Bericht

der

Kommission des Nationalrates über die Geschäftsführung und die Rechnungen der Bundesbahnen pro 1908.

(Vom 4. Juni 1909.)

I. Allgemeine Organisation.

Unterm 28. September 1908 hat der Bundesrat beschlossen, auf einen Antrag der Generaldirektion betreffend Vermehrung der Zahl der Generaldirektoren von 5 auf 7 nicht einzutreten, und das Eisenbahndepartement eingeladen, ihm Bericht und Antrag einzubringen über die Frage, ob nicht, nötigenfalls auf dem Wege einer Gesetzesrevision, in der Organisation der S. B. B. erhebliche Vereinfachungen und Ersparnisse erzielt werden könnten.

In seinem Berichte an den Bundesrat stellt der Verwaltungsrat der Bundesbahnen seinerseits fest, dass die im Laufe des Jahres 1908 von ihm und der Generaldirektion angeordneten Sparvorkehren ohne Zweifel ein besseres Verhältnis zwischen Einnahmen und Ausgaben herstellen werden, dass aber in allernächster Zeit neue und bedeutende Lasten in Aussicht stünden und dass unter diesen Umständen, selbst bei einer Wiederbelebung des Verkehrs, an den getroffenen Sparmassnahmen festgehalten und auf deren weiteren Ausbau Bedacht genommen werden müsse.

„Nach dieser Richtung, fügt er bei, wäre, abgesehen von den bisher getroffenen Anordnungen, zu untersuchen, ob nicht durch eine Reorganisation der Verwaltung noch weitere Vereinfachungen eingeführt werden könnten. Wir verzichten darauf, uns hierorts darüber auszusprechen, indem die Revision des Rückkaufsgesetzes gegenwärtig beim Bundesrate anhängig ist und eine bezügliche

Vorlage nach den gegenwärtig geltenden gesetzlichen Bestimmungen dem Verwaltungsrate sowieso zur Begutachtung überwiesen werden muss."

Wir begreifen, dass der Verwaltungsrat sich über diese wichtige Frage der Revision des Rückkaufsgesetzes nicht ausspricht. Wir stellen aber jetzt schon fest, dass auch er der Meinung ist, es müsse geprüft werden, ob nicht auf diesem Wege weitere Vereinfachungen getroffen werden könnten. Vereinfachung ist im vorliegenden Falle gleichbedeutend mit Ersparnis, und der Verwaltungsrat spricht denn auch von ihr im Zusammenhang mit den zu erzielenden Ersparnissen.

Ohne der vom Bundesrate angeordneten Prüfung und ihrem Resultate vorgreifen zu wollen, hält es Ihre Kommission doch für angezeigt, Ihnen von den Erfahrungen und Beobachtungen Kenntnis zu geben, die sie in den drei letzten Jahren, während denen ihr oblag, Ihnen über die Budgets und die Geschäftsführung der Bundesbahnen Bericht zu erstatten, gemacht hat. Können doch die eidgenössischen Räte ihren Einfluss auf den guten Gang dieses grossen Unternehmens hauptsächlich durch das Mittel der Gesetzgebung geltend machen. Der eigentliche Betrieb des Netzes hängt von einer Unzahl technischer und kommerzieller Faktoren und Erwägungen ab, die sich, schon ihres Charakters wegen, der Kontrolle durch eine parlamentarische Versammlung entziehen. Das Gesetz hat übrigens mit Recht der Verwaltung der Bundesbahnen eine weitgehende Autonomie zugestanden. Sie überlässt ihr für den Betrieb sozusagen die ganze Verantwortlichkeit. Aber die Organisation dieser Verwaltung und ihr Verkehr mit den öffentlichen Gewalten beruht auf einem anderen Grundsatz. Hier steht die Beurteilung und der Entscheid dem Bundesrate und den eidgenössischen Räten zu.

Die Revision des Rückkaufsgesetzes ist übrigens im Gange. Der Bundesrat wird deren Zweckmässigkeit prüfen, und Sie haben sich schon in der Dezembersession, anlässlich der Beratung des Budgets der Bundesbahnen pro 1909, damit befasst. Wir selbst haben in unserem Berichte vom 28. November 1908 die Notwendigkeit dieser Revision betont, nicht nur wegen der dadurch zu erzielenden Ersparnisse, sondern auch in Ansehung einer engeren und direkteren Verbindung der Bundesbahnen mit dem Bundesrat. Es ist uns damals nicht möglich gewesen, unsere Schlussfolgerungen genauer zu präzisieren, und wir haben uns vorbehalten, nach einer eingehenden Prüfung der Verhältnisse auf die Sache zurückzukommen. Die Meinungsverschieden-

heiten, die anlässlich der Beratung in der Dezembersession zutage getreten sind, die höchst interessanten Erörterungen der Presse über diese Beratungen und namentlich die Prüfung der Geschäftsführung im Jahre 1908 haben uns veranlasst, die Sache weiter zu verfolgen und Ihnen von den Ergebnissen unserer Untersuchung Kenntnis zu geben.

Nachdem er im September 1908 das Begehren um Vermehrung der Mitglieder der Generaldirektion von 5 auf 7 abgewiesen hatte, fasste der Bundesrat am 4. Dezember 1908 einen neuen Beschluss, wodurch er, mit Bezug auf die Verstaatlichung der Gotthardbahn, die Leitung des V. Kreises bis auf weiteres einem einzigen Direktor übertrug. Auch dieses Mal hat der Bundesrat gegen den Vorschlag der Generaldirektion entschieden. Als im Nationalrat gegen diesen Beschluss, der mit dem Wortlaut der Bestimmungen des Rückkaufsgesetzes in Widerspruch steht, Protest erhoben wurde, antwortete der Bundesrat, dass es sich um einen Versuch im Hinblick auf die in Aussicht genommene Revision des Gesetzes handle; er liess gleichzeitig durchblicken, dass er, wenn dieser Versuch gut ausfallen sollte, auch für die übrigen Kreise die Einführung eines einzigen Direktors beantragen würde.

Wir hielten es nicht für angebracht, in unserm Berichte vom 22. März 1909 über das Budget des V. Kreises einen Antrag auf Wiederherstellung eines genügenden Kredites zu stellen, damit die Zahl der Direktoren auf die gesetzliche Höhe gebracht werden könne; wir haben die Aussprache über diese provisorische Massregel auf die Beratung des Geschäftsberichtes verschoben. Heute, nachdem wir die Frage einlässlich geprüft haben. sind wir der Ansicht, dass der vom Bundesrat gemachte Versuch nicht geeignet sei, der Einführung des Systems eines einzigen Direktors in den verschiedenen Kreisen des Netzes als Grundlage zu dienen.

Diese Angelegenheit steht im Zusammenhang mit der grundsätzlichen Frage der Organisation des eidgenössischen Netzes in Kreisdirektionen. Soll dieselbe beibehalten werden und, wenn ja, wie kann sie rationell durchgeführt werden?

Ihre Kommission steht nicht an, zu erklären, dass ihres Erachtens die Aufhebung der Kreisdirektionen weder möglich noch wünschbar ist. Wenn man auf die Beratung des Gesetzes von 1897 zurückgreift, so wird man gewahr, dass die Schaffung der fünf zurzeit bestehenden Kreisdirektionen auf Grund von politischen Erwägungen erfolgte, die heute noch ebenso zwingender Natur sind wie damals. Man kann sich ja ohne Zweifel das

eidgenössische Netz mit einer zentralisierten Verwaltung vorstellen. Man kann ja auch mit ausgezeichneten Argumenten den Standpunkt vertreten, dass man im Interesse eines rationellen Betriebes besser getan hätte, dem vom Bundesrat im Jahre 1897 vorgeschlagenen System der drei Kreise den Vorzug zu geben. Wenn aber die Argumente, welche zugunsten dieser beiden Systeme sprechen, vorgebracht worden sind und sich die Bundesversammlung dennoch für fünf Kreise ausgesprochen hat, so beruht das darauf, dass die regionalen Interessen in den Vordergrund gestellt worden sind. Und wir hegen die Überzeugung, dass dem auch heute noch so sein würde, wenn die Frage der Aufhebung oder der Verminderung der Kreisdirektionen wieder aufgerollt werden sollte. Man wird höchstens daran denken dürfen, auf einigen Punkten die geographische Gestaltung der heutigen Kreise abzuändern.

