht möglich, die umfangreichen Projekte einer eingehenden Prüfung zu unterziehen, und müssen wir uns deshalb in der Hauptsache auf die Angaben stützen, welche uns von der Verwaltung der J. S. zugekommen sind. Für die Zeit des Übergangsstadiums müssen wir uns in bezug auf die Kreditbegehren an das Verfahren der J. S. anlehnen, gemäß welchem der Verwaltungsrat bei größeren Bauten Jahr für Jahr nur einen Kredit in der Höhe der mutmaßlichen Jahresausgabe bewilligte und nicht bei Anlaß der Vorlage von Plan und Kostenanschlag für eine Ergänzungsbaute einen Kredit für das Ganze erteilte.

Bei der Aufzählung der Arbeiten werden wir folgende Abteilungen unterscheiden:

1. in Ausführung befindliche Bauten;
2. Bauten, deren Ausführung beschlossen, aber noch nicht begonnen wurde;
3. Arbeiten, welche von den eidgenössischen oder andern Behörden verlangt werden;

4. Ausgaben, welche auf gesetzlichen oder andern Verpflichtungen beruhen;
5. Arbeiten, zu welchen sich die Verwaltung aus freiem Willen entschlossen hat.

1. In Ausführung befindliche Bauten.

Position 4. Bahnhof Renens. Erweiterung des Bahnhofes. Der Voranschlag für das am 5. Juni 1902 vom Eisenbahndepartement genehmigte Projekt beträgt Fr. 2,031,000

Für die Ausführung hat der Verwaltungsrat der J. S. folgende Kredite bewilligt:

am 12. Juni 1899	Fr.	390,000
„ 16. Februar 1901	„	121,000
„ 8. Februar 1902	„	365,000
„ 8. November 1902	„	105,000
„ 20. Dezember 1902	„	50,000

Zusammen Fr. 1,031,000

Hiervon sind im Jahre 1902 verausgabt worden Fr. 586,000 und vom 1. Januar bis 30. April werden voraussichtlich zur Ausgabe kommen Fr. 250,000. Es bleiben somit noch auszugeben Fr. 1,195,000 und hiervon werden in der Zeit vom 30. April bis Ende 1903 voraussichtlich zur Ausgabe gelangen Fr. 400,000

Die in den letzten acht Monaten von 1903 zur Ausführung kommenden Arbeiten bestehen in der Vollendung der Anlagen für den Fahrdienst, der neuen Rangiergeleise und der neuen Anlagen für den Lokalgüterdienst; ferner soll in dieser Zeit das Land für die Erweiterung des Stationsplateaus auf der Westseite erworben und mit der hierfür nötigen Abgrabung begonnen werden.

Position 5. Bahnhof Lausanne. Erweiterung des Bahnhofes. Der Voranschlag für das vom Eisenbahndepartement unterm 9. März 1901 genehmigte Projekt beträgt . . . Fr. 4,500,000

Diese Summe wird wahrscheinlich überschritten werden, weil der Landerwerb teurer war, als angenommen wurde und weil im Laufe der Ausführung an dem ursprünglichen Projekte verschiedene Verbesserungen vorgenommen worden sind.

Für die Ausführung sind vom Verwaltungsrate der J. S. folgende Kredite bewilligt worden:

Am	8. Dezember	1897	. . . . .	Fr.	1,000,000
"	25. Februar	1899	. . . . .	"	500,000
"	16. "	1901	. . . . .	"	500,000
"	8. "	1902	. . . . .	"	300,000
Zusammen					Fr. 2,300,000

Die Ausgaben bis Ende 1902 betragen Fr. 1,845,000. In die Zeit vom 1. Januar bis 30. April 1903 werden voraussichtlich zur Ausgabe gelangen Fr. 355,000. Es sind demnach noch auszugeben Fr. 2,300,000. Hiervon werden auf die Zeit vom 30. April bis Ende 1903 mutmaßlich entfallen Fr. 800,000. Ins Baujahr 1903 fallen der Umbau der Güterdienstanlagen, die Vollendung der Straßenbrücken, die Ausführung der Zentralanlage u. a. m.

Position 6. Station Vevey. Die Erweiterung besteht in der Hauptsache in der Erstellung eines neuen Güterbahnhofes, der zum Teil schon im Jahre 1902 vollendet wurde und seither benutzt wird, in der Beseitigung von fünf Niveauübergängen und in denjenigen Arbeiten, welche durch den Anschluß der neuen Linie Vevey-Chexbres und der elektrischen Bahnen von Vevey notwendig geworden sind. Die allgemeinen Projekte für diese Erweiterungsbauten hat das eidgenössische Eisenbahndepartement am 15. September 1899 und am 5. September 1902 genehmigt.

Die mit der Gemeinde Vevey am 4. Mai 1897 und am 14. Mai 1902 und mit den Gesellschaften der Linie Vevey-Chexbres und der elektrischen Bahnen am 1. Dezember 1902 abgeschlossenen Verträge stellen die Beiträge der einzelnen Interessenten fest. Der Voranschlag vom 10. März 1903 für die ganze Arbeit beträgt Fr. 1,627,000, wovon entfallen auf den Personenbahnhof Fr. 768,000 und auf den Güterbahnhof 859,000.

Der Verwaltungsrat der J. S. hat bisher folgende Kredite für die Ausführung erteilt:

Am	28. Januar	1897	. . . . .	Fr.	190,000
"	14. "	1899	. . . . .	"	100,000
"	17. Februar	1900	. . . . .	"	200,000
"	16. "	1901	. . . . .	"	250,000
"	8. "	1902	. . . . .	"	746,000
Zusammen					Fr. 1,486,000

Vorausgabt wurden bis Ende 1902 Fr. 705,000, unter Abzug des Gemeindebeitrages von Fr. 98,000. Vom 1. Januar bis

Ende April 1903 werden wahrscheinlich noch verbaut werden Fr. 30,000, zusammen Fr. 735,000. Es bleiben somit noch auszugeben Fr. 892,000. Hiervon werden auf die letzten acht Monate von 1903 entfallen Fr. 440,000. Diese Ausgabe wird hauptsächlich entstehen durch Landankäufe, durch die Erstellung der Brücken über die Veveyse und der Wegunterführungen am linken Ufer derselben, dann durch Unterbauarbeiten.

Position 7. Station Montreux. Erstellung eines neuen Aufnahmegebäudes und Anschluß der Montreux-Berner Oberlandbahnen.

Die vom eidgenössischen Eisenbahndepartement am 7. Januar 1899 und 5. August 1901 genehmigten Projekte umfassen die Erstellung eines neuen Aufnahmegebäudes an der Seeseite und diejenigen Veränderungen, welche der Anschluß der Montreux-Berner Oberlandbahnen verlangt. Diese Arbeiten werden im Jahre 1903 vollendet werden.

Der Voranschlag weist eine Ziffer auf von Fr. 1,100,000. Für die Ausführung sind vom Verwaltungsrate der J. S. folgende Kredite bewilligt worden:

Am 25. Februar 1899	Fr. 50,000
„ 17. Februar 1900	„ 200,000
„ 16. Februar 1901	„ 440,000
„ 19. Oktober 1901	„ 52,500
„ 8. Februar 1902	„ 54,000

Zusammen Fr. 796,500

Bis Ende 1902 wurden verausgabt Fr. 777,000 und bis 30. April 1903 werden noch dazu kommen Fr. 203,000.

Es verbleiben somit für die letzten 8 Monate 1903 Fr. 120,000

Position 14. Bahnhof Vallorbe. Bahnhoferverweiterung mit Rücksicht auf die Eröffnung des Simplontunnels (teilweise Ausführung des Projektes für den internationalen Bahnhof).

Das Generalprojekt der Anlage des internationalen Bahnhofes, wie es der Durchstich des Mont d'Or (Frasne-Vallorbe) nötig macht, ist dem eidgenössischen Departement am 22. Oktober 1902 vorgelegt worden und erfordert Kosten im Betrage von Fr. 4,700,000. Ein enger begrenztes Projekt, das nur diejenigen Herstellungen enthält, welche die Eröffnung des Simplontunnels verlangt, das aber als Teil des Projektes für den internationalen

Bahnhof gedacht ist, kommt auf Fr. 3,000,000 zu stehen, gemäß Voranschlag vom 20. Februar 1903.

