

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
Errichtung und Besoldung der Beamten des schwei-
zerischen Eisenbahn- und Handelsdepartements.

(Vom 8. September 1873.)

Tit.!

Indem durch das Bundesgesetz vom 23. Dezember v. J., betreffend den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft, die Ertheilung der Konzessionen, sowie das Recht und die Pflicht der Kontrolle über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen den Bundesbehörden übertragen worden ist, haben die Funktionen des Bundesrathes einen solchen Zuwachs erhalten, daß Sie mit uns für angezeigt erachteten, durch Aenderung des Organisationsgesetzes ein neues Departement zu schaffen, welches seine Hauptthätigkeit dem Eisenbahnwesen widmen soll, und daß eine Reihe neuer Beamten nöthig wurde. Da nun letztere nicht im neuen Besoldungsgesetz vom 2. August d. J. Aufnahme fanden, im Gegentheil bei Berathung desselben ausgesprochen wurde, daß eine besondere Vorlage über Kreirung und Besoldung der Beamtenstellen des Eisenbahndepartements erwartet werde, so beehren wir uns, Ihnen diesfalls unsere Anträge zu stellen und dieselben mit folgendem Berichte zu begleiten, welcher sich nothwendig über die Organisation der Eisenbahnabtheilung des

Departements im Ganzen verbreiten muß. Wir machen Ihnen diese Vorlage schon auf die nächste außerordentliche Sizung, um bei der Aufstellung des Budget für das künftige Jahr eine feste Grundlage zu haben.

Während wir anfänglich Bedacht nahmen auf einen Generalinspektor der schweizerischen Eisenbahnen und diesem einen technischen Inspektor (sowie den Gotthard-Inspektor), einen Betriebs- oder Administrativ-Inspektor und einen Tax-Kontroleur unterordnen wollten, fanden wir bei weiterer Prüfung, dadurch, daß der Departementschef direkte mit den Inspektoren verkehre, die Prüfung sämtlicher Geschäfte sich zur Aufgabe mache und im einzelnen Falle den endgültigen Entscheid, soweit er vom Departement abhängt, sich selbst vorbehalte, werde ein General-Inspektor überflüssig. Wir beschränkten uns daher auf die Ernennung eines technischen und eines administrativen Inspektors.

Eine besondere Branche des technischen Inspektorates bildet das durch Bundesbeschluß vom 2. März 1872 errichtete Gotthard-Inspektorat, welches nach Vollendung der Gotthardbahn dahinfallen wird. Der mit diesem Theile betraute Beamte wurde bis jetzt aus dem Kredite für das Departement des Innern besoldet, tritt nun aber selbstverständlich zum Eisenbahndepartement über, und es muß deßwegen hier seiner gedacht werden. Der Gotthard-Inspektor ist zugleich der Stellvertreter des technischen Inspektors. In letzter Zeit war er auch beauftragt, dem statistischen Bureau das nöthige Material behufs Bearbeitung der Eisenbahnstatistik an die Hand zu geben. Zweckmäßiger und dem Art. 23 der vom 20. Februar 1873 datirten Verordnung über die erforderlichen Nachweise bei Eisenbahnkonzessionsgesuchen etc. entsprechender wäre allerdings, beiläufig bemerkt, wenn die Eisenbahnstatistik ganz und selbständig durch das Eisenbahn- und Handelsdepartement besorgt würde, wie das Postdepartement dies hinsichtlich seines Verwaltungskreises thut. Bis eine weitere Revision des Organisationsgesetzes diese Aenderung bringt, wird man sich in der bisherigen Weise, d. h. so behelfen müssen, daß ein Angestellter des statistischen Bureau, welcher nebenbei hie und da auch zu Kopituren für das Eisenbahnbureau verwendet werden kann, unter der Aufsicht und Leitung des Gotthard-Inspektors die eisenbahnstatistischen Arbeiten ausführt.

Die Obliegenheiten des technischen Inspektors sind im Wesentlichen folgende:

Als einmalige und vorübergehende Arbeiten hat er die verschiedenen durch das Eisenbahngesetz vom 23. Dezember 1872

vorgesehenen Verordnungen über die technische Einheit im schweizerischen Eisenbahnwesen aufzustellen, und zwar sowohl für die Hauptbahnen, wie auch für die sekundären und schmalspurigen Bahnen, ferner Reglemente auszuarbeiten für die Prüfung der Lokomotiven und Wagen etc., endlich eine einheitliche Signalordnung zu entwerfen. Hieher gehört auch die Anfertigung der im Art. 16 der Verordnung vom 20. Februar 1873 vorgesehenen Schemate für die technischen Vorlagen. Nach dem Inkrafttreten dieser Vorschriften hat das Inspektorat über deren gehörige Handhabung zu wachen.

