

Bericht

der

Kommission des Nationalrates über das Budget der Bundesbahnen pro 1909.

(Vom 28. November 1908.)

Tit.

Der Bundesrat übermittelt der Bundesversammlung ein Budget der Bundesbahnen pro 1909, das mit einem Ausgabenüberschuss von Fr. 5,776,330, also von nahezu 6 Millionen Franken abschliesst, obwohl Teuerungszulagen an das Personal, wie sie in den Jahren 1906 und 1907 von Ihnen bewilligt worden, darin nicht vorgesehen sind. Sollten dieselben auch noch in die Rechnung eingestellt werden, so würde das Defizit auf $8\frac{1}{2}$ Millionen anwachsen.

Da feststeht, dass die Gewinn- und Verlustrechnung der Bundesbahnen pro 1908 ein Defizit von wahrscheinlich 6 oder 7 Millionen aufweisen wird, da anderseits das Jahr 1909 kaum günstiger abschliessen dürfte und für das Jahr 1910 eine erhebliche Vermehrung der Ausgaben in Aussicht steht, so muss offen anerkannt werden, dass die Bundesbahnen gegenwärtig eine Krisis durchmachen, und dass sofort energische Massregeln getroffen werden müssen, um den schweren Folgen, die eine längere Dauer dieser Krisis für die Finanzen des Bundes und den Kredit des Landes haben könnte, vorzubeugen.

Ihre Kommission wird sorgfältig alles vermeiden, was als systematischer oder übertriebener Pessimismus betrachtet werden

könnte, sie hält sich aber für verpflichtet, die Lage so zu schildern, wie sie in Wirklichkeit ist, damit die Bundesversammlung genau wisse, woran sie ist. Die Finanzen der Bundesbahnen und ihr Kredit sind eng mit den Finanzen und dem Kredite des Bundes verknüpft. Die Buchhaltungen werden allerdings getrennt geführt, aber die Verantwortlichkeit ist eine uneingeteilte und die Bundesversammlung muss auf die Herstellung des Gleichgewichtes im Budget der Bundesbahnen die gleiche Sorgfalt verwenden, wie bei demjenigen des Bundes. Der Bundesrat sowohl als die Bundesversammlung haben von jeher mit grossem Eifer darnach getrachtet, wohlgeordnete Budgets aufzustellen und die eidgenössischen Finanzen auf der Höhe eines Kredites ersten Ranges zu halten. Jedesmal wenn diese Finanzen von einer Krisis bedroht oder das Gleichgewicht des Budgets in Frage gestellt war, haben Bundesrat und Bundesversammlung sofort die nötigen Massregeln ergriffen, um das Gleichgewicht wieder herzustellen, und zwar auch dann, wenn deshalb nützliche Vorkehren verschoben werden mussten. Wir weisen in dieser Hinsicht auf die Beschlüsse von 1878 und die finanziellen Enquêtes von 1899 und 1907 hin. Und dieses umsichtige Vorgehen hat gute Früchte getragen. Die Finanzen des Bundes sind in gutem Zustande. Der Voranschlag schliesst im Gleichgewicht ab. Die konsolidierte eidgenössische Staatsschuld wird planmässig amortisiert und wir haben kein ausserordentliches Budget. Unsere Lage ist also eine ausgezeichnete und die schweizerischen Staatsschuldscheine gelten überall als erstklassige Wertschriften. Es ist dies aber für unser kleines Staatswesen auch eine absolute Notwendigkeit. Das Vertrauen in die finanzielle Verwaltung des Bundes darf nicht erschüttert werden. Es ist dies eine der Bedingungen unserer Unabhängigkeit.

Durch den Rückkauf hat der Bund seine Finanzen (und seinen Kredit mit dem Betrieb seines Eisenbahnnetzes verknüpft und in dieses Unternehmen ein Kapital von einer Milliarde und 152 Millionen gesteckt, dessen Verzinsung jährlich 40 Millionen Franken erfordert. Hierzu kommt noch eine schwebende Schuld, die zurzeit 34 Millionen beträgt und durch provisorische Kassenscheine gebildet wird. Damit steigt die Schuld der Bundesbahnen auf rund 1200 Millionen. Der Bund ist an dieser Schuld direkt interessiert und sein finanzieller Kredit eng damit verbunden. Er haftet den Gläubigern der Bundesbahnen für dieselbe. Deshalb muss, wenn der gute Ruf der eidgenössischen Finanzen aufrecht erhalten werden soll, nicht nur das eigentliche Budget der

Eidgenossenschaft, sondern auch der Voranschlag und die Rechnung der Bundesbahnen im Gleichgewicht abschliessen, denn wenn die Bundesbahnen ein Defizit aufweisen, so wird schliesslich die eidgenössische Staatskasse zur Deckung desselben herangezogen werden müssen.

Die gegenwärtige Lage hat übrigens nichts Überraschendes. Alle diejenigen, welche den Gang der Verwaltung der Bundesbahnen etwas genauer verfolgt haben, haben sich darüber Rechenschaft geben können, dass das unaufhörliche Anwachsen der Ausgaben notwendigerweise und trotz der Zunahme der Einnahmen zum Defizit führen müsse.

Tatsächlich hat schon das Jahr 1907 nicht im Gleichgewicht abgeschlossen. Zieht man vom Aktivsaldo dieses Jahres den Betrag der durch Bundesbeschluss vom 20. Dezember 1907 bewilligten Teuerungszulagen mit $2\frac{1}{2}$ Millionen ab, so verbleiben noch 354,000 Franken. Wenn also nicht vom vorhergehenden Jahre (1906) ein Aktivsaldo von Fr. 918,000 übernommen worden wäre, so hätte das Jahr 1907 mit einem Defizit von mehr als einer halben Million abgeschlossen (Fr. 564,000). Indem wir Sie in unserem Berichte vom Monat Juni auf diese Tatsache aufmerksam machten, haben wir auch auf die Notwendigkeit hingewiesen, das Gleichgewicht in den Finanzen der Bundesbahnen durch eine Verminderung der Ausgaben wieder herzustellen: „Es ist kein normaler Zustand,“ sagten wir damals, „wenn ein Unternehmen, in dem vom Lande ein Kapital von mehr als einer Milliarde investiert worden ist, und dessen Betrieb eine Einnahme von 142 Millionen Franken aufweist, nicht nur keinen Gewinn abwirft, und, sofern von den Amortisationen abgesehen wird, auch keine Reserven für die mageren Jahre zurücklegt, sondern im Gegenteil Gefahr läuft, auf einen Bundesbeitrag Anspruch erheben zu müssen, um seine Rechnungen balancieren zu können.“

Wir sind nun auf diesem Punkte angelangt. Im nächsten Juni wird der Bundesrat uns Anträge betreffend die Deckung des Defizites pro 1908 stellen müssen. Das Rückkaufsgesetz von 1897 sieht allerdings einen Reservefonds zur Deckung allfälliger Fehlbeträge vor, bis jetzt ist es aber nicht möglich gewesen, demselben irgend etwas zu überweisen, so dass besondere Massregeln ergriffen werden müssen. Welches sie aber auch sein mögen, so wird die eidgenössische Staatskasse in die Lage kommen, entweder den Fehlbetrag zu übernehmen oder die nötigen Vorschüsse zu machen.

Allgemeines.

Wenn von der gegenwärtigen schwierigen Lage der Bundesbahnen die Rede ist, so wird allgemein zur Erklärung derselben auf die wirtschaftliche Krisis abgestellt, die ganz Europa in Mitleidenschaft gezogen und sich bei den Bundesbahnen durch eine Verminderung der Nettoeinnahmen bis Ende Oktober von 5,6 Millionen bemerkbar gemacht hat. Diese Erklärung befriedigt aber nicht. Sie findet keine Anwendung auf das Jahr 1907, in dem die Einnahmen den höchsten Punkt der Kurve erreicht haben, die seit der Verstaatlichung stets eine steigende Richtung beibehalten hat. Und wir haben soeben nachgewiesen, dass die Rechnung jenes Jahres schon mit einem Defizit abgeschlossen hat. Es würde eher der Wahrheit entsprechen, wenn gesagt würde, dass die Abnahme der Einnahmen im laufenden Jahre auch den grössten Optimisten die Augen über die besorgniserregende Vermehrung der Ausgaben geöffnet und den Nachweis erbracht hat, dass bei der gegenwärtigen Organisation der Verwaltung und des Betriebes der Bundesbahnen der geringste Zwischenfall genügt, um das Gleichgewicht zu stören.

Die kilometrischen Einnahmen der Bundesbahnen sind vom Jahre 1902 bis Ende 1907 in ungeahntem Masse gestiegen. Von rund Fr. 46,000 per Kilometer im Jahre 1903 sind sie auf Fr. 58,000 im Jahre 1907 angewachsen, was einer jährlichen Zunahme von durchschnittlich 5,98, also zirka 6 % entspricht, während die von den Bundesbahnen aufgestellten und von Ihnen genehmigten Budgets nur eine normale Zunahme von 3 % vorsahen. Dort liegt also die Ursache des Übels nicht, da sogar im Laufe der ersten zehn Monate dieses Jahres die Zahl der Reisenden zugenommen hat (61,6 Millionen gegen 59,4) und die Tonnenzahl der beförderten Güter nur um ein wenig hinter derjenigen der gleichen Periode des Jahres 1907 zurückgeblieben ist (9,9 Millionen gegen 10,2).

Die Wahrheit ist die, dass die Ausgaben der Bundesbahnen seit 1903 in einem Masse gewachsen sind, mit der die Vermehrung der Einnahmen nicht Schritt halten konnte. Der Betriebskoeffizient, der über das Verhältnis der Ausgaben zu je Fr. 100 Einnahmen Aufschluss gibt, betrug im Jahre 1902 60,98. Er ist im Jahre 1907 auf 69,32 gestiegen und im Budget, das uns zur Beratung vorliegt, wird er auf 70,54 % geschätzt. Hier muss die Ursache des Übels gesucht werden und glücklicherweise nicht in der wirtschaftlichen Krisis. Wir sagen glücklicherweise, weil es

ausser unserer Macht steht, auf den Gang der Weltgeschäfte einzuwirken, weil es uns aber freisteht, in unserem Hause Ersparnisse zu machen und in der Verwaltung und dem Betriebe unserer Bahnen die durch die Verhältnisse gebotenen Reformen durchzuführen.

