

## Bericht

des

Bundesrates an die Kommission des Nationalrates für das Rückkaufgesetz, betreffend Abschnitt II, Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen.

(Vom 13. September 1897.)

Tit.

Bei Beratung des Rückkaufgesetzes in Ihrer Sitzung vom August 1897 in Interlaken haben Sie uns mehrere Bestimmungen betreffend die Organisation der Verwaltung der Bundesbahnen zum Berichte über die in Ihrer Mitte gemachten Vorschläge und Anregungen zurückgewiesen. Wir gestatten uns, dieselben, soweit möglich, in der Reihenfolge der Artikel des Gesetzesentwurfes zu erörtern, wobei wir die Ziffern der Artikel gemäß den Beschlüssen des Ständerates citieren.

I.

Zu Art. 19 beantragt Herr Cramer-Frey die Einschlebung folgenden neuen Absatzes zwischen Absatz 1 und 2:

„Der ständigen Kommission (des Verwaltungsrates) kann die Befugnis zur Erledigung einzelner Geschäfte, die keine große Wichtigkeit haben und dringlich sind, zugeteilt werden in der Meinung, daß dem Verwaltungsrate von bezüglichen Beschlüssen je in seiner nächsten Sitzung Kenntnis zu geben ist.“

Wir glauben, daß dieser Anregung nicht Folge gegeben werden sollte. Die Verhandlungsgegenstände, welche in Art. 17 dem Ge-

schäftskreis des Verwaltungsrates zugewiesen werden, sind alle wichtig, und es wäre schwierig, eine zutreffende Ausscheidung zwischen solchen von großer oder weniger großer Wichtigkeit zu machen. Auch sind dieselben selten so dringend, daß nicht für deren Behandlung die regelmäßigen Sitzungen ausreichen sollten; jedenfalls werden eine solche Dringlichkeit nur ganz wichtige Vorklagen beanspruchen. Andererseits liegt die Gefahr nahe, daß die Zuweisung einer Entscheidungsbefugnis, auch in beschränktem Sinne, an die ständige Kommission derselben dem Verwaltungsrate gegenüber eine zu einflußreiche Stellung schafft. Die Entwicklung, welche ähnliche Einrichtungen bei Privatbahngesellschaften genommen haben, raten nicht zur Übernahme derselben in die Verwaltung der Bundesbahnen.

Wir beantragen Ihnen daher, auf den von Herrn Cramer-Frey vorgeschlagenen Zusatz zu Art. 19 nicht einzutreten.

## II.

Zu Art. 21 wünschen Sie Prüfung, ob nicht für Festsetzung der Sitzungstage des Verwaltungsrates und für dessen Beschlußfähigkeit eine allgemeinere Fassung zu wählen und die genaue Normierung der vom Bundesrate zu erlassenden Vollziehungsverordnung vorzubehalten sei.

Wir geben zu, daß die Bestimmung, die Sitzungen des Verwaltungsrates seien alle zwei Monate, und zwar in der ersten Woche des betreffenden Monats, abzuhalten, etwas eng gefaßt ist und in der Anwendung zu Inkonvenienzen führen kann. Die Vorberatung der Geschäfte ist nicht nur von den Entschließungen der Generaldirektion abhängig, und es können äußere Umstände Verzögerungen veranlassen, welche hindern, je nach zwei Monaten eine ausreichende Zahl von Verhandlungsgegenständen bereit zu halten, um die Einberufung einer so zahlreichen Behörde zu rechtfertigen. Die Folge würde dann sein, daß in einer regelmäßigen Sitzung nur unwesentliche Traktanden behandelt werden könnten und bald nachher eine außerordentliche Sitzung einberufen werden müßte. Es ist auch möglich, daß vier regelmäßige Sitzungen, d. h. je eine im Quartal, für einen Teil des Jahres ausreichen. Volle Sicherheit kann diesfalls nur die Erfahrung gewähren, und aus diesem Grund kann es sich empfehlen, die präzise Festsetzung der vom Bundesrate zu erlassenden und daher leichter zu revidierenden Vollziehungsverordnung zu überlassen.

