
Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 5 Franken.

Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp. — Inserate franko an die Expedition.

Druck und Expedition der Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Organisation und Besoldung der Beamten der Eisenbahnabteilung des Post- und Eisenbahndepartements.

(Vom 24. April 1896.)

Tit.

In der Dezembersitzung 1891 haben die eidgenössischen Räte bei der Behandlung des Budgets für das folgende Jahr den Bundesrat eingeladen, zu prüfen und zu berichten, ob nicht die Organisation des administrativen Inspektorats des Eisenbahndepartements zum Zwecke einer ausreichenden Überwachung des Personen- und Güterverkehrs, sowie des Betriebes der schweizerischen Eisenbahnen gestützt auf Art. 31, 33, 34 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 zu erweitern sei.

Zu Anfang des Jahres 1893 legte uns das Eisenbahndepartement einen Vorschlag für die Reorganisation vor, begleitet von einem schriftlichen Berichte. Da aber damals auch schon die Anregung gefallen war, in Bezug auf die Zusammensetzung und die Geschäftsteilung des Bundesrates Änderungen eintreten zu lassen, haben wir die Bearbeitung der einzelnen Departemente unterlassen, indem wir voraussetzten, daß allem andern vorgängig die Organisation des Bundesrates zum Abschlusse gebracht werden müsse. Inzwischen (am 1. Januar 1896) ist der Bundesbeschluß betreffend die Organisation und den Geschäftsgang des Bundesrates in Kraft getreten. Es dürfte daher an der Zeit sein, nun auch auf die Vorlage vom Jahre 1893 zurückzugreifen. Wir unterbreiten sie hiermit den gesetzgebenden Räten, empfehlen deren Annahme und begleiten sie mit folgenden erläuternden Erklärungen.

Den erhaltenen Auftrag, dem administrativen Inspektorate des Eisenbahndepartements eine erweiterte Gestalt zu geben, glauben wir am besten zu entsprechen, wenn wir denselben allgemeiner fassen und die Frage stellen, ob nicht die Organisation der Bundesaufsicht im Eisenbahnwesen zum Zwecke einer ausreichenden Überwachung des Baues und des Betriebes der Eisenbahnen zu verstärken sei.

I.

Wir beginnen damit, daß wir vor allem die Stellung kennzeichnen, welche dem Bundesrate und dem Eisenbahndepartement in der bestehenden Gesetzgebung den Eisenbahnunternehmungen gegenüber zugewiesen ist.

Im allgemeinen charakterisiert sich das Recht des Bundes dahin, daß ihm die Aufsicht zusteht über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen, zur Wahrung der damit verknüpften öffentlichen Interessen, und die Befugnis, diejenigen Verfügungen zu treffen, welche das Aufsichtsrecht praktisch wirksam machen. Dagegen ist die direkte Mitwirkung des Bundes beim Bau und Betrieb der Bahnen ausgeschlossen.

Die grundlegenden Bestimmungen für die Rechte des Bundes sind enthalten im Bundesgesetz über Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. Dezember 1872. Dem Bunde kömmt hiernach zu:

Das Recht der Konzessionserteilung, Art. 1; die Genehmigung der Statuten, Art. 7; die Genehmigung der Finanzausweise und der Baupläne, sowie die Überwachung des Bahnbaues, Art. 14; die Bewilligung der Betriebseröffnung, Art. 17; die Feststellung der Baukosten, Art. 18; die Aufstellung von Bestimmungen für die Sicherung der technischen Einheit, Art. 29; die Regulierung der Anschlußverhältnisse, Art. 30; die Aufstellung von einheitlichen Normen zur Sicherung des Dienstes, von Normen über das Minimum des Betriebsmaterials der einzelnen Bahnen, die Maßnahmen gegen die Gefährdung des Verkehrs auf öffentlichen Straßen und Wegen durch den Manövrierdienst auf den Bahnhöfen, die Vorschriften gegen die Beschädigung der Eisenbahnen, Gefährdung des Verkehrs auf denselben und Überschreitung bahnpolizeilicher Verbote, Art. 31; die Entscheidung bei Anständen, welche den durchgehenden Verkehr und die zur Herstellung ineinandergreifender Fahrtenpläne nötigen Personenzüge, sowie die direkte Expedition im Personen- und Güterverkehr und den Übergang der Güter- und Viehwagen von der einen Bahn auf die andere betreffen, Art. 33; die Kontrolle im Tarifwesen, Art. 35; die Förderung von übereinstimmenden Reglements betreffend den Verkehr und den Transport, Art. 36.