Bei einlangenden Konzessionsbegehren sind die technischen Nachweise zu prüfen, besonders in der Richtung, ob sie den bezüglichen Vorschriften der zitierten Verordnung entsprechen.

Bei Vorlagen für die Bauausführung hat der technische Inspektor die Pläne für den Ober- und Unterbau, sowie für die Kunstbauten etc. einer eingehenden Prüfung zu unterwerfen und behufs Genehmigung zu begutachten. Wenn besondere Wünsche und Begehren von Kantonsregierungen oder Gemeinden vorliegen, so wird er die gegenseitigen Interessen sorgfältig abwägen, sich von dem Sachverhalt, nöthigenfalls durch Vornahme eines Augenscheines, gehörig unterrichten und sodann seine motivirten Anträge stellen. Die Vollziehung der Genehmigung fällt ebenfalls ihm zu.

Bei Expropriationsanständen ist, wenn nöthig, die Berechtigung der Einsprachen in technischer Beziehung gründlich zu untersuchen und Bericht und Antrag darüber einzubringen.

Können in Fällen, wo zwei oder mehrere Bahnen in dieser oder jener Beziehung, namentlich bei Kreuzungen, mit einander in Berührung kommen, die verschiedenen Gesellschaften über die Anlage des Trace, der Stationen und Bahnhöfe nicht einig werden, so hat der technische Inspektor die Aufgabe, den Streitfall sowohl an der Hand des vorhandenen oder noch zu vervollständigenden Planmaterials, als auch, wo dies nöthig erscheint, durch eine Lokalbesichtigung gehörig zu prüfen und allfällige eigene auf den streitigen Gegenstand bezügliche Studien zu machen, sowie Skizzen und Pläne anzufertigen. Er wird die gegenseitigen Interessen möglichst zu vereinbaren suchen und in diesem Sinne sein Gutachten abgeben. In ähnlicher Weise hat er bei Differenzen betreffend Anschlüsse und Mitbenutzung bestehender Bahnstrecken die vermittelnde Autorität des Bundes geltend zu machen.

Bei Bahnen, die in Ausführung genommen werden, kontrollirt der technische Inspektor die Einhaltung der den einzelnen Gesellschaften für Beginn, Fortführung und Vollendung ihrer Linien gestellten Fristen und konstatiert jeweilen den rechtzeitigen Beginn

der Arbeiten. Sodann ist die Bauausführung zu überwachen, und zwar in dem Sinne, daß dieselbe genau nach den genehmigten Plänen und übrigen Vorschriften stattfinde. Ueber den Stand der Arbeiten und das Vorrücken derselben ist jährlich Bericht zu erstatten oder der von der Baugesellschaft eingegangene Rapport zu begutachten, was nur auf Grund eines durch den Inspektor selbst oder einen Control-Ingenieur vorgenommenen Augenscheines geschehen kann.

Nach Vollendung der Bahn ist eine Kollaudation derselben vorzunehmen, und in einem bezüglichen Bericht zu konstatiren, ob und unter welchen Bedingungen die Linie dem Betrieb übergeben werden könne; auch hat das Inspektorat dafür zu sorgen, daß die durch das neue Eisenbahngesetz verlangten definitiven Pläne und übrigen Dokumente richtig einlangen. Ebenso wird es dafür besorgt sein, daß die Pläne der bestehenden Bahnen dem eidg. Eisenbahnbüreau successive vollständig eingesandt und allfällige spätere Aenderungen in die Gesamtpläne eingetragen werden.

Kommen Unglücksfälle vor, so hat das technische Inspektorat entweder selber sich an Ort und Stelle zu begeben und die Untersuchung in technischer Hinsicht vorzunehmen, oder aber zu diesem Behufe einen Kontrol-Ingenieur abzuordnen. In seinem Rapport über den Unfall hat er Vorschläge zu bringen, wie ähnliche Katastrophen verhütet werden können.

Damit stets eine genaue und vollständige graphische Uebersicht über das schweizerische Eisenbahnnetz zur Hand sei, und bei Neubauten die Interessen des Bundes gehörig gewahrt werden können, ist eine Eisenbahnkarte anzufertigen und jeveilen sorgfältig nachzutragen.