Dagegen sind wir der Ansicht, daß die Normierung der Beschlußfähigkeit des Verwaltungsrates als grundlegende wichtige

Bestimmung in das Gesetz gehöre, wie bezügliche Bestimmungen bei den Privatbahngesellschaften durch die Statuten getroffen sind.

Wir beantragen Ihnen daher folgende Fassung des Art. 21:

„Der Verwaltungsrat versammelt sich auf die Einladung seines Präsidenten regelmäßig jedes Vierteljahr einmal. Weitere Sitzungen können angeordnet werden, wenn dringende Geschäfte es notwendig machen. Das Nähere über die Zeit der Sitzungen bestimmt die Vollziehungsverordnung zum vorliegenden Gesetze.

„Der Rat ist beschlußfähig, wenn wenigstens 28 Mitglieder anwesend sind.“

### III.

Zu Art. 25, Ziff. 3, betreffend Festsetzung der Gehalte für die von der Generaldirektion zu ernennenden Beamten und Angestellten ist Rückweisung beschlossen worden, um zu prüfen, ob nicht ein Widerspruch zwischen dieser Bestimmung und den Art. 37 und 42 bestehe.

Das von uns vorgeschlagene System ist folgendes: Die Besoldungen der Direktoren, Beamten und ständigen Angestellten der Bundesbahnen werden durch ein besonderes Bundesgesetz festgesetzt (Art. 42). Nach unserer Auffassung wird dieses Gesetz in Übereinstimmung mit dem Besoldungsgesetz vom 2. Juli 1897 nicht feste Ansätze für jede einzelne Beamtenkategorie, sondern Minimal- und Maximalansätze für ganze Klassen enthalten, um eine successive Gehaltsaufbesserung innerhalb der gesetzlichen Schranken zu ermöglichen. Außerdem sind aber bei Gehaltsfestsetzung innerhalb der einzelnen Klassen und Beamtenkategorien neben den Verhältnissen der einzelnen Person (Geburtsjahr, Dienstalter u. s. w.) die Verschiedenheiten zu berücksichtigen, welche aus ungleichen Dienstobliegenheiten innerhalb der nämlichen Klasse und Kategorie, aus lokalen Verhältnissen (mehr oder weniger teure Lebensweise an verschiedenen Orten) u. s. w. sich ergeben. Es sind somit im Rahmen des Besoldungsgesetzes für die Bundesbahnen noch Gehaltsnormen aufzustellen, welche den angedeuteten verschiedenen Verhältnissen gerecht werden und doch die, soweit zulässig, einheitliche und gleichmäßige Behandlung der Beamten und Angestellten ermöglichen. Diese Gehaltsnormen sind durch die Generaldirektion für die von ihr zu ernennenden Beamten und Angestellten (was allerdings im Gesetzesentwurfe nicht besonders erwähnt ist) und auch für die von den Kreisdirektionen zu ernennenden Angestellten festzusetzen (Art. 25, Ziff. 3). Innerhalb dieser im Interesse der

gleichmäßigen Behandlung für alle Kreise einheitlich aufgestellten Normen erfolgt dann die Gehaltsfestsetzung für den einzelnen Beamten und Angestellten einerseits durch die Generaldirektion (Art. 25, Ziff. 3) und anderseits durch die Kreisdirektionen (Art. 37) je für ihr Personal.

Um jede Unklarheit zu vermeiden, beantragen wir Ihnen folgende neue Redaktionen:

Art. 25, Ziff. 3.