Die Eisenbahngesetzgebung und damit auch der Geschäftskreis der Bundesbehörden wurden in der Folge namhaft erweitert. Es kamen nämlich hinzu:

- das Gesetz über Verpfändung und Zwangsliquidation, vom 24. Juni 1874;
- das Gesetz über die Rechtsverhältnisse der Verbindungsgeleise, vom 19. Dezember 1874;
- das Haftpflichtgesetz, vom 1. Juli 1875;
- das Gesetz über die Bahnpolizei, vom 18. Februar 1878;
- das Gesetz über die Sicherstellung der Kranken- und Unterstützungskassen, vom 20. Dezember 1878;
- das Gesetz über die Sicherstellung der Vergütungen aus dem direkten Verkehr, vom 2. Juli 1880;
- das Gesetz über das Rechnungswesen, vom 28. Dezember 1883;
- das Gesetz über die Hilfskassen, vom 28. Juni 1889;
- das Gesetz über die Arbeitszeit, vom 27. Juni 1890;
- das Transportgesetz, vom 29. März 1893;
- das Bundesgesetz über das Postregal, vom 5. April 1894, und die daherige Verordnung betreffend den Bau und Betrieb von Dampfschiffen etc., vom 18. Februar 1896;
- das Gesetz betreffend das Stimmrecht der Aktionäre von Eisenbahngesellschaften und die Beteiligung des Staates bei deren Verwaltung, vom 28. Juni 1895.

Die unmittelbare Aufsicht über die Vollziehung dieser Gesetze ist durch den Bundesbeschluß über die Organisation und den Geschäftsgang des Bundesrates, vom 28. Juni 1895, dem Post- und Eisenbahndepartement übertragen.

Die Organisation des Departements war schon unter der Herrschaft des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1873 getroffen worden und datiert vom 27. März 1874. Im wesentlichen gilt sie noch heute und nennt folgende Amtsstellen:

Kanzlei: Sekretär, Registrator, Statistiker, Kanzlist; technisches Inspektorat: Inspektor, Bureaugehülfe, Kontrollingenieure; administratives Inspektorat: Inspektor, Adjunkt.

Durch Bundesbeschluß vom Jahr 1890 ist die Statistik vom administrativen Inspektorat abgetrennt und mit dem Rechnungswesen der Eisenbahnen einer besondern Abteilung zugewiesen worden. Das Hilfspersonal der Kanzlei und der beiden Inspektorate wurde successiv vermehrt.

II.

Diese Organisation des Eisenbahndepartements genügt für die Bewältigung der vermehrten und immer noch zunehmenden Arbeitslast nicht. Die Zahl der zu beaufsichtigenden Eisenbahnunternehmungen ist auf achtundachtzig gestiegen, deren Netze haben sich beträchtlich erweitert, der Umfang der Geschäfte ist zufolge der neuen Gesetze erheblich gewachsen, zudem drängten die Erfahrungen im Betriebe zu intensivern Maßnahmen für dessen Sicherung. Dazu kommt neustens die Kontrolle der Dampfschiffe.

Die hervorstechenden Mängel der bestehenden Organisation sind folgende:

Der Departementsvorsteher wird mit solchen Geschäften belastet, die ebenso gut und besser von den Beamten des Departements besorgt werden könnten. Es ist hergebrachte Übung, daß die Korrespondenzen, Zwischenverfügungen, Anzeigen, seien sie von größerem oder geringerem Belang, von den Abteilungschefs in Konzepten dem Departementsvorsteher vorgelegt, von diesem geprüft, visiert und nach der Ausfertigung unterzeichnet werden. Die Zeit, welche für diese Bethätigung des Departementsvorstehers beansprucht wird, bemißt sich täglich nach Stunden. Es ist nicht nur der Zeitverlust, der daraus resultiert, sondern auch der Umstand zu beachten, daß bei dieser Geschäftsbehandlung die ganze Verantwortlichkeit auch für die kleinen und Detailgeschäfte dem Departementsvorsteher zufällt und in gleichem Maße die Beamten und Angestellten sich derselben entledigen. Nachteiliger noch ist die Einrichtung, daß auch die Prüfung und Genehmigung sämtlicher rein technischer Vorlagen in die Hand des Departementsvorstehers gelegt ist, der, wenn nicht selbst Techniker, nicht im stande ist, mit der erforderlichen Sachkenntnis zu handeln, und sich behelfen muß mit dem Vertrauen auf diejenigen Beamten, der das Geschäft vorbereitet hat.

