

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend den
Erlaß eines Bundesgesetzes über die Besoldungen der
Beamten und Angestellten der schweizerischen Bundes-
bahnen

(Vom 1. Dezember 1899.)

Tit.

Art. 42 des Bundesgesetzes vom 15. Oktober 1897 betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen bestimmt: „Die Besoldungen der Direktoren, Beamten und ständigen Angestellten der Bundesbahnen werden durch ein besonderes Bundesgesetz festgesetzt.“

Es erscheint angemessen, beim Erlaß dieses Besoldungsgesetzes nach den gleichen Grundsätzen zu verfahren, welche für das Bundesgesetz vom 2. Juli 1897 betreffend die Besoldungen der eidgenössischen Beamten und Angestellten maßgebend waren. Dabei kann es sich allerdings nicht einfach um die unveränderte Aufnahme der betreffenden Bestimmungen handeln, da die Verhältnisse der Beamten und Angestellten der Bundesbahnen nach verschiedenen Richtungen andere sind als diejenigen der übrigen Bundesbeamten.

I. Allgemeine Grundsätze.

Beizubehalten ist das System, nach welchem das Besoldungsgesetz eine Anzahl von Klassen mit einem Minimum und Maximum der Besoldung aufstellt und die Beamtungen bezeichnet.

welche in jede dieser Klassen einzuteilen sind. Im Rahmen dieser Klassen sind sodann vom Bundesrate die Besoldungen für jede einzelne Beamtung festzustellen. Während aber im allgemeinen Besoldungsgesetz jeder Beamte einer Klasse mit dem Besoldungsminimum derselben beginnt und nur das zu erreichende Maximum für jede Beamtung innerhalb der nämlichen Klasse ein anderes sein kann, sind die Anstellungsverhältnisse der Bundesbahnbeamten so mannigfaltige, daß auch die Anfangsgehälter innerhalb einer Klasse verschieden bemessen werden müssen. Wir sind nämlich der Ansicht, daß die Bestimmungen des Besoldungsgesetzes im allgemeinen sich an die zur Zeit bei den Bahnverwaltungen bestehenden Besoldungsverhältnisse anzuschließen haben. Die Gehaltsfestsetzungen haben sich während einer Reihe von Jahren in Anpassung an die allgemeinen Lebensverhältnisse und die an die einzelnen Beamtungen zu stellenden dienstlichen Ansprüche entwickelt. Insoweit dieselben nicht befriedigende waren, ist anläßlich der Lohnbewegung in den Jahren 1895/1896 eine erhebliche Verbesserung eingetreten, so daß im ganzen die Ansätze des Besoldungsgesetzes richtige sein werden, wenn sie nicht unter den Gehältern bleiben, welche bei den auf den 1. Mai 1903 zurückzukaufenden Bahnen, Jura-Simplon-Bahn, Centralbahn, Nordostbahn und Vereinigte Schweizerbahnen, bestehen. Dabei soll der Grundsatz gelten, daß in der Regel die jeweiligen bei einer der genannten Bahnen für eine Beamtenkategorie festgesetzten höchsten Sätze Anwendung finden, wenigstens soweit es sich um die mittlern und untern Beamten und Angestellten handelt. Eine Übernahme der zum Teil höhern Gehaltsnormen, welche bei der Gotthardbahn gelten, kann deswegen nicht ohne weiteres stattfinden, weil die Lebensverhältnisse der Beamten derselben zum Teil eigenartige sind, welche eine bessere Bezahlung rechtfertigen; wir verweisen namentlich auf den Aufenthalt deutschschweizerischer Beamtenfamilien in der italienischsprechenden Schweiz. Wenn die für ausnahmsweise Verhältnisse passenden Gehälter ohne weiteres auf die in normalen Beziehungen befindlichen Beamten angewendet würden, müßte sich eine nicht gerechtfertigte ganz erhebliche Mehrausgabe ergeben.

Mit Rücksicht auf die große Zahl der verschiedenen Beamtungen mit den mannigfaltigsten Verrichtungen, welche eine große Zahl von Gehaltsfestsetzungen notwendig machen, reicht die Klasseneinteilung des allgemeinen Besoldungsgesetzes, trotz der innerhalb der einzelnen Klassen zu normierenden Stufen, nicht aus; statt der daselbst bestimmten sieben Klassen sind mindestens deren zehn erforderlich. Wir haben in Art. 1 folgende Einteilung vorgesehen:

I. Klasse	Fr. 10,000—15,000
II. "	6,000—10,000
III. "	5,000— 8,000
IV. "	4,000— 7,000
V. "	3,000— 5,000
VI. "	2,400— 4,800
VII. "	1,800— 3,600
VIII. "	1,500— 2,400
IX. "	1,200— 2,100
X. "	1,200— 1,800

Wenn für die oberste Leitung der Bundesbahnen tüchtige Kräfte gewonnen werden sollen, deren Leistungen denjenigen der Direktoren und Oberbeamten der bisherigen Privatbahnen gleichstehen, ist es durchaus notwendig, ähnliche Gehaltsnormen in Aussicht zu nehmen. Nur so ist es möglich, die Konkurrenz mit den privaten industriellen Unternehmungen aufzunehmen, welche ihre obern Leiter bekanntlich sehr gut honorieren. Für die Mitglieder der Generaldirektion erscheint ein Ansatz von Fr. 12,000 bis Fr. 15,000, für diejenigen der Kreisdirektionen ein solcher von Fr. 10,000 bis Fr. 12,000, für die technischen und administrativen Oberbeamten ein solcher von Fr. 8000 bis Fr. 10,000 und von Fr. 5000 bis Fr. 8000 durchaus nicht übersetzt. Die derzeitigen Bezüge dieser Stellen sind zum Teil wesentlich höher, wie der bei den Akten liegenden Zusammenstellung der zur Zeit geltenden Gehaltsnormen zu entnehmen ist. Es muß unseres Erachtens sogar der Fall in Aussicht genommen werden, daß ausnahmsweise bei den zwei obersten Klassen weiter gegangen werden kann. Wir führen den Fall an, daß für die Bauleitung eines großen Tunnelunternehmens ein als Autorität anerkannter Ingenieur gewonnen werden muß. Für solche Fälle ist in Übereinstimmung mit dem allgemeinen Besoldungsgesetz in Absatz 3 des Art. 1 Vorsorge getroffen.