(Insbesondere fallen in den Geschäftskreis der Generaldirektion:)

„3. Die Aufstellung von Gehaltsnormen für die von der Generaldirektion und für die von den Kreisdirektionen zu ernennenden Beamten und Angestellten.“

„3<sup>bis</sup>. Die Festsetzung der Gehalte für die von ihr zu ernennenden Beamten und Angestellten.“

Art. 37. Die Kreisdirektionen ernennen das sämtliche ihnen unterstellte Personal mit Ausnahme der Abteilungsvorstände (Art. 25, Ziff. 2) und setzen im Rahmen des Besoldungsgesetzes, der von der Generaldirektion erlassenen Gehaltsnormen und des Budgets dessen Gehälter und Löhne fest.“

Art. 42 bleibt unverändert.

#### IV.

Zu Art. 25, Ziff. 12, hat Herr Cramer-Frey folgenden Antrag gestellt:

„12. Die Erledigung von Reklamationen aus dem Verkehre mit andern Bahnen wegen unrichtiger Anwendung der Tarife und Tarifvorschriften oder wegen unrichtiger Instradierungen, ferner wegen Verlustes oder Beschädigung von Transportgütern oder wegen Verspätungen im Personen- und Güterverkehr.“

Im Zusammenhange damit wird vom Antragsteller vorgeschlagen, in Art. 35 die Ziff. 12 zu redigieren wie folgt:

(Der Geschäftskreis der Kreisdirektionen umfaßt:)

„12. Die Erledigung von Reklamationen aus dem innern Verkehr der Bundesbahnen wegen unrichtiger Anwendung der Tarife und Tarifvorschriften oder unrichtiger Instradierung, wegen Verlustes oder Beschädigung von Transportgütern, sowie wegen Verspätungen im Personen- und Güterverkehr, soweit dieselbe nicht den Bahnhofsvorständen oder andern Dienststellen zugewiesen werden kann, ferner die Anhandnahme und Überleitung der gleichartigen Re-

klamationen aus dem Verkehre mit andern Bahnen an die Generaldirektion (Art. 25, Ziff. 12).<sup>4</sup>

Wir können uns mit diesem Vorschlage einverstanden erklären. Die Unterscheidung zwischen Reklamationen aus dem internen Verkehre der Bundesbahnen und solchen aus dem Verkehre mit andern Bahnen ist richtiger als eine solche zwischen wichtigern und unwichtigern. Der Verkehr mit den andern Bahnen, ausländischen und schweizerischen, ist allerdings zum Zwecke einer raschen Behandlung bei der Generaldirektion zu belassen, da sie nach außen die Bundesbahnen einheitlich vertreten soll. Dagegen kann die Behandlung der Reklamationen aus dem internen Verkehr der Bundesbahnen ohne Anstand den Kreisdirektionen überlassen werden. Dabei ist dann allerdings in den zu erlassenden Reglementen dafür Sorge zu tragen, daß die Kreisdirektion, bei welcher die Reklamation anhängig gemacht wird, dieselbe direkt entscheidet, nachdem sie die erforderlichen Informationen im ganzen Gebiet der Bundesbahnen selbst, ohne Vermittlung einer andern Kreisdirektion, eingeholt hat; ein Herumfragen von einer Kreisdirektion zur andern muß vermieden werden, wenn nicht die bisherige Verschleppung fort dauern soll. Das Publikum beklagt sich aber bekanntlich am meisten über die vielen Verzögerungen im Reklamationsdienst, welche durch den Bestand vieler Verwaltungsstellen, welche die Reklamation in der Regel zu passieren hat, zum größten Teil verursacht sind.

Es erscheint auch zweckmäßig, untergeordneten Dienststellen die Kompetenz zu direkter Erledigung der Reklamationen bis zu einem gewissen Betrag zuzuweisen. Bezüglich der Tarifreklamationen wird das allerdings kaum möglich sein, da den Stationsvorständen und ähnlichen Stellen die Kenntnis der verwickelten Tarifverhältnisse abgeht, welche nur bei der kommerziellen Centralstelle zu finden ist.