* * *

Am 30. April 1908 hat der Verwaltungsrat der Bundesbahnen die Generaldirektion eingeladen, „zu prüfen und zu berichten, welche Massnahmen getroffen werden könnten, um das Anwachsen der Ausgaben einzuschränken und wieder ein besseres Verhältnis zwischen Einnahmen und Ausgaben herzustellen.“ Dieser Bericht liegt vor; er ist mit dem Datum vom 4. September 1908 dem Budgetentwurf beigegeben worden.

Die Generaldirektion gibt darin zu, dass das Defizit herrührt:

1. von der Steigerung der Betriebsausgaben; 2. von dem erheblichen Anwachsen der Beträge für Verzinsung und Amortisation der Anleihen. Die Steigerung der Betriebsausgaben wird, sagt die Generaldirektion, wesentlich durch die Vermehrung des Personals verursacht. Was die Ausgaben für den Dienst der Anleihen betrifft, so sind sie von 40,6 Millionen im Jahre 1903 auf 46 Millionen im Jahre 1907 gestiegen, weil das Baukonto, mit Inbegriff der Ausgaben für unvollendete Bauten, innert der gleichen Periode von 895½ Millionen auf 1 Milliarde und 39 Millionen angewachsen ist. Diese Tatsachen hatten die Generaldirektion, schon vor der Schlussnahme des Verwaltungsrates veranlasst, eine eingehende Untersuchung über die Ursachen der unverhältnismässigen Ausgabenvermehrung anzuordnen.

Das Ergebnis dieser Untersuchung ist im Bericht vom 4. September niedergelegt. Die Erhebungen sind auf der Grundlage der bestehenden gesetzlichen Organisation vorgenommen worden, da, sagt die Generaldirektion „die vollständig funktionierende Organisation eine zu kurze Zeit bestanden habe, um genügende Erfahrungen zu bieten“ und andererseits „eine Gesetzesänderung erfahrungsgemäss eine sehr lange Zeit beanspruchen würde, während die Massnahmen zur Erzielung von Ersparnissen dringender Natur und daher sofort zu treffen sind“.

Die Generaldirektion ist der Ansicht, dass das bedeutende Anwachsen der Betriebsausgaben seit 1903 (32,4 %) und speziell des Personalbestandes (25,6 %) „die notwendige Folge der enormen Verkehrszunahme sei“. Sie kommt

mehrere Male auf dieses Argument zurück, sowohl unter dem Abschnitt Allgemeine Verwaltung, als anlässlich der Ausführungen über die Dienstzweige der eigentlichen Betriebsverwaltung, Unterhalt und Aufsicht der Bahn, Expeditions- und Zugsdienst, Fahrdienst (siehe Seiten 2—5, 6, 10, 11, 33 etc. des Berichtes). Dasselbe ist sehr ernster Natur, denn, wenn man den logischen Schluss daraus ziehen wollte, so würde er dahin lauten, dass, trotz aller Verkehrszunahme, das stetige Anwachsen des Betriebskoeffizienten, welchem das Defizit zuzuschreiben ist, nie kein Ende nehmen könne. Es erklärt uns auch, warum von den ersten Anfängen der Krisis an bei den Bundesbahnen in erster Linie nach der Aufhebung einer Anzahl Züge, einer Erhöhung der Tarife, der Einstellung nicht absolut dringlicher Vollendungsarbeiten gerufen worden ist, während die Frage der in der Organisation der Dienstzweige überhaupt zu erzielenden Ersparnisse erst an zweiter Stelle zu kommen schien.

Ihre Kommission hat schon in ihrem Berichte vom letzten Juni über die Rechnungen pro 1907 auf diese Tendenz aufmerksam gemacht. Im Einverständnis mit dem eidgenössischen Eisenbahndepartement gab sie der Meinung Ausdruck, dass zum Hilfsmittel der Reduktion der Züge nur mit grosser Vorsicht gegriffen und eine Erhöhung der Tarife nur im äussersten Notfalle durchgeführt werden sollte. „Der Rückkauf der Eisenbahnen durch den Bund, sagten wir damals, ist gerade zum Zwecke der Erlangung besserer Zugsverbindungen und weniger hoher Tarife vorgenommen worden. Um das Volk zu überzeugen sind ihm in dieser Hinsicht die bestimmtesten und ausführlichsten Versprechungen gemacht worden: man hat ihm erklärt, dass die Verbesserung der Zugsverbindungen und die Herabsetzung der Tarife durchführbar seien, da durch die Vereinigung der Verwaltung und des Betriebes der Netze der einzelnen Gesellschaften in den Händen des Bundes bedeutende Ersparnisse erzielt werden könnten.“ Wenn also eine Vermehrung der Züge und eine Herabsetzung der Tarife stattgefunden hat, so wusste man zum voraus, dass man diese Ausgaben machen und dieses Opfer werde bringen müssen, wie man auch im Zeitpunkte des Rückkaufes genau wusste, was das Netz kosten würde, was es unter der Herrschaft der Gesellschaften abgeworfen hatte und welcher Ertrag in Zukunft zu erwarten sein werde, wenn man einer normalen Vermehrung der Einnahmen Rechnung trage. Das gleiche gilt auch mit bezug auf die Erhöhung der Besoldungen und der Löhne des Personals und die Verbesserung der Arbeitsbedingungen,

denn auch in dieser Hinsicht sind ausdrückliche Versprechungen gemacht worden. Wenn also, nach einer fünfjährigen Betriebsperiode und trotz einer Steigerung der Bruttoeinnahmen, welche die kühnsten Erwartungen übertraf, das Gleichgewicht gestört ist, wenn anderseits der Betriebskoeffizient nicht reduziert werden könnte und man deshalb zu einer Verminderung der Züge und einer Erhöhung der Tarife seine Zuflucht nehmen müsste, so wäre dies wohl der Beweis, dass falsch gerechnet worden ist und dass das Programm des Rückkaufes undurchführbar erscheint. Bevor man aber dem Volke eine solche Eröffnung macht, empfiehlt es sich, das Problem in seinen Einzelheiten zu studieren.

Der Bericht der Generaldirektion vom 4. September 1908 bringt jedoch eine Reihe von im Betriebe zu erzielenden Ersparnisse in Vorschlag: Verminderung der Drucksachen, Verabfolgung von Aversalbeträgen zur Deckung der Bureaubedürfnisse, Verminderung der Kosten für den Unterhalt des Inventars, Aufhebung der Taxermässigungen zum Besuch von Festen, Aufhebung der Subventionen an die Verkehrsvereine, Verminderung der Zahl der Handwerker und der festangestellten Kramper, Einschränkung der Geleiseumbauten mit Material der schweren Profile und Wiederverwendung des aus der Bahn kommenden Materials in Nebengeleisen, Einschränkung im Bahnbewachungsdienst, rationellere Verwendung des Personals in den Kreisgrenzbahnhöfen und im Dienste zwischen zwei oder mehr Kreisen, sparsamere Zugkompositionen, Herabsetzung der Maximalgeschwindigkeit der Güterzüge, Untersagung unbegründeter Miete fremden Rollmaterials, Ersparnis auf der Beleuchtung der Bahnhöfe, rationellere Ausnützung der Zugskraft, Erhöhung der Leistungen der Güterwagen etc. etc.

Mit bezug auf die dem Baukonto zur Last fallenden Ausgaben, die aber infolge der Erhöhung der für die Verzinsung und Amortisation der Anleihen nötigen Summen auch die Gewinn- und Verlustrechnung belasten, glaubt die Generaldirektion Ersparnisse dadurch erzielen zu können, dass die Ausführung einer Anzahl Bauten auf später verschoben, dass auf Einfachheit bei der Ausführung gehalten und den Begehrlichkeiten in bezug auf bauliche, nicht dringliche Verbesserungen bestimmt entgegengetreten wird.

Von 1902 bis 1907, d. h. innert 6 Jahren, haben die Bundesbahnen für Bauarbeiten Fr. 159,382,089 ausgegeben, wovon rund 21 Millionen auf die Betriebsrechnung und rund 138 auf das Baukonto entfallen. Es ist dies eine grosse Summe und doch stellt die Generaldirektion fest, dass sie sich in der Hauptsache

darauf beschränkt habe, das vom Bundesrate schon im Jahre 1898 den Privatbahnen auferlegte Programm durchzuführen, wobei noch verschiedene, darin vorgesehene Bauten zurückgestellt worden sind.

Ebenso haben die Anschaffungen von Rollmaterial, Lokomotiven, Personenwagen, Gepäckwagen und Güterwagen, welche im Zeitraume von 1903 bis 1907 einen durchschnittlichen Aufwand von Fr. 10,800,000 per Jahr erforderten, bis 1904 den durch die bundesrätliche Verordnung vom 8. Februar 1898 betreffend Normierung des Betriebsmaterialbestandes vorgeschriebenen Bestand nicht überschritten, während denselben vom Jahre 1905 an der Beschlussesentwurf von 1904 zu Grunde gelegt wurde, der etwas kleinere Bestände vorsieht.

Die Generaldirektion macht in ihrem Berichte keine Angaben über die Höhe der Ersparnisse, welche infolge der von ihr angekündigten Massregeln erzielt werden dürften. Sie beschränkt sich darauf, zu sagen, dass „eine gewisse Beschränkung der Ausgaben bei allseitig gutem Willen und fortdauernder Aufmerksamkeit möglich sei.“ Sie fügt bei: „diese Möglichkeit ist gegeben, ohne dass ausserordentliche Massnahmen, wie wesentliche Zugverminderungen oder Tarifierhöhungen notwendig wären.“ Es müsse dagegen auf die Aufhebung „nicht durchaus nötiger Zugverdoppelungen“ Bedacht genommen werden. Eine Verminderung der Betriebsausgaben um 5,8 % oder eine Vermehrung der Betriebseinnahmen um 4,1 % würde ausreichen, um für das Budget für 1909, trotz der periodischen Gehaltsaufbesserung, das Gleichgewicht herzustellen. „Eine solche Reduktion“, sagt die Generaldirektion zum Schlusse, „sollte möglich sein, wenn die Bundesbahnverwaltung in den besprochenen Punkten auf Unterstützung durch die Staatsbehörden rechnen kann.“ Und dann erklärt die Generaldirektion, dass ihr die geführten Untersuchungen zu besonderen Anträgen keine Veranlassung geben.