Endlich fällt dem technischen Inspektorate die Aufgabe zu, den baulichen Zustand der schweizerischen Bahnen, die gegenwärtig eine Gesamtlänge von mehr als 1400 Kilometern haben, nach Oberbau, Hochbau, Kunstbauten etc., sowie auch das Betriebsmaterial gehörig zu kontroliren und die Einrichtungen zur Sicherheit des Betriebes zu überwachen. Die Bahnaufsicht erstreckt sich nicht bloß auf den Zustand der Geleise, Bahnhöfe und Stationsanlagen, sondern auch auf die Kunstbauten, die Einfriedigung, die Wasserstationen, Gebäude etc. Jede der 306 Lokomotiven, welche gegenwärtig in der Schweiz im Betrieb sind, soll, nachdem sie 200,000 bis 300,000 Kilometer durchlaufen, einer Revision unterworfen werden, und mindestens alle 3 Jahre hat jede Maschine eine Kesselprobe zu bestehen. Die cirka 14,000 Wagen der schweizerischen Bahnen sollen nicht nur hinsichtlich ihres baulichen Zustandes kontrolirt

werden, sondern es hat auch strenge Aufsicht darüber stattzufinden, daß jeder Wagen, nachdem er 30,000 bis 40,000 Kilometer durchlaufen, gründlich revidirt werde; auf die Kuppelung, die Bandagen, Achsenbüchsen, überhaupt auf Alles, was zur Sicherheit des Betriebes und des Publikums gehört, ist ein wachsames Auge zu richten.

Wenn immer möglich, hat der Inspektor von Zeit zu Zeit die bestehenden Bahnen zu bereisen, um sich zu überzeugen, ob in technischer Beziehung Alles in Ordnung sei und über allfällige Mängel Vorschläge zur Abhilfe oder Verbesserung machen zu können.

Zu diesen Geschäften kommen noch die häufigen Audienzen und die mündlichen Besprechungen mit Vertretern von Eisenbahngesellschaften u. a., die das Inspektorat oft ganze Tage in Anspruch nehmen, und die schriftliche Beantwortung vielfacher Anfragen und Wünsche über eisenbahntechnische Gegenstände aller Art.

Schließlich bleibt noch zu erwähnen, daß es zweckmäßig sein möchte, in Zukunft die Ausführung der in militärischer Hinsicht gebotenen Bahnarbeiten durch das technische Inspektorat überwachen zu lassen.

Faßt man den ganzen Umfang der Geschäfte in's Auge, deren Besorgung dem technischen Inspektorate obliegt, so wird man nicht bestreiten können, daß die daherigen Arbeiten diejenigen eines Bahningenieurs um das Vier- bis Fünffache übersteigen.

Es ist somit unumgänglich nothwendig, daß ihm Gehilfen beigegeben werden:

1. Ein Gehülfe auf dem Bureau, der etwelche technische Kenntnisse besizen, mit der technischen Terminologie einigermaßen vertraut und namentlich in Ausarbeitung technischer Schriftsachen und im technischen Zeichnen bewandert und zur kalligraphischen Ausfertigung der Plangenehmigungen befähigt sein muß.

Die wesentlichsten Arbeiten, welche ihm speziell obliegen, sind folgende:

Ausfertigung und Expedition der technischen Berichte und Schreiben, sowie Besorgung der direkten Korrespondenzen des technischen Inspektorats, Kostenberechnungen etc.

Hierüber führt er eine besondere Kontrolle, in welche besonders auch diejenigen Schreiben eingetragen werden, welche direkt beim technischen Inspektorate eingehen. Wenn auch die wichtigern Schreiben durch die Kanzlei des Eisenbahnbureau gehen und dort

kontrollirt werden, so bleibt doch daneben eine Menge von Korrespondenzen (im Verkehr mit den Kontrol-Ingenieurs, Bahningenieurs, Maschinenmeistern etc., Beantwortung technischer Anfragen aller Art), welche direkt durch das technische Inspektorat besorgt werden, so daß es nöthig ist, den Ein- und Ausgang der Schreiben besonders zu kontrolliren.

Einschreiben der bundesrätlichen Genehmigung in die Pläne (eine zeitraubende Arbeit), Expedition der letztern, Führen einer besondern Kontrolle über die genehmigten Pläne.

Ordnen der Berichte der Kontrol-Ingenieurs.

Kopiren von Plänen und Zeichnungen (eine Arbeit, die mehr und mehr Zeit in Anspruch nimmt).

In Anbetracht der Fachkenntnisse, welche der Gehilfe des technischen Inspektors besitzen muß, schlagen wir für ihn eine Besoldung von 3500—4000 Franken vor.

