

**DIE EISENBAHNREFORM
IN DEUTSCHLAND
UND
IN ÖSTERREICH**

ZWEI ABHANDLUNGEN

VON

DR. ADOLF SARTER

Geheimer Regierungsrat und Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium

UND

DR. HEINRICH WITTEK

k. k. österreichischer Eisenbahnminister a. D.



SPRINGER-VERLAG BERLIN HEIDELBERG GMBH

1924

DIE EISENBAHNREFORM IN DEUTSCHLAND UND IN ÖSTERREICH

ZWEI ABHANDLUNGEN

VON

DR. ADOLF SARTER

Geheimer Regierungsrat und Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium

UND

DR. HEINRICH WITTEK

k. k. österreichischer Eisenbahnminister a. D.



SPRINGER-VERLAG BERLIN HEIDELBERG GMBH 1924

ISBN 978-3-662-27568-9 ISBN 978-3-662-29055-2 (eBook)
DOI 10.1007/978-3-662-29055-2

INHALT.

	Seite
Vorwort	2
Die Umwandlung der Deutschen Reichsbahn. Von Dr. Sarter	3
I. Vorbemerkung (3). — II. Bedeutung und Inhalt der Verordnung (5).	
— III. Die Aufgaben des neuen Unternehmens Deutsche Reichsbahn. Die Organisationsfrage. Fachliche Notwendigkeiten und Wünsche der Länder (8).	
— IV. Die bevorstehende gesetzliche Regelung (11). — Anlage 1. Verordnung über die Schaffung eines Unternehmens Deutsche Reichsbahn. Vom 12. Februar 1924 (15). — Anlage 2. Begründung zum Entwurf der Verordnung über die Schaffung eines Unternehmens Deutsche Reichsbahn (18).	
— Anlage 3. Verordnung, betr. Unternehmen Deutsche Reichsbahn. Vom 14. Februar 1924 (25).	
Die Reform der Österreichischen Bundesbahnen. Von Dr. Wittek	27
I. Einleitung (27). — II. Die Vorschläge der Ersparungskommission (28).	
— III. Die Abbaukommission im Verkehrsressort (30). — IV. Die Untersuchungen der Bundesregierung (31). — V. Das Genfer Reformprogramm (32). — VI. Das Wiederaufbau- und Bundesbahngesetz (33). — VII. Das Statut der Österreichischen Bundesbahnen (36). — VIII. Einführung der neuen Organisation (38). — IX. Sir William Acworths Bericht (39). — X. Schlußbemerkungen (48). — Anlage 1. Bundesgesetz über die Bildung eines Wirtschaftskörpers Österreichische Bundesbahnen (Bundesbahngesetz). Vom 19. Juli 1923 (50). — Anlage 2. Verordnung der Bundesministerien für Handel und Verkehr und für Finanzen, betreffend Übergabe der Betriebsführung an die Unternehmung Österreichische Bundesbahnen (Bundesbahnübergabeverordnung). Vom 28. September 1923 (55). — Anlage 3. Statut für die Österreichischen Bundesbahnen (58).	

Nach dem österreichischen Bundesgesetz vom 19. Juli 1923 (B. G. B. Nr. 407) ist für die österreichische Republik ein eigener Wirtschaftskörper unter der Firma: „Österreichische Bundesbahnen“ gebildet worden. Das neue Unternehmen ist am 1. Oktober 1923 in Wirksamkeit getreten, und seitdem werden die Österreichischen Bundesbahnen nach den Bestimmungen dieses Gesetzes verwaltet und betrieben. Für das Deutsche Reich ist durch Verordnung vom 12. Februar 1924 (R. G. B. I. S. 57) das neue Unternehmen „Deutsche Reichsbahn“ geschaffen worden. Die Deutsche Reichsbahn bildet gleichfalls einen eigenen Wirtschaftskörper, über dessen vorläufige Verwaltung die vorerwähnte Verordnung Bestimmung trifft, während die endgültige Organisation durch ein Gesetz festgestellt werden soll.

Die beiden, für die weitere Entwicklung des Eisenbahnwesens im Deutschen Reich und in der Republik Österreich hoch bedeutsamen Maßnahmen haben großes Aufsehen in allen Wirtschaftskreisen erregt. Da über die Einzelheiten nur wenig in die breitere Öffentlichkeit gedrungen ist, so erscheint es zweckmäßig, zwei im Archiv für Eisenbahnwesen 1924 Seite 201 bis 246 veröffentlichte Abhandlungen hervorragender Sachkenner besonders herauszugeben und die einschlägigen gesetzlichen und sonstigen Bestimmungen beizufügen.

Die Umwandlung der Deutschen Reichsbahn.

Von

Geh. Reg.-Rat Dr. **Adolf Sarter.**

Die Deutsche Regierung hat am 12. Februar 1924 auf Grund des Ermächtigungsgesetzes vom 8. Dezember 1923 eine Verordnung über die Schaffung eines Unternehmens „Deutsche Reichsbahn“ erlassen, die seit dem 15. Februar 1924 in Kraft ist. Die Bildung eines selbständigen wirtschaftlichen Unternehmens mit eigener juristischer Persönlichkeit zum Betrieb der Deutschen Reichsbahn ist damit vollzogen, und wenn auch die Lösung zunächst nur eine vorläufige ist und noch ihrer endgültigen Behandlung durch ein Gesetz harret, so ist doch die neue Regelung eine so wichtige Etappe auf dem Wege einer durchgreifenden Umgestaltung der Deutschen Reichsbahn, daß sie eine eingehendere Darstellung lohnt. Die Verordnung selbst ist mit ihrer Begründung am Schluß des vorstehenden Aufsatzes (vgl. S. 15 ff.) abgedruckt.

I. Vorbemerkung.

Die schon vor dem Weltkrieg vielfach erhobene Forderung auf größere Selbständigkeit der Deutschen Staatsbahnen gegenüber den Staatsverwaltungen und Staatsfinanzen wurde im Jahr 1919 bei den Beratungen über die Weimarer Verfassung erneut und allseitig erhoben. Die Reichsverfassung legte die Übernahme der Eisenbahnen durch das Reich und deren Verwaltung durch das Reich „als einheitliche Verkehrsanstalt“ fest (Artikel 89), ordnete aber andererseits in Artikel 92 an, daß die Reichseisenbahnen als ein selbständiges wirtschaftliches Unternehmen zu verwalten seien und ihre Ausgaben einschließlich Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschuld selbst zu bestreiten und eine Eisenbahnrücklage anzusammeln haben. Ein weitergehender Antrag, die Reichsbahn zu einem Sondervermögen des Reichs zu machen, wurde bei den Beratungen des Verfassungsausschusses der Nationalversammlung auf einen Einspruch des Reichsfinanzministers hin abgelehnt.

Die Frage der Herauslösung der Reichsbahn aus den Verwaltungs- und Finanznormen des Reichs ist seitdem nicht mehr zur Ruhe gekommen. Fachleute der Praxis und Wissenschaft, Wirtschaftler und Finanzmänner haben das Problem im Streit der Meinungen behandelt, wobei Meinungsverschiedenheit nicht über die Frage, ob, sondern nur darüber bestand, wie das Problem zu lösen sei. Erinnert sei an die Ende 1921 aufgestellte Forderung des Reichsverbandes der Deutschen Industrie, die Reichsbahnen der Privatwirtschaft zu überlassen, ferner an die entgegenstehende Auffassung der Sozialisierungskommission, sodann an das für den Reichsverband der Deutschen Industrie erstattete Gutachten, das gleichfalls den Reichsbetrieb ablehnt, und endlich an den Versuch der Deutschen Reichsbahn selbst, durch ein Reichsbahn-Finanzgesetz eine für das Reich annehmbare und gleichzeitig den Bedürfnissen des Unternehmens entsprechende Form zu finden. Der Entwurf dieses Gesetzes sah ein vom übrigen Reichsvermögen getrenntes Sondervermögen der Reichsbahn vor, ließ Aufsicht und Leitung des Unternehmens im Reichsverkehrsminister vereinigt und ersetzte die Befugnisse des Reichsrats und Reichstags durch einen aus Vertretern aller beteiligten Gruppen gebildeten Verwaltungsrat. Nachdem der Gesetzentwurf in zahlreichen Ressortverhandlungen und bei den Besprechungen mit den Ländern die sechste Auflage erlebt und glücklich überstanden hatte, machte die Rhein-Ruhrbesetzung der Weiterbehandlung zunächst ein Ende. Der Entwurf gelangte im Juni 1923 noch an die Reichsregierung, wurde aber dort infolge der inzwischen eingetretenen politischen Schwierigkeiten nicht mehr weiter behandelt.

Inzwischen war auch im Schoß der Reichsbahn die Auffassung durchgedrungen, daß eine weitergehende Selbständigkeit des Unternehmens nötig sei, als sie das Reichsbahn-Finanzgesetz erstrebt hatte. Man trat an die Ausarbeitung eines neuen Eisenbahngesetzes heran, das seiner Vollendung entgegensteht. Der Schritt der Loslösung von dem Reichshaushalt, den das Unternehmen selbst erst auf Grund einer gesetzlichen Anordnung vollziehen wollte, wurde aber am 15. November 1923 vom Reichsfinanzministerium dadurch verwirklicht, daß man die Reichsbahn aus dem allgemeinen Haushalt des Reichs herausnahm und ihr die bisherigen Reichszuschüsse entzog. Damit schnitt man, kaufmännisch gesprochen, die Reichsbahn von ihren bisherigen Bankverbindungen ab, ohne ihr gleichzeitig die rechtliche Möglichkeit zu geben, zur Erfüllung ihrer zahlreichen, aus laufenden Betriebseinnahmen nicht zu deckenden Verpflichtungen Kredite aufzunehmen. Schon dies zwang zur beschleunigten Durchführung der finanziellen Selbständigkeit der Reichsbahn mit einer auf Grund des Ermächtigungsgesetzes zu erlassenden Verordnung. Nach langwierigen Ressortverhandlungen und eingehenden Besprechungen mit den Ländern ist dann die Notverordnung erlassen worden.

II. Bedeutung und Inhalt der Verordnung.

Das Ermächtigungsgesetz vom 8. Dezember 1923 gab der Reichsregierung nur die Befugnis zum Erlaß solcher Verordnungen, die keine Änderung der Reichsverfassung enthalten. Als weitere Schranken für den Inhalt der Verordnung waren der Staatsvertrag betreffend den Übergang der Staatsbahnen auf das Reich vom Jahr 1920 und der Vertrag von Versailles zu beachten. Andererseits mußte die Verordnung die Möglichkeit zur Vornahme geeigneter Kreditoperationen bieten und auch in ihren weiteren materiellen Bestimmungen eine Änderung der bisherigen Methoden der Verwaltung wenigstens in ihrem Anfang ermöglichen. Die finanzielle und wirtschaftliche Selbständigkeit der Reichsbahn mußte zum mindesten angebahnt werden. Aus diesem Gesichtspunkt ergaben sich folgende wesentliche Merkmale der neuen Verordnung:

1. Die in dem Entwurf des früheren, bereits erwähnten Eisenbahn-Finanzgesetzes vorgesehene Bildung eines Sondervermögens der Deutschen Reichsbahn ist in dieser Form fallen gelassen. Die Bildung des selbständigen wirtschaftlichen Unternehmens erfolgt vielmehr lediglich zum Betrieb des Unternehmens, und zwar zur Betriebsführung im Namen des Reichs. Das neue Betriebsunternehmen ist juristische Person. Es erhält auf Grund der Betriebsüberlassung auch die Verwaltung des gesamten Eisenbahneigentums, wird aber nicht Eigentümer der Reichsbahn selbst. Das Eigentum verbleibt vielmehr dem Reich. Die von dem Unternehmen auszuführenden Bauten und Beschaffungen gehen in das Eigentum des Reichs über. Das Unternehmen selbst wird lediglich Eigentümer der Geldbestände und der Stoffvorräte. Die neue Unternehmung kann weder ihr Betriebsrecht ganz oder teilweise auf Dritte übertragen, noch ihr Vermögen als Ganzes oder zu einem wesentlichen Teil an Dritte veräußern. Dagegen kann sie in den Grenzen einer ordnungsmäßigen Wirtschaft über das Eigentum und die Rechte des Reichs verfügen, wobei an den Ersatz unbrauchbarer Fahrzeuge, den Austausch oder die Abgabe entbehrlicher Grundstücke und ähnliche Verfügungen zu denken ist. Wesentlich ist dann die Befugnis des Betriebsunternehmens, zur Deckung außerordentlichen Bedarfs, insbesondere auch für werbende Anlagen, auf das von ihm verwaltete Vermögen Kredite aufzunehmen. Es ist nur natürlich, daß die Aufnahme von Krediten, die Bestellung von Sicherheiten und die Übernahme von Bürgschaften der vorherigen Verständigung mit dem Reichsfinanzminister bedarf. Aus der Begründung der Verordnung (vgl. S. 18) geht hervor, daß die Mitwirkung des Reichsfinanzministers eine sehr intensive sein wird. Sofern die Aufnahme von Krediten zu einer Verpfändung der Substanz führen sollte, verlangen die Länder auf Grund des § 8 des Staatsvertrags ihr vorheriges Einver-

- ständnis. Die Berechtigung dieses Verlangens wird vom Reich nicht ohne weiteres anerkannt. Baldige Austragung der Streitfrage, nötigenfalls unter Anrufung des Staatsgerichtshofs, ist aber dringend erwünscht.
2. Das Betriebsunternehmen übernimmt die Verpflichtungen und Forderungen, die das Reich aus seiner bisherigen Verwaltung der Deutschen Reichsbahn hatte; es haftet in Zukunft aber nicht mehr für Verpflichtungen des Reichs. Praktisch ist also die gleiche Haftungsbeschränkung durchgeführt, wie sie bei der Bildung eines Sondervermögens erfolgt wäre.
 3. Die Verwaltung der Deutschen Reichsbahn wird an sich unabhängig von der sonstigen Reichsverwaltung geführt. Leider ist der erforderliche scharfe Schnitt zwischen Hoheits- und Betriebsverwaltungen zunächst noch nicht getan, denn die für die Reichsverwaltung geltenden Vorschriften finden solange Anwendung, als nicht durch einen Beschluß des Reichskabinetts, d. h. durch eine stark vereinfachte Form der Gesetzgebung, die Aufhebung erfolgt. Die Gebiete der „Haushaltsordnung“ und „Besoldungsordnung“ mit ihren zahlreichen Einengungen in Fragen, die für die Hoheitsverwaltungen von großer Bedeutung, für eine Betriebsverwaltung Bagatellen sind, werden der Tummelplatz der nicht gerade erfreulichen Ressortkämpfe um die Durchführung dieser Bestimmungen sein. Auch die Prüfungstätigkeit des Rechnungshofs findet zunächst noch Anwendung, wobei Vereinbarungen über die Art der Kontrolle vorbehalten sind.
 4. Steuerleistungen und sonstige Abgaben werden von dem neuen Unternehmen nicht in weiterem Umfang erhoben, als die Reichseisenbahnverwaltung nach den zurzeit geltenden Gesetzen der Besteuerung unterliegt. Das bedeutet grundsätzlich Steuerfreiheit der Reichsbahn, abgesehen von geringfügigen Einzelleistungen insbesondere auf dem Gebiet der Grundbesteuerung. Ein Versuch zur Aufhebung der Verkehrsteuer, die zwar nicht das Unternehmen unmittelbar belastet, aber den Verkehr stark verteuert, ist zunächst nicht gelungen, weil die allgemeine Finanzlage des Reichs den Verzicht auf diese Steuer nicht zuließ.
 5. Das Unternehmen trägt selbst sein Geschäftsrisiko. Zubeußen des Reichs sind unter keinen Umständen vorgesehen. Reichen die Einnahmen zur Deckung der Ausgaben nicht aus, so ist unter Umständen eine Defizitanleihe aufzunehmen. Dieser Grundsatz ist selbst gegenüber den das Unternehmen stark belastenden und unproduktiven Rhein-Ruhrkosten durchgeführt. Umgekehrt fallen dem Reich reine Überschüsse nur nach Deckung aller Rücklagen zu.
 6. Im allgemeinen Reichshaushalt erscheint in Zukunft die Reichsbahn nur noch mit ihrem Reintüberschuß und mit ihrem Aufwand für den

Dienst der Reichsschulden. Man darf sagen, daß hierin eine praktisch bedeutsame Erfüllung der Vorschrift des Art. 92 der Reichsverfassung enthalten ist. Der im Reichstag geäußerten Ansicht, daß diese Regelung mit der Reichsverfassung nicht in Einklang stehe, wurde vom Reichsjustizministerium mit der Begründung widersprochen, daß eine stärkere Verketzung des Unternehmens mit dem allgemeinen Reichshaushalt nicht in Einklang stehe mit dem Bestreben der Verfassung, ein selbständiges wirtschaftliches Unternehmen zu schaffen.