Ein längst empfundenes Hemmnis in der Abwicklung der Geschäfte tritt in dem Umstande zu Tage, daß der Geschäftskreis und die Kompetenzen der einzelnen Abteilungen nicht mit der wünschbaren Klarheit umschrieben und abgegrenzt sind. So befassen sich das Sekretariat und gleichzeitig das administrative Inspektorat mit Gegenständen juristischer Natur. Noch häufiger kommt es vor, daß das administrative und das technische Inspektorat ineinander übergreifen, und daß entweder beide gleichzeitig in der gleichen Sache handeln, oder daß beide in der Annahme, der andere Teil werde sich mit dem Gegenstand beschäftigen, nicht handeln. Diese Zwitterstellung der beiden Inspektorate kam bei Fragen des Bahn-

dienstes nicht selten zur Erscheinung. Daß dadurch Friktionen entstehen müssen, welche nach billigem Urteil nicht auf eine Schuld der Funktionäre, sondern auf den Fehler in der Organisation zurückzuführen sind, ist einleuchtend.

Der Mangel an der erforderlichen Zahl fachmännisch gebildeter Beamten ist schon in den ersten Jahren der gegenwärtigen Organisation fühlbar geworden. Man behalf sich mit provisorischen Ernennungen, die nach Bedarf successive erfolgt sind. Insbesondere gilt dies von der technischen Abteilung. Provisorische Einrichtungen sind aber mit einer geordneten Verwaltung auf die Dauer nicht vereinbar und müssen wir Wert darauf legen, daß an deren Stelle feste Anstellungen treten.

III.

Wir gehen über zur Erläuterung unserer Vorschläge für die Organisation des Eisenbahndepartements, soweit durch diese Neuerungen bezweckt werden.

Dem Departementsvorsteher kommt die Oberaufsicht über das Eisenbahnwesen, die Vertretung desselben im Bundesrate und in den eidgenössischen Räten, sowie gegen dritte Interessenten zu. Vor sein Forum können die Entscheidungen der untern Amtsstellen gezogen werden. Ihm liegt die Entscheidung über die Anträge der Abteilungschefs ob, soweit dieselben nicht dem Bundesrat oder der Bundesversammlung vorbehalten sind. Diese Stellung bedingt seine Enthhebung von den Kanzleigeschäften in den Abteilungen und die selbständige Verwaltung derselben durch die betreffenden Beamten. Dem Departementsvorsteher aber soll ermöglicht werden, mehr Zeit als beim bisherigen Verfahren auf die Fortentwicklung der Gesetzgebung, für die eisenbahnpolitischen Aufgaben u. s. w. zu verwenden.

Im allgemeinen wird durch unsere Vorschläge eine größere Selbständigkeit der Beamten in dem ihnen zugewiesenen Wirkungskreise angestrebt, wobei allerdings der Grundsatz der Über- und Unterordnung nicht preisgegeben werden darf. Die selbständige Tätigkeit erhöht das Bewußtsein der Verantwortlichkeit.

Auch legen wir Wert auf eine klare Trennung der Tätigkeit und der Kompetenzen der einzelnen Amtsstellen.

Eingehend auf die Stellungen der einzelnen Abteilungen, so gilt folgendes:

Das Sekretariat befaßt sich mit den Hilfsarbeiten, welche einer Kanzlei obzuliegen pflegen. Daneben übernimmt es die Aufgabe des juristischen Beraters und Arbeiters der Eisenbahnabteilung.