2. Kontrol-Ingenieurs.

Für die Beaufsichtigung des baulichen Zustandes der Bahnen und des Rollmaterials sind 5 Kontrol-Ingenieurs angestellt, von welchen 3 die Linien zu begehen und 2 das Betriebsmaterial zu kontrolliren haben.

In Deutschland und überall, wo eine Bahnkontrolle eingeführt ist, sind die Kontrolleurs beständig auf der Bahn. Was die schweizerischen Bahnen betrifft, so nehmen wir an, daß es nach den bis jetzt gemachten Erfahrungen möglich sein wird, sämtliche im Betrieb befindlichen Linien zwei Mal im Jahr zu begehen. Da eine einmalige ununterbrochene Begehung bei gutem Wetter etwa 3 Monate in Anspruch nimmt, so würden die Kontrolleurs etwa die Hälfte des Jahres mit dieser Inspektion beschäftigt sein. Ueber das Resultat derselben hat jeder alle 3 Tage, d. h. zweimal per Woche, einen schriftlichen Rapport an das technische Inspektorat einzusenden, und nach jedesmaliger Begehung der ihm zur Kontrolle angewiesenen Linien das Gesamtergebniß der Inspektion zusammenzustellen, welche Zusammenstellung den betreffenden Bahngesellschaften übermittelt wird. — Eine weitere Aufgabe der Kontrolleurs besteht darin, die Ausführung der den Gesellschaften erteilten Weisungen zu überwachen und dem technischen Inspektor zu Händen des Departements darüber Bericht zu erstatten, bei Neubauten dem Inspektorate in der Weise an die Hand zu gehen, daß sie die plangemäße Ausführung kontrolliren, endlich die Vervollständigung der Pläne zu besorgen und bedeutendere Zeichnungen anzufertigen.

Die Kontrolleurs für das Betriebsmaterial haben vor Allem darüber zu wachen, daß der Zustand des Materials ein vorschriftsmäßiger sei. Sie haben sowohl den Proben neuer Lokomotiven als auch den Kesselproben alter Maschinen beizuwohnen. Wenn diese Proben so regelmäßig vorgenommen werden, wie in den Nachbarländern, so wird jeder der Kontrolleurs hiefür über 100 Tage im Jahr in Anspruch genommen.

Bei ihrer Kontrolle haben diese Ingenieure die Wagenachsen genau zu prüfen, die Schmierbüchsen, Bandagen, Wagenkasten etc. zu untersuchen, und darüber zu wachen, daß bei den Zügen stets die vorgeschriebene Anzahl von Bremsen vorhanden sei, — eine sehr zeitraubende Kontrolle. Ueber die Anschaffung von neuem Material und den Abgang des alten sollen sie sich stets auf dem Laufenden erhalten und die bezüglichen Notizen in die zu diesem Zwecke angelegten Tabellen eintragen. Bei Unfällen haben sie über dasjenige Bericht zu erstatten, was in ihr Fach einschlägt. Ihre übrigen Berichte haben sie in gleicher Weise einzureichen wie die Bahnkontrolleurs. Endlich werden sie auch die etwaigen Maschinenzeichnungen besorgen.

Da das Material sich beständig abnutzt, so liegt eine gehörige Kontrolle desselben nicht nur im Interesse der Sicherheit des Betriebs und des Publikums, sondern namentlich auch der Bahngesellschaften selbst. Man hat für nöthig gefunden, die Dampfkessel der Fabriken auf dem Wege der Association zu beaufsichtigen, was für etwa 500 Kessel ein Personal von 4 Angestellten in Anspruch nimmt; wie vielmehr nun ist es geboten, die Kessel der Lokomotiven einer umsichtigen Kontrolle zu unterwerfen!

Eine bloß vorübergehende Anstellung der Kontrolleurs ist nicht thunlich. Ein häufiger Personenwechsel würde dabei nicht zu vermeiden sein, und dies hätte zur Folge, daß Neuestellte jeweilen in ihre Aufgabe eingeeübt werden müßten, was nur mit großem Zeitverlust geschehen könnte. Ueberhaupt lehrt die Erfahrung, daß eine expertisenartige Aufsicht, wenn dieselbe, wie bei Eisenbahnen, sich häufig wiederholen muß, immer kostspieliger ist, als eine durch ständige Angestellte besorgte Kontrolle.