Es ließe sich noch fragen, ob nicht auch Reklamationen aus dem internen Verkehre, welche einen Höchstbetrag, z. B. Fr. 5000 übersteigen, der Generaldirektion vorzubehalten seien. Da aber solche Fälle selten vorkommen, nehmen wir davon Umgang, einen bezüglichen Antrag zu stellen.

Wir beantragen daher Zustimmung zu der vorgeschlagenen Redaktion des Art. 25, Ziff. 12, und des Art. 35, Ziff. 12.

## V.

Zu Art. 25, Ziff. 19, haben Sie Bericht einverlangt über folgenden vorläufigen Beschluß:

(Insbesondere fallen in den Geschäftskreis der Generaldirektion:)

„19. der Abschluß von Verträgen, welche nicht in die Kompetenz der Kreisdirektionen fallen, und die Genehmigung derjenigen Verträge, für welche die Genehmigung der Generaldirektion vorbehalten ist;“

womit im Zusammenhange steht der Beschluß zu Art. 35, Ziff. 1<sup>bis</sup>:

(Der Geschäftskreis der Kreisdirektionen umfaßt:)

„1<sup>bis</sup>. Die Vorbereitung und den Abschluß der Bau- und Lieferungsverträge des Netzes, welche der Genehmigung der Generaldirektion unterliegen, wenn deren Gegenstand Fr. 100,000 übersteigt, und derjenigen des Verwaltungsrates im Falle des Art. 17, Ziff. 11.“

Bezüglich der Bau- und Lieferungsverträge ist anzuerkennen, daß eine Reihe von Verträgen richtiger von den Kreisdirektionen abgeschlossen werden, d. h. alle diejenigen, welche zur Ausführung der ihnen übertragenen Geschäfte erforderlich sind. Bezüglich der von den Kreisdirektionen auszuführenden Bauten ist das in Ziff. 3 des Art. 35 bereits ausdrücklich gesagt, und es steht nichts entgegen, daß das Gleiche für die kleinern Lieferungen für den Betrieb angeordnet wird. Dagegen ist es im Interesse einer ökonomischen Verwaltung durchaus geboten, größere Anschaffungen an Betriebsmaterial und Konsummaterialien einheitlich zu beschaffen, sowohl wegen der zu erzielenden billigeren Preise, wie namentlich zur Erreichung einheitlicher Typen und Lieferungsbedingungen. Es wäre entschieden verfehlt, wenn die Bestellungen von Schienen, Schwellen und Kleiseisenzeug für den Oberbau, von Rollmaterial (Lokomotiven, Personen-, Gepäck- und Güterwagen) und von Brenn- und Schmiermaterial für den Maschinendienst (Kohlen und Schmieröle) wie bisher zersplittert von den einzelnen Kreisverwaltungen vorgenommen würden. Die Ausscheidung nach der Höhe der Vertragssumme erscheint uns daher nicht zweckmäßig; es sollte vielmehr nach Materien unterschieden werden, in Übereinstimmung mit dem Entwurfe des Bundesrates und dem Beschlusse des Ständerates, wobei die Redaktion noch präziser gefaßt werden kann, damit das Mißverständnis ausgeschlossen wird, als ob auch die kleineren Lieferungen von der Centralstelle zu vergeben wären. Immerhin halten wir es für zweckmäßig, auch für die dem Geschäftskreis der Kreisdirektionen zuzuweisenden Lieferungen eine Maximalsumme festzusetzen, bei deren Erreichung die Genehmigung der Generaldirektion einzuholen ist (Art. 38, Ziff. 4). Diese Ziffer ist konsequenterweise auch zu ergänzen durch

Erwähnung der Landankäufe. Wir fügen einen bezüglichen Vorschlag am Schlusse dieses Abschnittes bei.