7. Die Verwaltung des Unternehmens führt bis zum Erlaß des zukünftigen Gesetzes der Reichsverkehrsminister. Dieser ist also in Personalunion Leiter des Unternehmens und Wahrnehmer der Aufsichtstätigkeit und der Hoheitsrechte (über die Durchführung vgl. S. 25). Der Trennungstrich zwischen dem politisch unverantwortlichen Leiter und dem parlamentarisch verantwortlichen Aufsichtsminister ist also noch nicht gezogen. Auch für die gesamte Leitung des Unternehmens ist zunächst der Minister politisch verantwortlich. Damit ist die mehrfach — auch in der Presse — vertretene Auffassung widerlegt, als sei der Reichsverkehrsminister durch die Verordnung zum „Diktator“ gemacht worden. Zudem hat sich die Reichsregierung bis zum Inkrafttreten des Gesetzes die Mitwirkung in den wichtigsten Finanzfragen (Feststellung des Voranschlags, Aufstellung der Bilanz und Entlastung der Verwaltung), bei der Änderung der Sätze der Normaltarife und bei Kündigung und grundsätzlichen Änderungen der Lohnsätze für Angestellte und Arbeiter vorbehalten. Dabei ist vorgesehen, daß die Mitwirkung einem mit Zustimmung der Reichsregierung zu bildenden Verwaltungsrat übertragen werden kann (vgl. darüber S. 10).
8. Reichsrat und Reichstag erhalten in Zukunft lediglich von der Reichsregierung zu den Haushaltsberatungen den Jahresbericht der Deutschen Reichsbahn nebst Gewinn- und Verlustrechnung und die Bilanz mit Prüfungsbemerkungen. Eine Erörterung von Eisenbahnfragen im Parlament ist damit natürlich nicht ausgeschlossen, zumal der Reichsverkehrsminister auch als Leiter des Unternehmens politisch verantwortlich bleibt.
9. In den Rechts- und Besoldungsverhältnissen des Personals treten durch die Verordnung keine Änderungen ein. Die Beamten bleiben Reichsbeamte mit allen Rechten und Pflichten. Jedoch ist dem für ein wirtschaftliches Unternehmen unumgänglichen Erfordernis Rechnung getragen, daß die Dienstbezüge des Personals günstiger als die der übrigen Reichsbeamten gestaltet werden können, wenn dies zur Aufrechterhaltung eines geordneten und leistungsfähigen Betriebs oder Verkehrs notwendig ist. Es wird sich zeigen, ob das Unternehmen mit dieser

nur geringen Spielraum bietenden Bestimmung wenigstens für die Übergangszeit den berechtigten Anforderungen des Betriebs nachkommen kann.

III. Die Aufgaben des neuen Unternehmens Deutsche Reichsbahn. Die Organisationsfrage. Fachliche Notwendigkeiten und Wünsche der Länder.

Da die Verordnung nur eine vorläufige Regelung darstellt, muß die baldige Herbeiführung einer endgültigen Gestaltung eine der größten Sorgen des neuen Unternehmens sein (vgl. hierüber im einzelnen Ziffer IV). Aber auch aus der einstweiligen Regelung müssen alle Vorteile gezogen werden, die sich nach der Richtung einer größeren Bewegungsfreiheit des Unternehmens mit dem Ziel der Anspannung aller Kräfte zu wirtschaftlichen und technischen Höchstleistungen ergeben. Eine der wesentlichsten Voraussetzungen für die Erreichung dieses Ziels ist die Hebung der Verantwortlichkeit und der Verantwortungsfreudigkeit des gesamten Personals und die Möglichkeit der Nachprüfung der Wirtschaftlichkeit in allen Zweigen des Unternehmens. Bei der Größe der Deutschen Reichsbahn (53 000 km) muß die Zentrale sich auf die großen Fragen wirtschaftlicher, finanzieller und technischer Natur und die Herausgabe von Richtlinien beschränken und jede Reglementierung vermeiden. Daß in den ersten Jahren des Reichsbahnbetriebs in dieser Richtung mancher Fehler begangen worden ist, liegt in der Natur der Dinge begründet. Aber nunmehr müssen die einzelnen Gruppen und Bezirke des Unternehmens durch Übertragung einer gewissen finanziellen Selbständigkeit, die sich naturgemäß völlig im Rahmen des einheitlichen Wirtschafts- und Finanzprogramms zu bewegen hat, zur Steigerung der Leistungsfähigkeit angestachelt und zu einer Vergleichsmöglichkeit mit anderen Bezirken und im eigenen Bezirk befähigt werden. Diese Selbständigkeit ist in folgender Weise gedacht: Die einzelnen Bezirke stellen wie bisher den Voranschlag zum Wirtschaftsplan als Bruttovoranschlag auf. Die Zentrale stellt sodann den Voranschlag für die einzelnen Bezirke nach den einzelnen Einnahme- und Ausgabekonten fest. Nach diesem Plan arbeitet der Bezirk wie bisher, aber mit dem wesentlichen Unterschied, daß die einzelnen Ausgabekonten gegenseitig deckungsfähig sind, d. h. daß Ausgaben, die sich im Lauf der Wirtschaftsperiode als unzweckmäßig erweisen, an der vorgesehenen Stelle erspart, aber an anderer notwendiger Stelle verausgabt werden können. Daß dabei der für das Gesamtunternehmen aufgestellte Wirtschaftsplan beachtet werden muß, ist ebenso selbstverständlich, wie die Befugnisse der Zentrale zu einer jederzeitigen Abänderung des Gesamt-Wirtschaftsplans. Für den außerordentlichen Haushalt wird man sich in Zukunft auf die Einzelbewilligung für die großen Bau-

ausführungen beschränken, während für die kleineren Bauausführungen Pauschverträge festgesetzt werden. Daneben ist die Dotierung der Bezirke mit Dispositionsfonds und die Beteiligung der Bezirke an den Zuwendungen über den Erneuerungs- und sonstigen Fonds vorgesehen. Inwieweit es schließlich möglich sein wird, auch die Verwendung von Einsparungen in den einzelnen Bezirken den Leitern zu überlassen, ist eine besondere, von der Finanzlage abhängende Frage.

Die finanzielle Selbständigkeit der einzelnen Bezirke wird, richtig durchgeführt, im Zusammenhang mit ihrer stark vergrößerten Verantwortlichkeit, zu einer Hebung der Wirtschaftlichkeit des Gesamtunternehmens führen müssen, wie das gleiche Verfahren und die Erfolge der Privatwirtschaft zeigen. Mit der finanziellen Selbständigkeit muß aber naturgemäß eine größere Freiheit auch auf allen übrigen Gebieten Hand in Hand gehen. Denn es ist undenkbar, die Verantwortung für die Finanz- und Wirtschaftsergebnisse eines Bezirks zu übernehmen, wenn dem Leiter die nötige Bewegungsfreiheit fehlt. Deshalb ist eine möglichst selbständige Wirtschaftsführung der einzelnen Bezirke der Reichsbahn für die nächste Zeit auch gegenüber noch so starken retardierenden Bestrebungen tatsächlich gewährleistet. Es ist kein Ausfluß partikularistischer Bestrebungen gewesen, wenn bei dem Übergang der deutschen Staatsbahnen auf das Reich die Länder mit Eisenbahnbesitz diese Dezentralisation mit Entschiedenheit gefordert und in dem Staatsvertrag vom Jahr 1920 auch durchgesetzt haben. Die Erörterungen, die das Reich mit den Ländern vor Erlaß der Notverordnung pflegen mußte, wurden denn auch wesentlich durch die Übereinstimmung von Reich und Ländern über diese grundsätzlichen Fragen erleichtert.

Die provisorische organisatorische Neuregelung, wie sie sich aus der Notverordnung ergibt, hat zunächst zu einer die Geschäftserledigung betreffenden Anordnung geführt, die auf S. 25 abgedruckt ist. Für die Geschäfte der Aufsicht bleibt die bisherige Bezeichnung „Reichsverkehrsminister“ bestehen, während alle Geschäfte der zentralen Leitung des Unternehmens unter der Firma „Deutsche Reichsbahn, Hauptverwaltung“ behandelt werden. Eine getrennte Behandlung der Aufsichts- und Leitungsgeschäfte (durch besondere Personen) findet jedoch nicht statt. Die weiteren organisatorischen Änderungen, die sich aus der Notverordnung ergeben, werden durch eine Geschäftsordnung der Deutschen Reichsbahn festgelegt, die an Stelle der heute geltenden Vorläufigen Verwaltungsordnung der Deutschen Reichsbahn (Reichsgesetzbl. 1920 Nr. 7481) tritt, und die nach den Bestimmungen des Staatsvertrags der Genehmigung des Reichsrats unterliegt. Es ist selbstverständlich, daß in dieser Geschäftsordnung die fachlichen Bedürfnisse der Reichsbahn voll

berücksichtigt werden müssen. Aber es ist für jeden, der die letzten Jahre mit sehenden Augen in Deutschland gelebt hat, ebenso klar, daß die politischen Rücksichten auf die einzelnen Länder im Rahmen dieser fachlichen Bedürfnisse eine weitgehende Würdigung verdienen. Es ist nicht der Gipfel fachmännischer Weisheit, an diesen politischen Dingen achtlos oder sogar mißachtend vorüberzugehen, zumal dann nicht, wenn sie sich mit fachlichen Forderungen vereinigen lassen. Im übrigen hat der Reichsrat den Grundsatz des Staatsvertrags zu beachten, wonach die Neugestaltung der Deutschen Reichsbahn nach wirtschaftlichen und verkehrstechnischen Grundsätzen zu erfolgen hat.

Die Reichsbahn wird zur Herbeiführung eines reibungslosen Arbeitens mit den Ländern die Vorstände der einzelnen Bezirke beauftragen, eine besonders gute Verbindung mit ihrem Lande aufrechtzuerhalten, ihm zur Auskunftserteilung zur Verfügung zu stehen und von wichtigen Maßnahmen, die das betreffende Wirtschaftsgebiet betreffen, Kenntnis zu geben.

Sodann wird die erwähnte Geschäftsordnung außer dem Geschäftskreis der einzelnen Stellen der Reichsbahn auch die Fragen der Einsetzung eines vorläufigen Verwaltungsrats und eines Direktoriums zu behandeln haben. Der Verwaltungsrat ist, nachdem Reichsrat und Reichstag ihren früheren Einfluß auf die Deutsche Reichsbahn verloren haben, abgesehen von der eigentlichen Leitung, das wichtigste Organ des neuen Unternehmens. Seine Stellung wird der des Aufsichtsrats einer deutschen Aktiengesellschaft ähnlich sein; neben starken Befugnissen auf allen Gebieten der Verwaltung wird er dem Leiter des Unternehmens und seinen Mitarbeitern als beratendes Organ zur Seite stehen.

Die baldige Bildung eines vorläufigen Verwaltungsrats hat der Reichsverkehrsminister dem Reichsrat und dem Reichstag bei der Beratung der Notverordnung bereits zugesagt. Die Bildung unterliegt als Teil der Verwaltungsordnung der Genehmigung des Reichsrats.

Die Zusammensetzung des vorläufigen Verwaltungsrats muß die Gewähr dafür bieten, daß wirkliche Kenner des Wirtschaftslebens die Geschicke des größten Unternehmens der Welt beeinflussen. Der Verwaltungsrat darf auch nicht so groß sein, daß er zu einem debattierenden Parlament wird, statt ein Organ stiller und ernster Arbeit zu sein. Die Reichsregierung muß naturgemäß in ihm ihre Vertretung finden und sich das Ernennungsrecht für eine Anzahl von Mitgliedern vorbehalten. Daneben fordern die Länder eine starke Vertretung, u. a. aus der Erwägung heraus, daß der Kaufpreis für die ehemaligen Staatsbahnen noch nicht bezahlt sei und man ihnen für die dem Reich unmögliche Aufwertung einen Ersatz durch Beteiligung an den Ge-

schäften des Verwaltungsrats bieten müsse. Auch das Personal wird seine Vertretung im Verwaltungsrat finden müssen.

Daneben erscheint aber auch die Beratung und Entscheidung wichtiger Fragen des Unternehmens durch ein provisorisches Direktorium der Hauptverwaltung nötig. Die Umwandlung der bürokratischen Geschäfts-erledigung in die kaufmännische Geschäftsabwicklung setzt diese Kollegial-behandlung wichtiger Angelegenheiten voraus. Dem Direktorium werden die bedeutsamsten Fragen vorbehalten bleiben. Seine Entscheidungen haben für den Leiter, jedenfalls solange er als Reichsverkehrsminister parlamentarische Verantwortung trägt, nur die Bedeutung eines Gutachtens, dagegen keine bindende Kraft.