Dieses soll sofort ausgeführt werden und hierfür hat der Verwaltungsrat der J. S. am 20. Dezember 1902 einen Kredit bewilligt von Fr. 500,000. Die Ausgaben des Jahres 1902 betragen Fr. 4000. Bis Ende April 1903 werden noch hinzukommen Fr. 16,000. Es bleiben also noch auszugeben Fr. 2,980,000.

Für die letzten acht Monate 1903 werden davon entfallen Fr. 500,000

Das Bauprogramm für das Jahr 1903 enthält folgendes:

1. den Landerwerb im Rahmen des Generalprojektes; eine Beschränkung des Landankaufs auf das reduzierte Projekt würde Spekulationen zur Folge haben, welche den Landpreis bedeutend verteuern würden;
2. die Ausführung der Hochbauten;
3. die Vorarbeiten, Entwässerungen und Wegverlegungen.

Position 16. Station Gorgier - St. Aubin. Erstellung eines Überholungsgeleises und Erweiterung der Güterdienstanlagen. Der Voranschlag hierfür beträgt Fr. 80,000.

Für die Ausführung hat der Verwaltungsrat der J. S. bisher folgende Kredite bewilligt: am 16. Februar 1901 Fr. 54,000, am 20. Dezember 1902 Fr. 10,000.

Die Ausgaben bis Ende 1902 betragen Fr. 65,000, bis Ende April 1903 werden hinzukommen Fr. 8000.

In den letzten 8 Monaten 1903 werden also auszugeben sein Fr. 7000

Position 17. Bahnhof Neuenburg. Bahnhöferweiterung infolge der Einführung der Bern-Neuenburg-Bahn (direkte Linie). Das vom eidgenössischen Eisenbahndepartement am 4. Juni 1902 genehmigte Projekt kostet nach Voranschlag Fr. 1,015,000. Die Verteilung der Kosten zwischen den beiden Gesellschaften ist durch Vertrag vom 20. Juni 1901 geregelt.

Für die Ausführung sind vom Verwaltungsrat der J. S. bisher bewilligt worden: am 16. Februar 1901 Fr. 140,000, am 8. Februar 1902 Fr. 300,000.

Die Ausgaben bis Ende 1902 betragen Fr. 303,000, hinzu kommen vermutlich bis Ende April 1903 Fr. 147,000. Es bleiben somit noch Fr. 565,000.

Für die letzten 8 Monate 1903 werden eingestellt Fr. 400,000

Position 19. Station Tüscherz. Erstellung einer neuer Station für Personen- und Güterverkehr.

Die Erstellung dieser Station beruht auf dem Vertrage vom 23. Oktober/27. Dezember 1902 zwischen der J. S. und der Gemeinde Tüscherz-Alfermée und auf dem am 26. Juni 1902 genehmigten Projekte. Die Gemeinde leistet an die mit Fr. 145,000 veranschlagten Kosten einen Beitrag von Fr. 25,000. Es verbleiben somit für die Bahngesellschaft Fr. 120,000.

Der Verwaltungsrat der J. S. hat am 8. Februar 1902 einen Kredit von Fr. 115,000 bewilligt.

Die bis Ende April 1903 ausgegebene Summe wird betragen Fr. 20,000, so daß noch verbleiben Fr. 100,000, wovon in den letzten 8 Monaten 1903 zur Ausgabe gelangen werden Fr. 70,000

Die Erstellung des Aufnahmegebäudes kann erst nach der Verschiebung der Geleise, also im Jahr 1904, vorgenommen werden.

Position 20. Station Chexbres. Erweiterung der Station anlässlich der Einführung der Linie Vevey-Chexbres und Erstellung eines Überholungsgeleises.

Die Ausführung dieser Arbeit beruht auf den Verträgen zwischen beiden Bahngesellschaften vom 1. Dezember 1902. Das Projekt erhielt am 19. Juni 1902 die Genehmigung des eidgenössischen Eisenbahndepartements.

Der Kostenvoranschlag beträgt Fr. 400,000. Der am 8. Februar 1902 vom Verwaltungsrat der J. S. bewilligte Kredit beträgt Fr. 386,000. Die bis Ende April 1903 verausgabte Summe wird angenommen mit Fr. 20,000, so daß verbleiben Fr. 380,000.

In den letzten 8 Monaten 1903 sollen zur Ausgabe gelangen Fr. 250,000 und es sollen damit ausgeführt werden die Erdarbeiten, die Kunstbauten und ein Teil des Oberbaues.

Position 30. Zentralanlage für Weichen und Signale. Der Verwaltungsrat der J. S. hat am 16. Februar 1901 einen Kredit erteilt von Fr. 60,000 für die Zentralanlagen in den Stationen Sierre, Salgesch, Leuk, Gampel, Raron und Visp und am 13. Dezember 1901 von Fr. 28,000 für die Stationen Gorgier-St. Aubin, Landeron-Combes, Boveresse und Couvet, zusammen Fr. 88,000. Die Ausgaben hierfür bis Ende April 1903 betragen Fr. 48,000, so daß für die letzten 8 Monate 1903 verbleiben Fr. 40,000. Hierzu kommen noch Druckschienen an Einfahrtsweichen mit

Fr. 7500 und Bourré-Verriegelungen in Versoix, Genthod, Bussigny und Veytaux mit Fr. 5000 Fr. 52,500

Position 34. Zweites Geleise auf der Strecke Villeneuve-Aigle mit Umbau der Stationen Villeneuve, Roche und Aigle. Länge 9,⁹⁷⁰ Kilometer.

Der Kostenvoranschlag vom 6. März 1902 für das am 29. August 1902 genehmigte Projekt beträgt:

für das zweite Hauptgeleise . .	Fr. 450,000
für die Station Villeneuve . .	„ 58,000
„ „ „ Roche	„ 20,600
„ „ „ Aigle	„ 180,000
Zusammen	<u>Fr. 708,600</u>

Für die Ausführung hat der Verwaltungsrat der J. S. am 8. Februar 1902 einen Kredit von Fr. 525,000 bewilligt.

Die Ausgaben bis Ende 1902 betragen Fr. 74,000. Hierzu kommen mutmaßlich bis Ende April 1903 Fr. 326,000. Bleiben für die letzten 8 Monate 1903 Fr. 308,500

Position 35. Zweites Geleise auf der Strecke Aigle-St. Maurice mit Umbau der Stationen St. Triphon und Bex und die Signalstation des Paluds. Für diese Bauten ist bloß das Projekt für die Rhonebrücke zwischen Bex und St. Maurice vollendet. Die Herstellung dieses wichtigen Bauwerks muß der Ausführung der andern Arbeiten vorangehen. Es ist eine Brücke neben und ähnlich der bestehenden mit pneumatischer Foundation der Widerlager und Pfeiler projektiert, deren Kosten veranschlagt sind zu Fr. 250,000. Für die Ausführung hat der Verwaltungsrat der J. S. einen Kredit von Fr. 50,000 bewilligt, und die Ausgaben bis Ende April 1903 werden wahrscheinlich betragen Fr. 20,000, so daß für später verbleiben Fr. 230,000. In den letzten 8 Monaten 1903 werden hiervon zur Ausgabe gelangen Fr. 130,000

Position 36. Zweites Geleise auf der Strecke Croy-Vallorbe mit Umbau der Station Croy und der Signalstation Le Day (aber ohne Bahnhof Vallorbe). Länge 12,²⁴⁶ Kilometer. Das für diese Arbeiten aufgestellte Projekt hat am 15. April 1902 die Genehmigung des eidgenössischen Eisenbahndepartementes gefunden, und der Voranschlag beträgt Fr. 1,726,000. Mit Verwendung des Oberbaumaterials der S. B. B., Beseitigung einiger Niveauübergänge, mit der vollständigen Rekonstruktion und Verbreiterung des

Tunnels bei Combes und mit verschiedenen anderen Verbesserungsarbeiten wird der Kostenvoranschlag (12. Februar 1903) sich erhöhen auf Fr. 2,100,000.

Bis Ende 1902 betragen die Ausgaben Fr. 190,000. Hierzu kommen wahrscheinlich bis Ende April 1903 Fr. 110,000, verbleiben Fr. 1,800,000, wovon auf die letzten 8 Monate 1903 entfallen werden Fr. 800,000

Position 37. Zweites Geleise auf der Strecke Bofflens-Croy. Länge 3,960 km. Das Projekt dieses Teilstückes der Strecke Daillens-Croy ist am 11. Februar dem Eisenbahndepartement unterbreitet worden. Der Kostenvoranschlag vom 10. Februar 1903 beträgt Fr. 370,000, und der Verwaltungsrat der J. S. hat am 20. Dezember 1902 einen Kredit von Fr. 60,000 für die Ausführung bewilligt. Bis Ende April 1903 werden ausgegeben sein Fr. 20,000, so daß noch verbleiben Fr. 350,000.