Im Anschlusse an die derzeitigen Besoldungen folgen dann die Klassen für die mittlern und untern Beamten und Angestellten. Daß eine Ausgleichung der bei den zurückzukaufenden Bahnen für diese Kategorien bestehenden Gehalte durchgeführt werden muß, wird allgemein zugegeben werden, und ebenso, daß mit dieser Ausgleichung nicht etwa eine Schlechterstellung einzelner Beamten eintreten darf. Andererseits ist aber darauf Bedacht zu nehmen, daß nicht durch ein Überschreiten der bisherigen Ansätze das finanzielle Gleichgewicht der Bundesbahnen in Frage gestellt wird. Über alle diese Verhältnisse giebt die genannte Zusammen-

stellung einläßlichen Aufschluß; dieselbe gründet sich auf die zur Zeit geltenden Gehaltsordnungen der fünf Hauptbahnen. Eine Vergleichung derselben mit der Lohnstatistik des Personals der schweizerischen Hauptbahnen zeigt, daß bei den mittlern und untern Klassen nur in ganz wenigen Ausnahmefällen die Maxima der Gehaltsordnungen thatsächlich überschritten worden sind; auf solche vereinzelte Ausnahmen kann das Besoldungsgesetz allerdings nicht Rücksicht nehmen.

In Übereinstimmung mit dem allgemeinen Besoldungsgesetz ist der Grundsatz aufgenommen, daß jeder volljährige und im Dienst der Bundesbahnen voll beschäftigte Beamte und Angestellte mindestens einen Jahresgehalt von Fr. 1200 erhalten soll. Die Besoldung von Angestellten dagegen, welche noch nicht volljährig sind oder welche nicht im ausschließlichen Dienst der Bundesbahnen stehen, sowie diejenige von weiblichen Angestellten (Barrierenwärterinnen, Putzerinnen u. dgl.), kann unter diesem Minimum gehalten werden.

Je nach der Qualität der Stellung können Beamte, deren Anfangsgehalt Fr. 1200 beträgt, bis zu einem Maximalgehalt von Fr. 2100 aufsteigen, andere aber nur bis auf Fr. 1800. Es wäre nun zulässig, diese beiden Kategorien (IX und X) in eine Klasse zu vereinigen, in der Meinung, daß der Bundesrat bei Festsetzung der Normen für die einzelnen Stellen die bezüglichen Unterscheidungen trifft. Wir ziehen vor, schon im Gesetze die Ausscheidung der beiden Klassen von Fr. 1200 bis Fr. 1800 und von Fr. 1200 bis Fr. 2100 zu treffen, damit nicht beim Personal dieser Klassen ungerechtfertigte Erwartungen geweckt werden.

Die Einreihung der Beamtungen in die Klassen findet durch das Gesetz (Abschnitt II) statt, die Festsetzung der Minima und Maxima der Besoldung für die einzelnen Beamtungen dagegen durch den Bundesrat auf Antrag der Generaldirektion. Eine Begutachtung dieser komplizierten Feststellungen durch eine sachverständige, im Detail des Eisenbahndienstes bewanderte Behörde erscheint uns notwendig (Art. 2).

Art. 3 ist dem allgemeinen Besoldungsgesetz entnommen.

Für die regelmäßig eintretenden Gehaltsaufbesserungen haben wir ebenfalls das System des allgemeinen Besoldungsgesetzes angenommen und für die Klassen III bis und mit VIII auch die periodische Erhöhung von je Fr. 300 für eine Amtsdauer von drei Jahren. Für die I. und II. Klasse würde die Erreichung des Maximums bei einer Differenz von Fr. 3000 erst mit zehn Perioden

oder 30 Jahren eintreten, was unzulässig erscheint; wir schlagen daher für diese Klassen eine Steigerung von je Fr. 500 vor. Umgekehrt dürfte für die IX. und X. Klasse eine Steigerung von Fr. 200 für drei Jahre genügen, da bei den Bahnverwaltungen die Aufbesserung bei diesen Stellen eine wesentlich geringere ist, wie ebenfalls der erwähnten Zusammenstellung entnommen werden kann; sie wechselt für das Jahr zwischen Fr. 13. 35 und Fr. 60. Unser Vorschlag bedeutet somit für alle eine Verbesserung, für viele Angestellte eine ganz erhebliche (Fr. 200 gegenüber Fr. 40, Fr. 90 u. s. w.) (Art. 4).

Die Vorschriften über Dienstwohnungen und Dienstkleidungen stimmen mit dem allgemeinen Besoldungsgesetz überein, mit der Ausnahme, daß ein bezügliches Reglement statt vom Bundesrate vom Verwaltungsrate der Bundesbahnen zu erlassen ist (Art. 5).

Der letztere hat auch das Reglement zu erlassen, welches die Nebenbezüge des Personals bestimmt, welche in den Besoldungsansätzen nicht enthalten sind (Kilometergelder, Ersparnisprämien, Reiseentschädigungen u. dgl.). Diese Materie ist so kompliziert und öftern Abänderungen ausgesetzt, daß sie im Besoldungsgesetz nicht geordnet werden kann. Dieselbe erfordert ein eingehendes Studium durch die sachverständigen Organe der Bundesbahnverwaltung. Es ist daher auch nicht möglich, beim Erlaß dieses Gesetzes die Frage zu entscheiden, inwiefern den öfter vom Personale geäußerten Wünschen entsprochen werden kann, einen Teil der Nebenbezüge in feste Gehaltsquoten umzuwandeln. Es muß das der künftigen Entwicklung vorbehalten bleiben.

Art. 7 betreffend monatliche Gehaltszahlung und Abzug der Beiträge an die Pensions- und Hilfskasse erfordert keine weitere Begründung.

Art. 8 ist dem allgemeinen Besoldungsgesetze entnommen.