Ihre Kommission nimmt keinen Anstand, zu erklären, dass die Unterstützung der Staatsbehörden den Bundesbahnen nicht fehlen wird. Sie ist ihnen nie verweigert worden. Die Budgets, welche die Bundesbahnen der Bundesversammlung vorgelegt haben, sind bis dahin ohne irgendwelche Abänderung, und namentlich ohne irgendwelche Mehrbelastung genehmigt worden, die sich aus den seit dem Erlasse der auf die Bundesbahnen bezüglichen Gesetzen gefassten Beschlüssen der eidgenössischen Räte hätte ergeben können. Wir sind auch der Ansicht, dass es einer umsichtigen Verwaltung möglich sein sollte, auf einem Betriebs-

budget von rund 104 Millionen aus eigener Initiative eine Ersparnis von 5,8 % zu machen, wir glauben aber, dass die Generaldirektion, indem sie sich mit den von ihr in Aussicht genommenen Reformen auf die Herstellung des Gleichgewichtes im Budget von 1909 beschränkte, den Wünschen des Verwaltungsrates nicht in ihrem vollen Umfange gerecht geworden ist. Dieser hat von ihr Anträge darüber verlangt, wie „ein besseres Verhältnis zwischen Einnahmen und Ausgaben“ herzustellen sei. Wir halten dafür, dass es nicht genüge, im Betrieb des eidgenössischen Eisenbahnnetzes das Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben herzustellen, sondern, dass einmal ernstlich daran gedacht werden sollte, den in Artikel 8 des Gesetzes von 1897 vorgesehenen besonderen Reservefonds zu bilden, damit in Zukunft die Bundesbahnen in der Lage seien, allfällige Defizite aus eigenen Mitteln zu decken, ohne gezwungen zu sein, von der eidgenössischen Staatskasse einen Beitrag oder einen Vorschuss zu verlangen. Dazu sind aber einschneidendere Reformen, als die im Berichte der Generaldirektion vom 4. September 1908 vorgesehenen, unerlässlich.

* *

Der Verwaltungsrat ist in dieser Hinsicht der gleichen Meinung wie Ihre Kommission. Auch er hält die von der Generaldirektion empfohlenen Massregeln für ungenügend, „um dem Budget die zu einem geordneten und gesicherten Geschäftsgang notwendige Elastizität zu geben“ (Bericht des Verwaltungsrates an den Bundesrat, S. 41 u. ff.).

Der Verwaltungsrat macht darauf aufmerksam, dass, ganz abgesehen von den voraussichtlich nicht befriedigenden Rechnungsergebnissen pro 1908 und 1909, im Jahre 1910 die Folgen der gesetzlichen, periodischen Gehaltserhöhungen sich noch während drei Monaten fühlbar machen werden, dass auf 31. März gleichen Jahres die Lieferungsverträge für Brennmaterialien ablaufen, ein Umstand, der voraussichtlich eine ansehnliche Ausgabenvermehrung zur Folge haben werde, dass die im Gang befindliche Revision der Besoldungsgesetze und Lohnreglemente das Unternehmen, auch bei einer nur bescheidenen Besserstellung des Personals, mit mehreren Millionen belasten werde, und dass endlich, trotz aller Zurückhaltung in bezug auf Bauausgaben und Rollmaterialanschaffungen, alljährlich mit höheren Zins- und Amortisationsquoten gerechnet werden müsse. Der Verwaltungsrat hat

die Generaldirektion eingeladen, ihm einen ergänzenden Bericht hauptsächlich über die Frage einer wesentlichen Reduktion der Zugskompositionen, sowie der Zahl der Personenzüge vorzulegen. *)

Wir führen hier den Bericht des Verwaltungsrates in seinem Wortlaute an.

„Es wird darauf zu dringen sein, dass die Zugskompositionen nicht mehr für eine ganze Fahrplanperiode schablonenhaft festgelegt, sondern, zu einem Teil wenigstens, den wirklichen Bedürfnissen des Verkehrs angepasst werden. Sodann sind in den letzten Jahren die Personenzüge in einer Weise vermehrt worden, welche mit den Einnahmen aus dem Personenverkehr nicht mehr Schritt hält. Der Fahrplan der Bundesbahnen kann ohne Gefährdung berechtigter Verkehrsinteressen so umgestaltet werden, dass die Führung zahlreicher Züge überflüssig wird. Die Unterdrückung überflüssiger Personenzüge wird es ermöglichen, den Personalbestand nach und nach wieder auf ein bescheideneres Mass zurückzuführen, an Materialien zu sparen, wie auch die Rücklagen für Abnutzung etc. zu ermässigen. Im weiteren halten wir für dringend notwendig, dass das Ruhetagsgesetz in einer Weise ausgelegt und angewendet werde, welche ohne missbräuchliche Ausbeutung der Arbeitskraft des Personals, doch eine rationelle, möglichst ausgiebige Verwendung desselben ermöglicht. Insbesondere halten wir eine weitere Differenzierung der Arbeits- und Präsenzzeit zwischen den grossen und mittleren Bahnhöfen und den kleineren Stationen für angezeigt.“

Der Verwaltungsrat schliesst, indem er ebenfalls die Unterstützung der Staatsbehörden anruft.

* *

Der Bundesrat hat schon mitgeteilt, dass diese Unterstützung nicht verweigert werden wird. „Wir werden, sagt er in seiner Botschaft zum Voranschlag, die Bestrebungen, das finanzielle Gleichgewicht der S. B. B. für die folgenden Jahre wieder herzustellen, nach Möglichkeit unterstützen. Immerhin muss hierbei aber eine Schranke in dem Sinne gezogen werden, dass nicht etwa aus Sparsamkeitsrücksichten Massnahmen gebilligt werden, welche die Betriebssicherheit gefährden könnten.“

Der Bundesrat fügt bei, dass die Generaldirektion ihm am 24. Juli 1908 den Entwurf einer neuen Vollziehungsverordnung

*) Dieser Bericht ist uns noch nicht zugegangen.

zum Rückkaufsgesetz vorgelegt habe, in welchem, mit Rücksicht auf die demnächstige Einbeziehung der Gotthardbahn in das Netz der Bundesbahnen und die wachsende Geschäftslast überhaupt, eine Vermehrung der Zahl der Generaldirektoren von 5 auf 7 vorgesehen war, dass er aber unterm 28. September 1908 nach Prüfung der Vorlage beschlossen habe, auf dieselbe nicht einzutreten. Er hat gleichzeitig das Post- und Eisenbahndepartement eingeladen, Bericht und Antrag einzubringen über die Frage, ob nicht, nötigenfalls auf dem Wege einer Gesetzesrevision, in der Organisation der Bundesbahnen erhebliche Vereinfachungen und Ersparnisse erzielt werden könnten.

Es besteht also auf einem wichtigen Punkte eine Meinungsverschiedenheit zwischen dem Bundesrat und der Generaldirektion der Bundesbahnen. Die Generaldirektion hält eine Revision des Gesetzes für verfrüht und unzweckmässig; der Bund ist der Ansicht, dass die Frage ihrer Zweckmässigkeit geprüft werden sollte.

* * *

Ihre Kommission steht nicht an, dem Beschlusse des Bundesrates zuzustimmen. Sie hält dafür, dass die Frage der Revision des Gesetzes geprüft werden müsse, und zwar von den zwei nachstehenden Gesichtspunkten aus:

1. mit Bezug auf die im Betriebe der Bundesbahnen zu erzielenden Ersparnisse;
2. mit Bezug auf eine engere direktere Verbindung der Bundesbahnen mit dem Bundesrate.

Ohne der Prüfung der Frage durch das Eisenbahndepartement vorgreifen zu wollen, muss doch gesagt werden, dass Ihre Kommission, der seit drei Jahren die Aufgabe zufiel, die Voranschläge, die Rechnungen und die Geschäftsberichte der Bundesbahnen zu Ihren Händen zu begutachten, die Überzeugung gewonnen hat, dass man im Zeitpunkt des Rückkaufes und bei der Ausarbeitung des Gesetzes von 1897 zu viel Wert darauf gelegt hat, die Direktion und die Verwaltung der Bundesbahnen vom Bundesrate unabhängig zu machen, wobei ausser acht gelassen wurde, zwischen dieser Verwaltung und den öffentlichen Gewalten des Bundes den erforderlichen Kontakt und die nötige Subordination beizubehalten. Mit ihrer nahezu allmächtigen Generaldirektion und einem Verwaltungsrate, der sich neben der Bundesversammlung die Allüren eines kleinen Parlamentes gibt, bilden die Bundesbahnen heute einen Staat im Staate, der mit dem

Bundesrat unterhandelt und die Kontrolle der eidgenössischen Räte nur ungern erträgt. Es ist hohe Zeit, dass der Bundesrat das ganze Unternehmen wieder in seine Hand nehme, dass die Generaldirektion der Bundesbahnen ihm unmittelbar unterstellt werde, und dass in der gegenwärtigen Organisation die in keiner anderen eidgenössischen Verwaltung bestehenden unnützen und infolgedessen schädlichen Komplikationen ausgemerzt werden.

Es wäre über diesen Gegenstand viel zu sagen. Wir beschränken uns darauf, einige Punkte hervorzuheben, die unseres Erachtens von grösster Wichtigkeit sind.

Der erste Punkt betrifft den zwischen der Finanzverwaltung des Bundes und derjenigen der Bundesbahnen bestehende Dualismus. Der Bund hat durch eine Reihe von Finanzoperationen und Anleihen ein Kapital von 1200 Millionen Franken in die Bundesbahnen gesteckt. Die Bundesbahnen haben ausserdem eine schwebende Schuld von 34 Millionen in provisorischen 4 %igen Kassenscheinen kontrahiert, und werden in kurzer Zeit wieder daran denken müssen, sich neue Mittel zu verschaffen. Endlich stehen wir auch noch vor dem Rückkauf der Gotthardbahn, was eine weitere Finanzoperation im Betrage von mindestens 150 Millionen bedeutet.