Hiervon entfallen auf die letzten acht Monate Fr. 300,000.

Position 38. Zweites Geleise auf der Strecke La Conversion-Chexbres mit Umbau der Stationen La Conversion und Grandvaux (ohne Station Chexbres). Länge 8,114 km. Der revidierte Voranschlag vom 10. Februar 1903 des am 28. Juni 1902 vom eidgenössischen Eisenbahndepartement genehmigten Projektes lautet auf Fr. 690,000. Der Verwaltungsrat der J. S. hat hierfür am 8. Februar 1902 einen Kredit erteilt von Fr. 530,000. Im Jahre 1902 sind verausgabt worden Fr. 258,000. Bis Ende April 1903 werden noch hinzukommen Fr. 72,000. Somit verbleiben Fr. 360,000 und davon für die letzten acht Monate 1903 Fr. 250,000

Die Arbeiten sind ziemlich weit vorgeschritten, und nach dem 1. Mai werden nur noch die Beschotterungs- und die Oberbauarbeiten auszuführen sein. Je nach dem Stande der Rekonstruktionsarbeiten im Tunnel von Chexbres wird das zweite Geleise im Laufe des Jahres 1903 dem Betriebe übergeben werden können.

Position 39. Zweites Geleise der Strecke Palézieux-Vauderens mit Umbau der Stationen Palézieux, Oron, Vauderens. Länge 9,948 km. Der revidierte Voranschlag vom 13. Februar 1903 dieses erst am 21. Januar 1903 dem eidgenössischen Eisenbahndepartement vorgelegten Projektes lautet auf Fr. 1,180,000, wovon entfallen auf das II. Hauptgeleise Fr. 730,000, Station Palézieux Fr. 317,000, Station Oron Fr. 53,000, Station Vauderens Fr. 80,000.

Der Verwaltungsrat der J. S. hat hierfür auf Grund eines früheren Voranschlags am 8. Februar 1902 einen Kredit bewilligt von Fr. 1,135,000. Verausgabt wurden bis Ende 1902 Fr. 143,000. Hierzu werden kommen bis Ende April 1903 Fr. 57,000. Es verbleiben somit Fr. 980,000 und hiervon entfallen auf die letzten acht Monate 1903 Fr. 420,000

Im Jahre 1903 soll der Umbau der Station Palézieux fortgesetzt und für den Truppenzusammenzug ein Stück des Doppelgleises von 1500 m. Länge fertiggestellt werden.

Position 43. Verschiedenes. Zur Deckung der nach dem 30. April 1903 zu bezahlenden Ausgaben derjenigen Arbeiten, welche vor diesem Zeitpunkt vollendet sein sollen, sind in das Budget für die letzten acht Monate eingestellt worden Fr. 30,000.

Summa für Abteilung 1 **Fr. 5,278,000**

2. Bauten, deren Ausführung beschlossen, aber noch nicht begonnen wurde.

Position 8. Bahnhof St. Maurice. Erweiterung. Das Vorprojekt der durch die Eröffnung des Simplon-Tunnels notwendig werdenden Vergrößerung des Bahnhofes St. Maurice ist vom eidgenössischen Eisenbahndepartement am 24. Mai 1902 genehmigt worden. Der Kostenanschlag erreicht die Summe von Fr. 1,500,000.

Im Jahre 1903 sollen das nötige Land angekauft und einige Vorarbeiten ausgeführt werden; hierfür ist einzustellen Fr. 180,000

Position 9. Station Martigny. Umbau für die Einmündung der Linie Martigny-Châtelard.

Laut dem zwischen der J. S. und der Gesellschaft für die Linie Martigny-Châtelard am 20. Dezember 1902 abgeschlossenen Vertrage, zahlt die letztere an die mit Fr. 48,000 veranschlagten Arbeiten einen Beitrag von rund Fr. 33,000. Es bleiben somit zu lasten der Bahn Fr. 15,000

Position 10. Station Charrat-Fully. Erweiterung des Vorplatzes und der Güterdienstanlagen. Diese von der Bevölkerung und der Gemeindebehörde verlangten Erweiterungen, deren Projekt am 7. Februar 1903 vom eidgenössischen Eisenbahndepartement genehmigt worden ist, sollen bis Herbst 1903 vollendet

sein. Der Voranschlag und der am 20. Dezember 1902 vom Verwaltungsrat der J. S. gewährte Kredit betragen . . Fr. 38,000

Position 11. Station Sitten. Stationserweiterung und Beseitigung der Niveauübergänge.

Das allgemeine Projekt hierfür ist dem Eisenbahndepartement schon am 1. Mai 1901 überreicht worden; aber über den Ersatz der zu beseitigenden Wegübergänge hat bis jetzt eine Einigung mit Kanton und Gemeinde nicht erzielt werden können. Dadurch ist die Inangriffnahme der Arbeiten verzögert worden.

Der Voranschlag und die von dem Verwaltungsrat der J. S. am 16. Februar 1901 und 8. Februar 1902 beschlossenen Kredite betragen Fr. 350,000.

Hiervon werden wahrscheinlich in den letzten acht Monaten 1903 zur Ausgabe kommen Fr. 100,000

Position 12. Station St. Léonard. Verlängerung des Stumpengeleises und Vergrößerung des Verladeplatzes.

Für diese von der Bevölkerung und dem eidgenössischen Eisenbahndepartement verlangten Vergrößerungen ist dem letzteren am 29. Januar 1903 ein Projekt überreicht worden. Der Voranschlag beträgt Fr. 38,000

Der Verwaltungsrat der J. S. hat am 20. Dezember 1902 einen Kredit von Fr. 23,000 bewilligt, und es besteht die Absicht, die Arbeiten bis zur Weinlese 1903 zu vollenden.

Position 13. Fussgängerdurchgang bei Pierra-Portay (km. 1,⁸⁵⁷ der Linie Lausanne-St. Maurice).

Der bestehende Niveau-Übergang für Fußgänger bietet Inkonvenienzen und war schon Ursache von Unfällen. Das eidgenössische Eisenbahndepartement verlangt den Ersatz desselben durch eine Unterführung und hat das Projekt hierfür am 14. Januar 1903 genehmigt. Der Voranschlag beträgt . . . Fr. 15,200

Vom Verwaltungsrat der J. S. ist am 20. Dezember 1902 ein Kredit von Fr. 13,000 bewilligt worden.

Position 15. Station Bussigny. Erstellung eines neuen Güterschuppens.

Infolge der Errichtung einer Seifenfabrik und anderer industrieller Unternehmen in der Nähe der Station ist ein neuer

Güterschuppen nötig geworden. Das Projekt hierfür ist dem eidgenössischen Eisenbahndepartement am 1. Dezember 1902 vorgelegt, und am 20. Dezember hat der Verwaltungsrat der J. S. einen Kredit bewilligt in der Höhe des Voranschlages von Fr. 5000.

Das Projekt wird noch revidiert. Die Kosten werden voraussichtlich höher zu stehen kommen.

Position 21. Station Romont. Erweiterung der Station, Ersatz von zwei Niveauübergängen durch Unterführungen und Erstellung eines neuen Aufnahmegebäudes. Das Projekt für diese Bauten ist dem eidgenössischen Eisenbahndepartement am 15. November 1902 überreicht worden; die Friedigung ist noch nicht erfolgt. Der Voranschlag vom 20. Februar 1903 beträgt Fr. 504,700, und der Verwaltungsrat der J. S. hat am 8. Februar 1902 hierfür einen Kredit bewilligt von Fr. 150,000.

Um den Landerwerb durchführen zu können sind im Budget der letzten 8 Monate 1903 eingestellt worden Fr. 165,000

Position 22. Bahnhof Freiburg. Verstärkung, Verlängerung und Verbreiterung der Perronhalle.

Die Halle ist zu schwach konstruiert; auch muß sie verlängert und um das 4. für die Züge der Linie Freiburg-Murten bestimmte Geleise zu überdecken, auch verbreitert werden.

Der Voranschlag beträgt Fr. 113,000. Vom Verwaltungsrat der J. S. sind schon am 8. Februar 1902 bewilligt worden Fr. 35,000. In den letzten 8 Monaten 1903 werden verausgabt werden Fr. 90,000

Position 23. Station Flamatt. Erweiterung mit Rücksicht auf die Einführung der Sense-Linie.