Dem Schweizervolk widerstreben die administrativen Zentralisationen und sie werden ihm noch lange widerstreben. Es hat die nötigen Opfer zur Sicherung und Kräftigung der nationalen Einheit gebracht und wird sie auch ferner bringen, es hat aber bis jetzt seine Einwilligung zur administrativen Zentralisation nur soweit gegeben, als ihm deren zwingende Notwendigkeit dargetan wurde, und es dürfte es auch in Zukunft so halten. Dieser Beweis ist bis jetzt mit Bezug auf den Betrieb der Bundesbahnen nicht erbracht worden, im Gegenteil. Ihre Kommission hat die Kreisdirektionen über diesen Punkt befragt, und von den Mitgliedern derselben, die alle in der Lage sind, über diese wichtige Frage ein massgebendes Urteil abzugeben, durchaus übereinstimmende Antworten erhalten. Die Kreisdirektionen haben sich einstimmig, und zwar aus technischen und finanziellen sowohl als aus politischen Gründen für Beibehaltung des gegenwärtigen Systems ausgesprochen.

Nach Ansicht der Kreisdirektionen sind nur zwei Lösungen möglich: entweder eine vollständige Zentralisation oder das gegenwärtige System mit einem leitenden Zentralorgan, das die einheitliche Durchführung des Betriebes sicherstellt, und mit Kreisdirektionen als Ausführungsorganen.

Ein gemischtes System, bei dem die Kreise beibehalten, die Kreisdirektionen aber aufgehoben und durch Dienstchefs ersetzt würden, die unmittelbar der Zentraldirektion unterstehen, erscheint nicht durchführbar. Zwischen diesen Dienstchefs, von denen jeder sich auf sein spezielles Gebiet zu beschränken hätte, würde jedes hierarchische Band fehlen. Es bestünde also in den Kreisen kein

leitendes Organ, das die Verbindung zwischen den verschiedenen Dienstabteilungen herstellen und Streitigkeiten vorbeugen würde. Die Mehrzahl der von den Kreisdirektionen behandelten Geschäfte erheischt die Mitwirkung mehrerer Dienstabteilungen. Es muss also notwendigerweise eine Amtsstelle geben, die diese Mitwirkung und den Dienstweg regelt, die rasche Abwicklung der Geschäfte und die Beobachtung der allgemeinen Reglemente überwacht und die Verantwortlichkeit auf sich nimmt. Der Mangel einer solchen Amtsstelle würde zur Folge haben, dass die Zentraldirektion mit einer Unmasse von Details überhäuft würde, deren rasche Erledigung durch die mit der schriftlichen Korrespondenz verbundenen unvermeidlichen Verzögerungen in Frage gestellt würde. Die Zentraldirektion würde ausserdem die Kreisdirektionen durch eine grosse Zahl von Beamten ersetzen müssen, welche den Verkehr zwischen ihr und den Dienstchefs der Kreise zu vermitteln hätten, was sich nicht ohne eine erhebliche Vermehrung der Ausgaben bewerkstelligen liesse. Eine vollständige Zentralisation, vorausgesetzt, dass es möglich wäre, sie einzuführen, wäre jedenfalls einem System vorzuziehen, bei dem die Kreise ohne Kreisdirektionen beibehalten würden, und das, um uns eines von der Kommission gehörten Ausdruckes zu bedienen, die „organisierte Anarchie“ darstellen würde.

Wenn die Kreise beibehalten werden, empfiehlt es sich, die Leitung derselben einem einzigen Direktor, an Stelle der gegenwärtig bestehenden Kollegien, zu übertragen? Auch auf diesem Punkte haben sich die Kreisdirektoren der Kommission gegenüber einstimmig zugunsten der Kollegien ausgesprochen. Wenn man auch die gegenwärtigen Befugnisse der Kreisdirektionen in erheblichem Masse einschränken wollte, würde doch die Praxis die mit dem System des einzigen Direktors verbundenen grossen Übelstände bald genug dartun. In erster Linie müssten diesem einzigen Direktor ein oder zwei Stellvertreter oder Adjunkte zur Seite gesetzt werden. Ausserdem wäre dieser einzige Direktor oft der Gefangene seiner Dienstchefs, da es ihm unmöglich wäre, selbst überall nach dem Rechten zu sehen. Wenn es sich um ein Kollegium handelt, so kann darauf Bedacht genommen werden, darin die administrativen, technischen und juristischen Kenntnisse zur Geltung kommen zu lassen; es wird aber oft schwer halten, einen Direktor zu finden, der alle diese Kenntnisse in seiner Person vereinigt. Der einzige Direktor würde von den laufenden Geschäften, die er selbst erledigen müsste, oder deren Erledigung er zu überwachen hätte,

vollauf in Anspruch genommen, so dass ihm kaum Zeit bliebe, sich mit den allgemeinen Interessen seines Kreises zu befassen und die Fühlung mit dem Publikum zu unterhalten. Und geht es wirklich an, einer einzigen Person die Ernennung und die Beförderung von tausenden von Angestellten zu übertragen? Wir glauben es nicht. Man müsste also die Generaldirektion damit betrauen, die aber weniger gut in der Lage sein dürfte als die Kreisdirektionen, den Wert des Personals und die Verdienste jedes einzelnen Angestellten zu beurteilen. Man muss schliesslich auch die Übelstände nicht vergessen, die sich ergeben würden, wenn die Vergebung von Arbeiten und Lieferungen, die man anderseits der Generaldirektion nicht übertragen könnte, einer einzigen Person anvertraut würde. Das System des einzigen Direktors würde trotz allem weder eine Vereinfachung, noch eine Erleichterung des Dienstverkehrs bedeuten. Es ergäbe sich daraus auch keine Ersparnis, sondern im Gegenteil eine Vermehrung der direkten und indirekten Ausgaben, da drei Direktoren selbstverständlich besser in der Lage sind als ein einziger, zum Rechten zu sehen und den Betrieb zu überwachen.

Die gegenwärtige Organisation der Kreisdirektionen ist nach der einstimmigen Ansicht dieser letzteren praktisch und billig und verdient es, beibehalten zu werden. Ihre Kommission schliesst sich dieser Meinung an. Sie hält dafür, dass eine administrative, gut durchgeführte Dezentralisation hinsichtlich der raschen und sparsamen Erledigung der Geschäfte einer Zentralisation vorzuziehen ist, die notwendigerweise in Bureaukratie und Sekretärwirtschaft ausarten würde.

Was den V. Kreis betrifft, so ist Ihre Kommission der Meinung, dass der vom Bundesrat unternommene Versuch von zu kurzer Dauer sein wird, um ein greifbares Resultat zu ergeben, da er sich nicht über die acht Monate des laufenden Jahres hinaus erstrecken soll und man für das Jahr 1910 den gesetzlichen Zustand wird herstellen oder das Gesetz wird abändern müssen. Gesetzt der Fall, der im V. Kreis gemachte Versuch werde gut ausfallen, so ist damit noch nicht gesagt, dass er auch auf die vier andern Kreise anwendbar sei. Das Netz des V. Kreises besteht aus einer einzigen, allerdings wichtigen Linie, die in ihrem Betriebe nicht die Komplikationen der andern Netze aufweist. Die Linie Luzern-Chiasso kann mit der Linie Domodossola-Pontarlier verglichen werden, zu der für die Direktion des I. Kreises noch ein ausgedehntes Netz mit seinen zahlreichen Anschlüssen an die andern Kreise und an das Ausland, seinen Kreuzungs- und Anschluss-

bahnhöfen und seinem komplizierten Betrieb kommt. Wenn also festgestellt würde, dass im V. Kreis ein einziger Direktor genügt, so wäre damit noch nicht bewiesen, dass das System auch auf die vier anderen Kreise ausgedehnt werden könnte.

Wie dem aber auch sein möge, so steht doch das System des einzigen Direktors im Widerspruch mit dem Gesetze und Ihre Kommission ist infolgedessen der Meinung, dass der Bundesrat für das Jahr 1910 entweder dem Gesetze wird nachleben oder den eidgenössischen Räten einen Antrag auf Abänderung des Art. 33 des Gesetzes von 1897, dessen Wortlaut keinen Zweifel aufkommen lässt, wird unterbreiten müssen.

Wenn sich Ihre Kommission aber auch für die Beibehaltung der derzeitigen Kreisdirektionen ausspricht, so ist sie doch der Ansicht, dass es sich empfehlen dürfte, gewisse Bestimmungen über die Verteilung der Befugnisse und den Dienstverkehr zwischen den Kreisdirektionen und der Generaldirektion zu revidieren. Sie ist überzeugt, dass sich hierdurch bedeutende Ersparnisse an Zeit und Geld erzielen liessen.