Das Unternehmen wird die großen Aufgaben der nächsten Zeit nur lösen können, wenn es sich, ohne die volkswirtschaftlichen Rücksichten außer Acht zu lassen, nach modernen Wirtschaftsgrundsätzen um-stellt. Auf den verschiedensten Gebieten ist es dazu ohne gesetzgeberische Maßnahmen in der Lage; die Notverordnung erleichtert die Durchführung solcher Maßnahmen. Wesentlich ist, daß von innen heraus die Widerstände überwunden werden, die sich dieser Um-gestaltung entgegenstellen.

IV. Die bevorstehende gesetzliche Regelung.

Die anfänglich beabsichtigte gesetzliche Regelung bis zum 1. April 1924 ist aufgegeben. Da die Verabschiedung des Gesetzes durch den erst neu zu wählenden Reichstag erfolgen wird, muß damit gerechnet werden, daß die Neu-ordnung vor dem Jahre 1925 keinesfalls in Kraft treten wird. Das kann natür-lich nicht hindern, daß die Reichsbahn der Öffentlichkeit möglichst bald von ihren endgültigen Absichten Kenntnis gibt; sie wird hierzu auch mit Rück-sicht auf die Notwendigkeit, die Reichsbahn in das Reparationsproblem einzu-beziehen, genötigt sein, wobei als selbstverständliche Voraussetzung die Wieder-vereinigung der Rhein-Ruhrbahn mit dem Stammnetz hervorgehoben sei.

Die endgültige Neuregelung wird — im Gegensatz zur Notverordnung — auch vor Änderungen der Reichsverfassung nicht zurückschrecken dürfen, wenn dies sich für die wirtschaftliche Gestaltung des Unternehmens als vorteilhaft erweisen sollte. Daß dabei an der Einheit der Verkehrsver-waltung unter allen Umständen festzuhalten ist, braucht nicht besonders betont zu werden. Damit erledigen sich die Versuche, im Wege der Revision der Weimarer Verfassung das Eigentum der Reichsbahn den Ländern mit ehe-maligem Eisenbahnbesitz wieder zu übertragen oder selbständige Betriebs-gesellschaften mit einer „Verbandspitze“ ohne durchgreifende Anordnungs-befugnisse zu schaffen.

Bei der Neuregelung darf aber die Fragestellung nicht dahin lauten, wie weit die bisherigen Pfade verlassen werden können, sondern, wie ein nach modernen Wirtschaftsgrundsätzen arbeitendes Unternehmen gestaltet werden muß, das natürlich die volkswirtschaftlichen Interessen des Reichs und der Länder nach wie vor in gleichem Maß wie früher zu beachten hat. Unter diesem Gesichtspunkt ist auch die Rechtsform des Unternehmens zu behandeln und insbesondere zu prüfen, ob etwa der viel erörterte Gedanke einer Aktiengesellschaft für das Unternehmen wesentliche Vorteile bringt. Wie manche Beispiele der letzten Jahre zeigen, ist die Aktiengesellschaft nicht die Rechtsform moderner Eisenbahnunternehmungen. Weder die Schweiz, noch Italien, noch Österreich haben diese Form gewählt. Wenn aber eine Rechtspersönlichkeit *sui juris*, wie in den genannten Ländern, als die zweckmäßigste Form moderner Verkehrsbetriebe anzusehen ist, so ist nicht zu verstehen, weshalb etwa die Finanzwelt diese Form nicht als eine geeignete Grundlage für Finanz- und Kreditoperationen ansehen sollte. Sind in diesen Kreisen Besorgnisse wegen der Kreditfähigkeit des Unternehmens vorhanden, so werden sie bei dem weiten Blick unserer Finanzleute sicherlich nicht durch die Rechtsform des Unternehmens veranlaßt sein, sondern durch den Zweifel, ob dem Unternehmen ohne diesen weiten Schritt zu der rein privatwirtschaftlichen Form der Aktiengesellschaft die erforderliche personelle und sachliche Umstellung gelingt. Allerdings erledigen sich eine große Zahl von Hemmnissen, die bei der Umwandlung des Unternehmens in der von der Verwaltung vorgesehenen Art und Weise schwer zu überwinden sein werden, von selbst, wenn man den großen Schritt zur Aktiengesellschaft macht. Trotzdem muß vor diesem letzteren Schritt aus den verschiedensten Gründen gewarnt werden. Mit der Herausgabe von Aktien wäre ihre Mobilisierung praktisch nicht auszuschließen, trotz noch so vieler gesetzlicher und sonstiger Kautelen. Die Gefahren, die sich aus einer Verschiebung des Aktienbesitzes für die deutsche Wirtschaft ergeben könnte, brauchen hier nicht ausgemalt zu werden. Es sei nur auf die Möglichkeit der Erlangung eines Primats einer Industriegruppe infolge einer beherrschenden Stellung im Aktienbesitz der Gesellschaft hingewiesen. Wer diese Dinge sehen will, weiß genug. Die Deutsche Reichsbahn ist ein Unternehmen von solchem Ausmaß, daß nicht einzusehen ist, weshalb nicht für sie eine an das Recht der Aktiengesellschaft angelehnte besondere Rechtsform gewählt werden soll, um all ihre Interessen zu berücksichtigen.

Geht man hiervon aus, so wird auch für den endgültigen Zustand die Betriebsunternehmung Führerin des Betriebs und Leiterin der Verwaltung sein. Das Eigentum würde nach wie vor dem Reich verbleiben. Die

rechtlichen Folgerungen würden die gleichen bleiben, wie sie heute in der Notverordnung sind. Daß Leitung und Aufsicht besonders scharf von einander getrennt werden, ist in der Entwicklung begründet. Bei der dann erfolgenden Trennung der beiden Funktionen wäre darauf zu achten, daß der österreichische Fehler vermieden wird, die Aufsicht auf Kosten der Leitung zu stärken. Namentlich auf allen technischen Gebieten müssen hier die Grundsätze der Länder mit Privatbahnbesitz als Muster dienen, die eine Staatsaufsicht nur in geringem Umfang kennen.

Wesentlich ist natürlich auch, daß im endgültigen Zustand das Unternehmen von den Vorschriften der übrigen Reichsverwaltungen völlig befreit wird, wobei fraglich sein wird, inwieweit dies auf dem Gebiet der Personalverwaltung im weiteren Sinn gelingt. Aber gerade hier muß Klarheit geschaffen werden. Grundsätzlich wird daran festgehalten werden müssen, daß das Berufsbeamtentum, soweit es zurzeit bei der Reichsbahn besteht, unangetastet bleibt. Das Personal, das gerade jetzt außer der Abbauverordnung die schweren Eingriffe in seine persönlichen Interessen (z. B. Beschneidung des Urlaubs, Verlängerung der Arbeitszeit) und in seine finanziellen Verhältnisse (unzulängliche Besoldung) über sich ergehen lassen muß, hat schon einen Anspruch darauf, daß nicht seine wohl erworbenen Rechte plötzlich in alle Winde zerflattern. Aber es hat ebensowohl einen Anspruch darauf, nicht mehr nach den Grundsätzen der Hoheitsverwaltungen und nach starren personellen Vorschriften behandelt zu werden, die auf ein wirtschaftliches Unternehmen in keiner Weise passen. Wie eine Gesellschaft *sui juris* wird auch eine *Beamten-schaft sui juris* für die Reichsbahn zu schaffen sein, die sich ihre Gesetze im Rahmen gewisser einheitlicher Bestimmungen selbst gibt und ihr Eigenleben führt. Diese Abweichungen von der allgemeinen Personalpolitik wird sich sowohl bei der Besoldung zeigen (individuelle Bemessung des Gehalts, Zulagen, Prämien), als auch bei der Auswahl der einzelnen Persönlichkeiten (ohne Rücksicht auf Lebens-, Dienstalter und Vorbildung) und nicht zuletzt in der Möglichkeit der Entfernung ungeeigneter Elemente.

Auch eine weitere Umgestaltung des gesamten äußeren und inneren Geschäftsverkehrs nach kaufmännischen Grundsätzen und Formen wird anzustreben sein. Dabei ist vor allem an die Umwandlung der heutigen Buch- und Rechnungsführung und der Wirtschafts- und Rechnungskontrolle in moderne Formen gedacht. In der Vereinfachung dieser Geschäfte und in ihrer Umstellung nach modernen Grundsätzen steckt mehr, als man vielleicht ahnt. Namentlich bedarf die Frage der Rechnungskontrolle (ob Selbstkontrolle oder Inanspruchnahme des Rechnungshofs) einer besonders eingehenden Behandlung.

Die Reichsbahn wird bei ihrer Umgestaltung auch des Rats erfahrener Männer der Privatwirtschaft nicht entbehren können. Sie kann dieser Erfahrungen schon deshalb nicht entbehren, weil sie bei allem Festhalten an den volkswirtschaftlichen Aufgaben des Unternehmens sich mehr als bisher auf die Erzielung von Überschüssen verlegen muß. Gedanken der Privatwirtschaft, wie z. B. der des Umsatzes, verlangen Berücksichtigung bei den finanziellen Maßnahmen der Reichsbahn. Der Grundsatz der Verkehrswerbung im weiteren Sinn wird in ganz anderem Maß als bisher zum Leitgrundsatz der Reichsbahn gemacht werden müssen. Das sind nur Beispiele. Sie lassen sich beliebig vermehren.

Bis zur Erreichung dieses Zieles ist ein weiter und schwerer Weg. Aber er muß gegangen werden. Und die jüngst erlassene Notverordnung öffnet die Gasse.

Verordnung über die Schaffung eines Unternehmens „Deutsche Reichsbahn“.

Vom 12. Februar 1924.

Auf Grund des Ermächtigungsgesetzes vom 8. Dezember 1923 (Reichsgesetzbl. I S. 1179) verordnet die Reichsregierung nach Anhörung der Ausschüsse des Reichsrats und des Reichstags:

§ 1.

Das Deutsche Reich schafft in Vollzug des Artikels 92 der Reichsverfassung unter der Bezeichnung „Deutsche Reichsbahn“ ein selbständiges, eine juristische Person darstellendes wirtschaftliches Unternehmen, durch das es die im Eigentum des Reichs stehenden Eisenbahnen betreibt und verwaltet.

Die Deutsche Reichsbahn ist nicht befugt, das Betriebsrecht ganz oder teilweise auf Dritte zu übertragen oder ihr Vermögen als Ganzes oder zu einem wesentlichen Teil an Dritte zu veräußern.

Die rechtliche Gestalt des Unternehmens Deutsche Reichsbahn kann nur durch ein Reichsgesetz geändert werden; im Falle seiner Auflösung fällt das Vermögen des Unternehmens dem Reiche zu.

§ 2.

Die Geschäfte des Unternehmens Deutsche Reichsbahn werden bis zum Inkrafttreten des im § 10 Absatz 1 vorgesehenen Gesetzes unter Aufsicht und Leitung des Reichsverkehrsministers geführt.

§ 3.

Das Unternehmen Deutsche Reichsbahn umfaßt die Reichseisenbahnen mit allem Zubehör und allen damit verbundenen Rechten und Pflichten, einschließlich der Bodenseedampfschifffahrt und der sonstigen Nebenbetriebe der Reichsbahnverwaltung.

Alle Forderungsrechte und Schulden des Reichs, die mit dem Reichseisenbahnunternehmen verbunden sind, gehen auf die Deutsche Reichsbahn über. Für andere Verpflichtungen des Reichs haftet das Unternehmen nicht. Der Eintritt der Deutschen Reichsbahn in die mit dem Reichsbahnunternehmen verbundenen laufenden Verträge hat Rechtswirksamkeit auch gegenüber den bisherigen Vertragsgegnern des Reichs.

Für Verbindlichkeiten aus dem Staatsvertrag über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich nebst Schlußprotokoll bleibt das Reich den Ländern verhaftet; vergleiche § 10 Absatz 2. Die Länder können jedoch die Erfüllung dieser Verbindlichkeiten auch von dem Unternehmen fordern; ausgenommen sind die vom Reich übernommenen Länderschulden sowie die Schulden des Reichs an die Länder wegen des Restkaufgeldes. Das Unternehmen haftet für den Dienst dieser Schulden.

§ 4.

Das Deutsche Reich bleibt Eigentümer der Reichseisenbahnen. Neue Bauten und Beschaffungen fallen in das Eigentum des Reichs. Die vorhandenen und die künftig erworbenen Geldbestände und Stoffvorräte werden jedoch Eigen-

tum des Unternehmens. Das Unternehmen darf innerhalb der Grenzen einer ordnungsmäßigen Wirtschaft über das Eigentum und die Rechte des Reichs verfügen. Zu einer Veräußerung der Reichseisenbahnen im Ganzen oder einzelner Strecken ist das Unternehmen nicht befugt.

Die im Eigentum des Deutschen Reichs stehenden Eisenbahnen haften — unbeschadet der Bestimmungen im § 10 Absatz 2 — nur für Verpflichtungen aus der Verwaltung der Reichseisenbahnen, nicht für die übrigen Verpflichtungen des Reichs.

Für seine mit dem Reichseisenbahnunternehmen verbundenen Verpflichtungen haftet das Reich nur mit den in seinem Eigentum stehenden Eisenbahnen.

§ 5.

Die Deutsche Reichsbahn kann bis zum Erlasse des im § 10 Absatz 1 vorgesehenen Gesetzes zur Deckung außerordentlichen Bedarfs, insbesondere auch für werbende Anlagen, auf das von ihr verwaltete Vermögen Kredite aufnehmen. Die Aufnahme von Krediten, die Bestellung von Sicherheiten und die Übernahme von Bürgschaften bedarf der vorherigen Verständigung mit dem Reichsminister der Finanzen.

§ 6.

Die Verwaltung der Deutschen Reichsbahn ist unabhängig von der sonstigen Reichsverwaltung zu führen.

Die für die Reichsverwaltung bestehenden Gesetze und Verordnungen gelten als solche für das Unternehmen Deutsche Reichsbahn nicht. Der Inhalt der Vorschriften ist aber solange und soweit anzuwenden, als die Reichsregierung ihre Anwendung nicht aufhebt. Über die Rechnungsprüfung hat die Deutsche Reichsbahn mit dem Rechnungshof eine besondere Vereinbarung zu treffen, die dem Bedürfnis einer sachgemäßen Prüfung entsprechen muß.

Zu Steuerleistungen und sonstigen Abgaben ist das Unternehmen Deutsche Reichsbahn nicht in weiterem Umfang heranzuziehen, als die Reichseisenbahnverwaltung nach den jetzt geltenden Gesetzen der Besteuerung unterliegt.

§ 7.