Der Bund haftet unmittelbar für alle diese Anleihen und der Bundesrat ist in letzter Linie dafür verantwortlich. Diese Behörde hat also ein Interesse daran, bei den Finanzoperationen der Bundesbahnen mitzuwirken, indem er an der Feststellung der Bedingungen der Anleihen, der Bezeichnung der Mittelspersonen und des geeigneten Zeitpunktes für die Emission des Anleihens teilnimmt. Alles dies lässt sich in Zahlen umsetzen. In der Bilanz der Bundesbahnen steht ein Posten von 20 Millionen Franken, welchen Betrag die seit dem Rückkaufe gemachten Emissionen gekostet haben. Bis jetzt ist es aber nie zu einem gemeinsamen Vorgehen des eidg. Finanzdepartementes und des Bundesrates einerseits und der Generaldirektion der Bundesbahnen anderseits gekommen, wenn die letzteren gezwungen waren, den Kredit der Eidgenossenschaft in Anspruch zu nehmen. Wir könnten Fälle anführen, wo vom eidg. Finanzdepartement erteilte Ratschläge oder von ihm der Generaldirektion der Bundesbahnen gemachte Angebote nicht angenommen oder befolgt wurden, zum Nachteil der eidg. Finanzen, wie die nachfolgenden Ereignisse dargetan haben. Der Bundesrat hat bei den Bundesbahnen wiederholt auf die Notwendigkeit eines ständigen Einvernehmens zwischen den beiden Finanzverwaltungen hinsicht-

lich aller auf den Kredit und die Anleihen bezüglichen Fragen hinweisen müssen.

Wir glauben nicht, dass es damit sein Bewenden haben könne. Auf einem Gebiete wie diesem, wo die zu fassenden Entschlüsse von persönlichen Auffassungen über die Lage des Geldmarktes und die sie bestimmenden Faktoren abhängig sind, ist eine Verständigung zwischen zwei Personen oder zwei vielköpfigen Verwaltungen oft gar nicht möglich. Oft erheischen die finanziellen Operationen von einer gewissen Bedeutung, die mit dem Kredit in Zusammenhang stehen, einen raschen Entschluss, da die Lage des Marktes und die Stimmung des Vermittlers von einem Tage zum andern umschlagen können. Während zwischen den beiden Verwaltungen unterhandelt wird, geht die günstige Gelegenheit verloren und aus dem guten Geschäft wird nichts. Und dann muss, wenn es sich um den Kredit des Bundes, d. h. für den Staat, um eine Lebensfrage handelt, klar und deutlich festgestellt werden, wer die Verantwortlichkeit trägt, und es geht nicht an, sie auf zwei Verwaltungen zu verteilen, von denen jede eifersüchtig ihre Befugnisse und ihre Autonomie zu wahren bestrebt ist.

Es ist dies übrigens vor allem aus eine Regierungssache. Da die Schuld der Bundesbahnen die Schuld der Eidgenossenschaft ist, so steht der Entscheid über die Bedingungen, unter denen diese Schuld eingegangen wird, dem Bundesrate zu, der allein die Verantwortlichkeit für den Kredit unseres Landes trägt. Da wo nur eine verantwortliche Stelle besteht, muss aber notwendigerweise nur ein Wille und eine Schlussnahme Geltung haben.

Ein anderer Dienstzweig, der einer Reform dringend bedarf, ist derjenige der vom Eisenbahndepartement über die Bundesbahnen auszuübenden Kontrolle. Diese Kontrolle hat ihre Berechtigung, wo es sich um Privatbahnen handelt, wo aber eine Verwaltung des Bundes in Frage kommt, ist sie in ihrer heutigen Form nicht mehr am Platz. Durch eine direkte und unmittelbare Unterstellung der Generaldirektion unter das Eisenbahndepartement würde sie überflüssig, was einerseits den Dienstverkehr erleichtern und vereinfachen, anderseits aber eine Ersparnis an Zeit und Geld bedeuten würde. Wenn man alles in Betracht zieht, so ist nicht wohl einzusehen, warum man nicht die Generaldirektion der Bundesbahnen dem Eisenbahndepartement angliedern sollte, in gleicher Weise wie die Oberzolldirektion, die Oberpost und die Telegraphendirektion auch Departementen zugeteilt sind. Wir müssen es dem Bundesrat überlassen, zu prüfen, ob in

einer derartigen Organisation noch Raum wäre für die Kreiseisenbahnräte und einen Verwaltungsrat, oder ob dieselben nicht im revidierten Gesetz durch einen Eisenbahnrat ersetzt werden sollten, der aus wenigen, vom Bundesrate ernannten Technikern und Vertretern von Handel und Industrie bestehen würde, konsultativen Charakter hätte, vom Eisenbahndepartement präsiert und nach Bedarf einberufen würde.

Die Revision sollte sich auch auf Art. 8 des Gesetzes erstrecken, demzufolge nur 20 % des Aktivsaldos der Gewinn- und Verlustrechnung dem Reservefonds überwiesen werden müssen, solange derselbe nicht einen Bestand von 50 Millionen erreicht hat, während 80 % für Verkehrsverbesserungen etc. verwendet werden sollen. Es dürfte angezeigt sein, den gesetzlichen Betrag des Reservefonds auf 100 Millionen zu erhöhen, was nicht übertrieben erscheint, wenn man die auf den Bundesbahnen lastende Schuld und das investierte Kapital in Betracht zieht, und zu bestimmen, dass, solange dieser Betrag nicht erreicht ist, der ganze Aktivsaldo zur Bildung des Reservefonds verwendet werden muss.

Anlässlich der Revision des Gesetzes wird man auch die Befugnisse der Generaldirektion und der Kreisdirektionen einer Prüfung unterziehen und den Charakter jeder dieser Amtsstellen genau feststellen müssen. Entweder oder: Entweder ist die Generaldirektion ein vollziehendes Organ, in welchem Falle die Kreisdirektionen überflüssig wären und auf ein Minimum reduziert werden könnten, oder aber die Ausführung ist Sache der Kreisdirektionen, in welchem Falle die Generaldirektion, als leitendes Organ, einfacher und mit einem weniger grossen Apparat organisiert werden könnte. Ihre Kommission ist der Ansicht, dass man die Kreisdirektionen nie vollständig wird entbehren können, so wenig bei den Bundesbahnen als bei der Post, dem Telegraph oder dem Zoll. Wir haben hier nicht zu prüfen, ob die Zahl der Kreise von fünf auf drei reduziert werden könnte, die Kommission ist aber zur Überzeugung gelangt, dass sowohl aus politischen Rücksichten, als im Interesse eines guten und sparsamen Betriebes die Beibehaltung der Kreisdirektionen geboten ist, welches auch ihre Zahl und ihre Zusammensetzung sein mögen. Es wird sich anlässlich einiger Kapitel des Budgets Gelegenheit bieten, auf diesen Gegenstand zurückzukommen. Wenn aber die Kreisdirektionen als vollziehende Organe beibehalten werden, so wird aus der Generaldirektion, was auch ihrem Namen entsprechen würde, ein leitendes Organ, und es kann ihre Zusammensetzung vereinfacht werden.

Wenn wir diese auf die Organisation bezüglichen Fragen angeschnitten haben, so geschah es, weil die ihnen gegebenen Lösungen sich ohne weiteres in Zahlen umsetzen lassen. Ihre Kommission hat den Eindruck erhalten, einer der Hauptfaktoren des Defizites der Bundesbahnen sei in dem allzu zahlreichen Personal zu suchen. Wenn wir die Botschaft des Bundesrates über den Rückkauf vom 25. März 1897 zur Hand nehmen, so lesen wir auf Seite 45, dass man eine bedeutende Ersparnis (mindestens 600,000 Franken) auf dem Personal der allgemeinen Verwaltung zu erzielen gedachte. Es ist aber nichts daraus geworden. Die Zahl der Beamten und Angestellten ist nicht vermindert worden und die Ausgaben sind heute höher sowohl in diesem Dienstzweige als in den anderen. Während die Ausgaben der vier verstaatlichten Privatbahnen für das Personal der allgemeinen Verwaltungen weniger als zwei Millionen betrugen, haben die Bundesbahnen hierfür die nachstehenden Summen ausgegeben:

1904	Fr. 2,472,440
1905	„ 2,492,170
1906	„ 2,654,271
1907	„ 2,713,181
1908	„ 2,839,195 ¹⁾
1909	„ 3,117,885 ²⁾

Da einmal vom Personal der allgemeinen Verwaltung die Rede ist, schliessen wir noch die zwei nachstehenden Tabellen betreffend das Personal in allen Dienstzweigen an.

I. Personalbestand und Einnahmen.

Personalbestand:

	Totalbestand	Auf den Bahnkilometer	Totalausgabe in Millionen Franken	Auf den Bahnkm.
1903	24,868 Mann	10,22 Mann	34 ¹ / ₂	14,206
1907	31,235 „	12,68 „	47	19,082

Durchschnittliche Zunahme per Jahr und per Bahnkilometer
10,86 %.

¹⁾ Voranschlag.

²⁾ Voranschlag mit Inbegriff der durch die Erhöhung der Zahl der Mitglieder der Generaldirektion von fünf auf sieben bedingten Ausgabe.

Einnahmen:

	Achskilometer per Bahnkilometer	Transporteinnahmen per Kilometer	Toteleinnahmen per Kilometer
1903	262,548	Fr. 43,590. —	Fr. 45,689
1907	352,867	„ 55,491. —	„ 57,792

Durchschnittliche Vermehrung per Jahr und per km 5,98 %.

II. Ausgaben für das Personal.

(In Tausenden von Franken.)