Es müssen den Kreisdirektionen grössere Kompetenzen und eine vermehrte Verantwortlichkeit zugestanden werden. Dieselben sind zu wirklichen höheren Vollziehungsorganen der von der Generaldirektion erlassenen allgemeinen Reglemente und Instruktionen auszugestalten. Es ist uns nicht möglich, hier die Anwendung dieses Grundsatzes in allen Dienstabteilungen zu verfolgen. Wir beschränken daher unsere Besprechung auf die sehr wichtige und kostspielige Dienstabteilung des Bauwesens.

Heute haben die Kreisdirektionen auf diesem Gebiete keinerlei Kompetenzen und doch sind sie aus erfahrenen und gewissenhaften Fachleuten zusammengesetzt, welche das Netz und die Bedürfnisse des Betriebes gründlich kennen. Ihnen sind Ingenieure unterstellt, die ebenfalls in jeder Hinsicht tüchtige Leute sind. Dessenungeachtet darf keine noch so kleine neue oder Erneuerungsarbeit unternommen werden, ohne dass die in den Kreisen ausgearbeiteten Pläne und Voranschläge zuerst von der Generaldirektion geprüft, berichtigt und genehmigt worden wären.

Es liesse sich vieles sagen über diesen Punkt, über das unaufhörliche Hin- und Hersenden der Pläne zwischen den Kreisdirektionen und den Bureaux in Bern, über die durch diese Praxis verursachten unnützen und bedeutenden Kosten, über den Verlust an Zeit und Geld. Die Kreisdirektionen beklagen sich einstimmig über ein System, auf Grund dessen für die kleinste

Arbeit die in den Kreisen von sachverständigen Ingenieuren ausgearbeiteten und von der Kreisdirektion genehmigten Pläne nach Bern zur Genehmigung gesandt, dort von den Ingenieuren der Generaldirektion korrigiert und umgearbeitet werden, um dann wieder an die Kreisdirektion zurückzugehen, wo sie oft als undurchführbar befunden und deshalb wieder nach Bern gesandt werden müssen, um schliesslich nach einer Reihe von Reisen, Konferenzen und Zeitverlusten in ihrer ursprünglichen Form von der Generaldirektion angenommen zu werden. Hierauf unterliegen diese gleichen Pläne noch der Genehmigung durch das Eisenbahndepartement. Dieses Verfahren hat derartige Verzögerungen im Gefolge, dass oft die günstige Jahreszeit darüber verstreicht und Arbeiten, die im Laufe des Jahres hätten ausgeführt werden können und sollen, auf das nächste Jahr verschoben werden müssen. Abgesehen davon, dass es für die Kreisdirektionen und ihre Ingenieure bemühend ist, wenn ihre Pläne in Bern von zum Teil unerfahrerenen und hauptsächlich weniger gut orientierten Ingenieuren umgearbeitet werden, abgesehen davon, dass dieses System eine Verzettelung der Verantwortlichkeiten zur Folge hat, erfordert dasselbe auch eine grosse Ausgabe, da ein doppeltes Personal bezahlt werden muss, wo ein einziges genügen würde.

Das Gesetz von 1897 steht einer Reform auf diesem Gebiete nicht im Wege. Dasselbe schreibt in seinem Artikel 25, Ziffer 16, vor, dass der Generaldirektion obliegt die „Ausführung von Neu- und Ergänzungsbauten, soweit solche nicht den Kreisdirektionen überlassen wird". Es dürfte also genügen, diese Bestimmung in praktischerer Weise zur Anwendung zu bringen, als es bis jetzt geschehen ist. Man könnte z. B. den Kreisdirektionen Kompetenzen bis zum Betrage von Fr. 20,000 per Objekt einräumen und jährlich im Budget den für jeden Kreis bestimmten Gesamtkredit festsetzen.

Was die wichtigeren Arbeiten betrifft, so würden dieselben von den Kreisdirektionen ausgeführt werden, nachdem sie die Pläne und Kostenvoranschläge der Generaldirektion zur Genehmigung unterbreitet hätten. Schliesslich würde letztere selbst die grösseren Neubauten ausführen, entweder in Regie, oder auf Grund von Verträgen mit Unternehmern, wodurch sie der Notwendigkeit enthoben würde, vorübergehend Ingenieure anzustellen, die nach Beendigung der Arbeiten ihre Stellungen verlieren.

Ohne weiter auf Einzelheiten einzutreten, beehrt sich Ihre Kommission, Ihnen folgendes Postulat vorzuschlagen.

„Der Bundesrat wird eingeladen, zu prüfen, ob nicht die Dienstabteilung des Bauwesens bei den Bundesbahnen vereinfacht werden könnte und ob nicht den Kreisdirektionen mit Bezug auf die in ihrem Netze vorkommenden Arbeiten grössere Kompetenzen eingeräumt werden sollten."

Ohne der Einheit des Betriebes Eintrag zu tun, könnten solche Dezentralisationen auch noch in anderen Dienstabteilungen durchgeführt werden, im Reklamationswesen z. B., welches oft zu Beschwerden Anlass gibt, ohne dass dem damit betrauten Personal daraus ein Vorwurf gemacht werden könnte.

Ihre Kommission hat je länger je mehr das Gefühl, die Generaldirektion befasse sich ohne Notwendigkeit mit einer Unmasse von Details, die sie ganz gut durch Verordnungen regeln könnte, indem sie den Kreisdirektionen die Verantwortlichkeit für deren Durchführung überliesse. Die einheitliche Leitung, die heute noch fehlt, würde dadurch gesichert und die Generaldirektion gewänne Zeit, sich mit den allgemeinen Interessen des Netzes zu beschäftigen und sich einen Gesamtüberblick über den Betrieb zu verschaffen, ohne dass deswegen die Zahl der Generaldirektoren vermehrt werden müsste. Wir können dem Bundesrate, der sich geweigert hat, die Zahl der Generaldirektoren von 5 auf 7 zu erhöhen, nur beipflichten. Fünf Generaldirektoren sollten genügen, um den Betrieb eines relativ kleinen Netzes wie das unserige, zu leiten, wenn der Dienst so organisiert wird, dass die Kreisdirektionen ihre ganze Kraft einsetzen können.

Wir haben uns länger bei diesen Fragen der allgemeinen Organisation aufgehalten, weil uns nach Ablauf einer Periode von sechs Jahren die Zeit gekommen zu sein scheint, wo aus den gemachten Erfahrungen die nötigen Schlüsse gezogen werden können. Und da wir die Überzeugung gewonnen haben, dass die Kreisdirektionen in ihrer jetzigen Form beibehalten werden müssen und dass ihre Befugnisse, soweit es sich um Ausführungsmassregeln handelt, ausgedehnt werden können, so halten wir dafür, dass man darauf verzichten sollte, bei der Generaldirektion Personal anzustellen und eine Organisation zu schaffen mit dem Hintergedanken, eines schönen Tages die Kreisdirektionen als überflüssig aufzuheben. Dieser Tag liegt noch in weiter Ferne, und unterdessen geben wir viel unnützes Geld aus für doppelt

vorhandene Beamtungen. Wir haben diese gleiche Bemerkung schon anlässlich des in das Budget des V. Kreises eingestellten Kredites für die Schaffung verschiedener neuer Posten bei der Generaldirektion gemacht, wobei wir hauptsächlich die Stelle eines „zweiten Adjunkten des Oberbetriebschefs" und eines „Fahrdienstinspektors", deren Notwendigkeit wir nicht einsehen konnten, im Auge hatten.

Schon in unserem Bericht über das Budget pro 1909 haben wir auf die Notwendigkeit einer engeren Verbindung der Bundesbahnen mit dem Eisenbahndepartement durch Aufhebung der Kontrolle des Departementes über die Bundesbahnen aufmerksam gemacht. Wir halten diese Bemerkung aufrecht. Wenn wir für die Kreisdirektion ausgedehntere Kompetenzen, mehr Initiative, eine grössere Verantwortlichkeit verlangen, so geschieht es nicht, um die Generaldirektion herabzusetzen, im Gegenteil. Wir möchten, dass auch für diese eine überflüssige Kontrolle in Wegfall käme, oder, besser gesagt, dass die Kontrolle des Departementes, für dieses, durch die Generaldirektion ausgeübt würde, statt dass dieselbe sich auf sie bezöge. Im Bauwesen z. B. sollte unseres Erachtens für die eine Ausgabe von mehr als Fr. 20,000 erheischenden Bauten (die Objekte mit einem kleinern Kostenvoranschlag würden in den Geschäftskreis der Kreisdirektionen fallen) die Genehmigung durch die Generaldirektion genügen, und wir vermögen nicht einzusehen, was die Genehmigung des Departements dabei zu tun hat. Das Recht Dritter, an das Departement zu rekurrieren, bliebe natürlich vorbehalten. So steht selbstverständlich die Aufsicht über die Beobachtung der Gesetze und Reglemente im Betrieb des Netzes (Gesetze und Reglemente betreffend die Arbeits- und Ruhezeit der Angestellten z. B.) der Generaldirektion zu. Die Kontrolle des Departementes erscheint bei einer Staatsverwaltung überflüssig. Ihre Kommission stellt einstimmig den Antrag, dass diese Reform ohne Verzug durchgeführt und die Kontrolle des Departementes nur noch für die Privatgesellschaften aufrecht erhalten werde. Diese Massnahme würde ebenfalls eine Ersparnis an Zeit und Geld im Gefolge haben, abgesehen davon, dass dadurch die Arbeitslast der Generaldirektion bedeutend vermindert und ihre Autorität gegenüber den Kreisdirektionen gestärkt würde.