Noch ist darauf aufmerksam zu machen, daß solche zu Beamten erhobenen Kontrol-Ingenieure bei allfälligem militärischem Betrieb der Eisenbahnen die besten Dienste leisten werden, indem sie nicht nur das ganze schweizerische Eisenbahnnetz gründlich kennen, sondern auch mit dem Stand und der Beschaffenheit des Materials gehörig vertraut sind.

Es ist möglich, daß in einigen Jahren, wenn die nöthigen Daten, an denen es zur Zeit noch ganz oder wenigstens wesentlich fehlt, einmal gesammelt sein werden, die Zahl der Kontrol-Ingenieurs reduziert werden kann; vorderhand und für eine Amtsdauer kann die ihnen obliegende Arbeit nicht durch weniger als fünf bewältigt werden. Die Besoldung muß eine Höhe erreichen, daß bei der Konkurrenz der Eisenbahnverwaltungen tüchtige Fachmänner für die Bundesbeamtungen sich finden lassen. Von den fünf provisorisch angestellten Ingenieuren bezogen bisher vier je 4320 Fr. und einer 3600 Fr. jährlich. Wir glauben mit einem Besoldungsansatz von 3500—4500 Franken nach oben und unten das richtige Maß einzuhalten.

Die Besoldung wird auf diese Summe fixirt auch mit Rücksicht auf den Umstand, daß die Kontrol-Ingenieure den größern Theil des Jahres auf Reisen zuzubringen und — wenigstens bisher, unvorgreiflich einer etwelchen Erhöhung in der Zukunft — die bescheidene Reiseentschädigung von bloß 5 Fr. per Tag erhalten haben.

Das Eisenbahnwesen und namentlich die vorstehend in allgemeinen Umrissen beschriebene Kontrolle belastet allerdings das Budget mit ziemlich bedeutenden neuen Ausgaben. Eine auch nur kurze Erfahrung hat aber gelehrt, daß die Ausführung des neuen Eisenbahngesetzes kaum mit geringern Mitteln möglich ist.

Uebrigens bleibt die Frage eine offene, ob nicht die Eisenbahnverwaltungen an die Kosten der Kontrolle, welche ja auch in ihrem Interesse liegt, und an die Kosten solcher Pläne, durch welche widerstreitende Bauprojekte verschiedener Gesellschaften vereinigt werden, beizutragen haben.

Die Stellung des administrativen Inspektorates setzen wir folgendermaßen auseinander:

In unserer Botschaft vom 19. Dezember v. J., betreffend Bewilligung eines Kredits zur Vollziehung des neuen Eisenbahngesetzes, bemerkten wir, daß dessen Amtsthätigkeit hauptsächlich die Kontrolle des Tarif- und Transportwesens umfassen werde, sahen uns aber veranlaßt, der Wahl des Inspektors unmittelbar vorgängig dessen Aufgabe dahin zu erweitern, daß ihm die Ueberwachung der Einhaltung aller gesetzlichen und konzessionsgemäßen Vorschriften von Seite der Eisenbahngesellschaften, soweit dieselben nicht technischer Natur sind, zugeschieden wurde, wobei allerdings die Aufsicht über das ganze Tax- und Tarifwesen einen hervorragenden Platz einnimmt. Dieser Amtsabtheilung fällt also im Speziellen die Vorprüfung und Vorbegutachtung folgender Angelegenheiten zu:

- a. Der Konzessionsbegehren,
- b. der Statuten der Eisenbahngesellschaften,
- c. der Konzessionsübertragungen, Fusionen, Betriebsverträge u. s. w.,
- d. des Bahnbetriebes und der Anschlußverhältnisse,
- e. der Bahnpolizei, soweit sie nicht in die Befugnisse der kantonalen Polizeibehörden fällt,
- f. der Fahrpläne und der Einhaltung der Fahrtrordnungen,
- g. des Tax- und Tarifwesens,
- h. der Transportreglemente,
- i. der Dienstbefreiung aller Beamten und Angestellten der schweizerischen Transportanstalten im Sinne von Art. 9 des Eisenbahngesetzes.