	Allgemeine Verwaltung *)	Bahn	Expeditions- und Zugsdienst	Fahrdienst
1904	Fr. 2,472	Fr. 4,446	Fr. 22,555	Fr. 9,969
1905	„ 2,492	„ 4,491	„ 23,305	„ 10,274
1906	„ 2,654	„ 4,835	„ 25,804	„ 11,234
1907	„ 2,713	„ 5,039	„ 28,358	„ 12,356
1908 (Budget)	„ 2,839	„ 5,263	„ 29,239	„ 12,855
1909	„ 3,118	„ 5,449	„ 31,760	„ 13,485

Es ergibt sich aus dieser Tabelle, dass die Ausgaben in den sechs Jahren 1904—1909 um die nachstehenden, abgerundeten Beträge zugenommen haben:

Allgemeine Verwaltung	Fr. 646,000
Bahn	„ 1,003,000
Expeditions- und Zugsdienst	„ 9,205,000
Fahrdienst	„ 3,516,000

Total Fr. 14,370,000

Es ist dies eine grosse Summe. Sie findet ihre Erklärung teilweise in den gesetzlichen Besoldungserhöhungen, anderseits in der Verkehrszunahme und der Anwendung des Gesetzes betr. die Arbeitszeit bei den Eisenbahnen etc., das im Jahre 1903 in Kraft getreten ist und notwendigerweise eine Verstärkung des Personalbestandes in der Betriebsverwaltung und natürlich auch eine Steigerung der Ausgaben zur Folge gehabt hat. Ihre Kommission ist aber doch überzeugt, dass sich auf den obigen Zahlen grosse Ersparnisse erzielen liessen. Sie kann nur der ständigen Kommission des Verwaltungsrates beipflichten, wenn dieselbe erklärt, dass eine Vermehrung des Personalbestandes um 25 % im

*) Ausschliesslich Bureaukosten und Verschiedenes, im Betrage von rund Fr. 500,000.

Verhältnis zur Verkehrszunahme als zu gross erscheine und dass dieser Frage der Personalvermehrung eine besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden müsse.

Es dürfte dies um so notwendiger sein, als nach Ansicht der Kreisdirektionen weder die Menge noch die Qualität der geleisteten Arbeit der Personalvermehrung, den Besoldungs- und Lohnerhöhungen, dem Arbeitsgesetz und der Besserstellung des Personals der Bundesbahnen überhaupt entspricht.

Es sind Ihrer Kommission über diesen Punkt von massgebenden Stellen übereinstimmende Kundgebungen zugegangen, wonach, wenn auch anerkannt werden muss, dass die Mehrzahl der Beamten der Bundesbahnen ihre Obliegenheiten mit Fleiss, Gewissenhaftigkeit und Disziplin erfüllen, es ihrer doch eine grosse Zahl gibt, die in dieser Hinsicht zu wünschen übrig lassen. Die Zunahme der Prozentzahl der Krankentage mag als Beweis hierfür dienen.

In dem Ihnen vorgelegten Budget sind die von der Generaldirektion zum Zwecke der Erzielung von Ersparnissen und der Herstellung des Gleichgewichtes schon getroffenen oder noch zu treffenden Massnahmen nicht berücksichtigt. Der Verwaltungsrat hat darauf verzichtet, eine Umarbeitung des Voranschlages zu verlangen, weil es an Zeit gebrach und weil sich die in Frage stehenden Ersparnisse nur schwer ausrechnen lassen. Der Verwaltungsrat hat aber der Meinung Ausdruck gegeben, „das aufgestellte Budget sei so zu verstehen, dass die wirklichen Ausgaben unter den budgetierten Krediten bleiben sollen“. (Sitzung des Verwaltungsrates vom Samstag, 26. September 1908.) Ihre Kommission nimmt Vormerk von dieser Erklärung, und wenn sie dem Nationalrat den Antrag stellt, das Budget pro 1909 ohne Abänderung zu genehmigen, so geschieht es in der Erwartung, dass derselben auch wirklich nachgelebt werde.

Zu bemerken ist ausserdem, dass das Budget dem Anschlusse der Gotthardbahn an das Netz der Bundesbahnen auf 1. Mai 1909 nicht Rechnung trägt. Der Verwaltungsrat der Bundesbahnen kündigt an, dass er später einen Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben dieser Linie vorlegen werde, sagt aber nicht wann. Es scheint Ihrer Kommission, dass dieses Datum vom 1. Mai 1909 schon lange genug bekannt war, und dass es hätte möglich sein sollen, der Bundesversammlung ein vollständiges Budget vorzulegen, das dem Anschlusse Rechnung getragen hätte. Wir zählen darauf, dass das Gotthardbahnbudget den eidgenössischen Räten vor dem Monat Mai unterbreitet werde.

Ebenso ist bei der Schätzung der Ausgaben die in Aussicht stehende Revision des Besoldungsgesetzes und der Lohnreglemente nicht berücksichtigt worden. Es wird also, wenn diese Revision ihren Einfluss schon im nächsten Berichtsjahre geltend machen sollte, ein Nachtragkreditbegehren gestellt werden müssen.

Andererseits sind die auf 1. April 1909 vorgesehenen periodischen Gehaltsaufbesserungen in das Budget einbezogen worden.

Aus Vorstehendem erhellt, dass das vorgelegte Budget kein normales ist und im Laufe des nächsten Jahres infolge wichtiger Ereignisse noch einschneidende Abänderungen erleiden dürfte.

A. Betriebseinnahmen.

Die Einnahmen werden auf Fr. 147,160,490 geschätzt, also auf Fr. 4,225,499 mehr als die Einnahme von 1907, die höchste, die wir zu verzeichnen gehabt haben. Die Vermehrung soll vom Personentransport herrühren, dessen Ertrag mit Fr. 4,700,000 höher eingestellt wird, während die aus dem Gütertransport sich vermutlich ergebende Einnahme um Fr. 390,000 und die verschiedenen Einnahmen um Fr. 100,000 niedriger eingeschätzt werden, als sie im Vorjahre betrugen.

In den ersten 10 Monaten des laufenden Jahres hat der Ertrag des Personentransportes denjenigen vom Vorjahre nur um 1,270,000 überstiegen. Wir wollen hoffen, dass uns die im Voranschlag von 1909 vorgesehene Steigerung keine Enttäuschung bereiten und dass die von der Generaldirektion in Aussicht genommenen Zugvermindierungen nicht einen Ausfall in den Einnahmen zur Folge haben werden.

Die Kommission hält dafür, dass sich auch dadurch eine Erhöhung der Einnahmen erzielen liesse, dass die Freikarten aufgehoben oder auf das für den Dienst notwendige Mass beschränkt und dass auch die Ausstellung von Fahrscheinen und Billets zu reduzierten Taxen an das Personal sistiert oder erheblich eingeschränkt würde.

Ohne hier die Frage der Notwendigkeit einer Umarbeitung der Personentarife behandeln zu wollen, gibt Ihre Kommission der Meinung Ausdruck, dass auf diesem Gebiete in erster Linie die Frage der Aufhebung der vierzehntägigen Generalabonnemente geprüft werden sollte. Diese Aufhebung würde weder für die Bundesbahnen, noch für das Land im allgemeinen irgendwelchen Nachteil nach sich ziehen.

Ihre Kommission gibt auch der Hoffnung Raum, dass die Bundesbahnen die wichtige Frage der Aufstellung der Gütertarife für den Transitverkehr durch den Simplon nicht aus den Augen verlieren werde, die bis jetzt zum grossen Schaden der Einnahmen dieser Linie noch nicht gelöst worden ist.

Sie macht endlich die Bundesbahnen auf die Ableitung des Reisendenverkehrs, die gegenwärtig auf der Strecke Basel-Lyon zu gunsten der französischen Bahnen stattfindet, und auf die diesbezüglich zu ergreifenden Massnahmen aufmerksam.

B. Betriebsausgaben.

Sie werden insgesamt auf Fr. 103,836,820 geschätzt, was gegenüber dem Budget von 1908 eine Vermehrung von 5,8 Millionen und gegenüber der Rechnung von 1907 eine solche von 7,4 Millionen oder 7,66 % bedeutet.

Diese Vermehrung ist, so sagt uns der Verwaltungsrat, den gesetzlichen Besoldungserhöhungen, den Lohnerhöhungen, der Personalvermehrung, den teuren Materialpreisen und den erhöhten Beiträgen an die Pensions- und Hilfskasse zuzuschreiben.

Für das Personal, mit Ausschluss desjenigen der Hilfs- und Nebengeschäfte und des sogenannten „nicht rubrizierten Personals“ beträgt die Vermehrung gegenüber der Rechnung von 1907 Fr. 5,344,007. Wir verweisen in dieser Hinsicht auf die weiter oben und auch schon in unseren früheren Berichten gemachten Bemerkungen über das fortwährende Anwachsen der Bestände, die auch im laufenden Jahre wieder zugenommen haben.

I. Allgemeine Verwaltung.

1. Der Kredit A, 1. b, Mitglieder der Generaldirektion und der Kreisdirektionen, wird von Fr. 215,360 in der Rechnung pro 1907 und Fr. 217,360 im Budget pro 1908 auf Fr. 248,090 erhöht. Die Erhöhung rührt davon her, dass im Voranschlag schon der Vermehrung der Zahl der Generaldirektoren von 5 auf 7 Rechnung getragen worden ist, welcher Vermehrung der Bundesrat aber seine Genehmigung versagt hat.

Der Bundesrat sagt in seiner Botschaft (S. 2), er habe sich gefragt, ob nicht an die Genehmigung des Budgets der Vorbehalt der Streichung dieser Mehrausgabe zu knüpfen sei, er habe aber

vorgezogen, keinen diesbezüglichen Antrag zu stellen, indem er vermeiden möchte, dass diese Frage bei dem vorliegenden Anlasse erörtert werde.

Ihre Kommission hat über diesen Punkt den Chef des Eisenbahndepartements angehört und stellt, gestützt auf dessen ausdrückliche Erklärung, dass von dem im Budget verlangten Kredit kein Gebrauch gemacht würde, den Antrag, es sei dieser Posten ohne Abzug zu bewilligen.

2. Im Budget figurieren auch Kredite für „Reiseentschädigungen“. Da das Dienstpersonal Freikarten hat, handelt es sich bei diesen Entschädigungen selbstverständlich nur um Auslagen, die auf Grund des Reglementes vom 28. Dezember 1901 vergütet werden.

3. Der Unterschied zwischen den Krediten für die Besoldungen des den gleichen Kategorien angehörnden Personals der Kreisdirektionen hat seinen Grund in der Verschiedenheit der Dienstjahre.