Der Eisenbahndienst nimmt die volle Arbeitskraft der Beamten und Angestellten derart in Anspruch, daß mit Grund verlangt werden kann, daß dieselben weder eine andere Stelle annehmen noch einen Nebenberuf ausüben dürfen (Art. 9).

Die Lohnverhältnisse der im Taglohn beschäftigten Arbeiter der Bundesbahnen können durch das Besoldungsgesetz nicht einheitlich geordnet werden, da dieselben örtlich und zeitlich zu große Verschiedenheiten aufweisen. Damit jedoch Gleichbehandlung unter gleichen Verhältnissen stattfinde, ist vom Verwaltungsrate ein bezügliches Reglement zu erlassen.

II. Klasseneinteilung.

Die Klasseneinteilung (Art. 11) wird viel umfangreicher als beim allgemeinen Besoldungsgesetz, da weit mehr Beamtungen einzureihen sind. Für diese Einteilung waren die Gehaltsordnungen der fünf Hauptbahnen wegleitend, welche die Besoldungen für alle Beamtenkategorien, mit Ausnahme der Oberbeamten, in Minimum und Maximum festsetzen. Wir legen diese Gehaltsordnungen den Akten bei, ebenso die oben erwähnte Zusammenstellung dieser Besoldungsansätze. Diese Zusammenstellung enthält in der ersten Rubrik den aus der Vergleichung resultierenden künftigen Minimal- und Maximalansatz für die Bundesbahnbeamten. Diese Ansätze sollen aber keineswegs verbindlich sein, sondern lediglich zur annähernden Orientierung dienen. Die bezüglichen Normen wird der Bundesrat erst später nach Maßgabe des Art. 2 auf Vorschlag der Generaldirektion festzustellen haben.

Wenn die Klasseneinteilung übersichtlich werden soll, ist eine Ausscheidung nach den vier Hauptabteilungen des Eisenbahndienstes: Allgemeine Verwaltung, Bau, Unterhalt und Aufsicht der Bahn, Expeditions- und Zugsdienst, Fahrdienst und Werkstättedienst, erforderlich. Die Zuteilung ist auf Grundlage der in der Vollziehungsverordnung zum Rückkaufsgesetze vom 7. November 1899 festgesetzten Organisation vorgenommen. Die Begründung der einzelnen Einreihungen ist durch die derzeitigen Gehalte der Beamten und Angestellten der fünf Hauptbahnen gegeben. Dabei ist, wie schon oben bemerkt, die Regel befolgt, daß nicht unter die derzeitigen Bezüge gegangen wird und daß der Minimalgehalt eines volljährigen Angestellten Fr. 1200 beträgt. Eine genaue Vergleichung der bei der Klasseneinteilung für die Bundesbahnen in Aussicht genommenen Gehalte in Minimum und Maximum für jede einzelne Beamtung mit den bei den Hauptbahnen zur Zeit bestehenden Ansätzen ermöglicht die erwähnte Zusammenstellung.

Eine Begründung der einzelnen Ansätze für jede Stelle ist hier nicht möglich; wir müssen auf die zum Abschnitt I dargelegten Grundsätze verweisen, gemäß welchen diese Ansätze sich im allgemeinen auf das bei den Bahnverwaltungen an Hand langjähriger Erfahrungen als richtig Anerkannte stützen.

Zur Vergleichung sind die Angaben der Lohnstatistik des Personals der schweizerischen Hauptbahnen beizuziehen, welche am Schlusse auch eine Zusammenstellung der in den Gehaltsordnungen nicht aufgeführten Gehalte der Oberbeamten enthält.

Mit der von uns vorgeschlagenen Klasseneinteilung werden allerdings nicht alle Direktoren und Oberbeamten den von ihnen bei den Privatbahnen bezogenen Gehalt erhalten. Wir glauben aber, mit Rücksicht auf die für andere Staatsbeamten bestehenden Normen, trotz der für den Eisenbahndienst in Betracht fallenden Verschiedenheiten, nicht höher gehen zu sollen.

Wir machen schließlich darauf aufmerksam, daß sich bei Annahme unserer Vorschläge die Besoldungen der Bundesbahnen ungefähr in der Höhe derjenigen der zurückzukaufenden Bahnen bewegen werden. Laut den Geschäftsberichten für das Jahr 1898 haben die Personalausgaben betragen bei:

Jura-Simplon-Bahn	Fr. 8,735,544
Schweizerische Centralbahn	„ 7,535,773
Schweizerische Nordostbahn	„ 9,408,149
Vereinigte Schweizerbahnen	„ 3,191,928
Gotthardbahn	„ 4,752,192
	Fr. 33,623,586

In dieser Summe sind die Nebenbezüge der Beamten und die Löhne der Arbeiter inbegriffen. Eine genaue Ausscheidung der reinen Beamtenbesoldungen ist an Hand des vorhandenen statistischen Materiales nicht möglich, wohl aber ist zu konstatieren, daß rund drei Viertel obiger Summe auf die Bezüge der Beamten fallen. Damit ist die hohe finanzielle Bedeutung der Zumessung der Gehalte nachgewiesen und unser Verfahren begründet, nicht zu weit von der bisher befolgten Übung abzuweichen, jedenfalls so lange nicht, bis der Betrieb der Bundesbahnen während einer gewissen Periode durchgeführt sein wird und bezügliche eigene Erfahrungen zu Gebote stehen.

III. Schluss- und Übergangsbestimmungen.

Der Vorbehalt der Einreihung allfällig neuer Beamten in die Klasseneinteilung stimmt mit demjenigen des allgemeinen Besoldungsgesetzes überein (Art. 12).

Für die Beamten der Bundesbahnen, welche der Pensions- und Hilfskasse angehören, erscheint nicht notwendig, die Möglichkeit der ausnahmsweisen Bewilligung eines Besoldungsnachgenusses an die Familie bei eingetretenem Todesfall vorzusehen. Die statistische Pensionierung wird diesfalls ausreichen. Eine bezügliche Bestimmung ist für die Stellen aufzunehmen, welche von der Hilfs-

kasse ausgeschlossen sind, wie die Direktoren und in höherem Alter in den Dienst tretende Beamte, welchen die Statuten der Hilfskasse den Eintritt nicht mehr gestatten. Für solche Fälle sollen die Bestimmungen des allgemeinen Besoldungsgesetzes analoge Anwendung finden (Art. 13).