Es hat der gegenwärtige Administrativ-Inspektor bisher seinen Geschäftskreis allein zu bewältigen versucht, und ist ihm zur erstmaligen Revision aller Tarife der schon im Betrieb stehenden Eisenbahnunternehmungen zeitweise Aushilfe zugeschieden worden; allein es zeigt sich sehr deutlich, daß ein Mann nicht ausreicht und daß die Obhut des Tarifwesens allein, soll sie anders gründlich und sorgfältig, wie Art. 35 des Gesetzes es kategorisch verlangt, geübt werden, viel mehr Zeit beansprucht, als ursprünglich supponirt wurde. Von einer durchaus kompetenten Seite ist denn auch geradezu die Errichtung eines besondern Bureau mit einem Chef und mehreren Gehilfen ausschließlich zu diesem Zwecke befürwortet worden, und wenn wir dem Vorschlage zur Zeit noch nicht in voller Ausdehnung Folge geben, so müssen wir bekennen, daß hauptsächlich Rücksichten auf den Kostenpunkt uns bewegen, wenigstens den Versuch zu machen, ob nicht in einfacherer Weise dem Gesetze ein Genüge zu leisten sein möchte. Wir erlauben uns daher, den Antrag einzubringen, dem administrativen Inspektor einen Tarif-Kontrolleur beizugeben. Zieht man in Erwägung, daß vom 1. April bis Mitte August nicht weniger als 41 zum Theil sehr umfangreiche Tarife von den verschiedenen Gesellschaften zur Prüfung eingesandt wurden, daß in den Gütertarifen eine fortwährende Bewegung, unterhalten durch die stets sich mehrende Konkurrenz, herrscht, daß alle neuen Taxsätze sowohl mit der Konzession als mit dem Distanzenzeiger zu vergleichen, im Weitern die Transportbedingungen zu untersuchen, die Spezialtarife überdies am Maßstabe der Ziffer 3 von Art. 35 des Eisenbahngesetzes zu prüfen sind, so wird Niemand der Ueberzeugung sich entziehen können, einmal daß die gesammte Thätigkeit eines Mannes durch diese Kontrolle allein vollauf beansprucht werden und zweitens, daß für den administrativen Inspektor dennoch stets hinlänglicher Arbeitsstoff vorrätig sein müsse. Zudem

soll letzterer dem Tarifwesen keineswegs sich entfremden; die bezüglichlichen Vorlagen und Anträge an's Departement werden regelmäßig von ihm auszugehen haben. Nichts desto weniger bedarf es, um die Stelle des Tarifkontrolleurs ganz auszufüllen, eines im Fache bereits routinirten Mannes, vertraut mit der Komposition der Tarife, mit den Konkurrenzverhältnissen u. s. w. Beamte mit den erforderlichen Eigenschaften werden von den schweiz. Eisenbahnverwaltungen stets gesucht und gut honorirt; sie stellen sich auf Fr. 4500—6000 jährlich, und haben Anrecht auf Pensionirung unter gewissen Bedingungen. Sollen wir daher eine Auswahl unter tüchtigen Kandidaten haben, so ist es nicht möglich, hinter diesen Ansätzen zurückzubleiben, und nur der Hinblik auf das dem neuen Besoldungsgesetze zu Grunde liegende System hält uns davon ab, bis zum Maximum der genannten Ziffern vorzugehen. Wir beantragen, die Besoldung des Tarifkontrolleurs auf Fr. 4500—5500 zu fixiren, und halten diesen Vorschlag noch umsomehr für angemessen, als einzig der Tarifkontrolleur der Stellvertreter des administrativen Inspektors in Abwesenheitsfällen u. dergl. sein kann.

Den Sammelpunkt dessen, was an die verschiedenen Inspektorate geht und von denselben kommt, überhaupt aller Ein- und Ausgänge bildet die Kanzlei. Kontrolle, Registratur und Archiv ist für das ganze Departement, Abtheilung Eisenbahnwesen, einheitlich.

Was nicht einem Inspektorate zur Erledigung resp. zum Bericht und Antrag zugewiesen wird, in der Regel also alle Geschäfte, welche nicht speziell in's technische Gebiet oder in's Betriebswesen einschlagen, ebenso die meisten Geschäfte gemischter Natur, bei denen sowohl der technische als der Betriebsinspektor mitzuwirken haben, hat der Bureauchef zur Erledigung vorzubereiten. Unter den ihm zufallenden Arbeiten heben wir insbesondere die hervor: die Botschaften betreffend Ertheilung, Uebertragung und Verlängerung von Konzessionen, die Vorlagen betreffend Finanzausweise und Expropriationsangelegenheiten (Wahl von Schätzungskommissionen, Entscheidung von Expropriationseinsprachen, Bewilligungen von Planaufnahmen und Besizergreifungen nach Art. 8 und 46 des Expropriationsgesetzes etc.) zu redigiren, bei Konferenzen als Aktuar zu fungiren, das Pfandbuch über die von Eisenbahnen bestellten Pfandrechte zu führen, Rechtsfragen zu begutachten, die Herausgabe des Eisenbahnnamtsblattes zu leiten, in den mannigfaltigen laufenden Geschäften allgemeiner Natur die Korrespondenz zu besorgen, die Ausfertigungen anzuordnen und zu überwachen, überhaupt einen geordneten Geschäftsgang der Kanzlei herzustellen.