4. Unter Ziffer 5, lit. g, weisen die kommerziellen Agenturen mit Fr. 39,800 eine Zunahme gegenüber den letzten Jahren auf. Die gleiche Bemerkung gilt für den Posten unter Ziffer 7, lit. c, „Vorstände der Agenturen“, der zum erstenmal figuriert und Fr. 30,825 beträgt. Es handelt sich um Agenturen, die in einigen grossen Städten des Auslandes errichtet worden sind und die Aufgabe haben, die Aufmerksamkeit der Reisenden auf unser Land zu lenken. Es ist dies eine nutzbringende Ausgabe, und Ihre Kommission kann den Bemühungen der Bundesbahnen, die Kundschaft unserer Bahnen zu vermehren, um so eher beipflichten, als die bisher in diesem Sinne getroffenen Massnahmen gute Resultate gezeigt haben, wie sich aus den statistischen Angaben der schon in Betrieb stehenden Agenturen ergibt.

Die Steigerung des Kredites 7, lit. d, rührt davon her, dass das Personal für den Publizitätsdienst, welches bisher unter Rubrik V, Verschiedene Ausgaben, Ziffer 8, figurierte, hier eingestellt wurde.

II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.

Der Voranschlag beträgt Fr. 15,649,055, was gegenüber der Rechnung pro 1907 einer Minderausgabe von Fr. 488,506 und gegenüber dem Voranschlag des laufenden Jahres einer solchen von Fr. 707,945 gleichkommt.

Die Reduktion gegenüber dem Budget pro 1908 beruht auf den Minderausgaben für den Unterbau (— Fr. 174,800) und für den Oberbau (— Fr. 740,000), während die Ausgaben für das Personal hauptsächlich infolge der gesetzlichen Gehaltserhöhungen von Fr. 5,000,000 der Rechnung pro 1907 auf Fr. 5,448,955 gestiegen sind.

Ihre Kommission geht mit dem Bundesrate darin einig, dass die beim Unterhalt und der Aufsicht der Bahn vorzunehmenden Reduktionen nicht so weit getrieben werden dürfen, dass dadurch die Betriebssicherheit gefährdet werden könnte. Ausserdem muss in Betracht gezogen werden, dass die Abnutzung des Rollmaterials bei einer mangelhaften Bahnanlage grösser ist als bei einer gut unterhaltenen. Wir können übrigens dem von der Generaldirektion in Aussicht genommenen Vorgehen, welches zur Erzielung von Ersparnissen, die Einführung der Akkordarbeit auch beim Bahnunterhalt bezweckt (s. Seite 6 des Berichtes vom 4. September 1908), nur zustimmen. Ebenso mit Bezug auf die Vereinfachung des Dienstes der Bahnwärter durch eine Reduktion der Streckenbegehungen und der Verlängerung der Strecken. Der Bahnbewachungsdienst ist gegenwärtig Sache der Bahn- und Barrierenwärter, der Bahnmeister, der Sektionsingenieure, der Bahningenieure und des Kreisdirektors, dem dieser Dienstzweig unterstellt ist. Es scheint uns, dass damit eine hinreichende Kontrolle gesichert sei, und dass eine Aufsichtsbehörde bei der Generaldirektion in Wegfall kommen könnte, sobald einmal die Typen des für den Oberbau zu verwendenden Materials festgestellt sind.

Ihre Kommission ist im übrigen der Ansicht, dass die Einschränkung des Arbeitsprogramms für den Unterhalt und die Erneuerung der Bahnanlagen die Reduktion des dabei beschäftigten Personals zur Folge haben dürfte.

III. Expeditions- und Zugsdienst.

Der Voranschlag dieses Dienstzweiges beträgt Fr. 34,948,590 und weist gegenüber dem Budget pro 1908 eine Mehrausgabe von 2,5 Millionen und gegenüber der Rechnung pro 1907 eine solche von 3,2 Millionen auf.

Die Zunahme beruht für Fr. 1,646,000 auf der gesetzlichen dreijährigen Erhöhung der Besoldungen des Stations- und Zugs-

personals und ferner auf einer Vermehrung des Personalbestandes, die schon im Jahre 1908 stattgefunden hat, so dass wir vor einer vollendeten Tatsache stehen. Die Kommission findet es am Platz, hier ihre allgemeine Bemerkung zu wiederholen, wodurch sie auf das besorgniserregende Anwachsen des bei den Bundesbahnen angestellten Personals und auf die Möglichkeit hingewiesen hat, bedeutende Ersparnisse zu erzielen, indem die Rekrutierung bei allfälligen Vakanzen eingeschränkt und das Gesetz über die Arbeitszeit bei den Eisenbahnen in den Kreisen in vernünftigerer und einheitlicherer Weise angewendet würde.

Von einer Kreisdirektion ist die Frage aufgeworfen worden, ob es sich nicht empfehlen dürfte, die heute bei uns gebräuchlichen halbjährlichen Fahrpläne durch einen einzigen, einen Jahresfahrplan zu ersetzen, dem die internationalen Schnellzüge als Grundlage dienen würden und der je nach der Jahreszeit und den Verkehrsbedürfnissen durch Einschaltung der Züge des internen Verkehrs, der Saisonzüge und der Zugverdoppelungen ergänzt werden könnte. Es ergäbe sich daraus eine Ersparnis an Arbeit, infolge des Wegfallens der halbjährlichen Bearbeitung, eine Ersparnis auf den Druckkosten der Fahrpläne, da die Abänderungen vermittelt einfacher Zettel angekündigt werden könnten, eine Ersparnis an Dienstbefehlen, die nach jedem halbjährlichen Fahrplanwechsel notwendig werden, und schliesslich eine Ersparnis auch deswegen, weil die halbjährlichen Fahrplankonferenzen und die ihnen vorangehenden öffentlichen Erhebungen geeignet sind, das Publikum dazu zu verleiten, alle sechs Monate neue Begehren zu stellen. Der Jahresfahrplan besteht in Frankreich und soll, versichert man uns, nächstens in Italien eingeführt werden. In Deutschland soll man sich zurzeit mit seiner Prüfung befassen. Ob es da wohl auch für uns nicht an der Zeit wäre, uns über seine Vorteile Rechenschaft zu geben.

IV. Fahrdienst.

Das Budget des Fahrdienstes weist eine mutmassliche Steigerung der Ausgaben um Fr. 2,904,122 gegenüber der Rechnung pro 1907 auf.

Der grösste Teil dieses bedeutenden Zuwachses ist auf die Erhöhung der Besoldungen und Löhne des Maschinenpersonals und des Personals der Werkstätten zurückzuführen.

Der Unterhalt und die Erneuerung der Lokomotiven kosten allein Fr. 1,003,006 mehr als im Jahre 1907. Es soll dies herühren von den schwereren Lokomotiven, den erhöhten Materialpreisen und hauptsächlich von der Verteuerung der Arbeitsleistungen infolge der Reduktion der Arbeitszeit, der grösseren Zahl von Freitagen und den Lohnerhöhungen. Die Leistungen der Werkstätten nehmen in erschreckender Weise ab.

Die Mehrausgabe für Brennmaterial beträgt gegenüber der Rechnung von 1907 Fr. 441,773. Der Durchschnittspreis wird per Tonne zu Fr. 26. 60 berechnet.

Der Bericht des Verwaltungsrates zum Budget macht für den Zugsdienst auf die zwischen den vier Kreisen im Verbräuche von Brennmaterial bestehenden Unterschiede aufmerksam, die auf den Lokomotivkilometer berechnet werden. Dieser Verbrauch beträgt im I. Kreis nur 12,5 kg, während er im zweiten auf 14,2 kg steigt. Der Verwaltungsrat schreibt diese grosse Differenz der Verschiedenheit der in Betracht fallenden Betriebsverhältnisse und namentlich der Steigungen zu. Wir haben dieser Meinung nicht vollständig beipflichten können. Man hat uns aber entgegengehalten, dass die Lokomotiven im II. Kreise schwerer und stärker seien als im ersten.

Die Steigerung der Traktionskosten beruht auch auf der Tatsache, dass die Züge, namentlich die direkten, schwerer geworden sind und weniger Platz enthalten als früher. Das Gewicht der neuen Wagen beträgt bis 1000 kg pro Sitzplatz; dasselbe geht heute von 700 bis 900 kg pro Sitzplatz, während es vor einigen Jahren noch 300 bis 400 kg betrug.

Das Verhältnis der besetzten Plätze ist von 27 % im Jahre 1906 auf 26 % im Jahre 1907 zurückgegangen.

Es besteht die Möglichkeit, durch eine erhebliche Reduktion der ordentlichen Zugskompositionen und eine bessere Ausnützung der besetzten Plätze Ersparnisse zu erzielen. Die Generaldirektion hat schon in ihrem Berichte diese Ausgabenverminderung als durchführbar bezeichnet.

Das Budget des Fahrdienstes beruht übrigens auf der Annahme einer Vermehrung der Fahrleistungen um 1,028,019 Lokomotivkilometer, was gegenüber den effektiven Leistungen von 1907 eine Vermehrung von 2,68 % bedeutet. Es ist anzunehmen, dass diese Zahl infolge der projektierten Änderungen der Fahrpläne nicht erreicht werde.

V. Verschiedene Ausgaben.

In diesem Abschnitt ist die Steigerung der Ausgaben um 1,3 Millionen gegenüber der Rechnung von 1907 in der Hauptsache den Beiträgen an die Hilfs- und Pensionskassen zuzuschreiben. Gegenüber dem Jahre 1908 ergibt sich in dieser Hinsicht eine Vermehrung um Fr. 1,670,000. Dieselbe beruht auf den am 1. April 1909 fälligen Besoldungserhöhungen. Letztere betragen annähernd Fr. 2,760,000, wovon 5 Monatsraten, d. h. $\frac{5}{9}$ für die Beiträge der Bundesbahnen in Betracht fallen, die auf diese Weise um Fr. 1,500,000 erhöht werden. Vom Saldo entfallen Fr. 100,000 auf die ordentlichen Beiträge von 7 % der erhöhten Besoldungen und Fr. 70,000 auf die Erhöhung der an die Arbeiter-Krankenkassen ausgerichteten Beiträge.

Wenn man die im Betriebsbudget figurierende Summe von Fr. 5,150,000 mit den Fr. 915,000, welche in die Gewinn- und Verlustrechnung als dritte Rate zur Verzinsung und Amortisation des Defizits der Pensions- und Hilfskasse eingestellt worden sind, zusammenzählt, so erhält man ein Total von Fr. 6,065,000, welches die wirkliche Beteiligung der Bundesbahnen an der in Frage stehenden Anstalt darstellt.

VI. Nicht rubrizierte Ausgaben und Einnahmen.

Keine Bemerkung.