Die Fassung Ihres vorläufigen Beschlusses zu Art. 25, Ziff. 19, ist außerdem so allgemein gehalten, daß dieselbe zu unrichtiger Auslegung und daher zu Differenzen zwischen Generaldirektion und Kreisdirektionen Veranlassung geben kann. Unseres Erachtens kann es nicht zweifelhaft sein, daß gemäß Ziff. 16 und 17 des Art. 25 der Abschluß aller Verträge und Vereinbarungen mit andern Bahnunternehmungen (schweizerischen und ausländischen) über den gegenseitigen Verkehr und die Regelung der Konkurrenzverhältnisse, sowie über die gemeinschaftliche Benützung und Erstellung von Bahnhöfen, Stationen und Betriebseinrichtungen von der Generaldirektion nach einheitlichen Grundsätzen zu behandeln ist. Für den Verkehr mit ausländischen Transportanstalten erscheint dieses eigentlich selbstverständlich, da gerade in dieser Hinsicht die Staatsbahnverwaltung als geschlossenes Ganzes zur Vertretung gemeinsamer und einheitlicher Interessen des ganzen Landes dem Auslande gegenüberzutreten muß. Für den innern Verkehr ist es von großer Wichtigkeit, daß für die Gestaltung der Beziehungen zu den Nebenbahnen nicht Verschiedenheit nach einzelnen Kreisen bestehe, sondern gleiche Behandlung für alle. Und zwar genügt es nicht, die Ratifikation für von den Kreisdirektionen vereinbarte Verträge vorzubehalten. Abgesehen davon, daß es für die Kreisdirektionen unangenehm sein müßte, wenn von ihnen abgeschlossene Verträge zurückgewiesen würden, ist es bekanntlich weit schwieriger, unrichtig geführte Verhandlungen in die rechte Bahn zurückzuleiten, als von Anfang an auf geeigneter Grundlage vorzugehen. Für die Nebenbahnen dürfte es zudem ersprißlicher sein, wenn das denselben gegenüber beabsichtigte Entgegenkommen in der Geschäftsleitung der Generaldirektion einheitlichen Ausdruck findet.

Wenn dieser Standpunkt eingenommen wird, hat die zu allgemeine Fassung der Ziff. 19 keine Berechtigung.

Wir beantragen Ihnen daher folgende Redaktion:

„Art. 25, Ziff. 19. Der Abschluß der Bau- und Lieferungsverträge für die von der Generaldirektion auszuführenden Bauten, sowie aller Lieferungsverträge für Oberbaumaterial, für den Bezug von Brenn- und Schmiermaterialien für den Maschinendienst und für neues Transportmaterial, unter Vorbehalt von Art. 17, Ziff. 11.“

und:

Art. 35, Ziff. 11<sup>bis</sup> (nicht 1<sup>bis</sup>):

„11<sup>bis</sup>. Der Abschluß der Bau- und Lieferungsverträge für ihr Netz, welche nicht der Generaldirektion vorbehalten sind (Art. 25, Ziff. 19).“

Ferner:

„Art. 38, Ziff. 4. Verträge über die Ausführung von Bauarbeiten und über Landerwerb, sowie Lieferungsverträge, wenn die Vertragssumme mehr als Fr. 50,000 beträgt.“

## VI.

Zu Art. 29 ersuchen Sie um Bericht, ob nicht die Umschreibung der Kreise und die Verteilung der Mitglieder der Kreisverwaltungsräte auf die Kantone besser durch die vom Bundesrate zu erlassende Vollziehungsverordnung als durch einen Bundesbeschluß normiert werde.

Wir haben schon in der Rückkaufsbotschaft (S. 160) als wünschenswert bezeichnet, daß die Umschreibung der Kreise der Vollziehungsverordnung überlassen werden sollte, da die Erfahrung voraussichtlich gewisse Änderungen an der erstmaligen Einteilung nach kürzerer Zeit fordern werde, welche auf dem Wege der Verordnung leichter durchzuführen sind als durch einen Bundesbeschluß. Sollten Sie in Übereinstimmung mit dem Ständerat diese praktische Erwägung nicht für maßgebend erachten, sind wir der Ansicht, daß dann auch die Bestimmung der Zahl der Kreisverwaltungsräte und deren Verteilung auf die Kantone Sache eines Bundesbeschlusses sein müßte, indem Umschreibung der Kreise, Festsetzung der Zahl und Verteilung der Verwaltungsräte in einem innern Zusammenhange stehen und daher besser durch einen einheitlichen Erlaß geordnet werden.