Soweit die Dienstbezüge der Beamten der Deutschen Reichsbahn nicht durch Reichsgesetze geregelt sind, dürfen sie im Vergleiche zu den Dienstbezügen gleichzubewertender Reichsbeamter nur dann günstiger geregelt werden, wenn diese günstigere Regelung zur Aufrechterhaltung eines geordneten und leistungsfähigen Betriebs oder Verkehrs notwendig ist. Das gleiche gilt, wenn die günstigere Regelung eine gedeihliche Fortentwicklung des Eisenbahnwesens zu fördern geeignet ist und der sich aus der günstigeren Regelung ergebende Vorteil die in anderer Hinsicht entstehenden oder zu erwartenden Nachteile überwiegt.

Neue Vorschriften über Dienstbezüge der Beamten der Deutschen Reichsbahn sind, soweit sie nicht Reichsgesetze sind oder eine reichsgesetzliche Regelung wiedergeben, dem Reichsminister der Finanzen mitzuteilen. Der Reichsminister der Finanzen kann, soweit die Vorschriften nach seiner Auffassung eine günstigere Regelung vorsehen, als nach Absatz 1 zulässig ist, spätestens binnen zwei Wochen nach der Mitteilung beim Reichsverkehrsminister Einspruch (§ 5 des Besoldungssperrgesetzes) erheben.

In Fällen plötzlicher Betriebsstockungen oder zeitlich, örtlich und hinsichtlich des Geldaufwandes begrenzter Versuche können Anordnungen im Sinne des Absatz 1 auch ohne die vorherige Zustimmung des Reichsministers der Finanzen vorläufig in Kraft gesetzt werden. Sie sind unverzüglich dem Reichs-

minister der Finanzen mitzuteilen und aufzuheben, wenn das Schiedsgericht (§ 7 Absatz 1 des Besoldungssperrgesetzes) sie auf dessen Antrag für unzulässig erklärt.

Im übrigen gelten entsprechend die §§ 2 Absatz 1, 6 bis 8, 10 Absatz 1, 11 Absatz 1 und 2, 12 und 13 des Gesetzes zur Sicherung einer einheitlichen Regelung der Beamtenbesoldung vom 21. Dezember 1920 — Reichsgesetzbl. S. 2117 — (Besoldungssperrgesetz).

§ 8.

In den allgemeinen Haushalt des Reichs und in die allgemeine Rechnung des Reichs ist der Reinüberschuß der Deutschen Reichsbahn und der Aufwand für den Dienst der für Zwecke der Reichseisenbahnen aufgenommenen Reichsschulden aufzunehmen.

Die Deutsche Reichsbahn hat ihre Ausgaben selbst zu bestreiten.

§ 9.

Bis zum Inkrafttreten des im § 10 Absatz 1 vorgesehenen Gesetzes bleibt die Mitwirkung der Reichsregierung in folgenden Angelegenheiten vorbehalten:

1. Feststellung des Voranschlags, Aufstellung der Bilanz und Entlastung der Verwaltung bezüglich der Jahresrechnung,
2. Änderung der Sätze der Normaltarife,
3. Kündigung und grundsätzliche Änderungen der Lohnsätze für Angestellte und Arbeiter.

Die Reichsregierung kann diese Mitwirkung einem mit ihrer Zustimmung zu bildenden Verwaltungsrat übertragen. Der Reichsverkehrsminister ist verpflichtet, der Reichsregierung sowie dem Reichstag über die Angelegenheiten des Unternehmens Auskunft zu geben.

Die Reichsregierung beschließt über die Genehmigung der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung.

Die Reichsregierung hat dem Reichstag und dem Reichsrat zu der Beratung über den Reichshaushalt den Jahresbericht der Deutschen Reichsbahn nebst Gewinn- und Verlustrechnung und Bilanz mit den Prüfungsbemerkungen vorzulegen.

§ 10.

Die Vorschriften der §§ 1 bis 9 gelten bis zum Erlaß eines Gesetzes über die Deutsche Reichsbahn.

Das Reichsgesetz vom 30. April 1920, betreffend den Staatsvertrag über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich, (Reichsgesetzbl. S. 773) und die Bestimmungen des am 28. Juni 1919 in Versailles unterzeichneten Vertrages (Reichsgesetz vom 16. Juli 1919, Reichsgesetzbl. S. 687) werden durch diese Verordnung nicht berührt.

Anlage 2.

**Begründung zum Entwurf der Verordnung
über die Schaffung eines Unternehmens „Deutsche Reichsbahn“.**

Nach der Mitte November 1923 eingeleiteten Neugestaltung der Finanzwirtschaft des Reichs ergab sich, daß grundsätzlich Zuschüsse für die Deutsche Reichsbahn nicht mehr geleistet werden können. Die Deutsche Reichsbahn wurde damit tatsächlich finanziell auf sich selbst gestellt, obwohl sie rechtlich betrachtet, nach wie vor unmittelbar ein Teil der Reichsverwaltung geblieben ist.

Den tatsächlichen Verhältnissen muß nunmehr die Rechtslage angepaßt werden. Dies wird namentlich deshalb nötig, weil die gegenwärtige Lage der Reichsbahn darauf drängt, unverzüglich alle Mittel zu ihrer wirtschaftlichen Gesundung zu ergreifen. Daß der höchste wirtschaftliche Erfolg in der bisherigen Form einer unmittelbaren Reichsverwaltung schwer zu erreichen ist, haben im besonderen die letzten Jahre gezeigt und wird heute allgemein anerkannt.

Erste Voraussetzung einer wirtschaftlichen Höchstleistung ist die Schaffung eines selbständigen Unternehmens. Die Loslösung von der allgemeinen Reichsverwaltung, insbesondere die Abkehr von Methoden der Verwaltung und Finanzgebarung, die im wesentlichen den Bedürfnissen der Hoheitsverwaltungen angepaßt sind, ermöglichen dem Unternehmen, jene Beweglichkeit zu entfalten, die zur Erlangung des höchsten wirtschaftlichen Wirkungsgrads erforderlich ist. Nur auf diesem Wege können kaufmännische Grundsätze in den Fällen, in denen es die Eigenart der Geschäftsabwicklung erfordert, in viel weiterem Umfang als bisher angewandt werden. Erst ein selbständiges Unternehmen wird auch dasjenige volle Vertrauen in der Öffentlichkeit finden, das zur Aufnahme eigener Kredite nötig ist. Wegen solcher Kredite an den Geldmarkt heranzutreten, wird jetzt für die Deutsche Reichsbahn dringlich, weil eine geordnete Verwaltung auf die Dauer nicht ohne Inanspruchnahme fremden Geldes zu führen sein wird. So drängen jetzt die Verhältnisse zwangsläufig auf die Erfüllung des Artikels 92 der Reichsverfassung, wonach die Reichseisenbahnen „als ein selbständiges wirtschaftliches Unternehmen zu verwalten“ sind.

Der Entwurf der Notverordnung bewegt sich auch sonst im Rahmen der Reichsverfassung, die in Artikel 89 ausdrücklich vorschreibt, daß das Reich die Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs in sein Eigentum zu übernehmen und als einheitliche Verkehrsanstalt zu verwalten hat, was durch das neue Unternehmen geschieht.

Zu § 1.

Das Eigentum des Reichs an den Reichseisenbahnen stellt einen der wichtigsten Grundgedanken der Reichsverfassung dar und soll nach wie vor gewahrt werden (vergleiche § 1 und § 4 Absatz 1 der Verordnung). Gegenstand des Unternehmens soll es sein, den Betrieb und die Verwaltung dieses Reichseigentums zu führen.

Die im Artikel 92 vorgesehene Selbständigkeit des Unternehmens setzt voraus, daß dieses eigene Rechte erwerben und eigene Verbindlichkeiten eingehen kann, mit anderen Worten, daß es die Eigenschaft einer juristischen Person erhält.

Die wirtschaftliche und rechtliche Selbständigkeit des Unternehmens bringt es mit sich, daß zunächst das Unternehmen und nicht das Reich das geschäftliche Risiko der Betriebsführung trägt, und daß nur die nach Deckung aller Rücklagen verbleibenden Reintüberschüsse dem Reiche zufallen.

Die Bezeichnung des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn“ folgt einem seit mehreren Jahren eingebürgerten Gebrauch.

Zu § 2.

Da die vorliegende Verordnung nur die rechtliche Grundlage für das neue Betriebsunternehmen „Deutsche Reichsbahn“ schafft, tritt nicht von selbst eine Änderung in der Organisation der Deutschen Reichsbahn ein. Die innere Neugestaltung des Unternehmens muß — und zwar mit größter Beschleunigung — besonders durchgeführt werden. Die Verordnung sieht deshalb in § 10 ausdrücklich den Erlaß eines Gesetzes über die Deutsche Reichsbahn vor, dessen Hauptaufgabe die innere Ausgestaltung des neuen Unternehmens sein wird. Hierbei wird dem Reich und den im Reichsrat vertretenen Ländern der zur Wahrung der öffentlichen Interessen notwendige Einfluß auf die Geschäftsführung zu sichern sein.

Bis zum Erlaß des vorstehenden Gesetzes wird es daher zunächst — abgesehen von den ausdrücklich in der vorliegenden Verordnung ausgesprochenen Änderungen — bei den bisherigen Zuständigkeiten der einzelnen Stellen und vor allem bei der zusammenfassenden Aufsicht und Leitung durch den Reichsverkehrsminister bleiben. In dieser Zwischenzeit wird also auch an der parlamentarischen Verantwortlichkeit des Ministers als Leiters der Deutschen Reichsbahn nichts geändert. Ebenso wird der Minister der Reichsregierung als deren Mitglied alle nötigen Aufschlüsse über den Stand und die Verhältnisse des Unternehmens zu geben haben. Es bedarf also in dieser Hinsicht keiner besonderen Vorschriften in der Verordnung.

Daraus, daß Aufsicht und Leitung beim Reichsverkehrsminister liegen, ergibt sich, daß der Sitz des Unternehmens Berlin ist.

Zu § 3.

Im Absatz 1 wird der Kreis der Gegenstände, die das neue Unternehmen zu verwalten hat, näher umschrieben, und zwar in voller Anlehnung an § 1 des Staatsvertrags über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich vom 30. April 1920 (Reichsgesetzbl. S. 773). Das Unternehmen „Deutsche Reichsbahn“ umfaßt die Reichseisenbahnen, wie sie im Jahre 1920 von den Ländern auf das Reich übergegangen sind, einschließlich der inzwischen durch Neubau und dergleichen noch hinzugekommenen Objekte, aber ausschließlich der inzwischen abgetretenen Strecken.

Absatz 2 bringt in Anlehnung an § 1 Absatz 2 des Staatsvertrags die Auscheidung derjenigen Rechte und Verbindlichkeiten des Reichs, die von dem neuen Unternehmen übernommen werden. Daß die Ausübung der dinglichen Rechte auf das Unternehmen übergeht, besagt § 4 Absatz 1 Satz 3. Bei den Verbindlichkeiten handelt es sich nicht nur um bürgerlich-rechtliche, sondern auch um öffentlich-rechtliche Verpflichtungen, namentlich um diejenigen gegenüber dem Personal, vergleiche auch Erläuterung zu § 10 Absatz 1 unter 4.

Für die aus dem Übergang der Staatseisenbahnen dem Reich noch obliegenden Kapitalverpflichtungen, nämlich die Verpflichtungen aus den vom Reich übernommenen fundierten Staatsschulden einzelner Eisenbahnländer, und die den Ländern noch geschuldeten Restkaufgelder muß nach wie vor das Reich selbst Schuldner bleiben, weil das Reich auch Eigentümer der Substanz bleibt (§ 4).

Dagegen hat im Innenverhältnis zwischen Reich und Deutscher Reichsbahn letztere den laufenden Schuldendienst für diese Verpflichtungen zu übernehmen.

Die sonstige finanzielle Auseinandersetzung zwischen dem Reich und dem Unternehmen bleibt der Verständigung zwischen Reichsfinanzminister und Reichsverkehrsminister und in Ermangelung einer solchen Entscheidung der Reichsregierung vorbehalten.

Zu § 4.

Aus der Bestimmung, daß die Eisenbahnen Eigentum des Reichs bleiben, ergibt sich die weitere Vorschrift, daß auch die Neubauten und die sonst neu beschafften Zubehörstücke kraft Gesetzes in das Eigentum des Reichs fallen. Auf der anderen Seite muß das Unternehmen in der Lage sein, in gewissem Umfang über die unter das Eigentum und die Rechte des Reichs fallenden Gegenstände, soweit sie seiner Verwaltung unterliegen, zu verfügen. Maßgebend für die Berechtigung zur Verfügung ist, daß sich diese innerhalb der Grenzen einer ordnungsmäßigen Wirtschaft hält. In Betracht kommen hier z. B. Veräußerungen von Fahrzeugen, Verkauf oder Austausch einzelner Grundstücke.

„Der Auslegung des § 8 des Staatsvertrags über den Übergang der Staats-eisenbahnen auf das Reich, wonach zur Veräußerung oder Verpfändung der Reichseisenbahnen die Zustimmung der Länder erforderlich ist, soll durch § 4 nicht vorgegriffen werden. Durch den Hinweis auf § 10 Absatz 2 soll klargestellt werden, daß die Reichseisenbahnen selbst auch weiterhin für die Verpflichtungen des Reichs aus dem Staatsvertrag haften.“

Zu § 5.

Als die unerläßliche Unterlage für die Aufnahme neuer Reichsbahnkredite ist die Substanz der Reichsbahn zu betrachten. Um sie für die Reichsbahnkredite frei zu machen und dem Unternehmen die Möglichkeit zu schaffen, selbst Kredite aufzunehmen, ist in § 4, Absatz 2 besonders gesagt, daß die Reichseisenbahnen für andere Verpflichtungen des Reichs nicht haften. Durch § 5 wird das Unternehmen ausdrücklich zur Aufnahme von Krediten auf das Vermögen der Reichsbahn ermächtigt. Die Bestimmung, daß die Kredite „zur Deckung außerordentlichen Bedarfs, insbesondere auch für werbende Anlagen“ zu dienen haben, entspricht dem Artikel 87 der Reichsverfassung.

Bei der Aufnahme von Schulden soll die Erzielung eines Einverständnisses des Reichs über die Höhe der aufzunehmenden Schulden und über die Bedingungen, unter denen sie aufgenommen werden sollen, vorgehen. Denn es erscheint sowohl vom Standpunkt des Interesses des Reichs an einer gesunden Finanzentwicklung der Reichsbahn, als vom Standpunkt der allgemeinen Reichsinteressen aus nicht vertretbar, hier eine völlige Freiheit dem Reichsbahnunternehmen einzuräumen. Es läßt sich sehr wohl der Fall denken, daß das Gesamtinteresse des Reichs eine Einschränkung des Finanzbedarfs des Reichsbahnunternehmens selbst dann fordert, wenn dieser Finanzbedarf in den besonderen Bedürfnissen der Reichsbahnverwaltung an sich als begründet erscheint.