Der Vertrag zwischen beiden Gesellschaften für die Ausführung dieser Erweiterung ist noch nicht abgeschlossen, dagegen sind die Pläne bereits vereinbart. Der Kostenvoranschlag beträgt. Fr. 78,000

Der Verwaltungsrat der J. S. hat am 20. Dezember 1902 hierfür einen Kredit von Fr. 85,000 bewilligt.

Position 24. Brücke über die Broye in Isles bei Lucens. Neue Auflager. Zur Erleichterung der freien Bewegung der Brücke bei Temperaturänderungen sind hier wie bei allen großen

Brücken Rollenaufleger erforderlich. Das am 12. Dezember 1902 vom eidgenössischen Eisenbahndepartement genehmigte Projekt erfordert Fr. 5000

Der Verwaltungsrat der J. S. hat hierfür am 8. Februar 1902 einen Kredit von Fr. 5000 erteilt.

Summe zur Abteilung 2 **Fr. 729,200**

3. Arbeiten, welche von den eidgenössischen oder anderen Behörden verlangt werden.

Position 18. Unterführungen in Ligerz (Gléresse). Vergrößerung der lichten Höhe bei 6 Unterführungen zwischen (km. 92,758, 92,849, 92,920, 93,132, 93,161 und 94,460) . . . Fr. 15,000

Es handelt sich um die Vergrößerung der Durchfahrthöhe durch Senkung der Wege. Die seit dem Bau der Linie erfolgte Tieferlegung des Bielerseespiegels ermöglicht diese Verbesserung.

Position 25. Bahnhof Payerne. Bahnhoferverweiterung Fr. 162,000

Das Bedürfnis nach einer Erweiterung des Bahnhofes ist schon lange erkannt, und dieselbe wird in den nächsten Jahren durchgeführt werden müssen. Ein approximativer Voranschlag vom 18. Februar 1903 beträgt Fr. 212,000.

Im laufenden Jahre sollen nur diejenigen Arbeiten ausgeführt werden, welche zur Abwicklung der Truppentransporte unbedingt erforderlich sind.

Summe für Abteilung 3 **Fr. 177,000**

4. Ausgaben, welche auf gesetzlichen oder anderen Verpflichtungen beruhen.

Position 41. Vertragliche Beiträge an Flusskorrekturen Fr. 24,000

Diese Ausgaben beruhen auf vertraglichen oder solchen Verpflichtungen, welche der Bahngesellschaft von Behörden oder Gesellschaften für Flußkorrekturen auferlegt worden sind. Mehrere dieser Verpflichtungen erstrecken sich auf einen langen Zeitraum. Es handelt sich hauptsächlich um die Korrektur der Broye, der Marais de l'Orbe, der Gryonne, der Paudèze, des Flon, der Lozence und der Gamsa.

5. *Arbeiten, zu welchen sich die Verwaltung aus freiem Willen entschlossen hat.*

Position 3. Verwaltungsgebäude in Lausanne Fr. 25,000

Innerer Ausbau zur Erstellung neuer Bureaux. Die neuen Lokalitäten sind notwendig geworden, weil die vorhandenen Räume zur Aufnahme der Beamten nicht genügen, welche infolge der neuen Organisation künftig in Lausanne erforderlich sind.

Position 26. Verlängerung und Erstellung von Ausweichgleisen Fr. 59,000

a. Estavayer, Verlängerung auf 350 m. Fr. 19,000; *b.* Cugy, Verlängerung auf 350 m. Fr. 6000; *c.* Dompierre, Erstellung eines Ausweichgleises von 350 m. Fr. 34,000. Diese Ausweichgleise sind erforderlich, um die Truppentransporte im Herbst 1903 anstandslos ausführen zu können.

Position 27. Verbesserung der Beleuchtung auf den Stationen Fr. 20,000

Es handelt sich hier hauptsächlich um die elektrische Beleuchtung der Stationen an Orten, wo die elektrischen Einrichtungen vorhanden sind oder in nächster Zeit hergestellt werden.

Position 28. Wasserversorgungen Fr. 20,000

Die Ausgabe wird ins Budget eingestellt, um dort, wo sich die Gelegenheit bietet, Wärterhäuser oder Stationen mit laufendem Wasser versehen zu können.

Position 29. Ladekrane Fr. 6000

Umbau und Verbesserung des sogenannten Arnoux-Lastkrans in Freiburg.

Position 31. Signale und Blockeinrichtungen . Fr. 31,000

a. Neue Vorsignale Fr. 15,000

b. Pedale und Rückstellvorrichtungen für die Strecke Lausanne-Genf „ 6,000

c. Ergänzung der Blockeinrichtung Lausanne-Renens „ 10,000

Bei Absatz *c* handelt es sich darum, die im Jahre 1888 gebaute Siemens'sche Blockanlage, welche das Vorblockieren nicht

erlaubt und keine Schienenkontakte besitzt, den heutigen Anforderungen entsprechend zu verbessern.

Position 32. Bahnabschlüsse und Barrieren . Fr. 15,000

Position 33. Wärterhäuser Fr. 15,000

Es ist die Erstellung zweier neuer Wärterhäuser geplant.

Position 40. Verstärken eiserner Brücken . . Fr. 18,000

a. Lausanne-Biel „ 3,700

b. Lausanne-Bern „ 800

c. Palézieux-Lyß „ 5,100

d. St. Maurice-Brig „ 8,400

Mit Ende 1902 sind auf dem Kreise I sämtliche eisernen Brücken verstärkt worden bis auf 16 von weniger als 10 Meter Stützweite; 12 von diesen sollen im Jahre 1903 verstärkt werden.

Position 42. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen Fr. 100,000

Dieser Betrag soll zur gelegentlichen Erwerbung von Liegenschaften an Orten dienen, wo Erweiterungen geplant sind, wo aber die Studien dafür noch nicht abgeschlossen sind.

Position 44. Unvorhergesehenes Fr. 61,300

Summa von Abteilung 5 **Fr. 370,300**

Zusammenstellung für Kreis I.

Ausgaben der Abteilung 1	. . . . .	Fr. 5,278,000
„ „ „ 2	. . . . .	„ 729,200
„ „ „ 3	. . . . .	„ 177,000
„ „ „ 4	. . . . .	„ 24,000
„ „ „ 5	. . . . .	„ 370,300

B. Ausgaben des Kreises I für Bahnanlagen und feste Einrichtungen **Fr. 6,578,500**

wovon Fr. 500,000 auf Betriebsrechnung gehören.

Die Ausgaben der Kreise II, III und IV fassen wir in folgenden Unterabteilungen zusammen:

1. Bauten, die in das Budget für das Jahr 1902 eingestellt waren, die aber im Vorjahre nicht oder nur teilweise ausgeführt werden konnten und ins Budget für 1903 nicht aufgenommen worden sind;
2. Bauten, welche in den Budgets für 1902 und 1903 enthalten sind, bei welchen jedoch im Jahre 1902 weniger ausgegeben worden ist, als bei Aufstellung des Budgets für 1903 angenommen worden war, so daß die Differenz für das Jahr 1903 übertragen werden muß;
3. Bauten, welche in den Budgets für 1902 und 1903 nicht enthalten sind, die aber auf Grund früher bewilligter Kredite in Angriff genommen worden waren und im Jahr 1903 weiterzuführen oder fertigzustellen sind;
4. Bauten, welche im Budget des Jahres 1903 enthalten sind, bei welchen aber die Bausummen abgeändert werden müssen;
5. Bauten, für welche bisher kein Kredit verlangt worden ist, deren Ausführung aber so dringlich ist, daß dieselbe nicht auf das Jahr 1904 verschoben werden kann;

C. Kreis II.

1. *Bauten, die in das Budget für das Jahr 1902 eingestellt waren, die aber im Vorjahre nicht oder nur teilweise ausgeführt werden konnten und ins Budget für 1903 nicht aufgenommen worden sind.*

Position 47 (9/1902). Station Dagmersellen. Verlängerung des Perrons Fr. 1400

Im Budget des Jahres 1902 war für diese Verlängerung ein Betrag enthalten von Fr. 2200. Davon sind nur ausgegeben worden Fr. 800, und da im Budget 1903 hierfür nichts enthalten ist, weil man glaubte, den Bau im Jahre 1902 vollenden zu können, muß der Restbetrag nun nachträglich ins Baubudget 1903 übertragen werden.