## VII.

Zu Art. 31 ist zu prüfen, ob die Kreisverwaltungsräte wirklich mindestens alle zwei Monate zusammentreten sollen.

Aus den in Abschnitt II für den Verwaltungsrat entwickelten Gründen, welche auch hier zutreffen, können wir der Ansicht bestimmen, daß eine regelmäßige Einberufung wenigstens einmal im Vierteljahr genüge und daß das weitere ohne Anstand der Vollziehungsverordnung überlassen werden könne.

Wir beantragen daher folgende Redaktion:

„Art. 31. Die Kreisverwaltungsräte versammeln sich auf Einladung ihrer Präsidenten regelmäßig jedes Vierteljahr einmal.

Weitere Sitzungen können angeordnet werden, wenn dringende Geschäfte es notwendig machen. Das Nähere über die Zeit der Sitzungen bestimmt die Vollziehungsverordnung zum vorliegenden Gesetze.

„Die Kreisverwaltungsräte . . . .“

### VIII.

Zu Art. 35 schlägt Herr Cramer-Frey die Aufnahme folgender neuer Bestimmungen vor:

(Der Geschäftskreis der Kreisdirektionen umfaßt:)

„Ziff. 1<sup>bis</sup>. Die Entwerfung der Voranschläge für ihren Geschäftskreis; die Entwerfung der Fahrpläne für ihr Betriebsnetz, unter Berücksichtigung der vom Verwaltungsrate dafür aufgestellten Normen und der weitem Wegleitung der Generaldirektion; die Entwerfung der Pläne für die in Ziff. 3 erwähnten Bauten, soweit die Generaldirektion sich dieselbe nicht vorbehält; die Begutachtung der ihr von der Generaldirektion zugewiesenen Fragen, namentlich über Tarifverhältnisse, Ordnung der Verhältnisse von Gemeinschaftsstationen und sonstigen Verkehrsregelungen mit anstoßenden Bahnen; die Mitwirkung beim Kassenverkehr zwischen den Stationen und der Generaldirektion.“

„1<sup>ter</sup>. Entgegennahme von Wünschen und Begehren der Behörden und Privaten über Verhältnisse, die in den Geschäftskreis der Generaldirektion fallen, und begutachtende Übermittlung an letztere.“

Wir sind mit diesen Anträgen sachlich ganz einverstanden und halten dieselben mit dem Antragsteller für selbstverständlich; immerhin wird es zur Beseitigung von Mißverständnissen gut sein, dieselben ausdrücklich in das Gesetz aufzunehmen.

Wir beantragen Ihnen daher, den genannten Anträgen zuzustimmen.

### IX.

Zum Schlusse haben wir uns noch über die Anträge der Herren Schobinger und Curti vom 30. August 1897 auszusprechen. Dieselben bezwecken im Zusammenhange eine grundsätzliche Änderung der vom Ständerate und von der Mehrheit Ihrer Kommission beschlossenen Organisation im Sinne einer weitgehenden Decentralisation. Wir sind der Ansicht, daß mit deren Annahme nicht nur eine Decentralisation, sondern eine förmliche Des-

organisation der Bundesbahnverwaltung herbeigeführt würde, und müssen daher in Übereinstimmung mit unserer bisherigen Stellungnahme von deren Annahme entschieden abraten.