VII. Voranschläge der Hilfs- und Nebengeschäfte.

Keine Bemerkung betreffend die Zahlen dieser Voranschläge.

Die Kommission hält dafür, dass sich in der Drucksachenverwaltung bedeutende Ersparnisse erzielen liessen. Diese Verwaltung ist zurzeit bei der Generaldirektion zentralisiert, und es wird ein Luxus getrieben, der mit der finanziellen Lage der Bundesbahnen in einem grellen Gegensatze steht.

Auf Grund der von ihr eingezogenen Erkundigungen glaubt die Kommission, die Generaldirektion sollte sich darauf beschränken, für eine grosse Zahl von Formularen die Typen und die Maximalpreise festzustellen und es den Kreisdirektionen überlassen, die nötigen Bestellungen bei Firmen der betreffenden Kreise zu machen. Es würde dies eine Minderausgabe und gleichzeitig eine wünschenswerte Dezentralisation auf dem Gebiete der Lieferungen zur Folge haben.

VIII. Rechnungsabschluss.

Die Betriebsrechnung schliesst mit einem Einnahmenüberschuss, der, unter den von uns geschilderten Umständen, auf Fr. 43,323,670 geschätzt wird, also auf Fr. 3,160,933 weniger als in den Rechnungen pro 1907.

Dazu kommt eine Entnahme aus dem Erneuerungsfonds im Betrage von Fr. 5,990,000, also eine um Fr. 986,000 niedrigere als die im Budget von 1908 vorgesehene. Die Nettoeinnahme der Betriebsrechnung würde sich also auf Fr. 49,313,670 belaufen, die der Gewinn- und Verlustrechnung zu überweisen sind.

IX. Gewinn- und Verlustrechnung.

Nach unseren Ausführungen über den Voranschlag der Betriebsverwaltung haben wir über die Gewinn- und Verlustrechnung nur noch wenig beizufügen.

Als Hauptposten der Einnahmen figuriert der Überschuss der Betriebsverwaltung mit 43,3 Millionen.

Dann folgt eine Entnahme von Fr. 5,990,000 aus dem Erneuerungsfonds, wovon Fr. 3,905,000 zur Erneuerung des Oberbaues, Fr. 1,934,500 zur Erneuerung des Rollmaterials und Fr. 150,500 für Ersatz von Mobiliar verwendet werden sollen. Bezüglich der Einzelheiten verweisen wir auf den Bericht des Verwaltungsrates und die Botschaft des Bundesrates.

Diese Entnahme aus dem Erneuerungsfonds wird durch die im Kapitel der Ausgaben vorgesehene Einlage von Fr. 7,990,000 mehr als kompensiert. Die diesbezüglichen Details sind auf Seite 44 des Berichtes des Verwaltungsrates zu finden.

Der Ertrag der verfügbaren Kapitalien wird auf Fr. 2,640,000 geschätzt. Diese Kapitalien setzen sich zusammen aus dem Betrag des Erneuerungsfonds, des Portefeuilles der eigenen Wertschriften und der Kontokorrentguthaben. Der mittlere Bestand der momentan verfügbaren Mittel wird auf 5 Millionen angegeben, gegen 10 Millionen im Budget pro 1908.

Anderseits sind unter den Ausgaben Fr. 2,300,000 für Kontokorrentzinsen, Provisionen etc. angesetzt. Der grösste Teil dieser Summe (Fr. 2,185,000) ist für die Verzinsung der vierprozentigen Kassenscheine bestimmt, von denen sich 34 Millionen in Zirkulation befinden. Auf Jahresschluss werden nach Einlösung der Anleihecoupons nur noch einige Millionen zur Verfügung

stehen, und es wird sich darum handeln, durch Emission provisorischer Anleihen neue Mittel zu beschaffen, bis diese schwebende Schuld konsolidiert werden kann.

Die Verzinsung der konsolidierten Schuld erfordert eine Ausgabe von Fr. 40,366,000.

Die Amortisationen und Abschreibungen endlich werden auf Fr. 6,682,300 berechnet, wovon Fr. 6,053,500 zur gesetzlichen Amortisation des Anlagekapitals und der Saldo zu Abschreibungen auf gewissen Bahnhöferweiterungen, sowie zur Amortisation von Emissionskosten und des Anteiles der Bundesbahnen am Defizit des Eisenbahnfonds verwendet werden sollen.

Wir haben schon weiter oben bemerkt, dass die Ausgabe für Verzinsung und Amortisation des Defizites der Pensions- und Hilfskasse Fr. 915,000 beträgt.

Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst mit einem Fehlbetrag ab von Fr. 5,776,330, wobei die dem Personal in den Jahren 1906 und 1907 ausgerichteten Teuerungszulagen nicht berücksichtigt sind.

X. Baubudget.

Der Bundesrat begleitet das Baubudget mit der Bemerkung, dass die darin aufgenommenen Kredite sich zum grössten Teil auf Bauten in Ausführung, sowie auf Überträge noch nicht begonnener Bauten aus dem Budget pro 1908 beziehen. Diese Kredite betragen 21 Millionen, d. h. 80 % des Gesamtkredites von 25,6 Millionen.

Neue, d. h. zum ersten Mal im Baubudget erscheinende Bauten sind verhältnismässig sehr wenige in Aussicht genommen; die diesbezüglichen Kredite betragen 5 Millionen (19,6 %).

Andererseits ist die Ausführung einer Anzahl in früheren Budgets aufgeführten Bauten, im Gesamtbetrage von 9,7 Millionen verschoben worden und der Voranschlag pro 1909 enthält daher für dieselben keine Ansätze. In der Botschaft des Bundesrates werden diese Bauten einzeln aufgeführt.

Das Budget dürfte auf diese Art und Weise nahezu den tatsächlichen Verhältnissen entsprechen, obschon damit nicht erwiesen ist, dass die wirklichen Ausgaben sich unter denjenigen der Vorjahre halten werden. Der Bundesrat macht auch noch darauf aufmerksam, dass es trotz der schwierigen Lage des Budgets notwendig sei, die Ausführung einmal begonnener Ar-

beiten möglichst zu beschleunigen, da sonst durch die hohen Bauzinse der zu buchende Gesamtausgabenbetrag noch bedeutend erhöht würde.

Er spricht auch den Wunsch aus, die Bauvorlagen für die in das reduzierte Budget aufgenommenen Arbeiten möchten rechtzeitig aufgestellt und der Aufsichtsbehörde zur Genehmigung vorgelegt werden, damit die Bauarbeiten im Budgetjahr wirklich in Angriff genommen und programmgemäss gefördert werden können.

Ihre Kommission stimmt diesen Ausführungen, die sie schon in ihren früheren Berichten vorgebracht hat, zu. Sie hat mit Bezug auf die verschobenen Arbeiten keine Bemerkung zu machen, obschon sich solche darunter befinden, die notwendig und sogar dringend wären. Wir führen als Beispiel nur die Stationserweiterung Wädenswil an, wo die heutigen Verhältnisse zu einer Gefährdung des Verkehrs führen. Die Kommission hat übrigens die Zusicherung erhalten, dass die betreffenden Verschiebungen keine endgültigen seien, so dass die Arbeiten in Angriff genommen werden könnten, sobald die finanzielle Lage es gestattet.

Was den zweiten Simplontunnel betrifft, so sind die Differenzen zwischen den Bundesbahnen und der Unternehmung Brandt, Brandau & Cie. noch nicht beigelegt. Der im Voranschlag pro 1909 vorgesehene Kredit von einer Million bezieht sich auf Kraftanlagen an der Binna und Konsolidierungsarbeiten im Tunnel. Die Kommission hofft, dass diese wichtige Frage ohne Verzug gelöst werden könne.

Hinsichtlich der Anschaffungen von Rollmaterial, wofür ein Kredit von 10,9 Millionen (18,7 Millionen im Voranschlag pro 1908) verlangt wird, ist zu bemerken, dass der Bundesrat sie, insbesondere bezüglich der Lokomotiven, für ungenügend hält, und dass das Eisenbahndepartement darüber mit der Generaldirektion in Unterhandlung steht. Der Bundesrat hat jedoch darauf verzichtet, eine Änderung der budgetierten Zahlen zu verlangen.

Es verhält sich mit diesen Krediten gleich wie mit denjenigen für die festen Einrichtungen. Die Zahlen des Voranschlages bilden nur eine Voraussetzung, der die wirklichen Ausgaben nicht immer entsprechen.

* * *

Beim Baubudget glaubt Ihre Kommission hervorheben zu sollen, dass sich mit Bezug auf die auszuführenden Arbeiten er-

hebliche verwaltungstechnische Vereinfachungen durchführen liessen.

Dass die Generaldirektion sich die Genehmigung der Pläne und Kostenvoranschläge grösserer, einen gewissen Betrag übersteigenden Arbeiten vorbehalte, erscheint gegeben, dass aber die Pläne und Kostenvoranschläge aller neuen Arbeiten, ohne Rücksicht auf ihre Bedeutung und den Kostenpunkt, von den Kreisdirektionen der Generaldirektion und von dieser noch dem Eisenbahndepartement vorgelegt werden müssen, das geht zu weit. Es entsteht daraus eine Reihe von Kontrollmassregeln und Genehmigungen, die oft zu der Bedeutung der Arbeit in gar keinem Verhältnis stehen.

Die notwendige Folge dieser Praxis ist ein Verlust an Zeit, Arbeit und Geld. Es scheint uns, dass den Kreisdirektionen, die an Ort und Stelle sich befinden und über die Bedürfnisse des Betriebs genau orientiert sind, denen befähigte Ingenieure zur Verfügung stehen, auf diesem Gebiete grössere Befugnisse und ein grösserer Spielraum für ihre Initiative zugestanden werden, und dass sie berechtigt sein sollten, von sich aus definitive Entscheidungen zu treffen, ohne ihre Pläne den Ingenieuren der Generaldirektion zur Durchsicht und Korrektur vorlegen zu müssen, die oft weniger in der Lage sind, sich mit Sachkenntnis auszusprechen.

Auch auf diesem Punkt würde eine Verwaltungsreform ansehnliche Ersparnisse an Zeit und Geld mit sich bringen, abgesehen davon, dass die heute mangels einer guten Organisation mit Arbeit überhäufte Generaldirektion dadurch entlastet würde.