Schliesslich sind wir der Meinung, dass anlässlich der Revision des Gesetzes der Generaldirektion mit Bezug auf eine Anzahl Fragen technischer Natur, die sie zurzeit dem Verwaltungsrat

zur Genehmigung vorlegen muss (Art. 17, Ziffer 9, Normalien für den Unter-, Ober- und Hochbau etc.; Ziffer 11, Bau- und Lieferungsverträge; Ziffer 12, Ankauf und Verkauf von Liegenschaften; Ziffer 15, Wahl der Vorstände der Dienstabteilungen bei den Kreisdirektionen etc.), definitive Befugnisse gewährt werden sollten. Die Einmischung des Verwaltungsrates in derartige Angelegenheiten, die sich seiner Kompetenz entziehen, erschwert und verlangsamt ohne irgend welchen Nutzen den Gang der Geschäfte.

II. Betrieb im allgemeinen.

Der Bericht, mit welchem der Verwaltungsrat der Bundesbahnen der Bundesversammlung den Bericht der Generaldirektion über ihre Geschäftsführung im Jahre 1908 und die Rechnungen desselben Jahres vorlegt, ist so übersichtlich und gut abgefasst, dass Ihre Kommission mit Bezug auf die Darstellung der allgemeinen Lage des Unternehmens darauf verweisen kann.

Einerseits eine Verminderung der Einnahmen aus dem Gütertransport (2,7 Millionen Franken weniger als im Jahre 1907), welche durch die Erhöhung der aus dem Personentransport sich ergebenden Einnahmen (1,8 Millionen) nicht wettgemacht wird. Anderseits eine Zunahme der Betriebsausgaben (4,5 Millionen mehr als im Jahre 1907), woraus sich auf dem durch den Betrieb erzielten Gewinn gegenüber dem Jahre 1907 ein Rückschlag von 5,3 Millionen ergibt (Fr. 41,170,368 gegen Fr. 46,484,603).

Der Verwaltungsrat macht darauf aufmerksam, dass die Mindereinnahme gegenüber 1907 eigentlich nur Fr. 800,000 beträgt, in welchem Jahr die grössten Einnahmen seit dem Bestehen der Bundesbahnen überhaupt zu verzeichnen waren. Wenn sich also auf dem im Betrieb erzielten Gewinn ein Ausfall von 5,3 Millionen gegenüber dem vorangegangenen Jahr ergibt, so liegt die Ursache dazu in der Vermehrung der Ausgaben. Diese Vermehrung, fügt der Verwaltungsrat bei, ist namentlich auf höhere Aufwendungen für das Personal, für das Brennmaterial und den Unterhalt des Rollmaterials, vermehrte Unfall- und Transportentschädigungen und schliesslich auf eine Zunahme der Fahrleistungen um 461,237 Lokomotivkilometer zurückzuführen, welch letztere Ausgabe mit Fr. 2. 80 per Lokomotivkilometer allein rund 1,3 Millionen Franken ausmacht. Damit steigt der Betriebskoeffizient von 69.17 im Jahre 1907 auf 72.82 im Jahre

1908 oder um 3,6 von einem Jahr zum anderen. Derselbe betrug im ersten Jahre des Staatsbetriebes 65,53.

Der Verwaltungsrat stellt fest, dass nach der Verstaatlichung das Publikum der Meinung war, die Mittel der Bundesbahnen seien unerschöpflich und dass nun allen Begehren sofort entsprochen werden müsse. Die Begehren betreffend den Betrieb, den Komfort, die Tarifermässigungen, die Vermehrung der Züge kannten keine Grenzen mehr, „und die Verwaltung, beeinflusst durch die öffentliche Meinung, wie auch durch die dringenden Empfehlungen der kantonalen und eidgenössischen Behörden, hat vielleicht gegenüber den an sie herantretenden Begehrlichkeiten nicht immer den nötigen Rückgrat gezeigt."

Dies mag wahr sein, aber es muss beigefügt werden, dass, wenn das Publikum viel verlangt hat, weil ihm viel versprochen worden war, die Verwaltung ihrerseits sich auch von der Vorstellung der stets wachsenden Einnahmen hat anstecken lassen und den Betrieb nicht mit der nötigen Sparsamkeit durchgeführt hat. Es geht dies klar und deutlich aus den Ergebnissen der letzten Monate hervor.

Erst im Laufe des Jahres 1908 hat man sich bei den Bundesbahnen ernstlich um die erschreckende Zunahme der Betriebsausgaben gekümmert und die nötigen Massnahmen getroffen, um derselben Einhalt zu tun. Sobald aber einmal diese Massnahmen angeordnet und durchgeführt worden waren, haben die Betriebsausgaben, wie sich aus den nachstehenden, den Monatsbulletins der sieben letzten Monate entnommenen Zahlen ergibt, abgenommen, ohne dass die Zahl der Züge vermindert worden wäre; die Fahrleistungen weisen im Gegenteil eine Vermehrung auf.

Betriebsausgaben.

(Die Rappen fallen ausser Betracht.)

	1907	1908
Oktober . . .	8,059,739	7,944,000
November . .	8,096,978	7,520,000
Dezember . . .	8,356,947	8,236,000
	1908	**1909**
Januar	7,608,375	7,061,090
Februar . . .	7,478,102	6,988,000
März	7,860,919	7,368,000
April	7,793,411	7,831,000
Total	55,254,471	53,048,094

Die Generaldirektion hat demnach, ohne dass die Fahrpläne oder die Tarife abgeändert worden wären, in 7 Monaten eine Minderausgabe von Fr. 2,200,000 erzielt. Diese Tatsache ist jedenfalls des Lobes wert, wir können aber nicht umhin, festzustellen, dass, wenn man immer die gleiche Sparsamkeit hätte walten lassen, noch weitere Millionen hätten erspart werden können und es vielleicht möglich gewesen wäre, das Defizit des Jahres 1908 ganz zu verhüten oder doch wesentlich kleiner zu gestalten.

Wir heben das hervor, nicht aus Freude an der Kritik, sondern lediglich um die Generaldirektion zu ermuntern, auf dem einmal beschrittenen Wege fortzufahren und unbarmherzig alle unnützen Ausgaben, wo sie auch vorkommen mögen, auszumerzen. Ihre Kommission ist überzeugt, dass mit einiger Energie und Beharrlichkeit noch bedeutende Ersparnisse in der Mehrzahl der Dienstabteilungen des Betriebes gemacht werden können, ohne dass der letztere oder das Publikum darunter zu leiden haben werden. Wir halten namentlich dafür, dass das fixbesoldete Personal, nach Massgabe der eintretenden Vakanzen, erheblich reduziert werden könnte. Eine derartige Massregel läge im Interesse des Personals sowohl als der Allgemeinheit. Es ist klar, dass bei einer gleich hohen Ausgabe ein weniger zahlreiches Personal besser bezahlt werden kann, während das Vorhandensein eines ungenügend beschäftigten Personals dem guten Gang des Dienstes und der Arbeit nur hinderlich sein dürfte. Wir machen die Generaldirektion auch auf die bedeutenden Ausgaben für Bureaubedürfnisse, Drucksachen etc. aufmerksam, welche in steter Zunahme begriffen, im Jahre 1908 für das ganze Netz die Höhe von Fr. 1,600,000 erreicht haben.

Ausgaben für Bureaubedürfnisse, Drucksachen, Inserate, Porti und Telegramme.

(Ohne Anrechnung der Rappen und der vom Baukonto, den gemeinsamen Bahnhöfen und -strecken und dem Betriebe der anderen Linien herrührenden Rückerstattungen.)

Vergleichungen der Rechnungen von 1907 und 1908.