Für den Fall, daß Beamte der zurückzukaufenden Bahnen schon vor dem 1. Mai 1903 in den Dienst der Bundesbahnen übertreten, sei es, daß sie zur Vorbereitung des Rückkaufes in die Bundesbahnverwaltung gewählt werden, sei es, daß sie zufolge einer allfälligen Verständigung über vorherigen Übergang einer Bahn in das Eigentum des Bundes in dessen Dienst übertreten, erscheint es als billig, daß sie bis zum Datum des konzessionsgemäßen Rückkaufs bei ihren bisherigen Bezügen geschützt werden.

* * *

Da gemäß den Übergangsbestimmungen der Vollziehungsverordnung zum Rückkaufsgesetze vom 7. November 1899 die Generaldirektion und ein Teil der ihr unterstellten Beamten auf den 1. Juli 1901 in Funktion treten werden, ist es wünschenswert, daß das Besoldungsgesetz vor diesem Termin in Kraft tritt.

Wir gestatten uns daher, Sie um beförderliche Behandlung dieser Vorlage zu ersuchen.

Aus den in dieser Botschaft entwickelten Gründen beehren wir uns, Ihnen die Annahme des beiliegenden Gesetzesentwurfes zu beantragen.

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 1. Dezember 1899.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Müller.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

~~~~~

(Entwurf.)

## **Bundesgesetz**

betreffend

### **die Besoldungen der Beamten und Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen.**

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom  
1. Dezember 1899;

in Ausführung des Art. 42 des Bundesgesetzes be-  
treffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen  
für Rechnung des Bundes und die Organisation der Ver-  
waltung der schweizerischen Bundesbahnen vom 15. Ok-  
tober 1897,

beschließt:

#### **I. Allgemeine Grundsätze.**

Art. 1. Für die Direktoren, Beamten und ständigen  
Angestellten der Bundesbahnen werden folgende Besoldungs-  
klassen im Minimum und Maximum aufgestellt:

|           |   |   |   |                   |
|-----------|---|---|---|-------------------|
| I. Klasse | . | . | . | Fr. 10,000—15,000 |
| II.       | " | . | . | " 6,000—10,000    |
| III.      | " | . | . | " 5,000— 8,000    |
| IV.       | " | . | . | " 4,000— 7,000    |
| V.        | " | . | . | " 3,000— 5,000    |
| VI.       | " | . | . | " 2,400— 4,800    |
| VII.      | " | . | . | " 1,800— 3,600    |
| VIII.     | " | . | . | " 1,500— 2,400    |
| IX.       | " | . | . | " 1,200— 2,100    |
| X.        | " | . | . | " 1,200— 1,800    |

Die Besoldung von Angestellten, welche noch nicht volljährig sind oder welche nicht im ausschließlichen Dienst der Bundesbahnen stehen, sowie diejenige von weiblichen Angestellten, kann unter dem oben festgesetzten Minimum gehalten werden.

Für Beamtenen der I. und II. Klasse, an welche außergewöhnliche Anforderungen gestellt werden, können auf Antrag des Verwaltungsrates der Bundesbahnen durch Beschluß der Bundesversammlung die oben festgesetzten Maximalansätze überschritten werden.

Art. 2. Der Bundesrat setzt auf Antrag der Generaldirektion der Bundesbahnen das Minimum und das Maximum der Besoldung für jede einzelne Beamten und Anstellung im Rahmen der Ansätze dieses Gesetzes fest.

Art. 3. Beim Eintritt eines Beamten oder Angestellten gilt die Minimalbesoldung als Regel. Immerhin sollen tüchtige Leistungen in bisheriger Stellung, besondere Fähigkeiten, sowie die örtlichen Lebensverhältnisse entsprechend berücksichtigt werden.

Beim Eintritt eines Beamten oder Angestellten aus einer untern Klasse in eine höhere oder aus einer Dienstabteilung in eine andere soll ihm mindestens die bis zu diesem Zeitpunkte bezogene Besoldung verabfolgt werden.

Art. 4. Bis das für eine Beamtung oder Anstellung gemäß Art. 2 dieses Gesetzes festgesetzte Maximum erreicht ist, steigt die Besoldung mit Ablauf jeder dreijährigen Periode bei den Klassen I und II um Fr. 500, bei den Klassen III bis und mit VIII um Fr. 300 und bei den Klassen IX und X um Fr. 200.

Bei ungenügenden Leistungen oder tadelhafter Ausführung ist die Besoldungserhöhung ganz oder teilweise zu sistieren.

Die Gesamtbesoldung eines Beamten oder Angestellten, welcher in verschiedenen Verwaltungen arbeitet, darf das von der Generaldirektion für die betreffende Beamtung festgesetzte Besoldungsmaximum nicht überschreiten.

Art. 5. Dienstwohnungen werden auf den Besoldungen nach Maßgabe der ortsüblichen Mietwerte in billiger Weise in Anrechnung gebracht.

Wo Dienstkleidungen für Beamte und Angestellte vorgeschrieben sind, hat die Verwaltung der Bundesbahnen dieselben unentgeltlich zu liefern oder eine entsprechende Barentschädigung zu leisten. Das Nähere hierüber setzt der Verwaltungsrat der Bundesbahnen in einem Reglemente fest.

Art. 6. In den Besoldungsansätzen des Art. 1 sind die Nebenbezüge (Kilometergelder, Ersparnisprämien, Reiseentschädigungen) nicht inbegriffen. Die Höhe derselben wird durch ein vom Verwaltungsrat der Bundesbahnen zu erlassendes Reglement bestimmt.

Art. 7. Die Besoldungen der Beamten und Angestellten werden monatlich ausbezahlt; von denselben werden ebenfalls monatlich die Beiträge abgezogen, welche an die Pensions- und Hilfskasse zu leisten sind, der sämtliche Beamten und Angestellten laut Art. 46 des Bundesgesetzes vom 15. Oktober 1897 beizutreten haben.