Position 48 (11/1902). Station Sempach. Erstellung eines Perrondaches Fr. 5000

Diese Ausgabe war im Budget des Jahres 1902 enthalten, und bei Aufstellung des Budgets für das Jahr 1903 glaubte man, den Bau noch im Jahre 1902 ausführen zu können. Das war

nicht der Fall, und die Kosten müssen nun nachträglich ins Budget des Jahres 1903 eingestellt werden.

Position 49 (12c/1902). Bahnhof Luzern. Neue Abortanlage im Lokomotivdepot Fr. 4800

Für diese Anlage ist im Budget 1902 ein Betrag von Fr. 2500 enthalten. Die Ausführung ist wider Erwarten unterblieben, und da das Budget 1903 aus den unter 48 angegebenen Gründen nichts davon enthält, muß diese Summe nachgetragen werden, und da sich ferner gezeigt hat, daß die Ablaufdohle zu gering veranschlagt war, müssen hierfür noch Fr. 2300 beigefügt werden, so daß sich der Voranschlag auf Fr. 4800 erhöht.

Summa von Abteilung 1 **Fr. 11,200**

2. Bauten, welche in den Budgets für 1902 und 1903 enthalten sind, bei welchen jedoch im Jahre 1902 weniger ausgegeben worden ist, als bei Aufstellung des Budgets für 1903 angenommen worden war, so daß die Ausgabe für das Jahr 1903 erhöht werden muss.

Position 46 (32/1903). Bahnhof Olten. Stellwerksanlage Fr. 37,000

Der für diese Arbeit von der S. C. B. im September 1901 bewilligte Kredit beträgt Fr. 250,000. Davon hätten im Jahre 1902 ausgegeben werden sollen Fr. 150,000, während ins Budget 1903 aufgenommen worden sind Fr. 100,000. Nun beträgt aber die Ausgabe im Jahre 1902 nur Fr. 113,000, so daß die Differenz von Fr. 37,000 nachträglich ins Budget 1903 zu übertragen ist.

Position 50 a (34a/1903). Erstellung der Blockeinrichtung Olten - Olten-Hammer Fr. 2400

Im Budget 1902 ist der Voranschlagsbetrag angegeben mit Fr. 4500. Hiervon war im Jahre 1902 angenommen eine Ausgabe von Fr. 3000, so daß ins Budget 1903 eingesetzt worden sind Fr. 1500. Die im Jahre 1902 ausgegebene Summe beträgt jedoch nur Fr. 600, und die Differenz von Fr. 2400 muß nun im Budget nachgetragen werden.

Position 50 b (34 b/1903). Verbesserung und Änderung der Blockeinrichtung Olten-Aarburg Fr. 5500

Hierfür gibt das Budget 1902 die Gesamtkosten an mit Fr. 7500, wovon entfallen auf Bau Fr. 1000 und auf Betrieb Fr. 6500. Für das Jahr 1902 waren die Ausgaben angenommen mit Fr. 5500, und ins Budget 1903 sind eingesetzt worden Fr. 2000, wovon entfallen auf Bau Fr. 500 und auf Betrieb Fr. 1500.

Da der Stand der Arbeiten an der Stellwerksanlage im Bahnhof Olten (Pos. 46) die Ausführung der Arbeiten an der Blockeinrichtung nicht erlaubte, muß der Betrag von Fr. 5500 nachträglich ins Budget 1903 übertragen werden.

Summa von Abteilung 2 **Fr. 44,900**

3. Bauten, welche in den Budgets 1902 und 1903 nicht enthalten sind, die aber auf Grund früher bewilligter Kredite in Ausführung genommen worden waren und im Jahre 1903 weiterzuführen oder fertigzustellen sind.

Position 45. Güterstation St. Johann und neue Zufahrtslinie der E. L. B. in Basel:

a. Für noch zu leistende Entschädigungen für Land-erwerb Fr. 400,000

Die Aufnahme dieses Betrages in das Nachtragsbudget erfolgt, weil die bundesgerichtlichen Entscheide über die noch zu erwerbenden Parzellen an der Zufahrtslinie der E. L. B. in nächster Zeit nun erfolgen werden und weil die Bezahlung der Expropriationssummen noch im laufenden Jahre wird stattfinden müssen. Der von der Stadt Basel zu leistende Beitrag von 55 % ist hierbei schon in Abzug gebracht.

Für Ergänzungsbauten in der Station St. Johann, die infolge zunehmender Benützung dringend geworden sind, müssen folgende Beträge eingesetzt werden:

1. für die Erstellung eines Wasserkrans Fr. 5000;
2. für ein Ausweichgeleise bei der Abzweigung des Gasgeleises und ein weiteres Freiverladgeleise Fr. 9650;
3. für die Blockierung der Strecke St. Johann-Basel als Fortsetzung der Blockanlage von St. Ludwig nach St. Johann Fr. 3000.

Position 51. Vorsorgliche Liegenschaftserwerbungen. Es bietet sich voraussichtlich Gelegenheit, im laufenden Jahre beim Bahnhof Basel eine Liegenschaft zu erwerben, welche zur Arrondierung des Liegenschaftsbesitzes der Bundesbahnen an der Güterstraße in Basel geeignet ist. Hierfür werden ins Budget eingestellt Fr. 150,000

Summa von Abteilung 3 **Fr. 567,650**

Zusammenstellung für Kreis II.

Ausgaben der Abteilung 1	Fr.	11,200
" " " 2	"	44,900
" " " 3	"	567,650

C. Ausgaben des Kreises II für Bahnanlage und feste Einrichtungen **Fr. 623,750**
wovon Fr. 5700 auf Betriebsrechnung entfallen.

D. Kreis III.

- Bauten, die in das Budget für das Jahr 1902 eingestellt waren, die aber im Vorjahre nicht ausgeführt werden konnten und ins Budget für 1903 nicht aufgenommen worden sind.*

Position 56 (11. I. 1902). Station Dietikon. Entwässerung des Stationsvorplatzes Fr. 3100

Im Baubudget für das Jahr 1902 war hierfür ein Betrag von Fr. 2100 eingestellt. Das Projekt für diese Arbeit mußte jedoch ungearbeitet und die Ausführung auf das Jahr 1903 verschoben werden. Das abgeänderte Projekt kostet Fr. 3600, woran die elektrische Straßenbahn Dietikon-Bremgarten einen Beitrag leistet von Fr. 500.

Summa von Abteilung 1 **Fr. 3100**

- Bauten, welche in den Budgets für 1902 und 1903 enthalten sind, bei welchen jedoch im Jahre 1902 weniger ausgegeben worden ist, als bei Aufstellung des Budgets für 1903 angenommen worden war, so daß die Ausgabe für das Jahr 1903 erhöht werden muß.*

Position 52 (48. 1903). Station Rümlang. Neues Aufnahmegebäude Fr. 3000

Im Baubudget 1903 ist die Gesamtausgabe angegeben mit Fr. 27,000. Hiervon war für das Jahr 1902 eine Ausgabe

angenommen von Fr. 14,500, während dieselbe wirklich nur Fr. 11,500 betrug. Im Jahre 1903 werden somit statt der im Budget enthaltenen Fr. 12,500 ausgegeben werden müssen Fr. 15,500.

Position 54 (50. 1903). Station Neuhausen. Vergrößerung des Aufnahme- und Abtrittgebäudes, Pflasterung des Vorplatzes und Einrichtung der Gasbeleuchtung Fr. 4500

Im Baubudget 1903 sind die Gesamtkosten dieser Bauten angegeben mit Fr. 35,400, wovon entfallen: auf Bau Fr. 29,500 und auf Betrieb Fr. 5900.

Die Ausgaben im Jahre 1902 waren angenommen mit Fr. 15,000, so daß ins Budget 1903 eingestellt worden sind Fr. 20,400, wovon entfielen auf Bau Fr. 15,500 und auf Betrieb Fr. 4900.

Die im Jahre 1902 wirklich ausgegebene Summe ist jedoch nur Fr. 10,500, so daß im Jahre 1903 werden ausgegeben werden müssen statt Fr. 20,400 Fr. 24,900.

Position 55 (66 b/1903). Station Unterterzen. Geleiseerweiterung Fr. 14,200

Im Baubudget 1903 sind die Gesamtkosten angegeben mit Fr. 35,000 und davon ist die Ausgabe im Jahre 1902 angenommen mit Fr. 15,000, so daß für 1903 verblieben sind Fr. 20,000, wovon entfallen auf Bau Fr. 19,000, auf Betrieb Fr. 1000.