Aus diesen Gründen und unbeschadet der vollen Selbständigkeit der Deutschen Reichsbahn in der Entscheidung über die Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit der aus Krediten zu bestreitenden Aufwendungen soll eine Aufnahme von Krediten nur nach Verständigung mit dem Reichsminister der Finanzen stattfinden. Diese Verständigung hat sich auf alle Fragen der Kreditaufnahme zu erstrecken, besonders auf Höhe und Art des Kredits (Darlehen, Schatzwechsel, Anleihen), Sicherstellungen, Zins-, Diskont- und Tilgungssätze, Geldgeber, Zeit der Kreditaufnahme, Feststellung des Wortlauts der Anleiheprospekte und der Schuldverschreibungen.

Das Zusammenarbeiten der beiden Ministerien und später des Reichsministers der Finanzen mit der Deutschen Reichsbahn hat sich so eng zu gestalten, daß nicht nur über die für die Eingehung des Kredits rechtlich entscheidenden Akte, sondern auch über jede Vorbereitungshandlung völliges Einverständnis erzielt sein muß. Vor allem wird eine auch unverbindliche Fühlungnahme mit Dritten erst dann stattfinden dürfen, wenn Einvernehmen darüber besteht, von welcher Stelle diese Fühlungnahme auszugehen und in welcher Weise sie zu erfolgen hat.

Liegen die Fragen der Kreditaufnahme fest, so liegt die Abgabe der zur Aufnahme der Kredite erforderlichen Erklärungen dem Reichsverkehrsminister als dem zur Vertretung der Deutschen Reichsbahn zurzeit berufenen Reichsorgan ob; auch hierbei hat ein enges Benehmen mit dem Reichsminister der Finanzen stattzufinden.

Durch Satz 2 soll das nötige Zusammenarbeiten gegenüber dem Geldmarkt sichergestellt werden. Die Bestimmung soll daher nur für größere Kredit- usw. Geschäfte gelten, nicht für Bestellung von Sicherheiten in Einzelfällen, wie z. B. Hypotheken an einzelnen Grundstücken. Es wird zweckmäßig sein, hierüber alsbald Richtlinien aufzustellen.

„Nach § 8 des Staatsvertrags über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich bedarf das Reich zur Verpfändung der Reichseisenbahnen der Zustimmung der Länder. Es haben sich Zweifel ergeben, welche Rechtsgeschäfte im Einzelfall als Verpfändung im Sinn dieses § 8 des Staatsvertrags zu gelten haben und in welchen Fällen damit die Zustimmung der Länder erforderlich ist. Dieser Frage der Auslegung des § 8 soll durch den § 5 der Verordnung in keiner Weise vorgegriffen werden. Daß der Staatsvertrag, also auch dessen § 8, nicht berührt wird, ergibt sich übrigens auch aus dem Absatz 2 des § 10.“

Zu § 6.

Zu Absatz 1 u. 2. Wenn Artikel 92 der Reichsverfassung von einem selbständigen wirtschaftlichen Unternehmen spricht, so sollte damit im besonderen die Selbständigkeit gegenüber der sonstigen Reichsverwaltung betont werden. Es sollen einmal die Verwaltungsgrundsätze der allgemeinen Reichsverwaltung und die dafür geltenden Gesetze und Verordnungen für das Unternehmen nicht bindend sein; es wäre ferner aber mit der Selbständigkeit des Unternehmens nicht vereinbar, wenn an der Verwaltung der Deutschen Reichsbahn noch andere Reichsressorts beteiligt würden. Deshalb müssen künftig die Zuständigkeiten anderer Reichsminister in bezug auf die Verwaltung der Reichseisenbahnen auf den Reichsverkehrsminister allein übergehen.

Der Erlaß der Notverordnung bewirkt unmittelbar noch keine Veränderungen in der Geschäftsführung des Unternehmens. Das ist zur Sicherung einer ruhigen Fortführung und Überleitung der Geschäfte in die neue Betriebsform notwendig. Unter den für die Reichsverwaltung geltenden Vorschriften sind namentlich Einzelvorschriften (z. B. der Haushaltsordnung und der Besoldungsvorschriften) über die Beteiligung anderer Reichsminister zu verstehen, wie z. B. bei Veräußerung einzelner Grundstücke usw.

Der Abschnitt IV a (§ 110 ff.) der Reichshaushaltsordnung enthält zwar Vorschriften für Unternehmen mit eigener Rechtspersönlichkeit. Diese Bestimmungen sind aber in erster Linie auf Aktiengesellschaften zugeschnitten. Die vorhergehenden Abschnitte der Haushaltsordnung setzen im wesentlichen Wirtschafts- und Rechnungsführung an der Hand einer Haushaltswirtschaft voraus — eine Voraussetzung, die für das künftige Reichsbahnunternehmen nicht zutrifft. Daher ist es zweckmäßig, besondere Vereinbarungen vorzusehen.

für die nur das Ziel geordneter Rechnungsprüfung als Richtlinie gesetzt wird. Kommt es zu keiner Verständigung, so entscheidet die Reichsregierung.

Für die Leistungen der Deutschen Reichsbahn für andere Reichsunternehmungen und Zweige der Reichsverwaltung und deren Leistungen für die Deutsche Reichsbahn verbleibt es bei den von der Reichsregierung am 31. Januar 1924 aufgestellten Richtlinien.

Zu Absatz 3. Für die Steuern der Länder ist bereits im § 15 des Verreichlichungsvertrags der Grundsatz der Steuerfreiheit aufgestellt. Die Verkehrssteuer bleibt, da sie keine Besteuerung des Unternehmens darstellt, unberührt.

Zu § 7.

Nach § 3 Abs. 2 des Besoldungsgesetzes dürfen Zulagen nur insoweit fortgezahlt oder bewilligt werden, als der Reichshaushaltsplan dies bestimmt oder besondere Mittel dazu zur Verfügung stellt. In gleicher Weise können in Ausnahmefällen Vergütungen für Nebenämter und Nebenbeschäftigungen gewährt werden. Da die Deutsche Reichsbahn einen eigenen Haushalt führen soll, eröffnet sich für sie die sehr erwünschte Möglichkeit, je nach den besonderen Bedürfnissen der Betriebsverwaltung Zulagen und Prämien für einzelne Dienstposten oder Dienstverrichtungen einzuführen, die die dienstlichen Interessen zu fördern und eine wirtschaftlichere Gestaltung des Unternehmens, insbesondere der Material- und Personalwirtschaft, zu fördern geeignet sind. Auch wird bei vorübergehenden, besonders starken Anforderungen an den Betrieb und örtlichen Betriebsschwierigkeiten eine den Verhältnissen angepaßte Zulage oder Prämie für einzelne Dienstzweige oder Dienstgruppen sehr vorteilhaft wirken können.

Eine abweichende Regelung der Bezüge von Bediensteten der Deutschen Reichsbahn von denen anderer Reichs- und Staatsverwaltungen findet bezüglich der Arbeiter und Angestellten schon jetzt statt, ohne daß sich daraus Unzuträglichkeiten ergeben hätten. Es ist aber eine Eigentümlichkeit der Reichsbahnverwaltung gegenüber den Hoheitsverwaltungen, daß die Dienstverrichtungen ihrer Beamten und Arbeiter sich vielfach begrifflich nur wenig oder gar nicht voneinander unterscheiden; beide Klassen versehen häufig nebeneinander den gleichen Dienst. Es ist deshalb gerade für die Deutsche Reichsbahn ein unabweisbares Bedürfnis, mit Prämien und Zulagen nach den wechselnden Umständen da vorzugehen, wo sie auch bei Arbeitern eingeführt werden oder mit Erfolg eingeführt sind.

Es ist im allgemeinen kaum zu befürchten, daß durch dieses in Zukunft mögliche selbständige Vorgehen der Deutschen Reichsbahn die Interessen anderer Ressorts verletzt und erhebliche berechnete Berufungen anderer Beamtengruppen herbeigeführt werden könnten. Immerhin erscheint es angezeigt, die Zulässigkeit einer günstigeren Regelung der Bezüge im Sinn des § 2 des Gesetzes zur Sicherung einer einheitlichen Regelung der Beamtenbesoldung vom 21. Dezember 1920 (Reichsgesetzbl. S. 2117) — Besoldungssperrgesetz —, insoweit sie nicht für die Beamten der Deutschen Reichsbahn durch Reichsgesetz zu regeln sind, an bestimmte Voraussetzungen zu knüpfen und entsprechende Anwendung dieses Gesetzes vorzusehen. Die im § 10 Abs. 1 unter a des Sperrgesetzes vorgesehene vierwöchige Frist ist durch § 7 Abs. 2 der Verordnung in eine zweiwöchige umgewandelt.

Zu § 8.

Aus der im Artikel 92 der Reichsverfassung vorgeschriebenen Selbständigkeit des Unternehmens ergibt sich ohne weiteres, daß es in seiner

Einnahmen- und Ausgabenwirtschaft den gesetzgebenden Körperschaften gegenüber freier gestellt wird, besonders, daß seine Ausgaben im einzelnen nicht mehr der Genehmigung von Reichsrat und Reichstag unterliegen. Wenn Artikel 92 der Reichsverfassung weiter bestimmt, daß der Haushalt des Unternehmens in den allgemeinen Haushalt des Reichs „einzugliedern“ ist, so trägt dem § 8 dadurch Rechnung, daß die Schlußsumme des Eisenbahnhaushalts bzw. -voranschlags, d. h. ein nach Abzug der erforderlichen Abschreibungen und Rücklagen verbleibender Reinüberschuß, und die Beiträge des Unternehmens für den Zinsdienst der bisherigen Reichseisenbahnschulden in den allgemeinen Reichshaushalt eingestellt werden.

Daß die Ausgaben des neuen Unternehmens dessen Einnahmen nicht übersteigen dürfen, deckt sich mit der dem Sinn nach gleichen ausdrücklichen Vorschrift in Artikel 92 der Reichsverfassung.

Zu § 9.

Um auch künftig den gesetzgebenden Körperschaften die notwendige Kenntnis der Finanzgebarung der Deutschen Reichsbahn zu vermitteln, soll ihnen der Jahresbericht nebst Gewinn- und Verlustrechnung und Bilanz vorgelegt werden. Die gegebene Gelegenheit dafür ist die regelmäßige Beratung über den Haushalt des Reichsverkehrsministers.

Zu § 10.

Zu Absatz 1. Wenn auch die Notverordnung selbst noch keine Richtlinien für das in Aussicht genommene neue Gesetz über die Deutsche Reichsbahn aufstellt, so wird sich die künftige Neugestaltung des Unternehmens doch nach folgenden Gesichtspunkten aufzubauen haben.

1. Trennung von Aufsicht und Leitung.

Es zeigt sich immer mehr, daß, so erwünscht in mancher Beziehung die Vereinigung von Aufsicht und Leitung ist, man praktisch ohne Trennung nicht zum Ziel eines wirtschaftlich wirklich selbständigen Unternehmens wird gelangen können. Namentlich der Vorgang in Österreich ist ein lehrreiches Beispiel, daß nur von einem in sich geschlossenen, selbständigen Unternehmen unter den heutigen besonders schwierigen Verhältnissen noch Gesundheit erhofft werden kann. Deshalb wird die Leitung einem Vorstand unter Mitwirkung eines Verwaltungsrats zu übertragen sein. Das Nähere darüber, wie Vorstand und Verwaltungsrat zu bilden und wie überhaupt die Verfassung des neuen Unternehmens auszugestalten sein wird, muß dem künftigen Gesetz und der Geschäftsordnung überlassen bleiben. Dem Reich als dem Eigentümer der Reichseisenbahnen wird der ausschlaggebende Einfluß im Verwaltungsrat vorzubehalten sein. Indessen sollen dabei auch die Länder bzw. der Reichsrat wesentlich berücksichtigt werden. Unter Umständen wird auch die Beteiligung von Geldgebern im Verwaltungsrat nicht auszuschließen sein.

2. Geschäftsführung nach kaufmännischen Grundsätzen.

Sie wird sich von selbst aus dem Wesen des selbständigen Wirtschaftsunternehmens ergeben. Daß das Unternehmen bei seiner Geschäftsführung aber auch die allgemeinen Interessen der deutschen Volkswirtschaft zu wahren hat, muß bei der Monopolstellung der Eisenbahn besonders betont werden.

3. Möglichst weitgehende Dezentralisation

in der Organisation ist bereits in § 24 des Verreichlichungsvertrags grundsätzlich vorgeschrieben. Solche Dezentralisation läßt Hebung der Wirtschaft-

lichkeit erhoffen, weil mit der größeren Selbständigkeit der unteren Stellen auch eine Belebung ihres Interesses an wirtschaftlicher Geschäftsführung erwartet werden kann. Bei dem neuen Unternehmen werden, noch mehr als bisher bei der Reichsbahnverwaltung, Dezentralisation und Geschäftsvereinfachung erst da ihre Grenze finden dürfen, wo weitere Dezentralisation und Vereinfachung nicht mehr wirtschaftlich und zweckmäßig sind. Im Zusammenhang damit wird bei dem neuen Unternehmen auch zu prüfen sein, inwieweit durch eine gewisse Selbständigkeit in der Einnahme- und Ausgabewirtschaft das Interesse einzelner Bezirke und ihrer Leitung an dem wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens geweckt werden kann.

4. Personalverhältnisse.

Das selbständige wirtschaftliche Unternehmen wird, das liegt sowohl in seinem wie in seines Personals Interesse, sich nicht wie bisher an die Beamtenpolitik des Reichs streng fesseln lassen können. Vielmehr müssen die Rechtsverhältnisse, vor allem auch die Lohn- und Gehaltsverhältnisse des gesamten Personals an die neue Betriebsform des Unternehmens angepaßt werden.

Die vorliegende Verordnung selbst ändert an dem Rechtsverhältnis des Personals noch nichts. Insbesondere bleiben die beim Inkrafttreten der Verordnung im Dienst der Reichsbahnverwaltung stehenden Beamten auch weiterhin Reichsbeamte im Sinne des Reichsbeamtengesetzes. Auch wird bis auf weiteres die Personalverwaltung nach den bisherigen Bestimmungen und von den bisher zuständigen Stellen fortzuführen sein. Innerhalb dieser Grenzen wird aber alles daran gesetzt werden müssen, eine Personalpolitik zu führen, die in erster Linie auf die wirtschaftlichen Notwendigkeiten des Unternehmens abgestellt ist.