Am Schlusse dieses Berichtes kann Ihre Kommission nur wiederholen, was sie am Anfang desselben schon gesagt hat: Die gegenwärtige Lage der Bundesbahnen ist keine normale.

Wir wollen hoffen, dass durch die zwecks Erzielung von Ersparnissen in den verschiedenen Dienstzweigen der Betriebsverwaltung zu treffenden Massnahmen das im Budget vorgesehene Defizit gedeckt oder doch stark vermindert werden könne, da bei der Aufstellung des Voranschlages diesen Ersparnissen nicht Rechnung getragen worden ist. Das Budget ist übrigens unvollständig, indem weder der Voranschlag der Gotthardbahn, die am 1. Mai an die Bundesbahn übergeht, noch die Ausgabe in demselben erscheint, welche das Inkrafttreten eines revidierten Besoldungsgesetzes im Jahre 1909 nach sich ziehen würde.

Es kann sich aber nicht nur darum handeln, auf Ende des Jahres das Gleichgewicht zwischen den Einnahmen und Ausgaben

herzustellen, sondern wir müssen darnach trachten, Einnahmenüberschüsse zu erlangen, die uns gegen jede Eventualität sicher stellen, indem sie uns gestatten, den in Art. 8 des Gesetzes von 1897 vorgesehenen Reservefonds zu bilden. Zu diesem Zwecke scheinen uns aber eine Revision dieses Gesetzes und organische Reformen unerlässlich zu sein.

* * *

Es bleibt uns noch übrig, einige Bemerkungen über die Ausführung unseres Mandates zu machen.

Ihre Kommission hat mit gewissen Schwierigkeiten zu kämpfen gehabt, von denen sie Ihnen Mitteilung machen muss, denn sie beziehen sich auf die der Bundesversammlung zustehende Oberaufsicht über die Geschäftsführung der Bundesbahnen.

Wir hatten beschlossen, über verschiedene auf den eigentlichen Betrieb bezügliche Fragen bei den Kreisdirektionen der vier Kreise Erkundigungen einzuziehen und diese Aufgabe je zwei Mitgliedern unserer Kommission übertragen. Behufs Kenntnissgabe hiervon an die Generaldirektion und Anmeldung unserer Mitglieder bei den Kreisdirektionen, haben wir das eidgenössische Eisenbahndepartement ersucht, der Generaldirektion eine diesbezügliche Mitteilung zu machen, damit sie ihrerseits die Kreisdirektionen verständigen könne.

Die Generaldirektion hat dies auch getan, in ihrer Antwort aber darauf aufmerksam gemacht, „dass sie, gemäss den Bestimmungen des Rückkaufgesetzes, ausschliesslich kompetent sei, das Budget der Bundesbahnen gegenüber den Bundesbehörden zu vertreten“.

Die Generaldirektion gab sich nicht Rechenschaft darüber, dass Ihre Kommission nicht nur mit der Prüfung des Budgets eines gegebenen Jahres betraut ist, sondern dass es sich um eine ständige Kommission handelt, der neben der Prüfung der Voranschläge auch die Kontrolle über die Geschäftsführung und die Prüfung der Rechnungen der Bundesbahnen während der ganzen Dauer eines Legislaturperiode obliegt. Sie erfüllt also gegenüber den Bundesbahnen die gleiche Mission wie Ihre Finanzkommission mit bezug auf die Voranschläge und die Rechnungen der eidg. Verwaltung im allgemeinen. So wie die Finanzkommission das Recht und die Pflicht hat, alle Dienstzweige der eidg. Verwaltung in ihren Einzelheiten zu beaufsichtigen, und, selbstverständlich unter Beobachtung der Hierarchie, mit allen Abteilungen direkt zu verkehren, ebensowohl ist ihre Bundesbahnkommission

verpflichtet, mit allen Dienstzweigen und allen Bureaux der Bundesbahnen in direkte Verbindung zu treten.

Indem das Eisenbahndepartement uns von der Bemerkung der Generaldirektion der Bundesbahnen Kenntnis gab, teilte es uns gleichzeitig mit, dass es dem Bundesrate die Frage vorgelegt habe, ob es der mit der Prüfung des Budgets der Bundesbahnen betrauten Kommission freistehe, sich direkt an die Kreisdirektionen zu wenden.

Der Bundesrat hat festgestellt, dass das von der Generaldirektion beanspruchte ausschliessliche Recht, das Budget der Bundesbahnen gegenüber den Bundesbehörden zu vertreten, einzig und allein im Schreiben der Generaldirektion an das Eisenbahndepartement erwähnt werde, und keine Gesetzesbestimmung zur Grundlage habe. „Die Mitglieder der Kommissionen (für die Geschäftsprüfung etc.) sollen, so sagt der Bundesrat, zu jeder Lokalität der Verwaltung Zutritt haben, mit jedem Beamten, Angestellten und Arbeiter der Verwaltung unmittelbar verkehren können, und in jedes Aktenstück der Verwaltung Einsicht nehmen dürfen,“ unter dem Vorbehalt selbstverständlich, der Beobachtung der Hierarchie, der Angelegenheiten, die mit Rücksicht auf dritte Personen oder andere Staaten Geheimhaltung erfordern, der Interessen der in der Verwaltung erforderlichen Disziplin etc.

Das Schreiben des Eisenbahndepartements an Ihre Kommission schloss jedoch mit folgenden Worten: „Was endlich die Frage betrifft, ob der Bundesrat befugt sei, der Generaldirektion in der Angelegenheit, die den Gegenstand dieses Berichtes bildet, Weisungen zu erteilen, so muss sie verneint werden. Weder das Eisenbahn- noch das Rückkaufgesetz verleihen dem Bundesrat eine solche Befugnis.“

In einem anderen ähnlichen Falle (es handelte sich um Einsichtnahme durch den Kommissionspräsidenten der Protokolle der zwischen den Generaldirektoren und den Kreisdirektoren zur Herstellung des Gleichgewichtes stattgefundenen Konferenzen) hat der Präsident der Generaldirektion eröffnet, dass diese Dokumente zur Verfügung unseres Präsidenten stünden, dass sie aber nur zum konfidentiellen Gebrauch der Verwaltung bestimmt seien und deshalb nicht aushingegeben werden könnten.

Wir haben uns neuerdings an das Eisenbahndepartement gewendet, das uns unterm 21. November folgende Antwort zugehen liess: „Wir haben diese Angelegenheit dem Bundesrate zur Entscheidung vorgelegt. Derselbe bedauert, mangels Kompetenz, auf ihr Gesuch nicht eintreten zu können.“

Nachträglich hat die in Bern tagende Kommission die betreffenden Dokumente von der Generaldirektion verlangt und sie von ihr ohne Widerspruch erhalten. Wenn wir diesen Zwischenfall und denjenigen unserer Besuche bei den Kreisdirektionen hier dennoch anführen, so geschieht es hauptsächlich, um die Notwendigkeit eines engeren Anschlusses der Bundesbahnen an den Bundesrat darzutun. Es geht nicht an, dass eine Kommission der eidgenössischen Räte, die sich der ihr von Ihnen dem Gesetze gemäss übertragenen Aufgabe entledigt, Schwierigkeiten ausgesetzt sei, wie wir sie soeben geschildert haben, und gezwungen werde, sich an den Bundesrat zu wenden, um zu ihrem Rechte zu gelangen. Es geht auch nicht an, dass der Bundesrat in die Lage komme, das Begehren einer Kommission der eidgenössischen Räte dahin beantworten zu müssen, dass er mangels Kompetenz auf dasselbe nicht eintreten könne.

Wenn der Bundesrat der Meinung ist, dass ihm diese Befugnis nicht zusteht, was unseres Erachtens nicht richtig ist, da ihm die Bundesbahnen auf die gleiche Art und Weise untergeordnet sind, wie alle übrigen eidgenössischen Verwaltungen, so muss man sie ihm auf dem Gesetzeswege verschaffen.

Unter dem Vorbehalt der in ihrem Bericht enthaltenen Bemerkungen, beehrt sich Ihre Kommission, Ihnen, hochgeachteter Herr Präsident, hochgeachtete Herren, den Antrag zu stellen, es sei dem vom Bundesrate mit Botschaft vom 23. Oktober 1908 vorgelegte Beschlussesentwurf, betreffend den Voranschlag der Bundesbahnen für das Jahr 1909, die Genehmigung zu erteilen.

Bern, den 28. November 1908.

Secretan.
Büeler.
Buser.
Freiburghaus.
Heller.
Hess.
Perrier.
Staub.
Walser.



Bericht

des

Bundesrates an die Bundesversammlung zum Begnadigungsgesuch des wegen Nichtbezahlung von Militärsteuern bestraften H. Thurneisen-Siegenthaler, Direktor der Sängertuppe Berna in Bern.

(Vom 11. Dezember 1908.)

Tit.

Heinrich Thurneisen wurde von der Militärbehörde im Monat Oktober 1907 dem Strafrichter verzeigt, weil er trotz Mahnungen rückständige Militärsteuern aus den Jahren 1902/03 und die Steuer pro 1907 nicht bezahlt hatte. Nachdem er auch eine vom Richter angesetzte Frist zur Erfüllung dieser Verpflichtungen unbenutzt hatte verstreichen lassen, wurde er am 19. Mai 1908 auf Grund des Bundesgesetzes vom 29. März 1901 mit zwei Tagen Gefängnis und Tragung der Kosten bestraft.

Er hat die Steuer bis jetzt noch nicht bezahlt, dagegen er sucht er um Erlass der Strafe durch Begnadigung, indem er geltend macht, dass durch den Urteilsvollzug das Ansehen seiner Familie und der geschäftliche gute Ruf der von ihm geleiteten Sängergesellschaft leiden müssten. Die Unterlassung der rechtzeitigen Zahlung sei zum Teil durch Landesabwesenheit, zum Teil durch anderweitige Umstände verschuldet worden. Nähere Details gibt der Petent nicht an.

**Bericht der Kommission des Nationalrates über das Budget der Bundesbahnen pro 1909.
(Vom 28. November 1908.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1908
Année	
Anno	
Band	6
Volume	
Volume	
Heft	51
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.12.1908
Date	
Data	
Seite	277-308
Page	
Pagina	
Ref. No	10 023 156

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.