Statt der Fr. 15,000 sind jedoch im Jahre 1902 nur ausgegeben worden Fr. 800, so daß die Differenz von Fr. 14,200 ins Budget 1903 übertragen werden muß.

Summa von Abteilung 2 **Fr. 21,700**

3. *Bauten, welche in den Budgets 1902 und 1903 nicht enthalten sind, die aber auf Grund früher bewilligter Kredite in Ausführung genommen waren und im Jahre 1903 weiterzuführen oder fertigzustellen sind.*

Keine.

4. *Bauten, welche im Budget des Jahres 1903 enthalten sind, bei welchen aber die Bausummen abgeändert werden müssen.*

Position 53 (49/1903). Station Niederglatt. Neubau des Aufnahmegebäudes und Stationserweiterung . . . Fr. 39,700

Im Budget des Jahres 1903 war die Vergrößerung des Aufnahmegebäudes enthalten mit dem Betrage von Fr. 27,000, wovon hätten ausgegeben werden sollen im Jahre 1902 Fr. 14,500 und im Jahre 1903 Fr. 12,500, wovon entfallen auf Bau Fr. 12,000, auf Betrieb Fr. 500.

Dieses Projekt ist dahingefallen und ersetzt worden durch ein anderes, das die Erstellung eines neuen Aufnahmegebäudes und die Erweiterung der ganzen Stationsanlage enthält.

Die Kosten derselben betragen Fr. 53,200, wovon entfallen auf Bau Fr. 43,600 und auf Betrieb Fr. 9600.

Die Ausgaben für Plananfertigung etc. im Jahre 1902 betragen Fr. 1000, so daß im Jahre 1903 auszugeben sein werden Fr. 52,200, wovon Fr. 42,600 auf Bau und Fr. 9600 auf Betrieb entfallen.

Da im Budget 1903 enthalten sind Fr. 12,500 ergibt sich ein Nachtrag von Fr. 39,700, wovon Fr. 30,600 auf Bau und Fr. 9100 auf Betrieb entfallen.

Summa von Abteilung 4 **Fr. 39,700**

5. *Bauten, für welche bisher kein Kredit verlangt worden ist, deren Ausführung aber dringlich ist, so daß dieselbe nicht auf das Jahr 1904 verschoben werden kann.*

Position 57. Station Effretikon. Einlegung einer neuen Geleiseverbindung behufs direkter Umsetzung der Wagen von der Linie Zürich-Winterthur auf die Linie Effretikon-Hinweil und umgekehrt zur Vermeidung von Zugsverspätungen . Fr. 9000

Position 58. Station Meilen. Stationserweiterung infolge des Anschlusses der Straßenbahn Wetzikon-Meilen . . Fr. 18,000

Da der Anschluß dieser Straßenbahn noch im Laufe dieses Jahres vollzogen werden wird, muß auf der letzteren noch ein Umladegleise mit Anschlüssen und ein Stumpengeleise erstellt werden.

Summa von Abteilung 5 **Fr. 27,000**

Zusammenstellung für Kreis III.

Ausgaben der Abteilung 1	. . . . .	Fr.	3,100
„ „ „ 2	. . . . .	„	21,700
„ „ „ 3	. . . . .	„	—
„ „ „ 4	. . . . .	„	39,700
„ „ „ 5	. . . . .	„	27,000

D. Ausgaben des Kreises III Fr. 91,500

für Bahnanlage und feste Einrichtungen, wovon Fr. 11,500 auf Betriebsrechnung entfallen.

E. Kreis IV.

1. *Bauten, die in das Budget für das Jahr 1902 eingestellt waren, die aber im Vorjahre nicht oder nur zum Teil ausgeführt werden konnten und im Budget für 1903 nicht aufgenommen worden sind:*

Position 60 (5. II. 1902). **Station Flawil.** Vordach am Aufnahmegebäude Fr. 7000

Das Vordach war unter Position 5 im II. Nachtrags-Baubudget 1902 enthalten, konnte aber im Vorjahre nicht mehr erstellt werden, so daß der Betrag hierfür nachträglich ins Budget 1903 übertragen werden muß.

Position 61 (4. II. 1902). **Station Uzwil.** Erstellung einer Straßenunterführung Fr. 51,400

Hierfür war in Position 4 des II. Nachtrags zum Baubudget 1902 ein Betrag enthalten von Fr. 136,000. Davon sind im Jahre 1902 ausgegeben worden nur Fr. 84,600, und die Differenz von Fr. 51,400 muß nun ins Budget 1903 übertragen werden.

Position 63 (10. II. 1902). **Bahnhof St. Margrethen.**

a. Vergrößerung des Aufnahmegebäudes . . Fr. 69,000

Für diese Vergrößerung war in Position 10 des II. Nachtrags-Baubudgets 1902 eine Summe ausgesetzt worden von Fr. 150,000.

Im Jahre 1902 sind davon verausgabt worden Fr. 81,000. Die Differenz muß nun im Budget 1903 nachgetragen werden.

b. Vorsorgliche Bodenerwerbungen Fr. 14,800

Im II. Nachtrags-Baubudget 1902 sind hierfür unter Position 10 vorgesehen Fr. 40,000. Davon sind im Jahre 1902 ausgegeben worden Fr. 25,200, so daß zu übertragen bleiben Fr. 14,800.

Position 64 (13. II. 1902). **Bahnhof Buchs.** Erstellung einer Desinfektionsanstalt mit Sanitätslokal Fr. 2500

Im II. Nachtrag zum Baubudget ist hierfür ein Betrag ausgesetzt von Fr. 9000. Da im Jahre 1902 ausgegeben worden sind Fr. 6500, ist die Differenz im Budget nachzutragen.

Position 65 (15. II. 1902). **Station Maienfeld.** Verlängerung des Ausweichgleises Fr. 7700

Hierfür war im II. Nachtrag zum Baubudget 1902 ein Betrag eingestellt von Fr. 6500. Der Voranschlag des genehmigten Projektes beträgt Fr. 11,000. Hiervon sind ausgegeben worden Fr. 3300, so daß die Differenz übertragen werden muß.

Position 70 (22. II. 1902). **Zentralanlagen** für Weichen und Signale.

a. **Bahnhof Rorschach**, westlicher Teil Fr. 31,900

Von den im II. Nachtrag zum Baubudget 1902 enthaltenen Beträge von Fr. 110,000 sind im Jahre 1902 ausgegeben worden Fr. 78,100. Der Rest muß ins Budget 1903 übertragen werden.

b. **Station Rätterschen** Fr. 12,000

Der im Nachtrags-Baubudget 1902 enthaltene Betrag ist nicht verwendet worden, und der Bau soll erst im Jahre 1903 ausgeführt werden.

Summe für Abteilung 1 **Fr. 196,300**

2. *Bauten, welche in den Budgets für 1902 und 1903 enthalten sind, bei welchen jedoch im Jahre 1902 weniger ausgegeben worden ist, als bei Aufstellung des Budgets für 1903 angenommen worden war, so dass die Ausgabe für das Jahr 1903 erhöht werden muss.*

Position 59 (88, 1903. 7. II. 1902). **Station Winkeln.** Verlängerung des Ausweichgleises, Überholungsgeleise und Wagenremiseanlage mit Benützung der Halle von Glarus . Fr. 17,700

Der Kostenvoranschlag für diesen Bau beträgt, wie aus den Budgets von 1902 und 1903 zu ersehen ist, Fr. 90,000. Für das Jahr 1902 war, wie ebenfalls in den Budgets ersichtlich ist, eine Ausgabe angenommen von Fr. 20,000, so daß ins Budget 1903 (Position 88) eingestellt worden sind Fr. 70,000. Nun sind aber im Jahre 1902 nur Fr. 2300, also Fr. 17,700 weniger ausgegeben worden, als angenommen war, und diese müssen nun nachgetragen werden.

Position 62 (89, 1903. 1. II. 1902). **Station Rätterschen.** Erweiterung der Stationsanlagen und Erstellung eines Vordaches am Aufnahmegebäude Fr. 2800

Der für diese Bauten aufgestellte Voranschlag beträgt nach den beiden Budgets von 1902 und 1903 Fr. 94,500. Bei Aufstellung des Budgets 1903 ist angenommen worden, daß im Jahre 1902 ausgegeben werden Fr. 64,000, so daß ins Budget eingestellt worden sind Fr. 30,500. Nun betrug die Ausgabe im Jahre 1902 nur Fr. 61,200, und es muß somit die Differenz von Fr. 2800 nachgetragen werden.