Zu Absatz 2. Die Neuordnung der Reichsbahnverwaltung nach verkehrstechnischen und wirtschaftlichen Grundsätzen ist bereits vom Staatsvertrag über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich vorgesehen (Schlußprotokoll zu § 24 Ziffer 3). Insofern erfüllt die vorliegende Verordnung den Staatsvertrag. Sie will auch sonst ebensowenig wie das in Ergänzung dieser Verordnung vorgesehene Gesetz an den vertraglichen Abmachungen zwischen dem Reich und den Ländern etwas ändern.

Unternehmen „Deutsche Reichsbahn“.

Berlin, den 14. Februar 1924.

Nach § 6 Absatz 1 der Verordnung über die Schaffung eines Unternehmens „Deutsche Reichsbahn“ vom 12. Februar 1924 ist „die Verwaltung der Deutschen Reichsbahn unabhängig von der sonstigen Reichsverwaltung zu führen“. § 2 der Verordnung bestimmt, daß die Geschäfte des Unternehmens bis auf weiteres unter Aufsicht und Leitung des Reichsverkehrsministers geführt werden.

Demgemäß werden künftig

- A. im Reichsverkehrsministerium (Hauptstelle)
 - 1. unter der Firma „Der Reichsverkehrsminister“ in der bisherigen Weise nur noch diejenigen Geschäfte behandelt, die entweder Geschäfte der Aufsicht über das Unternehmen Deutsche Reichsbahn sind oder sonst vom Minister in seiner Eigenschaft als Reichsminister erledigt werden. Dabei wird es sich im wesentlichen um die in der Anlage¹⁾ aufgeführten Arten von Geschäften handeln.
 - 2. Dagegen werden alle Geschäfte der Leitung des Unternehmens unter der Firma „Deutsche Reichsbahn“ mit dem Zusatz „Hauptverwaltung“ erledigt. Reinschriften erhalten die Firmenbezeichnung (Stempel unter dem Text) „Deutsche Reichsbahn Hauptverwaltung“.
- B. Z w e i g s t e l l e n. Die bisher unter der Firma der Zweigstellen behandelten Angelegenheiten behalten, soweit es sich um Geschäfte der Aufsicht handelt, die bisherigen Bezeichnungen. Soweit es sich um Geschäfte des Unternehmens handelt, firmieren die Zweigstellen künftig „Deutsche Reichsbahn Gruppe Preußen“ oder „Deutsche Reichsbahn Gruppe Bayern“.
- C. Die R e i c h s b a h n d i r e k t i o n e n, zentralen Ämter und übrigen Stellen behalten die bisherige Bezeichnung für Geschäfte des Unternehmens wie für solche der Aufsicht. In ihrem Schriftwechsel haben sie die Unterscheidungen zu A und B zu beachten.

Der Reichsverkehrsminister

O e s e r.

Zu Anlage 3.

Vorläufige Zusammenstellung der Ministerialgeschäfte in Eisenbahnangelegenheiten.

- 1. Reichsministerialsache, Reichsverfassung, Fragen der Gesetzgebung und der Gesetzestechnik, Haftpflichtrecht, Reichsversicherungsordnung, Wohnungsgesetzgebung, Eisenbahn-Postgesetz und Eisenbahn-Zollordnung.
- 2. Fortbildung der Eisenbahn-Verkehrsordnung und des internationalen Transportrechts.
- 3. Allgemeine Handelsvertragsfragen.
- 4. Abordnung von Eisenbahnsachverständigen zu deutschen Gesandtschaften im Ausland.

¹⁾ Anlage nachstehend abgedruckt.

5. Tarifschema und regelrechte Beförderungsgebühren.
 6. Zusammensetzung, Geschäftsordnung usw. der Eisenbahnbeiräte.
 7. Verkehrssteuern.
 8. Hechtszeichen (Dienstsiegel, Wappen), Beflaggunqswesen.
 9. Angelegenheiten des Reichsbeirats für Vermessungswesen. Kartenmaterial.
 10. Bestimmungen für die Anlegung und den Betrieb von Dampfkesseln.
 11. Allgemeine Angelegenheiten, betreffend die technische Nothilfe.
 12. Material für die Reichstagssitzungen.
 13. Verkehr mit den parlamentarischen Stellen, den obersten Behörden des Reichs und den Regierungen der Länder.
 14. Verkehr mit dem Reichsfinanzminister wegen des Haushalts.
 15. Geschäftsverteilung und Geschäftsgang usw. beim Reichsverkehrsministerium.
 16. Hausangelegenheiten des Reichsverkehrsministeriums.
 17. Verwaltungsordnung.
 18. Presseangelegenheiten grundsätzlicher oder politischer Art.
 19. Grundsätze über Auskunftserteilung und Verkehr mit Auslandsbehörden.
 20. Eisenbahnstaatsverträge mit dem Ausland.
 21. Internationale Eisenbahnverbände völkerrechtlicher Art.
 22. Alle Friedens- und Waffenstillstandsvertragsfragen.
 23. Allgemeine Unfallangelegenheiten, Unfall-Meldevorschriften, Unfallstatistik.
 24. Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands.
 25. Beschwerden im Aufsichtswege.
 26. Aufsicht über die Privateisenbahnen. Schiedsgerichtliche Erhöhung von Beförderungspreisen der Eisenbahnen, Kleinbahnen usw.
 27. Verkehrsbedeutung von Eisenbahnen (§ 14 des Staatsvertrags).
 28. Unterstützung des Baues von Kleinbahnen usw.
 29. Übernahme von Eisenbahnen auf das Reich.
 30. Anträge und Vorbereitung für den Bau neuer Reichsbahnen.
 31. Eisenbahnkonzessionswesen.
 32. Enteignungsangelegenheiten; ministerielle Planfeststellung.
 33. Bahnpolizei.
 34. Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung. Technische Einheit usw., Signalordnung.
 35. Fahrzeugbestandsverwaltung.
 36. Militär-Eisenbahn-Ordnung; eisenbahn-militärische Angelegenheiten.
 37. Übertragung von Landesgeschäften an Behörden und Beamte der Reichsbahn.
 38. Verhältnis zu den Ländern ohne Eisenbahnbesitz.
 39. Ausführung des Staatsvertrags vom 31. März 1920.
 40. Länderausgleich bei Beschaffungen (§ 23 des Staatsvertrags).
 41. Fortbildung des Beamtenrechts. Beamtenangelegenheiten.
 42. Disziplinar- und Begnadigungsangelegenheiten.
-

Die Reform der Oesterreichischen Bundesbahnen.

Von

Dr. Heinrich Wittek, k. k. österreichischer Eisenbahnminister a. D.

I. Einleitung.

Die im zweiten Halbjahr 1923 gesetzlich festgestellte und durchgeführte Neugestaltung der Verwaltungsorganisation der Oesterreichischen Bundesbahnen verfolgt in erster Reihe den Zweck, den in den letzten Jahren erschreckend angewachsenen Betriebsabgang dieser staatlichen Verkehrsanstalt zunächst auf ein mit der Wiederherstellung des Gleichgewichts im Staatshaushalt vereinbartes Maß herabzumindern, in weiterer Folge aber den Bundesbahnbetrieb finanziell nutzbringend zu gestalten. Die ausschlaggebende Wichtigkeit einer solchen Verbesserung der Betriebsergebnisse der Bundesbahnen erhellt daraus, daß ihre Ausgaben nach dem finanzgesetzlichen Bundesvoranschlag für 1923¹⁾ die Einnahmen um 1337,36 Milliarden Papierkronen = 92,872 Millionen Goldkronen übersteigen und für sie daher zuzüglich des Investitionsaufwands von 574,45 Milliarden Papierkronen = 39,892 Millionen Goldkronen aus allgemeinen Bundesmitteln ein Zuschuß von 1911,30 Milliarden Papierkronen = 132,764 Millionen Goldkronen veranschlagt ist, der $\frac{5}{7} = 71,7\%$ des budgetären Gesamtdefizits von 2664 Milliarden Papierkronen gleich 185 Millionen Goldkronen ausmacht, mit dem das Bundesfinanzgesetz für 1923 rechnungsmäßig abschließt.

Die zur finanziellen Sanierung der Bundesbahnen eingeleitete Reorganisation trachtet das angestrebte Ziel dadurch zu erreichen, daß sie,

¹⁾ Bundesfinanzgesetz v. 22. Juni 1923, B. G. Bl. Nr. 325. Für 1922 steit sich das Defizit der Bundesbahnen laut Fin. Ges. v. 21. Dez. 1921, B. G. Bl. Nr. 726, auf 13,5 Milliarden K, für 1920—21 laut Fin. Ges. v. 17. März 1921, B. G. Bl. Nr. 162, auf 11,2 Milliarden K, wobei der Wertunterschied der damaligen und der jetzigen Krone zu berücksichtigen ist. Für 1924 nimmt der Bundesvoranschlag einen Nettzuschuß f. d. Bundesbahnen v. 1384,4 Milliarden K (darin 468,3 Milliarden K für Investitionen) in Aussicht.

ohne das staatliche Eigentum und Oberaufsichtsrecht preiszugeben, den Betrieb der Bundesbahnen und seine Wirtschaftsgebarung aus der allgemeinen staatlichen Verwaltung ausscheidet und die Bundesbahnen als eigenen Wirtschaftskörper konstituiert, dessen Einrichtung sich jener der Privatbahnen möglichst annähert und dessen Betrieb nach den für diese Bahnen maßgebenden kaufmännischen Grundsätzen zu führen sein wird.

II. Die Vorschläge der Ersparungskommission.

Der erste maßgebende Anstoß zur Aufstellung eines organisatorischen Programms für die Reform der Bundesbahnverwaltung¹⁾ ist — abgesehen von den hierzu im Verkehrsressort eingeleiteten Vorarbeiten — von der mit Ministerratsbeschluß vom 13. Januar 1921 eingesetzten Ersparungskommission ausgegangen. Das unverkennbare Bedürfnis, die staatlichen Verwaltungseinrichtungen in ihrer Gesamtheit den wesentlich geänderten Verhältnissen des auf ein Viertel des früheren Gebietsumfangs und ein Sechstel der Bevölkerungszahl verkleinerten neuen Staatsgebildes, wie es aus dem Zwangsfrieden von St. Germain vom 10. September 1919 hervorging, anzupassen und die schon damals fühlbare Erschütterung der staatlichen Finanzlage bestimmten die österreichische Regierung zur Einsetzung der genannten, aus unabhängigen, zumeist nicht im aktiven Staatsdienst stehenden Fachmännern verschiedener Berufskreise und Verwaltungszweige sowie der politischen Parteien gebildeten Kommission. Mit ihrer Leitung wurde der Präsident des Obersten Rechnungshofs, vormals Ministerpräsident Dr. Max Wladimir (Frh. v.) Beck betraut. Die Kommission war zunächst für die Dauer des Jahres 1921 eingesetzt und wurde nach dessen Ablauf in teilweise geänderter Zusammensetzung am 17. Februar 1922 für die Dauer dieses Jahres neu konstituiert. Sie hatte die statutmäßige Aufgabe, zum Zweck der Wiederherstellung des Gleichgewichts im Staatshaushalt Ersparungen in allen Zweigen der Staatsverwaltung anzuregen, der Hebung der Staatseinnahmen ihr Augenmerk zuzuwenden und zu Verbesserungen im Bereich der Verwaltung und Staatswirtschaft den Anstoß zu geben. Als Aufgaben der Kommission hatte bei ihrer Konstituierung am 7. Februar 1921 der damalige Bundeskanzler Dr. Michael Mayr noch angeführt die Herstellung einer allgemeinen Verwaltungsreform, die Reform der staatlichen Betriebe und die Lösung des Währungsproblems.

¹⁾ Die Reform der vormaligen Staatseisenbahnverwaltung hat schon den Staatseisenbahnrat in den Jahren 1909—11 angelegentlich beschäftigt. Von den damaligen Reformvorschlägen hatten nur einige Einzelmaßnahmen, die die Regierung durchführte, ein praktisches Ergebnis. Vgl. hierüber Cziedlik, Der Weg von und zu den österr. Staatsbahnen, II. Bd. S. 34 u. ff., dann 257—372.

Im ersten Jahr wendete die Kommission ihre Tätigkeit einerseits der vorbereitenden Prüfung dieser Hauptprobleme zu, für die drei größere Ausschüsse (für Finanz- und Kreditfragen, für Organisation der Verwaltung und für Staatsbetriebe) gebildet wurden, in denen die für die einzelnen Ressorts bestellten Referenten¹⁾ auf Grund des unter Mitwirkung fachmännischer Regierungsorgane gesammelten und gesichteten Materials ihre Anträge erstatteten; andererseits zog die Kommission, von dem Fortgang dieser Arbeiten unabhängig, einzelne besonders aktuelle Probleme der Verwaltung und Staatswirtschaft in eigenen Unterausschüssen in Behandlung und erledigte sie durch Plenarbeschlüsse. Solche betrafen namentlich auch die Einschränkung der Fahrbegünstigungen bei den Bundesbahnen und die Verminderung der staatlichen Dienstautomobile. Im übrigen gelangten mit dem Abschluß der Ausschußberatungen über die einzelnen Ressorts die daselbst angenommenen Referentenanträge zur Beschlußfassung im Plenum der Kommission und sohin zur Vorlage an die Bundesregierung. Nebst dem ersten Tätigkeitsbericht der Kommission vom 19. Oktober 1921 wurden zahlreiche Einzelberichte an die Regierung erstattet. Auf die den zweiten Abschnitt der Tätigkeitsdauer der Kommission ausfüllende systematische Überprüfung des Bundesvorschlages für 1923 und die sie abschließenden Ersparungs- und Verbesserungsanträge im Schlußbericht vom 23. Dezember 1922 ist hier nicht weiter einzugehen. Allerdings aber verdienen die vorhin erwähnten, von der Kommission beschlossenen Referentenanträge über den Bundesbahnbetrieb insofern Beachtung, als sie im weiteren Verlauf der Reorganisationsaktion mehrfach berücksichtigt worden sind. Sie betreffen, in Kürze zusammengefaßt, vornehmlich die Organisation der Verwaltung, zumal die Entlastung des Verkehrsministeriums von den laufenden Betriebs- und Verwaltungsgeschäften, die — soweit sie nicht einheitlich von einer Zentralstelle geführt werden müssen — den Bundesbahndirektionen überwiesen werden sollten, sowie die hierdurch ermöglichte Verringerung des Geschäftsumfanges der Zentralstelle und den Abbau des nach Maßgabe des unabweislichen Bedarfs überschüssigen Personals. Zugleich wird eine nach kaufmännischem Vorbild und mit Pflege der persönlichen Verantwortlichkeit einzuführende Geschäftsbehandlung im gesamten Bereich der Verwaltung empfohlen, die Verbesserung der Personalwirtschaft mit rationeller Anwendung des Achtstundentags nahegelegt und eine Reihe betriebstechnischer und betriebswirtschaftlicher Verbesserungen, darunter auch die des bestehenden Akkordsystems, angeregt, sowie die Verhütung des durch Freifahrten und außertarifarische

¹⁾ Zum Referenten für den Bundesbahnbetrieb und später auch für die Post und die Telegraphenanstalt wurde der Verfasser gewählt.