Was die Arbeitslast und die Kenntnisse betrifft, welche das Amt verlangt, so muß das Sekretariat dieses Departementes dem-

jenigen des Militär- und des Finanzdepartementes an die Seite gestellt werden. Bei der Besetzung der Stelle legten wir aus naheliegenden Gründen besonderes Gewicht auf gediegene juristische Bildung des betreffenden Bewerbers. Es scheint uns unter diesen Umständen ein Gebot der Gerechtigkeit und Billigkeit zu sein, den Sekretär des Departements für das Eisenbahnwesen in der Besoldung den Sekretären des Finanzdepartements und des Militärdepartements gleichzustellen.

Um die ein- und ausgehenden Schreiben mit kurzer Inhaltsangabe in die Geschäftskontrolle einzutragen (vom 1. April bis Ende Juli d. J. betrug die Zahl dieser Schreiben circa 200 die Gotthardbahn betreffende und circa 1550 auf andere Angelegenheiten bezügliche, wovon eine große Anzahl Zirkulare oder sonst mehrfach ausgefertigt waren), um die zahlreichen Pläne, welche im Stadium der Konzessionierung und vor und nach dem Bau eingereicht werden müssen, die Statuten, Baurechnungen, Inventare, Jahresberichte, Generalversammlungsprotokolle u. s. w. zu registriren und zu archiviren, ist ein Registrator unentbehrlich. Ueberdies müssen verschiedene Verzeichnisse (über die durch die Konzessionen angesetzten Fristen, über die Schätzungskommissionen u. s. w.) nachgeführt werden; auch nimmt das Hervorsuchen und Wiedereinreihen von Aktenstücken, welche vom Bureau oder von Interessenten gewünscht werden, nicht unbedeutende Zeit in Anspruch. Eine wohlgeordnete Registratur scheint uns beim Eisenbahndepartement mit seiner ziemlich komplizirten Organisation mindestens ebenso nothwendig als bei irgend einem andern Departement. Indem wir also die Kreirung dieser Stelle vorschlagen, beantragen wir, als Besoldung für dieselbe die für den Registrator und Bibliothekar des Departements des Innern ausgeworfene Summe auszusezen.

Da beinahe täglich Korrespondenzen und Verfügungen in's Französische zu übersezen sind, eine richtige Uebersetzung meistens Kenntniß der technischen Terminologie voraussetzt, daher nicht gut und in der Regel nicht ebenso prompt von den betreffenden Beamten der Bundeskanzlei besorgt werden kann; da ferner die auf dem Bureau nöthigen Ausfertigungen von einem Kopisten auf die Dauer nicht zu bewältigen sind, eine rasche und sichere Expedition der verschiedenartigen Zirkulare und mehrfachen Ausfertigungen eine genaue Kontrolle erfordert, so haben wir die Stelle eines Uebersetzers und Kanzlisten mit einem Gehalte von 3000—3500 Franken in Aussicht genommen. Die Ordnung der Bibliothek, die Besorgung der häufigen Lithographie- und Druckerarbeiten und des Rechnungswesens wird die Obliegenheiten desselben in einer Weise ergänzen, daß es ihm kaum je

an Arbeit fehlen wird. Sollte er oder der Registrator durch ihre regelmäßigen Funktionen zeitweise nicht genügend beschäftigt sein, so können sie zu Zusammenstellungen für den administrativen Inspektor oder zu statistischen Arbeiten verwendet werden.

In der Klasse der Angestellten wird im Jahresbudget einstweilen bloß ein ständiger K o p i s t erscheinen. Wir verhehlen uns indessen nicht, daß vielleicht später eine Zunahme der Arbeiten auch eine Vermehrung der Arbeitskräfte dieser Kategorie zur Folge haben könnte.

Handelsabtheilung.

Betreffend die Handelsabtheilung des Departements haben wir keine Neuerungen vorzuschlagen, sondern nehmen einfach der Vollständigkeit wegen die bereits bestehenden Stellen in die neue Organisation auf.