	Generaldirektion		I. Kreis		II. Kreis		III. Kreis		IV. Kreis		Total	
	1907	1908	1907	1908	1907	1908	1907	1908	1907	1908	1907	1908
Allgemeine Verwaltung	183,840	212,466	18,639	19,467	22,828	23,252	23,614	23,974	17,341	17,454	266,265	295,615
Unterhalt und Aufsicht der Bahn .	11,488	10,826	18,727	22,731	21,467	21,829	24,729	23,322	13,082	12,758	89,495	91,468
Expeditions- u. Zugsdienst	46,502	49,082	240,881	249,310	323,535	351,070	338,816	346,481	170,286	184,023	1,120,023	1,180,569
Fahrdienst	3,651	4,254	7,947	7,264	15,731	16,083	11,474	10,413	6,579	45,384	5,915	43,930
Total	245,481	276,628	286,194	298,772	383,561	412,834	398,633	404,190	207,288	220,150	1,521,167	1,612,582

Vermehrung zu lasten der Rechnung pro 1908: **Fr. 91,415.**

Ihre Kommission stellt übrigens fest, dass sowohl die Generaldirektion als der Verwaltungsrat in ihren Berichten die dringende Notwendigkeit eines sparsamen Betriebes hervorheben. Die Generaldirektion sagt, dass, „wenn die Einnahmen nicht durch eine neue Verkehrszunahme wesentlich erhöht werden können, das finanzielle Gleichgewicht der Bundesbahnen nur durch eine weitgehende Sparsamkeit aufrecht erhalten werden kann.“ Und der Verwaltungsrat dringt um so mehr darauf, als das Budget durch die Revision des Besoldungsgesetzes neuerdings stark belastet werden wird. „Unter diesen Umständen muss, sagt er, selbst bei einer Wiederbelebung des Verkehrs an den getroffenen Sparmassnahmen festgehalten werden.“

* * *

Die Kommission hat auch die Frage der Wählbarkeit von Beamten der schweizerischen Bundesbahnen in kantonale oder kommunale Beamtungen zum Gegenstand ihrer Beratungen gemacht, und insbesondere von den Protokollen des Verwaltungsrates vom 27. April 1905 und vom 26. September 1908 Kenntnis genommen.

Hiernach hat die Generaldirektion bereits am 22. April 1902 nachstehenden Entscheid getroffen und in der Folge bestätigt:

„Gegen die Wahl von Beamten der Bundesbahnen in kantonale und Gemeindebehörden wird grundsätzlich keine Einwendung erhoben, wenn die Beanspruchung mit den dienstlichen Anforderungen vereinbar ist.“

Die Kommission billigt diesen Standpunkt ausdrücklich in dem Sinne, dass bei Bewilligung der Annahme solcher Ämter möglichst weitherzig verfahren werde und eine Verweigerung nur da erfolge, wo wirkliche Gefahr vorhanden ist, dass der Dienst darunter Schaden leiden könnte. Dagegen hält auch sie das Begehren einer Eingabe, welche verlangt, dass „dem Bundesbahnpersonal ohne Unterschied der Kategorie und des Grades“ die Annahme solcher Mandate gestattet werde, mit den Vorschriften von Art. 9 des Besoldungsgesetzes, laut welchem die Beamten und Angestellten der Bundesbahnen ohne besondere Ermächtigung weder eine andere Stelle annehmen, noch einen Nebenberuf ausüben dürfen, nicht vereinbar und zu weitgehend. Eine einheitliche Praxis in den verschiedenen Kreisen erachtet sie immerhin als dringend wünschbar.

III. Betriebseinnahmen.

Die Betriebseinnahmen im Gesamtbetrage von Fr. 142,129,314 bleiben hinter denjenigen von 1907 um Fr. 805,677 zurück. Es ist dies eine Folge der wirtschaftlichen Krisis, die im Jahre 1908 ganz Europa in Mitleidenschaft gezogen und sich auch bei den Zolleinnahmen mit einem Minderertrag von 2 Millionen fühlbar gemacht hat.

A. Ertrag des Personentransportes.

Der Ertrag des Personentransportes erreichte im Jahre 1908 die Höhe von . . . . . Fr. 58,046,388. 13
Im Jahre 1907 bezifferte sich derselbe auf „ 56,283,797. 04

Die Einnahmenvermehrung betrug demnach im Jahre 1908 . . . . . Fr. 1,762,591. 09

oder 3,13 % gegenüber 1907 und 0,08 % gegenüber dem Budget.

Die Einnahmenvermehrung erstreckt sich auf sämtliche Monate des Jahres, mit Ausnahme des März, Juli und September.

Die Mindereinnahme im März ist auf eine Verkehrsverschiebung zurückzuführen, indem der Verkehr der Osterfeiertage 1907 in den Monat März, 1908 in den Monat April fiel.

Die Verkehrseinbussen in den Monaten Juli und September sind die Folge der schlechten Witterungsverhältnisse, welche den Fremdenverkehr stark beeinträchtigten. Die Zahl der Reisenden hat sich 1908 gegenüber dem Vorjahre um 2,650,000 gesteigert, es bedeutet dies eine Zunahme von 3,74 %, währenddem im Jahre 1907 die Zunahme 7,68 % betragen hatte.

Die Durchschnittseinnahme per Reisenden betrug 1908 80 Cts., dieselbe hat sich seit 1903 kontinuierlich vermindert. Im letztgenannten Jahre betrug die Durchschnittseinnahme 87,08 Cts.

Es scheint, dass der interne Verkehr mehr zugenommen hat als derjenige vom Auslande her. Zweifellos waren die Freibillette und speziell die Beamtenbillette, deren Ausgabe sich im Berichtsjahre stark vermehrte, bei diesem Sinken der Einheitseinnahmen mitwirkend.

An und für sich erscheint die Einnahme aus dem Personenverkehr mit einem Mehr von Fr. 1,800,000 gegenüber 1907 als ein günstiges Resultat. Es repräsentieren diese Einnahmen 45,21 % der Gesamteinnahmen der Bundesbahnen aus dem Transportgeschäfte, während 54,79 % auf den Tier- und Güterverkehr entfallen.

Zur Bewältigung dieser Transporte wurden im gleichen Jahre 29,110,750 Zugskilometer ausgeführt, wovon 20,525,700 für den Personenverkehr und nur 8,585,050 für den Güterverkehr geleistet wurden.

Das Verhältnis ist also folgendes: $45{,}_{21}$ % Einnahmen bei $70{,}_{51}$ % Zugsleistungen beim Personentransport; $54{,}_{79}$ % Einnahmen bei $29{,}_{49}$ % Zugsleistungen beim Gepäck-, Tier- und Gütertransport. Daraus ergibt sich ohne weiteres, dass der Transport von Gepäck, Tieren und Gütern für die Bundesbahnen ganz unverhältnismässig gewinnbringender ist, als der Personentransport.

B. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes.

Entsprechend der Vermehrung der Einnahmen aus dem Personentransport sind auch diejenigen aus dem Gepäcktransport etwas gewachsen. Dieselben beziffern sich auf Fr. 5,670,987. 51 und sind mithin Fr. 162,642. 55 höher als im Jahre 1907.

Der Transport von Tieren ergab eine Einnahme von Fr. 2,326,024. 34; sie ist mithin Fr. 78,922. 69 geringer als diejenige des Jahres 1907.

Ein ganz bedeutender Ausfall ist beim Transport von Gütern zu verzeichnen. Derselbe ergab im Jahre 1907 eine Einnahme

von	Fr.	72,476,753. 91
im Jahre 1908 eine solche von	„	69,659,596. 83
Das Minus beträgt demnach	Fr.	2,817,157. 08

C. Verschiedene Einnahmen.

Dieselben beziffern sich auf 6,426,307.

Es sind dieselben um Fr. 683,302 höher als der daherige Ansatz des Budgets und übersteigen die Einnahmen von 1907 um Fr. 165,169. Die Kommission hat dem daherigen Berichte der Generaldirektion nichts beizufügen.

D. Tariferhöhungen.

In dem Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Bundesbahnen findet die Kommission den Passus, es solle ein Antrag auf Erhöhung der Generalabonnemente nächstens behandelt werden, und es bilde die Frage der Taxerhöhung für Retourbillette den Gegenstand eingehender Studien.

Die Kommission hat schon in einem frühern Berichte eine Anregung auf Erhöhung der Generalabonnementstaxen gemacht,

dagegen sich gegen die Erhöhung der Taxen für Retourbillette ausgesprochen.

Es steht die Kommission heute noch auf dem gleichen Standpunkte; sie hat gegen die vorzunehmenden Studien über die Taxerhöhung für Retourbillette selbstverständlich nichts einzuwenden, steht aber nicht an zu erklären, dass sie einer solchen nur dann zustimmen könnte, wenn alle andern Mittel und speziell eine intensive und sachgemässe Einschränkung der Ausgaben das finanzielle Gleichgewicht bei den Bundesbahnen nicht herzustellen vermögen.