Position 67 (100, a b 1903, 5, a b I. 1902). **Bahnhof Romanshorn.**

a. Erweiterung des Aufnahmegebäudes durch Anbau und Änderung der Zoll- und Dienstlokale Fr. 11,000. Von dem Voranschlag von Fr. 23,000 war bei Aufstellung des Budgets 1903 eine Ausgabe von Fr. 11,000 im Jahre 1902 angenommen worden, so daß ins Budget nur der Rest von Fr. 12,000 eingestellt worden ist. Nun ist aber mit dem Bau im Jahre 1902 nicht begonnen worden und die Ausführung fällt ganz ins Jahr 1903. Es müssen daher die nicht verwendeten Fr. 11,000 nachträglich ins Budget eingestellt werden.

b. Erweiterung der Lokomotivremise samt Geleiseanlagen Fr. 33,000. Der Voranschlag für diesen Bau beträgt, wie aus den Budgets von 1902 und 1903 hervorgeht, Fr. 94,000. Im Budget des Jahres 1903 ist ein Betrag eingestellt von Fr. 24,000, wobei angenommen worden war, daß im Jahre 1902 zur Ausgabe kommen Fr. 70,000. Es sind aber nur ausgegeben worden Fr. 37,000, so daß der Rest von Fr. 33,000 ins Budget 1903 nachträglich aufgenommen werden muß.

Summa von Abteilung 2 **Fr. 64,500**

3. *Bauten, welche in den Budgets 1902 und 1903 nicht enthalten sind, die aber auf Grund früher bewilligter Kredite in Ausführung genommen worden waren und im Jahre 1903 weiterzuführen oder fertigzustellen sind.*

Keine.

4. *Bauten, welche im Budget des Jahres 1903 enthalten sind, bei welchen aber die Bausummen abgeändert werden müssen.*

Position 69. Verbesserung der Beleuchtung auf den Stationen.

a. Elektrische Beleuchtung der Station Wil. Voranschlag Fr. 9500.

b. Elektrische Beleuchtung der Stationen Flawil und Uzwil. Restzahlung laut Abrechnung Fr. 1400.

c. Gasbeleuchtung der Stationen Rheineck, St. Margarethen, Au und Heerbrugg. Voranschlag Fr. 25,400.

d. Für Verbesserung der Beleuchtung auf verschiedenen Stationen wird angenommen Fr. 15,700, zusammen Fr. 52,000.

In Position 104 des Budgets 1903 sind enthalten Fr. 27,000 Es muß also eine Erhöhung des Kredites eintreten von Fr. 25,000

Summa für Abteilung 4 **Fr. 25,000**

5. *Bauten, für welche bisher kein Kredit verlangt worden ist, deren Ausführung aber so dringlich ist, daß dieselbe nicht auf das Jahr 1904 verschoben werden kann.*

Position 66. Station Frauenfeld. Verlängerung des Perrondaches Fr. 7500

Vergrößerung des Abortes Fr. 6100

Die Notwendigkeit dieser Vergrößerungen ist schon seit längerer Zeit erkannt worden. Die Ausführung muß im Jahre 1903 vorgenommen werden, weil durch den Besuch der landwirtschaftlichen Ausstellung in Frauenfeld ein großer Verkehr zu erwarten ist.

Position 68. Station Arnegg. Verlängerung des Stumpengeleises Fr. 5200

Erstellung eines Ausweichgeleises Fr. 18,000

Diese Bauten müssen ausgeführt werden, damit in Arnegg künftig Zugskreuzungen vorgenommen werden können.

Summa von Abteilung 5 **Fr. 36,800**

Zusammenstellung für Kreis IV.

Ausgaben der Abteilung 1	Fr. 196,300
" " " 2	" 64,500
" " " 3	" —
" " " 4	" 25,000
" " " 5	" 36,800

E. Ausgaben des Kreises IV für Bahnanlage und feste Einrichtungen **Fr. 322,600**
wovon Fr. 18,100 auf Betriebsrechnung entfallen.

Rekapitulation der Ausgaben für Bahnanlage und feste Einrichtungen.

	Ausgabe pro 1903 Fr.	Von der Ausgabe pro 1903 entfallen auf	
		Betrieb Fr.	Bau Fr.
A. Generaldirektion	155,000	6,000	149,000
B. Kreis I . . .	6,578,500	500,000	6,078,500
C. " II . . .	623,750	5,700	618,050
D. " III . . .	91,500	11,500	80,000
E. " IV . . .	322,600	18,100	304,500
Total	7,771,350	541,300	7,230,050

II. Rollmaterial.

a. Neue Kreditbegehren für den Kreis I.

<i>Position 71.</i> Anschaffung von	
7 Lokomotiven, nämlich 4 schwere Schnellzugslokomotiven (A ^{3/5}) à Fr. 115,000	Fr. 460,000
3 Rangierlokomotiven (E ^{3/3}) à Fr. 40,000	„ 120,000
	Fr. 580,000
Fr. 440,000 Abschreibung für 7 auszurangierende Lokomotiven der J. S.	

<i>Position 72.</i> 10 Personenwagen (AB) à Fr. 24,000	
	„ 240,000
Fr. 152,000 Abschreibung für 10 auszurangierende Personenwagen der J. S.	

<i>Position 73.</i> 10 Gepäckwagen ² (F) à Fr. 8500	
	„ 85,000
Fr. 84,000 Abschreibung für 10 auszurangierende Gepäckwagen der J. S.	

<i>Position 74.</i> 40 gedeckte Güterwagen (K ²) à Fr. 4000	
	„ 160,000
Fr. 144,000 Abschreibung für 40 auszurangierende Güterwagen der J. S.	

a. Neue Kreditbegehren für Kreis I Fr. 1,065,000

wovon Fr. 820,000 auf Betriebsrechnung entfallen.

b. Überträge vom Jahre 1902.

<i>Position 75.</i> 9 Personenzugslokomotiven (B ^{3/4}) à Fr. 90,000	
	Fr. 810,000
Spezialkredit Nr. 89 des Verwaltungsrates der J. S. 16. II. 1901.	
Spezialkredit Nr. 81 des Verwaltungsrates der J. S. 8. II. 1902.	
Nachtragsvertrag mit der Lokomotivfabrik Winterthur vom 26. III. 1902.	

Übertrag Fr. 810,000

	Übertrag	Fr.	810,000
<i>Position 76</i> (36/I. 1902). 5 Schnellzugslokomotiven (A ^{2/4}) für den Kreis III.	„		430,000
Im Vertrag vom 10./20. Juni 1902.			
<i>Position 77</i> (34/II. 1902). 7 Personenwagen (AB ³) für den Kreis IV.	„		182,000
Im Bau in der S. B. B. Werkstätte Chur.			
<i>Position 78</i> (34/1902). 12 Personenwagen C ³ für den Kreis II	„		186,000
Im Bau in der S. B. B. Werkstätte Olten.			
<i>Position 79</i> (36/II. 1902). Ausrüstung von 10 Lokomotiven des Kreises IV mit Triebdrabremsen ^e In Ausführung.	„		10,000
<i>Position 80</i> (38/I. 1902). Einrichtung der elektrischen Beleuchtung in Personenwagen des Kreises III	„		10,000
<i>Position 81</i> . Ausrüstung von 4 AB ³ Wagen mit Hardybremsen und 2 F ³ Wagen mit Hardybremsen, Gasbeleuchtung und Zollräumen, für den direkten internationalen Verkehr bestimmt.	„		12,000
(Kredit der V. S. B. vom Mai 1902.)			
	b. Überträge vom Jahre 1902	Fr.	<u>1,640,000</u>

Rekapitulation der Ausgaben für Rollmaterial.

	Ausgabe pro 1903 Fr.	Von der Ausgabe 1903 entfallen auf	
		Betrieb Fr.	Bau Fr.
a. Neue Kreditbegehren für Kreis I	1,065,000	820,000	245,000
b. Überträge vom Jahre 1902	1,640,000	—	1,640,000
Total	<u>2,705,000</u>	<u>820,000</u>	<u>1,885,000</u>

III. Mobiliar und Gerätschaften.

A. Generaldirektion.

Position 82 (128. 1903). Für weitere Ergänzung des Inventars der Generaldirektion sind fernere . . . Fr. 20,000. — benötigt.