Wir fügen hier bloß bei, daß beabsichtigt ist, der erwähnten Abtheilung eine gegenüber der bisherigen etwas erweiterte Thätigkeit zuzuweisen und daß demzufolge an den Kanzlisten des Handelssekretärs erhöhte Anforderungen zu stellen sein werden, was eine entsprechende Besoldungserhöhung dieses Beamten gegenüber den bisherigen Budgetansätzen zur Folge haben muß.

Gemäß der vorstehenden Auseinandersetzung beehren wir uns, Ihnen den nachfolgenden Beschlußentwurf zur Annahme zu empfehlen, und ergreifen den Anlaß, um Sie, Tit., neuerdings unserer vollkommensten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 8. September 1873.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Ceresole.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schiess.

(Entwurf)

Bundesgesetz

betreffend

die Errichtung und Besoldung der Beamten des schweiz.
Eisenbahn- und Handelsdepartementes.

Die Bundesversammlung

der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

einer Botschaft des Bundesrathes vom 8. September 1873,

beschließt:

Art. 1. Die nachgenannten Beamten des schweiz. Eisenbahn- und Handelsdepartementes beziehen folgende Jahresbesoldung:

Der technische Inspektor	8,000	Fr.
„ Gotthard-Inspektor	8,000	„
„ administrative Inspektor	8,000	„
„ Bürogehilfe des technischen Inspekt.	3,500—4,000	„
die Kontrol-Ingenieurs	3,500—4,500	„
der Tarif-Kontrolleur	4,500—5,500	„
„ Bürochef (Departementssekretär für das Eisenbahnwesen)	6,000	„
„ Registrator	3,500—4,000	„
ein Kanzlist und Uebersetzer	3,000—3,500	„
der Departementssekretär für das Handels- wesen	4,500—5,000	„
ein Kanzlist und Uebersetzer desselben	2,500—3,000	„

Art. 2. Die Besoldung der (außer den im Art. 1 genannten Beamten) notwendigen Angestellten wird nach Maßgabe des jährlichen Voranschlages durch den Bundesrath bestimmt.

Art. 3. Die allgemeinen Bestimmungen (Art. 2, 4, 5 und 6) des Bundesgesetzes betreffend die Besoldung der eidg. Beamten vom 2. August 1873 finden auch auf die Beamten und Angestellten des Eisenbahn- und Handelsdepartementes Anwendung.

Art. 4. Die Bestimmungen des Bundesbeschlusses vom 2. März 1872, betreffend die Stelle eines Inspektors der Gotthardbauten, und des Bundesgesetzes betreffend die Besoldung der eidg. Beamten, vom 2. August 1873, soweit sie den Gotthard-Inspektor, den Handelssekretär und dessen Kanzlisten und Uebersetzer andern Departementen zutheilen, sind durch gegenwärtiges Gesetz, welches mit dem 1. April 1873 in Kraft tritt, aufgehoben.



Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
Uebertragung der Konzessionen der Eisenbahn von
Bern nach Luzern.

(Vom 8. September 1873.)

Tit.!

Als die Gesellschaft der Bern-Luzern-Bahn ihren Finanzausweis leistete, zeigte sich, daß diese Gesellschaft ohne Vorwissen der Bundesbehörden ihre bezüglichen Konzessionen erworben habe, und es entstand die Frage, ob nicht die Uebertragung derselben der Bundesgenehmigung bedürfe. Ohne daß indessen in dieser Hinsicht ein Entscheid verlangt würde, wird nun mit Eingabe vom 3. Juli um die Genehmigung der Konzessionsübertragung nachgesucht.

Nachdem der Kanton Bern am 28. März 1857 der schweiz. Ost-Westbahn die Konzession für die Strecke Bern-Signau-Langnau-Kröschenbrunnen, als einen Theil ihres Nezes (insbesondere der auch auf Luzernergebiet konzedirten Linie Bern-Luzern) verliehen, Anfangs der 60er Jahre die Linie Gümliigen-Langnau käuflich an sich gebracht, vollendet und seit der Zeit betrieben hatte (Eisenbahnaktensammlung IV. 26, 329), wurde am 12. Februar 1870, in Wiederaufnahme des Projektes der durchgehenden Bahn, zwischen dem Initiativkomite der Emmenthal-Entlibucherbahn und den Kantonen Bern und Luzern unter Ratifikationsvorbehalt ein Vertrag ab-

**Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend Errichtung und
Besoldung der Beamten des schweizerischen Eisenbahn- und Handelsdepartements.
(Vom 8. September 1873.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1873
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	42
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.09.1873
Date	
Data	
Seite	684-698
Page	
Pagina	
Ref. No	10 007 855

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.