IV. Betriebsausgaben.

A. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.

Die Ausgaben dieses Dienstzweiges stehen mit Fr. 16,205,555. 66 um Fr. 155,444 unter dem vorgesehenen Budgetansatz und weisen gegenüber der Rechnung pro 1907 nur einen Mehrbetrag von Fr. 63,995 auf.

Die Minderausgaben dem Budget gegenüber betreffen hauptsächlich die Rubriken Personalausgaben, Unterbau und Kunstbauten, Hochbau und mechanische Stationseinrichtungen, während Mehrausgaben zu verzeichnen sind auf den Abschnitten Oberbau, Telegraph, Signale und Verschiedenes, Räumung von Schnee und Eis, sowie Ergänzung und Unterhalt des Inventars.

Die geringern Personalausgaben sind zurückzuführen auf die zeitweilige Nichtbesetzung von technischen und administrativen Stellen, auf Personalmutationen, namentlich bei den Bahnmeistern und Vorarbeitern, und auf die neue Wärterstreckeneinteilung, welche eine Reduktion des Personals dieser Dienstkategorie ermöglichte.

Die geringern Kosten für den Unterbau und die Kunstbauten sind die Folge der allgemeinen Einschränkung der Bahnunterhaltungsarbeiten, sowie der Verschiebung der Schottererneuerung und des Schotterwerfens mit Rücksicht auf den bevorstehenden Geleiseumbau.

Ihre Kommission billigt im allgemeinen die daherigen, von der Bundesbahnverwaltung ergriffenen Massnahmen zur Erzielung von Ersparnissen, bestätigt indessen ihre bei Anlass der letzten Budgetberatung ausgesprochene Ansicht, dahingehend, dass die Einschränkung im Bahnunterhaltungsdienst nicht so weit getrieben

werden darf, dass dadurch allenfalls die Betriebssicherheit gefährdet werden könnte.

Die Mehrausgaben für den Oberbau, dem Budget gegenüber, sind die Folge einer vermehrten Geleiseerneuerung und der Verwendung von neuem, statt des vorgesehenen mittelguten Materials, ferner einer vermehrten Geleiseregulierung wegen Verwendung der schweren Maschinentypen etc.

Die Überschreitung des Voranschlages für Telegraph, Signale und Verschiedenes ist verursacht worden durch die vermehrten Ausgaben für den Unterhalt der sich stets mehrenden Signal- und Sicherungseinrichtungen, sowie infolge der Instandstellung und teilweisen Verbesserung von Einfriedigungen.

Was sodann die Mehrkosten für die Räumung von Schnee und Eis betrifft, so ist hier auf die Tatsache hinzuweisen, dass der bezügliche Kredit im Hinblick auf die daherige Rechnung pro 1907 ein zu knapp bemessener war.

Die Mehrausgaben der einzelnen Rubriken dieses Dienstzweiges geben uns unter Berücksichtigung der Gründe der verursachten Mehrkosten zu keinen besondern Bemerkungen Veranlassung.

B. Expeditions- und Zugsdienst.

Die Ausgaben für Expeditions- und Zugsdienst beliefen sich im Berichtsjahre auf Fr. 32,898,167. 18 und überstiegen den budgetierten Ansatz um Fr. 505,607, die Ausgaben der Rechnung von 1907 um Fr. 1,194,756.

Diese Mehrausgaben rühren zum einen Teil her von den regulären Gehaltserhöhungen und einer Personalvermehrung infolge Reduktion der Arbeitszeit, zum andern aber von einer wesentlich vermehrten Zugsleistung. Es weist die Sommersaison 1908 gegenüber derjenigen von 1907 eine Vermehrung um volle 356,576 Zugskilometer, die Wintersaison eine solche von 232,216 Zugskilometer auf, im ganzen Betriebsjahre somit eine Vermehrung um 588,792 Zugskilometer.

Die Kommission anerkennt gerne das Bestreben der Verwaltung, durch Verbesserung der Fahrpläne den Wünschen des einzelnen Landesgegenden und den Bedürfnissen des Verkehrr im weitgehendem Masse gerecht zu werden. Angesichts der gespannten Finanzlage hält sie jedoch dafür, dass bei Einlegung neuer Züge mit aller Vorsicht vorzugehen sei. Dies um so mehr, als die Nichtgewährung neuer Zugsverbindungen erfahrungsgemäss

von den interessierten Gegenden weniger schmerzlich empfunden zu werden pflegt, als die Unterdrückung vorher bereits zur Ausführung gelangter Züge.

V. Verwaltung der Pensions-, Hülfs- und Krankenkassen.

Bekanntlich sind am 1. Januar 1907 die Statuten vom 19. Oktober 1906 der Pensions- und Hülfskasse für die Beamten und ständigen Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen in Kraft getreten und zur Anwendung gelangt.

Das hatte zur Folge, dass die Leistungen der Bundesbahnen an diese Institution weit grössere geworden sind, als wie sie es bis dahin gewesen waren. Zur Vermehrung der Leistungen haben nicht nur die dem Bundesbahnpersonal sehr weit entgegenkommenden Bestimmungen der neuen Statuten ganz wesentlich beigetragen, sondern auch die seitherige Vermehrung des Personals und die inzwischen eingetretenen Besoldungserhöhungen. Bei der Einführung eines neuen Besoldungsgesetzes werden die Belastungen der Bundesbahnen wiederum entsprechend grössere sein.

Die Leistungen der Bundesbahnverwaltung verhalten sich zu den Leistungen des Personals ungefähr wie 3 : 2, und dieses Verhältnis wird sich noch mehr zu Lasten der Bundesbahnen verschieben, wenn man, wie der Bericht der Generaldirektion für das Jahr 1907 sagt, die besondern Leistungen der letztern, die Deckung des Defizites der Eintrittsbilanz und die Deckung der weiter noch zu erwartenden Jahresverluste, mit in Betracht zieht.

Die Eintrittsbilanz verzeichnete auf den 1. Januar 1907 einen Passivenbestand (erforderliches Deckungskapital für die übernommenen Verpflichtungen, wie sie damals vorgesehen waren)

von	Fr. 76,683,515. 33
und einen Aktivenbestand von	„ 53,916,357. 73
sonach einen Fehlbetrag von	Fr. 22,767,157. 60

Dieser Fehlbetrag beruht lediglich auf statistischen Voraussetzungen. Ob diese in der Folge genau eintreffen werden oder nicht, ist nicht sicher. Man hat einfach an der Hand von Tabellen und anderm statistischem Material ausgerechnet, dass, falls die Bundesbahnen die nun statutarisch übernommenen Verpflichtungen im Pensions- und Hülfskassenwesen erfüllen müssten, die Fonds

um diesen Fehlbetrag grösser sein sollten. Die bisherigen Gewinn- und Verlustrechnungen der Jahre 1907 und 1908 scheinen nun der Auffassung Raum zu geben, dass die Berechnungen bei der Aufstellung der ersten oder sogenannten Eintrittsbilanz keineswegs zu pessimistisch, sodern eher zu optimistisch gehalten waren. Schon die Gewinn- und Verlustrechnung vom Jahre 1907 schloss mit einem Defizite von Fr. 517,235. 95 ab, und jene vom Jahre 1908 erzeigt einen Verlust von Fr. 1,057,550. 26, so dass sich die Summe der Fehlbeträge Ende 1908 auf Fr. 24,101,509. 61 beziffert.

Nach Art. 3 des Hülfskassengesetzes vom 28. Juni 1889 soll nun der Fehlbetrag der Eintrittsbilanz amortisiert und bis zur gänzlichen Amortisation verzinst werden. Es ist hierfür ein Termin von 60 Jahren und eine jährliche Quote von Fr. 915,000 vorgesehen. Wir möchten wünschen, dass auch die Jahresrückschläge mit in die Amortisationsquote einbezogen werden.

Der Bericht der Generaldirektion über die Gewinn- und Verlustrechnung pro 1908 steht noch aus und wird erst etwa Ende August erscheinen. Man darf aber hinsichtlich der Darstellung der Gewinne und Verluste nach ihren Quellen auf die Ausführungen abstellen, wie sie im Berichte der Generaldirektion vom 21. August 1908 enthalten sind.

Der Wertschriftenbestand der Pensions- und Hülfskasse beziffert sich am 31. Dezember 1908 auf Fr. 63,600,692. 85.

Diese Wertschriften befinden sich im Gewölbe des Verwaltungsgebäudes der Generaldirektion in Bern.