Der Bundesrat, welcher für einen richtigen Gang der Verwaltung der Bundesbahnen verantwortlich ist, muß in der Lage sein, die leitenden Organe selbst auszuwählen; es muß ihm daher die Ernennung nicht bloß der Generaldirektion, sondern auch der Kreisdirektionen zustehen. Wenn vollends die Generaldirektion vom Verwaltungsrate und die Kreisdirektionen von den Kreisverwaltungsräten gewählt würden, so wäre von vornherein einem Auseinandergehen der wichtigsten Vollziehungsorgane gerufen, während doch beim Eisenbahnbetrieb einheitliche Leitung durchaus erforderlich ist, wenn die Sache richtig gehen soll. Es ist unzulässig, daß Kreisdirektionen im Verlaß auf ihre Wahlbehörde den Verfügungen der Generaldirektion aktiven oder passiven Widerstand entgegenzusetzen.

Bezüglich der Kompetenzausscheidung zwischen Generaldirektion und Kreisdirektionen erachten wir es aus den zu Abschnitt V entwickelten Gründen für durchaus unthunlich, die Verhandlungen über Verpachtung von Staatsbahnstrecken, über Pachtung fremder Linien, über die Vereinbarungen mit andern Transportanstalten betreffend den gegenseitigen Verkehr und die gemeinsame Benützung und Erstellung von Bahnhöfen u. s. w. der Generaldirektion zu entziehen und deren Abschluß den Kreisdirektionen zu übertragen, unter bloßem Ratifikationsvorbehalt zum Teil durch den Verwaltungsrat, zum Teil durch die Kreisverwaltungsräte. Dadurch würde der unhaltbare Zustand verlängert, daß diese Beziehungen in der einen Landesgegend so, in der andern anders geregelt würden, während doch das mit den Bahnen verkehrende Publikum, wie die Interessenten der Nebenbahnen mit Grund einheitliche Behandlung wünschen. Wenn der endgültige Entscheid über die Projekte und die Ausführung neuer Linien, neuer Bahnhöfe, Umbauten und Ergänzungsbauten auf den im Betriebe befindlichen Linien den Kreisverwaltungsräten zugewiesen würde, wäre damit den Vertretern der Kantone die Beschlußfassung über Anlagen übertragen, die aus der Bundeskasse zu bezahlen sind, ein schon aus konstitutionellen Gründen unhaltbarer Zustand; dazu kämen das Überwiegen lokaler Gesichtspunkte über die eisenbahntechnischen, die Konflikte zwischen den Kreisdirektionen bei gemeinsam zu benützenden Bahnhöfen und Bahnstrecken, die ungleiche Behandlung der verschiedenen Landesteile u. s. w. Das vorgeschlagene System ist ein so dem Wesen des Bahnbetriebes

widersprechendes, daß wir glauben, uns mit der prinzipiellen Ablehnung begnügen und die Erörterung der einzelnen Abänderungsvorschläge unterlassen zu dürfen. Wir wollen nur noch bemerken, daß die Betriebskontrollen nicht den Kreisdirektionen unterstellt werden können, da es überhaupt eine Verschwendung von Zeit und Personal wäre, eine Mehrzahl solcher zu schaffen. Die Kontrolle der Betriebseinnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr und die Verkehrsstatistik sind einheitlich als Centralstelle einzurichten, und ist das um so eher thunlich, da eine Reihe von Abrechnungen u. dgl. wegfallen werden, welche jetzt für den gegenseitigen Verkehr zwischen den einzelnen Hauptbahnen zu machen sind.

Wir beantragen daher, es sei auf die Abänderungsanträge der Herren Schobinger und Curti vom 30. August 1897 nicht einzutreten.

Genehmigen Sie, Tit., bei diesem Anlasse die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 13. September 1897.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Deucher.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**



**Bericht des Bundesrates an die Kommission des Nationalrates für das Rückkaufsgesetz,  
betreffend Abschnitt II, Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen.  
(Vom 13. September 1897.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1897
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	37
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.09.1897
Date	
Data	
Seite	199-209
Page	
Pagina	
Ref. No	10 018 001

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.