Dem technischen Direktor, in dessen Hand die Arbeiten der untern Amtsstellen zusammenlaufen, soll die weitläufige Aufgabe zunächst dadurch erleichtert werden, daß die Gesamtheit der technischen Arbeiten nach dem Vorbilde der Arbeitsteilung bei den größeren Bahnverwaltungen in drei Sektionen zerlegt wird: in eine bautechnische, eine maschinentechnische und eine betriebsdienstliche, denen je ein tüchtiger Fachmann als Inspektor vorsteht. Die erstgenannte Sektion bestand schon bisher, auch die zweitgenannte hat sich herausgebildet, seitdem eine vermehrte Obsorge für die Komplettierung und Instandhaltung des Rollmaterials als erforderlich erachtet wurde. Die betriebsdienstliche Sektion ist neu und soll alle Arbeiten aufnehmen, welche sich auf die Kontrolle des Betriebsdienstes beziehen: Stations- und Zugsdienst, Bahnpolizei, Unfälle beim Betrieb, Zugsverspätungen.

Dem technischen Direktor sind ferner unterstellt die Kontrollingenieure für den bau- und maschinentechnischen Dienst wie bisher und die Kontrolleure für die betriebsdienstlichen Arbeiten.

Dem maschinentechnischen Inspektor wird die Aufsicht über die Dampfschiffe und deren Betrieb unterstellt und die nötige Ausbülfe beigegeben durch die Anstellung von 2—3 Kontrollingenieuren, die in den Specialitäten des Faches unterrichtet und geübt sind.

Dem administrativen Direktor wird die Kontrolle über das Tarif- und Transportwesen (I. Sektion), die Aufsicht über das Fahrplanwesen und die Anwendung des Arbeitsgesetzes (II. Sektion), die Aufsicht über das Rechnungswesen der Eisenbahnen und die Statistik (III. Sektion) übertragen. Jeder Sektion steht ein Inspektor vor.

Die Reorganisation des Eisenbahndepartements erheischt auch die Revision des Besoldungsetats. Wir haben bei der Bemessung der Besoldungen den bisherigen Etat zur Grundlage genommen und denselben für die neu zu schaffenden Stellen ergänzt und für einige bisherige Stellen eine den veränderten Zeitverhältnissen angemessene Erhöhung vorgeschlagen.

Für den Bund bewirkt übrigens das Budget des Eisenbahndepartements keine erhebliche Belastung. Wie bisher werden auch künftig die Ausgaben des Departements, Abteilung Eisenbahnwesen, zum größeren Teile durch die Konzessionsgebühren der Eisenbahnen und Dampfschiffe gedeckt werden.

Um zu zeigen, daß unser Gesetzesvorschlag durchführbar ist und wie die neue Organisation im Detail sich gestalten wird, legen wir demselben den Entwurf zu einer Vollziehungsverordnung bei, in der Meinung, daß der Bundesrat sich mit demselben beschäftigen werde, sobald das Gesetz selbst in Kraft gesetzt sein wird.

Wir empfehlen Ihnen, Tit., die Annahme des Gesetzesvorschlages und benutzen den Anlaß, Sie unserer vorzüglichen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 24. April 1896.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:

A. Lachenal.

Der Stellvertreter des eidg. Kanzlers:
Schatzmann.

~~~~~

(Entwurf.)

## **Bundesgesetz**

betreffend

### **Organisation und Besoldung der Beamten der Eisenbahn- abteilung des Post- und Eisenbahndepartements.**

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom  
24. April 1896,

beschließt:

#### **I. Organisation.**

##### **Art. 1.**

Bei der Eisenbahnabteilung des Post- und Eisenbahndepartements bestehen folgende Dienstabteilungen:

- A. die Kanzlei des Departements;
- B. die technische Abteilung;
- C. die administrative Abteilung.

##### **Art. 2.**

Diesen Dienstabteilungen ist folgendes Personal zugeteilt.

##### **A. Die Kanzlei des Departements.**

Der Departementssekretär, Kanzleichef.

Der Adjunkt desselben.

Der Registrator.

Der Übersetzer.

Kanzlisten I. Klasse.

Kanzlisten II. Klasse.

Die nötige Anzahl Aushülfssarbeiter.

## **B. Die technische Abteilung.**

Der Direktor.

Ihm untergeordnet:

1. Der Inspektor für die bautechnische Sektion, zugleich Stellvertreter des Direktors.  
Kontrollingenieure für den Bau und Unterhalt der Bahnen.  
Kontrollingenieure für die eisernen Brücken.
2. Der Inspektor für die maschinentechnische Sektion.  
Kontrollingenieure für die Specialbahnen.  
Kontrollingenieure für das Rollmaterial.  
Kontrollingenieure für die Dampfschiffe.  
Kanzlist I. Klasse.
3. Der Inspektor für den Betriebsdienst.  
Betriebskontrolleure.
4. Die Kanzlei:  
II. Sekretär.  
Kanzlist I. Klasse.  
Kanzlisten II. Klasse.

## **C. Die administrative Abteilung.**

Der Direktor.

Ihm untergeordnet:

1. Der Inspektor für das Tarif- und Transportwesen, zugleich Stellvertreter des Direktors.  
Ein I. Tarifbeamter.  
II. Tarifbeamte.
2. Der Inspektor für das Fahrplanwesen und das Arbeitsgesetz.  
Kontrollbeamte.

3. Der Inspektor für das Rechnungswesen und die Statistik.  
Ein II. Sekretär, zugleich Stellvertreter.  
Mathematiker.  
Statistiker.  
Kanzlist II. Klasse.
4. Die Kanzlei:  
II. Sekretär.  
Kanzlist II. Klasse.  
Die nötige Anzahl Aushülfсарbeiter.

### Art. 3.

Über die nähere Organisation und den Geschäftsgang bei den einzelnen Dienstabteilungen wird der Bundesrat das Erforderliche im Verordnungswege verfügen.

## II. Besoldung.

### Art. 4.

Bis zum Erlaß eines allgemeinen Besoldungsgesetzes werden die Besoldungen nach folgenden Klassen festgesetzt:

1. Klasse: Fr. 6000—8000.

Departementssekretär, technischer Direktor, administrativer Direktor.

II. Klasse: Fr. 5000—7000.

Die Inspektoren für die Sektionen der technischen und administrativen Abteilung, Kontrollingenieure für den Brückenbau.

III. Klasse: Fr. 4000—5500.

Adjunkt des Departementssekretärs, die übrigen Kontrollingenieure für die bautechnische und maschinentechnische Sektion, Registrator, Übersetzer, II. Sekretär der technischen Abteilung, I. Tarifbeamter, Betriebskontrolleure, Kontrollbeamte, II. Sekretär des Rechnungswesens, Mathematiker.

IV. Klasse: Fr. 3500—4500.

II. Tarifbeamte, Statistiker.

V. Klasse: Fr. 3000—4000.

Kanzlisten I. Klasse.

VI. Klasse: Fr. 2000—3500.  
Kanzlisten II. Klasse.

VII. Klasse: Fr. 1200—2500.  
Aushülfсарbeiter.

#### Art. 5.

Der Bundesrat setzt auf Antrag des Post- und Eisenbahndepartements das Besoldungsmaximum für jede einzelne Beamtung im Rahmen vorstehender Ansätze fest.

Beim Eintritt eines Beamten gilt die Minimalbesoldung als Regel. Tüchtige Leistungen in bisherigen Stellungen können jedoch angemessen berücksichtigt werden.

Bis das für eine Beamtung angesetzte Maximum erreicht ist, steigt die Besoldung mit Ablauf jeder dreijährigen Amtsperiode um Fr. 300.

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

#### Art. 6.

Auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens des gegenwärtigen Gesetzes sind die Bestimmungen des Bundesgesetzes betreffend die Errichtung und Besoldung der Beamtungen des schweizerischen Eisenbahn- und Handelsdepartements, vom 22. Januar 1874 (A. S. XI, 450 ff.), soweit sie das Eisenbahndepartement betreffen, aufgehoben.

#### Art. 7.

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.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Organisation und  
Besoldung der Beamten der Eisenbahnabteilung des Post- und Eisenbahndepartements.  
(Vom 24. April 1896.)**

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| In                  | Bundesblatt      |
| Dans                | Feuille fédérale |
| In                  | Foglio federale  |
| Jahr                | 1896             |
| Année               |                  |
| Anno                |                  |
| Band                | 3                |
| Volume              |                  |
| Volume              |                  |
| Heft                | 19               |
| Cahier              |                  |
| Numero              |                  |
| Geschäftsnummer     | ---              |
| Numéro d'affaire    |                  |
| Numero dell'oggetto |                  |
| Datum               | 06.05.1896       |
| Date                |                  |
| Data                |                  |
| Seite               | 1-11             |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 017 425       |

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.