Eine Nachprüfung dieses Wertschriftenarchives hat unserseits nicht stattgefunden, wie wir uns auch mit einer nähern Prüfung der Bücher, Rechnungen und Belege nicht abgeben, weil unsere Kommission schon wiederholt auch im Nationalrate der Meinung Ausdruck verliehen hat, dass es nicht Sache einer parlamentarischen Kommission sein könne, sich in eine materielle Prüfung der Rechnungen und Wertschriften, etc., einzulassen.

VI. Bauten und Baukonto.

Der Bundesrat führt in seiner Botschaft vom 14. Mai 1909 aus, dass die im Jahre 1908 für Bahnanlage und feste Einrichtungen verausgabten Summen sich auf 21 Millionen belaufen, d. h. auf rund Fr. 800,000 weniger als im Vorjahr und 13 Millionen weniger als im Budget vorgesehen war. Dieser Rückgang ist

hauptsächlich auf den Umstand zurückzuführen, dass die Spartendenz auch im Bauwesen zur Geltung gelangt ist. Es liegt uns ferne, die Bundesbahnen hierfür zu tadeln, insofern wenigstens, als es sich nicht um dringende Arbeiten, bei denen Gefahr im Verzug liegt, oder um die Fertigstellung von begonnenen Arbeiten handelt. Letztere stehen mit Fr. 72,562,532 zu Buch, „ein Betrag, der als verhältnismässig sehr hoch zu bezeichnen ist", sagt der Bundesrat mit Recht. Die Verzögerung in der Vollendung einzelner Bauobjekte bietet u. a. den Übelstand, dass bis zu ihrer Inbetriebsetzung die Bauzinsen immer höher werden, womit der Kostenbetrag der einzelnen Bauten und das Baukonto selbst künstlich vergrössert werden. So rügt der Bundesrat, dass die Kosten des Bahnhofes Basel, der schon im Betriebe steht, mit 19 Millionen auf dem Konto „Unvollendete Bauobjekte" belassen wurden, weil die Rechnungen noch nicht endgültig abgeschlossen waren.

Ihre Kommission glaubt neuerdings auf die Notwendigkeit hinweisen zu sollen, dass der Entscheid über den Bau des zweiten Simplontunnels nicht länger verzögert werde.

Der Bericht der Generaldirektion enthält folgende Aufschlüsse über diese Angelegenheit:

„Die Garantiefrist der Unternehmung für den Tunnel I und den Parallelstollen ist am 22. Februar 1908 abgelaufen. In den Tagen vom 15. bis 19. Februar hat eine kontradiktorische Feststellung des baulichen Zustandes stattgefunden, mit dem Ergebnis, dass die Unternehmung für Rekonstruktion deformierter Gewölberinge und Ausfugungsarbeiten Fr. 80,000 und an die Kosten des bis dahin erstellten Einbaues des Parallelstollens Fr. 10,000 bezahlt. Hinsichtlich der Arbeiten im Parallelstollen, welche auf Rechnung der Unternehmung gehen, hat eine Verständigung nicht stattgefunden. Die seitherigen Beobachtungen haben ergeben, dass infolge fortdauernder Steinablösungen und des Gebirgsdruckes an verschiedenen Stellen im südlichen Parallelstollen umfassende Konsolidierungsarbeiten notwendig werden. Der in den Jahren 1906 und 1907 erstellte hölzerne Einbau ist auf die Dauer nicht genügend widerstandsfähig und geht verhältnismässig rasch zugrunde. Im Berichtsjahr ist der Holzeinbau auf eine Länge von 243 m ersetzt oder verstärkt und auf 27 m Länge Ausmauerung ausgeführt worden."

Die ständige Kommission des Verwaltungsrates hat sich in ihrer Sitzung vom 15. September, anlässlich der Aufstellung des Baubudgets, mit der Angelegenheit befasst.

Die Generaldirektion teilte mit, sie habe mit Schreiben vom 7. Juli 1908 der Unternehmung neuerdings eröffnet, dass sie nach ihrer Anschauung verpflichtet sei, den Tunnel II unter Verantwortlichkeit für den Bestand und den Betrieb des Tunnels I zu den Bedingungen des Vertrages vom 15. April 1898 und des Nachtragsvertrages vom 9. Oktober 1903 auszuführen. Dieses Schreiben ist unbeantwortet geblieben. Tatsächlich hat sich die Bauunternehmung ausdrücklich geweigert, den zweiten Tunnel zu bauen. Die Gründe, welche die Unternehmung vorgebracht hat, um sich ihren Verpflichtungen zu entziehen, sind auf Seite 182 und 183 des Berichtes der Generaldirektion angeführt. Sie hat auch beim Bundesrat um seine Intervention nachgesucht. Das Eisenbahndepartement hat die bezügliche Eingabe der Generaldirektion zur Vernehmlassung zugestellt, worauf die letztere die Gründe, welche sie hindern, ihre Stellungnahme zu ändern, einlässlich auseinandersetzte.

Die Angelegenheit liegt somit beim Bundesrate. Der Bericht des Eisenbahndepartementes über seine Geschäftsführung im Jahre 1908 enthält keinerlei Angaben darüber.

In der Sitzung der ständigen Kommission vom 15. September ist von mehreren Seiten auf die Dringlichkeit dieser Arbeiten mit der Bemerkung aufmerksam gemacht worden, dass sie sich, je länger man mit ihrer Ausführung zuwarte, desto schwieriger und kostspieliger gestalten würden, wegen dem Zustande des Gesteins sowohl als wegen der Verwitterung der die beiden Galerien trennenden Scheidewand. Die Bewegungen in den oberhalb des Tunnels I und des Stollens II gelegenen Partien sind bis jetzt noch nicht zum Stillstand gelangt. Aus den von der Generaldirektion angeordneten Untersuchungen geht hervor, dass, falls der Ausbau des zweiten Tunnels um ungefähr 10 Jahre verschoben werden sollte, man gezwungen wäre, den Stollen auf einer Strecke von zirka 7 km auszumauern, was ungefähr $2\,^1/_2$ Millionen kosten würde, während derselbe durch einen Fr. 700,000 kostenden Holzeinbau genügend konsolidiert werden könnte, wenn der Ausbau in einigen Jahren stattfinden würde. Die Generaldirektion ist im übrigen der Ansicht, dass der Ausbau sieben Jahre in Anspruch nehmen wird. Schliesslich müssen auch noch die ausserordentlichen Schwierigkeiten in Betracht gezogen werden, mit denen einigermassen wichtige Reparaturarbeiten im Tunnel oder an der elektrischen Kanalisation verbunden wären, wenn eine ernstliche Störung eintreten sollte.

Unter diesen Umständen hält es die Kommission für ihre Pflicht, darauf zu dringen, dass der Entscheid über die Stellung der Bauunternehmung zu den Bundesbahnen nicht länger hinausgeschoben werde. Der Zeitpunkt, wo ein Entscheid, welcher Art er auch sein möge, gefasst werden muss, scheint uns gekommen zu sein. Abgesehen davon, dass jede Verzögerung der Arbeiten ihre Schwierigkeiten und ihre Kosten erhöht, abgesehen davon, dass diese Arbeiten von langer Dauer sein werden, so darf auch nicht ausser Acht gelassen werden, dass die bevorstehende Eröffnung der Lötschbergbahn für den Simplontunnel eine wesentliche Verkehrszunahme mit sich bringen wird. Die Eidgenossenschaft steht zurzeit in Unterhandlungen mit Frankreich, hauptsächlich zu dem Zwecke, dem Simplon neuen, wie wir hoffen wollen, bedeutenden Verkehr zuzuführen. Nun handelt es sich aber darum, das nötige zu tun, um denselben aufnehmen zu können. Gesetzt der Fall, die Arbeiten würden innert Jahresfrist in Angriff genommen und es bedürfe 7 Jahre, um sie zu Ende zu führen, so wird es 1917 werden, bis wir so weit sind. Schliesslich dürfen wir auch nicht vergessen, dass Italien das Recht hat, den Ausbau des zweiten Tunnels zu verlangen, sobald die Einnahmen per Kilometer Fr. 50,000 betragen, und jedenfalls von diesem Rechte Gebrauch machen wird.

Man kann also nur wünschen, dass die Rechts- und anderen Fragen, die mit der Weigerung der Bauunternehmung, den Vertrag zu erfüllen, im Zusammenhang stehen, möglichst bald gelöst werden. Wir erinnern nur noch daran, dass die Kredite für den Ausbau des zweiten Tunnels vor nahezu zwei Jahren, nach der Inspektion der Galerie durch die Kommissionen beider Räte, bewilligt worden sind.

VII. Gewinn- und Verlustrechnung.

Das aus der Gewinn- und Verlustrechnung sich ergebende Defizit beträgt Fr. 5,354,074. 70, mit Einschluss der dem Personal, auf Grund des Bundesbeschlusses vom 23. Dezember 1908, ausgerichteten Teuerungszulagen im Betrage vom $2^1/_2$ Millionen.