Art. 8. Beamte und Angestellte, deren Funktionen während einer Amtsperiode infolge von Änderungen in der Organisation der Verwaltung der Bundesbahnen durch Bundesgesetze, Bundesbeschlüsse oder Bundesratsbeschlüsse aufgehoben oder zum Nachteile der Inhaber verändert werden, haben Anspruch auf Entschädigung; treten solche Veränderungen jedoch erst mit Ablauf der Amtsperiode ein, so fällt jeder Anspruch auf Entschädigung dahin.

Art. 9. Die Beamten und Angestellten der Bundesbahnen dürfen weder eine andere Stelle annehmen, noch einen Nebenberuf ausüben.

Art. 10. Die Höhe der Löhne der im Taglohn angestellten Arbeiter der Bundesbahnen wird von der Generaldirektion und von den Kreisdirektionen je für die von ihnen angestellten Arbeiter im Rahmen eines vom Verwaltungsrate der Bundesbahnen zu erlassenden Reglementes bestimmt.

## **II. Klasseneinteilung.**

Art. 11. Die Beamten und Angestellten der Bundesbahnen werden folgendermaßen klassifiziert:

### **A. Allgemeine Verwaltung.**

#### **I. Klasse.**

Die Mitglieder der Generaldirektion und der Kreisdirektionen.

#### **II. Klasse.**

Abteilungsvorstände bei der Generaldirektion, Generalsekretär.

#### **IV. Klasse.**

Stellvertreter der Abteilungsvorstände bei der Generaldirektion, Abteilungsvorstände bei den Kreisdirektionen.

Direktionssekretäre der Kreisdirektionen, Vorstände des statistischen Bureaus, des Frachtreklamationsbureaus und der Verwaltung der Pensions- und Hilfskassen bei der Generaldirektion, Vorstände der Materialverwaltung bei den Kreisdirektionen.

#### **V. Klasse.**

Stellvertreter der Abteilungsvorstände bei den Kreisdirektionen, Bureauvorstände, mit Ausnahme der in Klasse IV genannten, und Stellvertreter der Bureauvorstände, Departementssekretäre, Stationsrevisoren der Einnahmenkontrolle, Übersetzer, Grundbuchsekretäre, Tarifbeamte bei den Kreisdirektionen.

#### **VI. Klasse.**

Bureaugehülfen I. Klasse.

#### **VII. Klasse.**

Bureaugehülfen II. Klasse.

#### **VIII. Klasse.**

Bureaugehülfen III. Klasse, Hausmeister der Verwaltungsgebäude, Billetdrucker, Magaziniers der Materialverwaltung.

#### **IX. Klasse.**

Bureaugehülfen IV. Klasse, Buchdrucker, Autographiedrucker, Lithographen, Buchbinder, Vorarbeiter der Materialverwaltung, Magazinknechte, Bureaudiener, Ausläufer, Fourgonführer.

### **B. Bau, Unterhalt und Aufsicht der Bahn.**

#### **II. Klasse.**

Oberingenieur bei der Generaldirektion und dessen Stellvertreter, Oberingenieure bei den Kreisdirektionen.

**III. Klasse.**

Stellvertreter der Oberingenieure bei den Kreisdirektionen.

**IV. Klasse.**

Bahningenieure, Sektionsingenieure, Vorstand der Oberbaumaterialverwaltung und dessen Stellvertreter, technische Gehülfen (Ingenieure, Architekten, Geometer, Elektrotechniker) I. Klasse.

**V. Klasse.**

Sekretäre der Oberingenieure.

**VI. Klasse.**

Technische Gehülfen II. Klasse, Stellvertreter und Sekretäre der Bahningenieure, Bureaugehülfen I. Klasse, Bahnmeister I. Klasse.

**VII. Klasse.**

Technische Gehülfen III. Klasse, Bureaugehülfen II. Klasse, Bahnmeister II. Klasse, Bahnmeistergehülfen I. Klasse, Aufseher der Stellwerke, Stellwerkmonteur.

**IX. Klasse.**

Technische Gehülfen IV. Klasse, Bureaugehülfen III. Klasse, Bahnmeistergehülfen II. Klasse, Vorarbeiter I. Klasse.

**X. Klasse.**

Vorarbeiter II. Klasse, Bahnwärter, Barrièrenwärter und Barrièrenwärterinnen, Blocksignalwärter und Tunnelwärter I. und II. Klasse.

**C. Expeditions- und Zugsdienst.****II. Klasse.**

Oberbetriebschef bei der Generaldirektion und dessen Stellvertreter, Betriebschefs bei den Kreisdirektionen.

**III. Klasse.**

Betriebsinspektoren und Obertelegapheninspektor bei der Generaldirektion.

**IV. Klasse.**

Bahnhofvorstände I. Klasse, Verwalter der Lagerhäuser, Telegrapheninspektoren bei den Kreisdirektionen, Stellvertreter des Obertelegapheninspektors und der Betriebschefs, Oberrepartiteur.

**V. Klasse.**

Vorstand der Centralwagenkontrolle, Bahnhofvorstände II. Klasse, Vorstand der Dampfbootverwaltung.

**VI. Klasse.**

Bureauchefs, Bureaugehülfen I. Klasse, technische Gehülfen der Telegrapheninspektion, Stationsvorstände I. Klasse, Stellvertreter der Bahnhofvorstände I. Klasse, Chefs von Güterexpeditionen I. Klasse, Obergüterschaffner, Stellvertreter des Lagerhausverwalters, Stellvertreter des Vorstandes der Dampfbootverwaltung.

**VII. Klasse.**

Stellvertreter der Bahnhofvorstände II. und III. Klasse, Stationsvorstände II. Klasse, Bureaugehülfen II. Klasse, Einnnehmer, Stationsgehülfen, Gepäckexpedienten, Telegraphisten und Güterexpeditionsgehülfen I. Klasse, Chefs von Güterexpeditionen II. Klasse, Chefs von Stationsbureaux, Rechnungsführer und Bureauchefs von Güterexpeditionen I. und II. Klasse, Stellvertreter der Obergüterschaffner, Güterschaffner I. Klasse, Rangiermeister I. Klasse, Aufseher elektrischer Anlagen I. und II. Klasse, Oberzugführer und dessen Gehülfen, Dampfbootkapitäne I. Klasse.