Fahrbegünstigungen entstehenden Einnahmeausfalls in Erinnerung gebracht. Bei den vorzunehmenden Investitionen wird äußerste Vorsicht und Sparsamkeit, bei der unerläßlichen Hebung der Transporteinnahmen durch Tarifierhöhungen die Einhaltung jenes Ausmaßes empfohlen, das Verkehr und Volkswirtschaft nach den zu beachtenden Erfahrungen noch ohne wesentliche Schädigung zu ertragen vermögen. Schließlich wird die Notwendigkeit betont, neben materiellen Antrieben auf den guten Geist des Personals durch Lehre und Beispiel der Vorgesetzten im Sinn der Sparsamkeit, Berufstreue, Dienst- und Arbeitsdisziplin und Interessensolidarität mit der Anstalt fördernd einzuwirken. Wie schon früher bemerkt, hat die Ersparungskommission schon von Anfang an auch dem Problem der Durchführung von Reformen in der gesamten Verwaltung des Bundes im Interesse der Gesundheit des Bundeshaushalts ihr Augenmerk zugewendet. Das von ihrem Referenten Dr. Mannlicher ausgearbeitete und mit dem Bericht vom 17. Dezember 1921 der Bundesregierung vorgelegte Reformprojekt zur Sanierung der Bundesverwaltung umfaßt eine Reihe von Gutachten, von denen das erste (I) die Skizze eines Entwurfs für ein Bundesverfassungsgesetz über die Einrichtung der Bundesverwaltung (Bundesverwaltungsgesetz) enthält und insbesondere auch die Frage der Verwaltung der Betriebe des Bundes regelt. Diese Regelung ist auf dem Gedanken einer vollständigen, bis in die oberste Spitze reichenden Trennung der Betriebe von der Hoheitsverwaltung aufgebaut. Für die einzelnen Betriebe wird eine neue Organisationsform vorgeschlagen, die ihnen nach dem Muster privatwirtschaftlicher, nach kaufmännischen Grundsätzen geleiteter Unternehmungen eine möglichst weitgehende wirtschaftliche Selbständigkeit gewähren soll. In zwei weiteren Gutachten (III und IV) sind Vorschläge für die Durchführung des Arbeitsabbaues in der Bundesverwaltung enthalten, und ist die Skizze eines Entwurfs für ein Bundesgesetz über den Personalabbau im Bundesdienst und die Fürsorgemaßnahmen für die aus dem Dienst Ausscheidenden (Personalabbaugesetz) formuliert. Das Gutachten V beantragt die zeitweilige Einsetzung eines außerordentlichen Bundeskommissars zur Beaufsichtigung und Vertretung der Bundesbetriebe.

III. Die Abbaukommission im Verkehrsressort.

Dem Antrag der Ersparungskommission entsprechend wurden bei allen Ministerien im Frühjahr 1922 eigene Abbaukommissionen, denen je ein Mitglied der Ersparungskommission¹⁾ angehörte, mit der Aufgabe ein-

¹⁾ Als solches wurde der Verfasser in die Abbaukommission des Verkehrsministeriums für die Bundesbahnen berufen und mit dem Vorsitz in dieser Kommission betraut.

gesetzt, zunächst für die Zentralstellen und im weiteren Verlauf auch für die nachgeordneten Behörden in Absicht auf die durchzuführenden Arbeitsvereinfachungen und Arbeitsbeschränkungen Anträge zu stellen, sowie über die hierdurch zu erzielende Ersparung an Arbeitskräften Gutachten zu erstatten. Die Lösung dieser Aufgabe im Verkehrsressort hatte bei dem Bundesbahnbetrieb eine eindringliche Überprüfung des Dienstes auch in den unteren Dienststellen (Bundesbahndirektionen, Betriebsleitungen usw.), sodann bei den ausführenden Stellen der verschiedenen Dienstzweige zur Voraussetzung, und es lag in dieser Richtung ein im Ressort ausgearbeiteter Vorschlag vor.

Von den im Schlußbericht vom 26. April 1922 gestellten Anträgen der Abbaukommission, die der zukünftigen Neugestaltung der Bundesbahnverwaltung nicht vorgreifen, sondern im Rahmen der bestehenden Organisation durchführbar sein sollten, sind hier jene hervorzuheben, die im Einklang mit den Anregungen der Ersparungskommission auf die Notwendigkeit hinweisen, dem übermäßig angewachsenen Geschäftsumfang des Verkehrsministeriums und der weitgehenden, mit der Verkleinerung des Bahnnetzes im Widerspruch stehenden Zersplitterung der Ministerialgeschäfte in zahlreiche Sektionen, Revisionsgruppen und Unterabteilungen, mithin dem übermäßigen Umfang des Bureau- und Beamtenapparats unnachsichtlich abzuhelpen, wie auch die Bundesbahnverwaltung finanziell in möglichst weitgehendem Umfang selbständig zu stellen.

IV. Die Untersuchungen der Bundesregierung.

Nach Abschluß der ministeriellen Beratungen über den Abbau, von denen die Frage der künftigen Organisation der Verwaltung der Bundesbahnen ausgenommen war, berief die Bundesregierung zur Begutachtung dieser Frage eine beschränkte Anzahl österreichischer Fachmänner¹⁾. Diese Enquete fand unter dem Vorsitz des Bundeskanzlers Dr. Seipel und des Verkehrsministers Dr. Odehnal im Bundeskanzleramt am 13. und 14. März 1923 statt und erhielt ihre Fortsetzung in einem durch Beiziehung von Parlamentariern und aktiven Fachbeamten des Verkehrsministeriums erweiterten Umfang am 14. Juni 1923, wobei der inzwischen ernannte neue Minister Dr. Schürff den Vorsitz führte. In Beantwortung der vom Bundeskanzler formulierten Fragen faßten die Experten ihre Ansichten in einem Kollektivgutachten zusammen. In diesem wurde, nachdem von der Eörterung einer Veräußerung oder Verpachtung

¹⁾ Darunter 3 vormalige Eisenbahnminister (Banhaus, Wittek, Wrba), 3 Sektionschefs und 1 Staatsbahndirektor a. D. (Buschman, Schonka, Solvis. Gerstner), Handelskammerpräsident Quidenus, je ein Vertreter des Landeswirtschafts- und des Industrieverbandes und der Personalorganisationen.

der Bundesbahnen schon in der Generaldebatte übereinstimmend abgesehen worden war, einstimmig die Auffassung zum Ausdruck gebracht, daß die Trennung des Betriebs von der Hoheitsverwaltung ehestens einzutreten habe. Ebenso sprachen sich die Experten einstimmig für die Schaffung einer Zentralverwaltung aus. Für eine Generaldirektion mit zentralisierter Betriebsführung und unterstellten Betriebsleitungen als Exekutivstellen mit kommerziellem und Reklamationsdienst traten fünf Experte ein, wogegen drei Experte unbeschadet der einheitlichen Leitung durch eine verhältnismäßig kleine Zentralverwaltungsstelle die Dezentralisierung der eigentlichen Betriebsführung mit regionalen Bahndirektionen empfahlen. Für den Bundesbahnbetrieb wurde die Bildung eines im Rahmen des Finanzgesetzes selbständigen Wirtschaftskörpers öffentlichen Rechts mit überwiegender Mehrheit beantragt. Schließlich empfahlen die Experten der Regierung, den unerläßlichen Übergangszustand möglichst abzukürzen.

Außer den zu der obigen Vernehmung berufenen inländischen Experten wurde auch ein ausländischer Sachverständiger, der englische Eisenbahnfachmann Sir William Acworth, zur Begutachtung des Gegenstands herangezogen, der im Verein mit dem ihm zu seiner Unterstützung in technischen Betriebsfragen beigegebenen Direktor der Schweizerischen Bundesbahnen Dr. Robert Herold unter dem 9. August 1923 einen ausführlichen Bericht erstattete. Auf diesen Bericht wird im weiteren Verlaufe dieser Darstellung noch zurückzukommen sein¹⁾.

V. Das Genfer Reformprogramm.

Mit Berücksichtigung des vorhin erwähnten Gutachtens schritt die Bundesregierung zur gesetzlichen Feststellung der neuen Organisation, die im Rahmen der Grundsätze durchzuführen war, die in dieser Hinsicht durch das mit Gesetzeskraft ausgestattete Reform- und Finanzprogramm als Bestandteil der am 4. Oktober 1922 in Genf von dem österreichischen Bundeskanzler Dr. Ignaz Seipel und den Bevollmächtigten der führenden Ententestaaten unterzeichneten Konvention²⁾ vorgezeichnet sind. Dieses Programm, das nach Protokoll III der Genfer Konvention von der österreichischen Regierung im Verein mit dem Generalkommissar des Völkerbunds ausgearbeitet war und stufen-

¹⁾ Vgl. S. 39.

²⁾ Vom österr. Nationalrat am 2. Dezember 1922 ratifiziert und im Bundesgesetzblatt 167. Stück vom 3. Dezember 1922 als Nr. 842 kundgemacht; im Anschluß daran das die Durchführung regelnde Bundesgesetz vom 27. November 1922, B. G. Bl. Nr. 843, über die zur Aufrichtung der Staats- und Volkswirtschaft der Republik Österreich zu treffenden Maßnahmen (Wiederaufbaugesetz) s. unten Abschnitt VI, S. 230.

weise durchzuführen ist, um Österreich binnen zwei Jahren die Herstellung eines dauernden Gleichgewichts in seinem Budget mit Hilfe der ihm unter Kontrolle des Generalkommissars zur Verfügung gestellten Völkerbundanleihe von 650 Millionen Goldkronen zu ermöglichen, nimmt unter den wichtigsten Maßnahmen zur Reform der Bundesbetriebe (I, 2) für die Bundesbahnen folgende Reformmaßnahmen in Aussicht: Reorganisation der Verwaltung unter weitgehender Verminderung des Personals, Schaffung der möglichsten Anpassungsfähigkeit des Tarifwesens an die jeweiligen Betriebskosten, einschneidende Reform des Begünstigungswesens, ferner Maßnahmen, um auch bei den Privatbahnen, denen der Bund Betriebszuschüsse leistet, eine diesen Grundsätzen entsprechende Verwaltung herbeizuführen. Außerdem sind in der Übersicht C (über die vor allem in den einzelnen Ressorts geplanten Reformen) im Bereich des Bundesministeriums für Verkehr bis zur Umstellung des Verwaltungsapparats der Bundesbahnen auf deren Betriebsführung nach kaufmännischen Grundsätzen, unter Zugrundelegung des Prinzips möglicher wirtschaftlicher Selbständigkeit, als Übergangsmaßnahmen vorgesehen: Ausscheidung aller reinen Betriebsgeschäfte, die nicht unbedingt zentral behandelt werden müssen, aus dem Wirkungskreis des Ministeriums und ihre Übertragung an die Bundesbahndirektionen oder Hauptämter, damit Verminderung der Sektionen und Departements im Bundesministerium für Verkehrswesen, Aufhebung von Dienststellen, insbesondere der Einnahmenkontrolle; Einführung des Eininstanzensystems bei Abwicklung von Betriebsgeschäften insbesondere kommerzieller Art. Alle im Sinn der vorstehenden, zur Reform der Verwaltung durchzuführenden Maßnahmen sollen im Lauf der zur Verfügung stehenden Frist von zwei Jahren vollständig zur Durchführung gelangen.

VI. Das Wiederaufbau- und das Bundesbahngesetz.

Schon in der Anlage zu Abschnitt A, § 2, Absatz 1, des bei Abschnitt V erwähnten, im Anschluß an die Genfer Konvention kundgemachten Wiederaufbaugesetzes (Bundesgesetz vom 27. November 1922, BGBl. Nr. 843) sind die Bundesbahnen als einer der Betriebsverwaltungszweige des Bundes aufgezählt, die in Gemäßheit der obigen Gesetzesbestimmung getrennt von der Hoheitsverwaltung zu führen sind. „Sie sind in eigene Wirtschaftskörper umzuwandeln und auch im Budget des Bundes gegenüber der Hoheitsverwaltung gesondert zu behandeln. Ihre Führung und Organisation ist bei Wahrung und Sicherung der mit den betreffenden Betriebsverwaltungszweigen verbundenen allgemeinen Interessen den Grundsätzen kaufmännischer Betriebsführung ent-

sprechend umzuformen.“ Weiter enthält die zitierte Gesetzesstelle als zweiten Absatz die Bestimmung, daß, sofern unter den ersten Absatz fallende Betriebsverwaltungszeige auf der bezeichneten Grundlage nicht genügend ertragsfähig gestaltet werden können, die Bundesregierung, insoweit dies nach der Art der einzelnen Verwaltungszeige möglich ist, mit Zustimmung des Hauptausschusses des Nationalrats ihre Veräußerung oder Verpachtung durchführen kann.

Nach diesen Grundsätzen erfolgte die gesetzliche Feststellung der Organisation der Bundesbahnen mit dem Bundesgesetz vom 19. Juli 1923, BGBl. Nr. 407, über die Bildung eines Wirtschaftskörpers „Österreichische Bundesbahnen“ (Bundesbahngesetz)¹⁾. Von den Bestimmungen dieses Gesetzes sind folgende hervorzuheben: Die Unternehmung des zur Führung des Betriebs der Bundesbahnen unter der Firma „Österreichische Bundesbahnen“ mit dem Sitz in Wien gebildeten eigenen Wirtschaftskörpers ist juristische Person und als Kaufmann beim Handelsgericht in Wien zu protokollieren (§ 1). Sie hat das gesamte Vermögen der Bundesbahnen treuhändig zu verwalten und übernimmt die Betriebsführung und die damit verbundenen Rechtsverhältnisse der bisherigen Bundesbahnverwaltung einschließlich der Betriebsführung fremder Bahnen, der österreichischen Bodensee-Trajektanstalt und -Dampfschiffahrt sowie sonstiger Nebenbetriebe. Ihre Gebarung ist nach kaufmännischen Grundsätzen einzurichten. Alle Begünstigungen und Leistungen für andere Verwaltungszeige sind in Rechnung zu stellen. Etwaige Gebarungsabgänge werden vom Bunde gedeckt. Der Bundeszuschuß ist im jeweiligen Bundesfinanzgesetz sicherzustellen (§ 2). Ein Grundkapital von 200 Milliarden Kronen stellt der Bund bei (§ 3). Übernahme und Abbau der bisherigen Bundesbahnangestellten sind einschließlich der Bestimmungen über die Personalvertretungskörper und der Pensionsnormen nach Maßgabe der bisherigen Dienstvorschriften geregelt, die bis zu ihrer den Bedürfnissen der kaufmännischen Betriebsführung anzupassenden, bis spätestens Ende 1924 mit dem Zentralausschuß des Personals zu vereinbarenden Regelung in Geltung bleiben. Die Pensionslast für die übernommenen Bediensteten trifft die Unternehmung, die außerdem einen zu vereinbarenden Zuschuß zu den Lasten der Abgebauten und Altpensionisten leistet (§ 4).