Position 83 (129. 1903). Apparate zur Ausrüstung der elektrischen Prüfungsstation des Ober-Telegrapheninspektors. Der im Baubudget (*Position 129*) enthaltene Betrag von Fr. 7000 für die Errichtung dieser Prüfungsstation muß ausschließlich für die Maschinenanlage und zur Beschaffung von Kabelmeßinstrumenten verwendet werden. Außerdem sind noch folgende Gegenstände nötig:

1. Photometrische Apparate zur Bestimmung der Lichtstärken von Bogen- und Glühlampen	Fr. 1,575. —
2. Akkumulatorenbatterie:	
60 Elemente zu Fr. 24	Fr. 1440
Verpackung und Montage	„ 225
Holzgestell, Aerometer, Säurekrug, zusammen	„ 105
	„ 1,770. —
3. Je ein Hitzdraht-Ampère- und Voltmeter, zusammen	„ 362. 50
4. Modell für Rückmelder für Ein- und Ausfahrtsignal	„ 130. —
5. Diverse Zusatzapparate und Werkzeuge	„ 162. 50
	„ 162. 50
A. Ausgaben der Generaldirektion für Mobiliar und Gerätschaften	Fr. 24,000. —

B. Kreis I.

Position 84. Vermehrung des Mobiliars der Kreisdirektion infolge Schaffung neuer Bureaux für das von Bern nach Lausanne versetzte Personal (vgl. *Position 4*) Fr. 5,000

Position 85. Vermehrung des Inventars des Bahndienstes:

Herstellung von 10 Schotterwagen aus alten Güterwagen	Fr. 15,000
12 neue Buden für Ablöswärter	„ 6,000
Verschiedenes	„ 10,000
	„ 31,000
Übertrag	Fr. 36,000

	Übertrag	Fr. 36,000
<i>Position 86.</i> Vermehrung des Inventars für		
Bahnhöfe und Stationen	"	10,000
<i>Position 87.</i> Vermehrung des Inventars des		
Fahrdienstes:		
50 Heizschläuche	Fr. 3,500	
20 Akkumulatorenbatterien	" 6,000	
1. Rate für die Anschaffung von		
Mobilier und Werkzeug für das		
Lokomotivdepot in Renens	" 16,000	
Verschiedenes	" 500	
		" 26,000
<i>Position 88.</i> Vermehrung der Werkzeuge und		
Maschinen in den Werkstätten:		
Yverdon: Hydraulische Presse	Fr. 16,000	
Radreifenglühofen	" 3,800	
Elektrische Bohrmaschine	" 1,800	
Verschiedenes	" 900	
	Fr. 22,500	
Freiburg: Fräsmaschine	" 5,000	
Verschiedenes	" 500	
		" 28,000
<i>Position 89.</i> Telegraphen- und Telephonapparate		" 2,000
B. Ausgaben des Kreises I für Mobilien und		
Gerätschaften		<u>Fr. 102,000</u>

D. Kreis III.

Position 90 (43 b. I. 1902). Vermehrung des Inventars des Bahndienstes. Herstellung von 15 Schotterwagen aus alten Güterwagen Fr. 9,000

Der gleiche Betrag war schon in den I. Nachtrag zum Baubudget 1902 eingestellt. Die Werkstätte in Zürich hat diese Wagen aber im Vorjahre nicht fertigstellen können, so daß der Betrag für 1903 zu übertragen ist.

Übertrag Fr. 9,000

Übertrag Fr. 9,000

Position 91 (46. I. 1902). Vermehrung des Inventars des Fahrdienstes. Anschaffung von 100 Akkumulatorenbatterien für elektrische Wagenbeleuchtung „ 35,000

Auch dieser Betrag war schon im Nachtragsbaubudget 1902 enthalten, derselbe ist aber nicht verwendet worden.

D. Ausgabe des Kreises III für Mobiliar und Gerätschaften Fr. 44,000

E. Kreis IV.

Position 92 (40. II. 1902). Werkzeuge und Maschinen der Werkstätten. Erstellung eines Laufkrans für die Werkstätte in Rorschach Fr. 7500

Die Ausgabe für diesen Kran war in Position 40 des II. Nachtragsbaubudgets 1902 (Ergänzung der Werkzeuge und der mechanischen Einrichtungen für die Werkstätten in Rorschach und Chur Fr. 24,500) enthalten. Der Laufkran ist aber im Jahre 1902 nicht fertig geworden und muß daher im Jahre 1903 verrechnet werden.

E. Ausgabe des Kreises IV für Mobiliar und Gerätschaften Fr. 7500

Rekapitulation der Ausgaben für Mobiliar und Gerätschaften.

A. Generaldirektion	Fr. 24,000
B. Kreis I	„ 102,000
D. Kreis III	„ 44,000
E. Kreis IV	„ 7,500
	<u>Total Fr. 177,500</u>

IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte.

Position 93. Neue Schiffswerfte mit Reparaturhafen in Romanshorn.

Das Bedürfnis nach einer Vergrößerung und einer den heutigen Anforderungen entsprechenden Umgestaltung der Schiffswerfte und des Reparaturhafens ist schon seit längerer Zeit vorhanden. Ins-

besondere fehlt auch eine Aufzugvorrichtung, welche erlaubt, die Schiffe leicht und somit auch oft aus dem Wasser zu heben, um den Schiffskörper reinigen zu können.

Der Kostenvoranschlag beträgt Fr. 635,000. Von den Anlagen soll im laufenden Jahre nur das Werftgebäude erstellt werden, für welches Ausgaben vorgesehen sind im Betrage von Fr. 190,000

Dasselbe muß zur Herstellung des neuen Halbsalonbootes, für welches ein Kredit von Fr. 370,000 im Baubudget 1903 (Position 127) enthalten ist, benützt werden, weshalb der Bau dringend geworden ist.

Hauptrekapitulation.

	Ausgabe	Von der Ausgabe pro 1903	
	pro 1903	entfallen auf	
	Fr.	Betrieb	Bau
		Fr.	Fr.
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen . . .	7,771,350	541,300	7,230,050
II. Rollmaterial	2,705,000	820,000	1,885,000
III. Mobiliar u. Gerätschaften	177,500	—	177,500
IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte . . .	190,000	—	190,000
Total	10,843,850	1,361,300	9,482,550

* * *

Zum Schluß des gegenwärtigen Berichtes beehren wir uns, Ihnen folgenden

Antrag

zu stellen:

Der Bundesversammlung sind zur Genehmigung vorzulegen:

1. Das Nachtrags-Betriebsbudget der schweizerischen Bundesbahnen für 1903, abschließend mit Fr. 18,552,300 Einnahmen und Fr. 12,694,690 Ausgaben.

2. Das Nachtragsbudget der Gewinn- und Verlustrechnung der schweizerischen Bundesbahnen für 1903, abschließend mit Fr. 7,462,610 Einnahmen und Fr. 6,958,600 Ausgaben.

3. Das Nachtrags-Baubudget der schweizerischen Bundesbahnen für 1903, im Betrage von Fr. 9,482,550.

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

Bern, den 2. Mai 1903.

Im Namen des Verwaltungsrates
der schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:

Casimir von Arx.

Der Sekretär:

Mürset.



Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Aenderung der Konzession einer Straßenbahn von Bern nach Worb.

(Vom 19. Mai 1903.)

Tit.

Mittelst Eingabe vom 14. März d. J. stellte der Präsident des Verwaltungsausschusses der Bern-Muri-Gümligen-Worb-Bahn das Gesuch, es möchte die durch Bundesbeschluß vom 23. Dezember 1896 (E. A. S. XIV, 263) der Berner Tramwaygesellschaft in Bern erteilte und unterm 15. Oktober 1897 (E. A. S. XIV, 524) auf die Straßenbahngesellschaft Bern-Muri-Gümligen-Worb übertragene Konzession für den Bau und Betrieb dieser Straßenbahn folgendermaßen abgeändert werden:

1. Im Art. 3 solle als Sitz der Gesellschaft „Worb“ bezeichnet werden.

Für diese Verlegung würden hauptsächlich lokal-politische Gründe sprechen.

2. Es möchten die Zwischenstationen von Burgernziel, Muri, Gümligen und Rüfenacht als Güter- und Gepäckabfertigungs-, sowie Billetausgabestellen aufgehoben und durch Haltestellen ersetzt werden, da zur Verbesserung der finanziellen Situation eine möglichste Verminderung der Ausgaben notwendig geworden sei.

Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen an den Schweizerischen Bundesrat betreffend das Nachtragsbudget der Schweizerischen Bundesbahnen für 1903 zu Händen der Bundesversammlung. (Vom 2. Mai 1903.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1903
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	20
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.05.1903
Date	
Data	
Seite	3-66
Page	
Pagina	
Ref. No	10 020 549

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.