### VIII. Klasse.

Stationsvorstände III. und IV. Klasse, Rechnungsführer und Bureauchefs von Güterexpeditionen III. Klasse, Bureaugehülfen III. Klasse, Einnehmer, Stationsgehülfen, Gepäckexpedienten, Telegraphisten und Güterexpeditionsgehülfen II. Klasse, Wagen- und Schriftencontroleure I. Klasse, Portiers I. Klasse, Drahtzieher der Telegrapheninspektion, Magaziniers der Lagerhäuser, Zugführer, Dampfbootkapitäne II. Klasse, Dampfbootmaschinisten.

### IX. Klasse.

Wärtervorstände, Haltestellenvorstände, Bureaugehülfen IV. Klasse, Einnehmer, Stationsgehülfen, Gepäckexpedienten, Telegraphisten und Güterexpeditionsgehülfen III. Klasse, Güterschaffner II. Klasse, Camioneure, Rangiermeister II. Klasse, Wagen- und Schriftencontroleure II. Klasse, Portiers II. Klasse, Frachteneinzüger, Beleuchtungswärter, Vorarbeiter des Expeditionsdienstes, Weichen-, Übergangs- und Signalwärter, Drehscheiben- und Schiebel Bühnenwärter I. Klasse, Magaziniers der Telegrapheninspektion, Vorarbeiter der Lagerhäuser, Kondukteure, Dampfbootsteuerleute I. Klasse, Trajektkahn- und Schleppschifführer.

### X. Klasse.

Portiers III. Klasse, Frachteneinzüger, Beleuchtungswärter, Vorarbeiter des Expeditionsdienstes, Weichen-, Übergangs- und Signalwärter, Drehscheiben- und Schiebel Bühnenwärter II. und III. Klasse, Putzerinnen und Wärterinnen, Ausläufer, Nachtwächter, Arbeiter beim Rangier- und Gepäckdienst I. und II. Klasse, Bremser, Dampfbootsteuerleute II. Klasse, Dampfbootkassiere und Heizer I. und II. Klasse, Matrosen.

## **D. Fahrdienst und Werkstättendienst.**

### **II. Klasse.**

Obermaschinenmeister bei der Generaldirektion und dessen Stellvertreter, Maschinenmeister bei den Kreisdirektionen.

### **III. Klasse.**

Stellvertreter der Maschinenmeister bei den Kreisdirektionen.

### **IV. Klasse.**

Maschineningenieure, Werkstättenvorstände, Werkstätteningenieure.

### **V. Klasse.**

Depotchefs, Depotaufseher, Wagenmeister, Oberlokomotivführer, Lokomotivcontroleure, Werkführer.

### **VI. Klasse.**

Bureauvorstände, technische Gehülfen I. Klasse, Bureaugehülfen I. Klasse, Buchhalter, Rechnungsführer.

### **VII. Klasse.**

Technische Gehülfen II. und III. Klasse, Zugscontroleure, Bureaugehülfen II. Klasse, Magaziniers I. und II. Klasse, Magazingehülfen I. Klasse, Portiers, Gehülfen der Werkführer, Vorarbeiter beim Werkstättendienst, Wagensvisitoure, Lokomotivführer.

### **VIII. Klasse.**

Zeichner I. Klasse, Bureaugehülfen III. Klasse, Magazingehülfen II. Klasse, Gasmeister.

### **IX. Klasse.**

Technische Gehülfen IV. Klasse, Zeichner II. Klasse, Bureaugehülfen IV. Klasse, Magazingehülfen III. Klasse, Vorarbeiter beim Fahrdienst I. Klasse, Beleuchtungswärter,

Drehscheiben- und Schiebebühnenwärter I. Klasse, Lokomotivheizer.

#### **X. Klasse.**

Vorarbeiter beim Fahrdienst II. und III. Klasse, Beleuchtungswärter, Drehscheiben- und Schiebebühnenwärter II. und III. Klasse, Ausläufer und Nachtwächter.

### **Schluss- und Übergangsbestimmungen.**

Art. 12. Werden durch Abänderung der Vollziehungsverordnung zum Bundesgesetz vom 15. Oktober 1897 betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen neue Beamten geschaffen, so ist ihre Einreihung in die Besoldungsklassen und ihre Besoldung nach Maßgabe der Bestimmungen dieses Gesetzes festzustellen.

Art. 13. Bei Erledigung von Stellen durch Todes- oder Krankheitsfälle kann ein Nachgenuß der Besoldung bis auf ein Jahr eintreten. Die Entscheidung je nach den Umständen des einzelnen Falles steht der Generaldirektion der Bundesbahnen zu.

Die Generaldirektion wird in solchen Fällen darüber entscheiden, welche Personen zum Bezuge des Besoldungsnachgenusses berechtigt sind, und es ist jede Beschlagnahme oder Pfändung seitens allfälliger Gläubiger ausgeschlossen.

Ein solcher Nachgenuß der Besoldung darf für Personen, welche gegenüber den Pensions- und Hilfskassen pensionsberechtigt sind, nicht bewilligt werden.

Auf Beamte und Angestellte, welche bei ihrem Eintritt in die Verwaltung der Bundesbahnen nur provisorisch gewählt worden sind, finden vorstehende Bestimmungen während der Dauer des Provisoriums keine Anwendung.

Art. 14. Die aus dem Dienste der zurückzukaufenden Bahnen in die Verwaltung der Bundesbahnen übertretenden Beamten und Angestellten haben bis zum 1. Mai 1903 Anspruch auf die ihnen durch die bisherigen Anstellungsverträge zugesicherten Besoldungen.

Art. 15. Der Bundesrat ist beauftragt, auf Grundlage der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874, betreffend die Volksabstimmung über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse, die Bekanntmachung dieses Gesetzes zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben festzusetzen.



## Nachtragsbotschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Anlage einer Filiale des Kavallerieremontendepots im „Sand“.

(Vom 1. Dezember 1899.)

---

### Tit.

Das Projekt einer Filiale des Kavallerieremontendepots im „Sand“ (Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung vom 18. Mai 1899) wurde vom Ständerat an uns zurückgewiesen behufs Reduktion der Erstellungskosten. Der Berichterstatter der Kommission glaubte, eine solche Reduktion sei hauptsächlich durch folgendes zu ermöglichen:

1. Fallenlassen, bezw. Verkleinerung der Reitbahn;
2. Fallenlassen eines Gebäudes für Unterbringung des Personals.  
Hierbei wurde die Frage aufgeworfen, ob es nicht möglich wäre,
  - a. die Pferdewärter über den Stallungen einzulogieren,
  - b. die Bereiter und
  - c. die Offiziere in bereits bestehenden Wirtschaftsgebäuden unterzubringen;
3. Fallenlassen der projektierten Straßenkorrektur.

Über diese verschiedenen Punkte erlauben wir uns, folgendes zu bemerken:

*Ad 1.* Die Aufgaben des Kavallerieremontendepots sind in der Verordnung betreffend Organisation und Betrieb dieser Anstalt (datiert vom 19. April 1898) niedergelegt. Das Kavallerieremontendepot hat den Zweck, die jungen Pferde zu acclimatisieren, d. h. diese sind durch zweckmäßige Fütterung, Laufenlassen im Freien

und auf Lauf- und Weideplätzen, zweckentsprechendes ruhiges Herumtreiben in denselben, rationelle Pflege und Gewöhnung an Arbeit derart zu kräftigen, daß bei Beginn der Remontenkurse mit der Dressur begonnen werden kann. Mit der Gewöhnung der Remonten an Arbeit soll erreicht werden, daß sie den Reiter willig aufsitzen lassen und mit ihm auf vortreibende Hüften und bei festem Widerrist gut an mäßig lange Zügel herangehen, ohne Reiter gewöhnliche Hindernisse anstandslos nehmen und den Sprung richtig bemessen, sodann sich gut einschrinnen und anspannen lassen, zweispännig ruhig anziehen und willig an- und zurückhalten. Diese Gewöhnung an Arbeit, das Anreiten und Einfahren der Pferde verlangt nun, besonders in der ersten Zeit, absolut eines geschlossenen Raumes, einer Reitbahn. Hier werden die Pferde nicht durch äußere Einflüsse gestört, sie sind besser in der Hand der Reiter oder Fahrer und das Stürzen von Pferd oder Reiter ist nicht mit so großen Gefahren verbunden wie im Freien. Aber auch abgesehen von diesen Vorteilen, liegt ein zwingendes Bedürfnis für eine Reitbahn noch deswegen vor, weil mit einer solchen die jungen, empfindlichen, zu Krankheiten geneigten Pferde dem Einfluß ungünstiger Witterung in beträchtlichem Maße entzogen werden können.

Was nun die Dimensionen einer solchen Reitbahn anbelangt, so sind solche abhängig vom Zweck, den man mit ihr erreichen will. Handelt es sich nur darum, in der Reitbahn der Unbill der Witterung zu entgehen und den Pferden freie Bewegung zu gewähren, so können kleinere Dimensionen als die vorgeschlagenen genügen; bezweckt man aber, wie im vorliegenden Fall, die Pferde an die Zügel heranzureiten, sie im Widerrist fest zu machen, ihnen Gehlust und raumgreifende Gänge beizubringen, kurz sie zur eigentlichen Dressur vorzubereiten, so müssen die Dimensionen einer Reitbahn möglichst groß gehalten werden. In einer Reitbahn mit kleinen Dimensionen, wo die jungen Pferde nur auf kurze Strecken geradeaus, resp. nur auf einer großen Volte geritten werden können, wird der vorerwähnte Zweck, Entwicklung der Gänge und strammes Herangehen an die Gebisse nicht erreicht, die Pferde werden im Gegenteil noch verdorben. Aus den vorgebrachten Gründen empfiehlt sich, auf ein Fallenlassen, resp. eine Verkleinerung der Reitbahn nicht einzutreten.

*Ad 2.* Für die Depotttiliale im „Sand“ ist neben den Stallungen für 370 Pferde ein Verwaltungs- und Wohngebäude für Offiziere, Bereiter und Pferdewärter und eine Wohnung für den Stallmeister vorgesehen. Was nun die Zahl der Personen anbelangt, so hängt

diese von der Pferdezahl ab, d. h., wird die Notwendigkeit der Unterbringung von 370 Pferden im „Sand“ zugegeben, muß auch das Personal dementsprechend bemessen werden.

Wir nehmen an, daß circa 50 Bereiter und Pferdewärter unterzubringen seien. Daß für die Überwachung und Anleitung dieses auf ein Minimum reduzierten Personals eine entsprechende Anzahl Offiziere notwendig sind, die allerdings nicht jahraus jahrein sich dort befänden, sondern für längere oder kürzere Zeit in die Filiale abkommandiert werden müssen, liegt auf der Hand. Was nun die Unterbringung des Personals anbetrifft, so ist zunächst darauf aufmerksam zu machen, daß das Kavallerieremontendepot eine Anstalt mit durchaus streng militärischem Charakter ist. Dieselbe ist militärisch organisiert und geleitet, Beamte und Angestellte tragen Uniform und stehen unter militärischer Disziplin und Gerichtsbarkeit. Will man den militärischen Charakter wahren, will man militärische Pflichterfüllung fordern, so müssen auch militärische Rechte eingeräumt, d. h. Beamte und Angestellte müssen militärisch und menschenwürdig untergebracht werden, was nur in einem besonders hierfür erstellten Gebäude geschehen kann. Die Unterbringung des Personals über den Stallungen ist schon der Feuersgefahr wegen nicht angezeigt, abgesehen davon, daß bezügliche bauliche Einrichtungen teuer zu stehen kämen.