Unter den Einnahmen dieses Kontos finden wir den Aktivsaldo der Rechnung von 1907 mit Fr. 429,812. 90.

Ausserdem trat auf dem Konto der gesetzlichen Amortisation eine Erleichterung von Fr. 941,203. 71 ein, weil die von 1903 bis 1907 auf den Kosten des italienischen Teils der Simplonstrecke vollzogene Amortisation zurückgeschrieben worden ist.

Laut Art. 15 der Übereinkunft zwischen der Schweiz und Italien, vom 16. Mai 1903, betreffend die Übertragung der Konzession der ehemaligen Jura-Simplon-Bahngesellschaft auf italienischem Gebiet an die Bundesbahnen, hat sich Italien das Recht vorbehalten, den ausserhalb unserer Grenzen liegenden Teil des Tunnels 15 Jahre *) nach der Betriebseröffnung zurückzukaufen. Gestützt hierauf hat das Eisenbahndepartement verlangt, dass die Amortisation des auf diese Strecke entfallenden Teils des Anlagekapitals eingestellt und die seit 1903 amortisierten Summen der Gewinn- und Verlustrechnung wieder gutgeschrieben werden.

Die Generaldirektion ist dieser Weisung nachgekommen. Sie bemerkt in ihrem Berichte, dass Italien bei einem allfälligen Rückkaufe die Anlagekosten des Tunnels vollständig zurückzahlen müsse, immerhin unter Abzug der dem Konzessionär in Italien gewährten Subventionen. „Unter diesen Umständen, führt sie aus, rechtfertigt sich die Amortisation der Bauausgaben für den italienischen Teil des Simplons nicht."

Ihre Kommission hat sich gefragt, ob diese Rückbuchung mit den Bestimmungen des Gesetzes von 1897 vereinbar sei, dessen Artikel 7 hinsichtlich der Verpflichtung zur Amortisation des Anlagekapitals innert 60 Jahren keine Ausnahmen vorsieht. Die Meinungen der Mitglieder der Kommission über diese Frage waren geteilt.

Die einen hätten vorgezogen, dass man sich an den klaren Wortlaut des Gesetzes gehalten hätte und mit der seit 1903 begonnenen Amortisation fortgefahren wäre, statt dieselbe im Augenblicke einer finanziellen Krisis einzustellen. Es erweckt dies zu sehr den Anschein eines Aushülfsmittels. Ausserdem steht keineswegs fest, dass Italien die Absicht habe, den italienischen Teil des Tunnels zurückzukaufen; der Umstand, dass es die Rückkaufsfrist von 30 auf 15 Jahre herabgesetzt hat, ist noch nicht Beweis genug, um eine Abweichung vom Gesetze zu rechtfertigen. Und wenn uns Italien, bei fortgesetzter Amortisation, ein Kapital zurückerstatten würde, das in den Büchern gestrichen ist, so dürften die Bundesbahnen wohl nicht in Verlegenheit sein, eine Verwendung dafür zu finden. In dieser Hinsicht hätte man es eher begriffen, wenn der Gewinn- und Verlustrechnung die dem Erneuerungsfonds zu viel überwiesenen 7 Millionen zurückerstattet worden wären, von denen auf

*) Im Berichte der Generaldirektion wird irrtümlicherweise von 30 Jahren gesprochen; es war dies die ursprünglich vereinbarte Frist, die aber im Vertrage vom 16. Mai 1903 um die Hälfte reduziert und auf 15 Jahre festgesetzt worden ist.

Seite 12 des Berichtes des Verwaltungsrates die Rede ist. In diesem Falle hätte man sich wenigstens nicht in Widerspruch mit dem Gesetze gesetzt. Damit soll keineswegs gesagt sein, dass derartige Rückbuchungen empfehlenswert seien; sie verschaffen den Bundesbahnen kein Geld und haben nur einen Buchhaltungswert. Man kann im Gegenteil nur der vom Verwaltungsrat auf Seite 4 seines Berichtes ausgesprochenen Meinung beipflichten, dass unter allen Umständen an der Amortisation, einem der Hauptpunkte des Programms der Verstaatlichung, festgehalten werden müsse.

Andere Mitglieder der Kommission sind im Gegenteil der Meinung des eidgenössischen Eisenbahndepartementes und halten dafür, dass angesichts des von Italien vorbehaltenen Rückkaufs rechtes und der Möglichkeit, dass die italienische Regierung davon Gebrauch mache, von der Amortisation abgesehen werden könne. Findet der Rückkauf statt, so können die von Italien zurückerstatteten Summen entweder dem Amortisationsfonds oder dem Kapitalkonto überwiesen werden. Bis man über die Absicht Italiens im Klaren sein wird, darf die Amortisation eingestellt werden, ohne dass von einer Übertretung des Gesetzes von 1897 gesprochen werden könnte.

Mit Rücksicht auf die im Schosse der Kommission zutage getretenen abweichenden Ansichten stellt dieselbe keinen Antrag und beschränkt sich darauf, Ihnen von dem stattgefundenen Meinungsaustausch Kenntnis zu geben.

Ohne diese Rückbuchung von Fr. 941,203 und dem Übertrag von Fr. 429,812 aus dem Jahre 1907 würde das Defizit Fr. 6,765,089 betragen.

Dieses ungünstige Resultat würde namentlich dann besorgniserregend sein, wenn es auf einer bedeutenden Abnahme der Betriebseinnahmen beruhte. In Wirklichkeit beträgt aber die Differenz gegenüber 1907 nur Fr. 805,677. Wir haben schon im ersten Teil unseres Berichtes auseinandergesetzt, was von dieser Lage zu halten ist und dass sie den Bundesbahnen die Verpflichtung auferlege, die Betriebsausgaben so viel als möglich zu reduzieren.

Zu weiteren Bemerkungen über die Art und Weise der Aufstellung der Gewinn- und Verlustrechnung sehen wir uns nicht veranlasst.

Es erübrigt uns nur, noch festzustellen, dass der Ertrag der verfügbaren Kapitalien um nahezu Fr. 600,000 hinter demjenigen von 1907 zurückbleibt, während bei den Ausgaben die Rubrik „Kontokorrentzinse, Provisionen etc.“ eine Zunahme von fast einer Million (977,145) gegenüber dem Vorjahre aufweist. Es rührt

dies von dem Verkaufe von Wertschriften und der Verzinsung zu 4 % der Kassenscheine her, welche die Bundesbahnen im Jahre 1908 zur Deckung der laufenden Ausgaben ausgegeben haben.

VIII. Genehmigung der Rechnungen.

Der Verwaltungsrat erklärt in seinem Berichte, dass die in den Büchern der Bundesbahnen vorgenommenen Stichproben die volle Übereinstimmung mit den Rechnungen ergeben und die von ihm mit der Vornahme der Revision betrauten Delegierten zu keinen Bemerkungen veranlasst haben.

Der Bundesrat erklärt seinerseits, dass die Rechnungen und die Bilanz nach den in den einschlägigen Gesetzen und Verordnungen niedergelegten allgemeinen Gesichtspunkten geprüft worden sind. Das Ergebnis der Untersuchungen über die Verwendungen zu Lasten der Baurechnung und des Erneuerungsfonds wird erst später erhältlich sein, und allfällige Rechnungsdifferenzen werden wie bis anhin im nächsten Abschlusse zur Ausgleichung gelangen.

Ihre Kommission schlägt Ihnen vor, von dieser Erklärung Vormerk zu nehmen.

Sie stellt Ihnen ausserdem den Antrag auf Annahme des vom Bundesrate vorgelegten Bundesbeschlusses, demzufolge der Geschäftsführung, den Rechnungen und der Bilanz der Bundesbahnen pro 1908 die Genehmigung erteilt, der Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung pro 1908 von Fr. 2,854,074. 50 auf neue Rechnung vorgetragen und ihm der Betrag der laut Bundesbeschluss vom 23. Dezember 1908 dem Personal ausgerichteten Teuerungszulagen von rund Fr. 2,540,000 beigefügt wird.

Bern, den 4. Juni 1909.

Secretan.
Buser.
Büeler (Schwyz).
Freiburghaus.
Heller.
Hess.
Perrier.
Staub.
Walser.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

Bericht der Kommission des Nationalrates über die Geschäftsführung und die Rechnungen der Bundesbahnen pro 1908. (Vom 4. Juni 1909.)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1909
Band Volume Volume	4
Heft Cahier Numero	25
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	---
Datum Date Data	23.06.1909
Seite Page Pagina	165-191
Ref. No	10 023 395

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.