In Bezug auf die angeregte Unterbringung der Offiziere und Bereiter in dem bereits bestehenden Wirtschaftsgebäude wird bemerkt, daß schon der Umstand, daß das Personal der Pferdewärter in einem besondern Gebäude kaserniert werden muß, auch die Unterbringung der Offiziere und Bereiter in diesem Gebäude fordert. Im übrigen muß hier noch darauf aufmerksam gemacht werden, daß das Wirtschaftsgebäude nicht groß ist, daß es nicht nur für das Depotpersonal, sondern auch für die Infanterie als Wirtschaft notwendig ist und daß ein Umbau desselben, zumal in Rücksicht auf seinen Zustand, sowie auf die Schußlinie, voraussichtlich höher zu stehen käme als der Bau eines neuen Verwaltungsgebäudes.

Aus dem Gesagten darf geschlossen werden, daß sich die Erstellung eines besondern Verwaltungs- und Wohngebäudes für die Unterbringung von circa 50 Wärtern und Bereitern und 3—4 Offizieren als unumgänglich notwendig erweist. Immerhin könnte das Wirtschaftsgebäude für die Unterbringung eines allfälligen Mehrbedarfs von Wärtern und Bereitern reserviert bleiben.

*Ad 3.* Eine Korrektur der Straße Bern-Hindelbank ist schon von der Infanterie für Schießzwecke gefordert. Für die Depot-

filiale ist sie notwendig, weil dadurch eine teilweise Etablierung der Gebäulichkeiten auf dem Gebiet der jetzigen Straße ermöglicht wird, resp. durch die Straßenkorrektur kann die Gebäudeanlage für das Depot in vorteilhafter Weise in nordwestlicher Richtung dem Walde entrückt werden. Auch die Korrektur dieser Straße wird sich somit als eine Notwendigkeit erweisen.

Der Referent der ständerätlichen Kommission hatte im weiteren empfohlen, es sollen ähnliche Anstalten im Ausland besucht werden, um Erhebungen zu machen, ob eine Reduktion der Baukosten nicht dadurch zu ermöglichen wäre, daß die Bauten, ohne an Zweckmäßigkeit zu verlieren, einfacher hergestellt und eingerichtet würden. In Nachachtung dieser Weisung wurden dann in Deutschland und Österreich-Ungarn Remontendepots besichtigt und nach diesen Mustern von der eidg. Baudirektion ein neues Projekt mit Detailplänen und Kostenberechnungen ausgearbeitet. Dabei wurden folgende Bauten in Aussicht genommen:

1. Stallungen für 370 Pferde;
2. ein Verwaltungs- und Wohngebäude für 48 Mann, 3—4 Offiziere und eine Wohnung des Stallmeisters;
3. eine Reitbahn von 40 m. innerer Länge und 20 m. innerer Breite;
4. zwei offene Futterschuppen;
5. Kanalisation, Einfriedigung und Umgebungsarbeiten und ein Feuerweiher, welcher gleichzeitig als Pferdeschwemme dienen soll;
6. die Verlegung der Straße Bern-Hindelbank auf dem Gebiete der Eidgenossenschaft nach dem Projekte des Bezirksingenieurs I des Kantons Bern.

Die Gebäude sind durchwegs in denkbar einfachster und billigster Ausstattung projektiert. Mit Ausnahme der Stallungen links und rechts der Reitbahn sind Laufstallungen vorgesehen, Räume, in denen man die Pferde frei herumlaufen läßt. Der Einbau dieser Stallungen besteht nur in einer Krippe und je einem kleinen Brunnen. Die Stallungen, welche an die Reitbahn stoßen, sollen für die Unterbringung solcher Pferde dienen, die angeritten werden. Dort werden letztere angebunden und durch Latierbäume voneinander getrennt.

Für sämtliche Stallungen sind Lehm Böden und keine Jauchebälter projektiert. Das Mauerwerk besteht überall, mit Ausnahme der in Beton zu erstellenden Fundamente, aus Backsteinen. Sämtliche Gebäude sollen mit Ziegeln eingedeckt werden; über den

Stallungen sind wegen der Feuersgefahr keine benutzbaren Räumlichkeiten in Aussicht genommen.

Die ganze Anlage soll auf das Areal zu stehen kommen, das sich südwestlich der Wirtschaftsgebäulichkeiten befindet, zu beiden Seiten der Straße Bern-Schönbühl. Es müssen hierfür 3022 m<sup>2</sup> Land erworben werden.

Die Baukosten für das Projekt II belaufen sich auf Fr. 545,000, unter der Voraussetzung, daß sich bei den Foundationen keine außergewöhnlichen Schwierigkeiten ergeben. In dieser Summe sind nicht inbegriffen die Kosten für Erstellung der Wasserversorgung und Hydrantenanlagen für den Schießplatz im Sand im Betrage von Fr. 50,000, welche ins Budget pro 1900 (S. 138) aufgenommen sind.

Bern, den 1. Dezember 1899.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Müller.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend den Erlaß eines Bundesgesetzes über die Besoldungen der Beamten und Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen (Vom 1. Dezember 1899.)**

|      |                  |
|------|------------------|
| In   | Bundesblatt      |
| Dans | Feuille fédérale |
| In   | Foglio federale  |

|       |      |
|-------|------|
| Jahr  | 1899 |
| Année |      |
| Anno  |      |

|        |   |
|--------|---|
| Band   | 5 |
| Volume |   |
| Volume |   |

|        |    |
|--------|----|
| Heft   | 49 |
| Cahier |    |
| Numero |    |

|                     |     |
|---------------------|-----|
| Geschäftsnummer     | --- |
| Numéro d'affaire    |     |
| Numero dell'oggetto |     |

|       |            |
|-------|------------|
| Datum | 06.12.1899 |
| Date  |            |
| Data  |            |

|        |         |
|--------|---------|
| Seite  | 734-757 |
| Page   |         |
| Pagina |         |

|         |            |
|---------|------------|
| Ref. No | 10 018 993 |
|---------|------------|

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dall'Archivio federale svizzero.