Die Organisation der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen“ ist in Anlehnung an das Vorbild privatgesellschaftlicher Eisenbahnverwaltungen derart aufgebaut, daß die Leitung und Vertretung

¹⁾ Abgedruckt S. 50.

der Unternehmung einem Vorstand (im Sinn des Handelsgesetzbuchs, Art. 228—231) obliegt, dessen Vorsitzender und Mitglieder vom Präsidenten der Verwaltungskommission vertragsmäßig bestellt werden (§§ 6—9), und daß die Überwachung der Geschäftsführung bei gleichzeitiger Wahrung allgemeiner Interessen einer Verwaltungskommission zufällt. Diese zählt 14 einschließlich des Präsidenten von der Bundesregierung auf eine 3jährige Amtsdauer bestellte Mitglieder (11 Fachleute des Verkehrswesens, der Volkswirtschaft und Praktiker des Wirtschaftslebens, 3 vom Zentralausschuß des Personals bindend in Vorschlag gebracht). Sie erhalten keine ständigen Bezüge. 2 Vizepräsidenten werden gewählt.

Die Verwaltungskommission beschließt über a) Prüfung und Genehmigung des Rechnungsabschlusses und Entlastung des Vorstands; b) Geltendmachung von Ersatzansprüchen gegen Vorstandsmitglieder; c) Prüfung von Kreditverträgen, die der finanzministeriellen Zustimmung bedürfen; d) Änderung der Tarifbestimmungen, soweit sie an die Genehmigung der Bundesregierung gebunden sind. Die beteiligten Ressortminister können zu den Verhandlungen der Verwaltungskommission Vertreter entsenden (§§ 10—13). Grundlegende Änderungen der allgemeinen Tarifbestimmungen sowie Änderungen der Tarifgrundlagen für den Personenverkehr, für die allgemeinen Gütertarifklassen und für die in diese nicht eingereihten Artikel, dann Änderungen der volkswirtschaftlich bedeutsamen Ausnahmetarife bedürfen der vorherigen Genehmigung der Bundesregierung. Das Verfahren für ihre rasche Einholung durch Entscheidung des Ressortministers ist eingehend geregelt (§ 14). Die kreditpolitische Gebarungsfreiheit der Österreichischen Bundesbahnen ist insofern beschränkt, als sie zu Kreditaufnahmen mit mehr als 1jähriger Laufzeit sowie zu Anlehensaufnahmen im Wert von über 1 Million Goldkronen im Inland und von über 500 000 Goldkronen im Ausland der ministeriellen Zustimmung bedürfen. Eine eisenbahnbüchelerliche Sicherstellung aufgenommener Kredite ist von der finanzgesetzlich bestimmten Ermächtigung des Bundesfinanzministers abhängig gemacht (§ 15). Unbeschadet des staatlichen Hoheits- und Aufsichtsrechts über die Eisenbahnen, dem die Unternehmung der Österreichischen Bundesbahnen unterliegt, hat eine ständige Kontrolle über ihren Bauzustand und Betrieb durch die Hoheitsverwaltung nicht stattzufinden; doch kann der Bundesminister für Handel und Verkehr sich von der Einhaltung der in Frage kommenden Vorschriften fallweise durch seine Organe vergewissern und bei wahrgenommenen Vorschriftswidrigkeiten die Abstellung verfügen. (Abberufung schuldtragender Vorstandsmitglieder.) Eine fachtechnische Überprüfung der Bauentwürfe und Fahrparkpläne zum Zweck der Ausführungs- oder Benützungsbewilligung fällt weg,

wofern die Entwürfe von den durch den Ressortminister hierzu ermächtigten Fachorganen der Unternehmung gutgeheißen sind oder ihre vorschriftsmäßige Ausführung von solchen Organen bestätigt wird. Diese Organe sind auch berufen, bei den nicht im Betrieb der Bundesbahnen stehenden Eisenbahnen auf behördliches Verlangen technische Begutachtungen mit der vorhin bezeichneten Wirkung vorzunehmen¹⁾. Außerhalb der geltenden gesetzlichen Bestimmungen findet eine Einflußnahme der Bundesverwaltung auf die Österreichischen Bundesbahnen und deren Betrieb nicht statt (§§ 16, 17).

Für die finanzielle Kontrolle der Gebarung der Österreichischen Bundesbahnen ist dadurch vorgesorgt, daß der Vorstand den Bundesministerien für Handel und Verkehr und für Finanzen allmonatlich einen Gebarungsausweis mit Angabe der schwebenden Schulden vorzulegen wie auch in der ersten Hälfte des Kalenderjahres eine Bilanz und eine Ertragsrechnung für das abgelaufene Geschäftsjahr aufzustellen hat, die sowohl den genannten Bundesministern als auch der Verwaltungskommission vorzulegen und von diesen zu prüfen sind, um sohin den gefaßten Beschluß den Ministern bekanntzugeben. Rücklagen aus einem Teil des etwaigen Reingewinns zur Deckung außerordentlicher Auslagen und von Fehlbeträgen der Ertragsrechnung sind vorzusehen. Der Gewinnrest fällt dem Bundesschatz zu (§ 18). Zur Festsetzung der näheren Bestimmungen über die Einrichtung der Unternehmung wird ein Statut im Verordnungswege erlassen und amtlich kundgemacht (§ 20).

VII. Das Statut der Österreichischen Bundesbahnen.

Das mit Verordnung der Bundesregierung vom 19. Juli 1923, BGBl. Nr. 453, für die Österreichischen Bundesbahnen erlassenen Statut²⁾ regelt einerseits die Stellung des Vorstands, der das Unternehmen leitet und vertritt (§ 1), die Art der Firmazeichnung (§ 2), die Zusammensetzung und die Kompetenzbefugnis des Vorstands (§ 3, Ziff. 1—4) in handelsrechtlicher, administrativer, finanzieller und tarifarischer Hinsicht, andererseits die Gliederung und den Wirkungskreis der Generaldirektion (§§ 4—6), deren der Vorstand sich zur Besorgung der Geschäfte der Unternehmung „bedient“, sowie die Aufgaben, die Leitung und den Wirkungskreis der Bundesbahndirektionen (§§ 7—10). Der Zusammenhang zwischen dem Vorstand, der ein quasi sozietäres Kollektivorgan darstellt, und der Generaldirektion, die eine fachliche Verwaltungsstelle ist, wird

¹⁾ Näheres hierüber enthält die Verordnung des Bundesministeriums für Handel und Verkehr vom 8. November 1923, B. G. Bl. Nr. 584 (Autorisationsverordnung).

²⁾ Abgedruckt S. 58.

dadurch hergestellt, daß der Vorsitzende des außer ihm 4 Mitglieder (Direktoren) zählenden Vorstands den Titel „Generaldirektor“ führt und an der Spitze der Generaldirektion steht (§§ 3 und 6), deren Abteilungen nach Art und Gliederung in der vom Vorstand zu erlassenden Geschäftsordnung festgesetzt werden (§ 5). Die handelsrechtliche Kompetenz des Vorstands begreift in sich die Beschlußfassung über Erteilung und Entziehung der Prokura oder Handelsvollmacht an Beamte (§ 3, Ziff. 4, lit. a). Die dem Vorstand vorbehaltenen administrativen Beschlußfassungen umfassen folgende Gegenstände: Erlaß der Geschäftsordnungen für den Vorstand, die Generaldirektion und die Bundesbahndirektionen; Errichtung, Sitzverlegung und Aufhebung von Bundesbahndirektionen (vorbehaltlich der Genehmigung der Bundesregierung); Änderungen in der Einteilung der Direktionsbezirke und der inneren Gliederung der Bundesbahndirektionen; Aufstellung der Dienstordnung für die Angestellten, der allgemeinen Personal- und wichtigeren Gebührenvorschriften; Ernennung der Beamten mit fakultativer Übertragung des Ernennungsrechts für gewisse Beamtenkategorien an einen Abteilungsvorstand der Generaldirektion oder an Vorstände der Bundesbahndirektionen (§ 3, Ziff. 4, lit. b—f). Die finanziellen und tarifarischen Agenden des Vorstands betreffen die Feststellung des jährlichen Wirtschaftsplans, der Jahresbilanz und der Ertragsrechnung, die Aufnahme von Krediten und die Beschlußfassung über alle nach dem Bundesbahngesetz der Genehmigung der Bundesregierung unterliegenden Tarifangelegenheiten (§ 3, Ziff. 4, lit. g—j). Dem Vorstand obliegt die Sorge, daß der jeweilige finanzgesetzliche Bundeszuschuß nicht überschritten wird. Überschreitungen der Ansätze des jährlichen Wirtschaftsplans oder nicht vorhergesehene ungedeckte Ausgaben bedürfen der Zustimmung des finanziellen Direktors (§ 3, Ziff. 5).

Der Wirkungskreis der Generaldirektion umfaßt nebst der obersten einheitlichen Verwaltung und Beaufsichtigung des Betriebs die unmittelbare Besorgung des Tarifiedienstes, Verkehrseinnahmendienstes, Werkstättenendienstes, der Dienstgüterbeschaffung, die Einführung der elektrischen Zuförderung, die Ruhestandsversorgung und die Hauptbuchführung (§ 4).

Den Bundesdirektionen, die wie bisher in unmittelbarer Unterordnung unter die Zentralstelle zur Leitung des örtlichen Betriebsdienstes berufen sind, obliegt diese örtliche Verwaltung der zu ihrem Bezirk gehörigen Bahnstrecken (Schiffahrtlinien) unter der obersten Leitung der Generaldirektion und nach den von dieser ergehenden Weisungen. Sie sind für die Sicherheit, Regelmäßigkeit und Ordnung des Betriebs im Sinn der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, RGBl. Nr. 1

von 1852, verantwortlich. Ihre innere Gliederung bestimmt der Vorstand der Bundesbahnen (§§ 7, 8). Jedem eine Bundesbahndirektion leitenden und für die gesamte Geschäftsführung verantwortlichen Dienstvorstand („Bundesbahndirektor“) wird, je nachdem er aus dem technischen oder administrativen Dienst hervorgegangen ist, ein administrativ oder technisch vorgebildeter „Bundesbahndirektor-Stellvertreter“ beigegeben, der ihn zu unterstützen und fachlich zu beraten hat (§ 9). Im Wirkungskreis des Bundesbahndirektors ist nebst der persönlichen Obliegenheit, die Ausführung der Anordnungen der Generaldirektion zu veranlassen und zu überwachen, die Vorsorge für das gedeihliche Zusammenwirken der unterstehenden Organe sowie für die Beobachtung der größten Wirtschaftlichkeit im Betrieb vorangestellt. Sorgsame Beobachtung des Geschäftsergebnisses und der kommerziellen Bedürfnisse des Bezirka, Verbesserungsmaßnahmen und Antragstellung bei der Generaldirektion sind gleichfalls hervorgehoben. Bei Gefahr im Verzug sind die erforderlichen Verfügungen auch dann zu treffen, wenn sie den Wirkungskreis überschreiten (§ 10).

Den Wirkungskreis der den örtlichen Betriebsdienst ausführenden Dienststellen bestimmt die Generaldirektion (§ 11).

VIII. Einführung der neuen Organisation.

Nach § 10 des Bundesbahngesetzes (siehe oben VI) bestellte die Bundesregierung am 14. September 1923 die Mitglieder der Verwaltungskommission¹⁾ und berief als deren Präsidenten den Generaldirektor der Österreichischen Berg- und Hüttenwerksgesellschaft Dr. Georg Günther. Die konstituierende Sitzung der Verwaltungskommission, in der zu Vizepräsidenten der frühere Eisenbahnminister Dr. Karl Banhans und der Lokomotivführer-Offizial Johann Smejkal gewählt wurden, fand am 22. September 1923 statt. Als Vorstandsmitglieder wurden bestellt: Generaldirektor Ing. Hans Siegmund (Vorsitzender), bisher Präsident der Bundesbahndirektion Innsbruck; Ministerialrat Ing. Hans Sedlak, bisher im Verkehrsministerium; Hofrat Dr. Josef Maschat, bisher im Obersten Rechnungshof; Hofrat Dr. Paul Hentschel, bis-

¹⁾ Minister a. D. Dr. Karl Banhans, Sektionschef Ing. Bruno Enderes, Prokurist der steirischen Montanwerke in Leoben Dr. Max Freiheim, Stadtbau- direktor i. P. Dr. Ing. Heinrich Goldemund, Kommerzialrat Ludwig Hinter- schweiger in Wels, Direktor der Bleiberg Bergwerksunion in Klagenfurt Emil Mühlbacher, Präsident des Tiroler Landeskulturrates Dr. Peter Pfausler, Präsi- dent der Wiener Handelskammer Dr. Ing. Franz Quidenus, Sektionschef a. D. Dr. Franz Schonka, die Obmänner der Personalvertretungen Klien, König, Richter, Smejkal.

her Direktor des Tarifierstellungs- und Abrechnungsbureaus; **Foest-Monshoff**, bisher geschäftsführender Verwaltungsrat der Steirischen Eskomptegesellschaft in Graz.

Die Generaldirektion gliedert sich in acht Direktionen, wovon die unter 1 bis 4 Verzeichneten von je einem Vorstandsmitglied geleitet werden, und zwar: 1. Betrieb, Zugförderung, Wagendirektion (Sedlak); 2. Materialbeschaffung (Foest); 3. Finanz- und Verrechnungswesen (Matschat); 4. kommerzieller Dienst einschließlich des Tarifwesens (Hentschel); 5. administrativer Dienst (Sektionschef Dr. Otto de Martin); 6. Bau und Bahnerhaltung (Sektionschef Dr.-Ing. Ferdinand Trnka); 7. Elektrisierung (Sektionschef Ing. Paul Dittes); 8. Werkstätdienst (Hofrat Ing. Karl Kontrus).

Die neue Verwaltung ist mit 1. Oktober 1923 ins Leben getreten.

IX. Sir William Acworths Bericht.

Das schon im Abschnitt IV erwähnte, von dem rühmlichst bekannten englischen Eisenbahnfachmann **Sir William M. Acworth** an den Generalkommissar des Völkerbunds mit „Bericht über die Reorganisation der österreichischen Bundesbahnen“ vom 9. August 1923¹⁾ erstattete Gutachten ist ein gehaltvolles Werk, bestimmt und geeignet zur gründlichen Durchleuchtung der darin behandelten schwierigen fachtechnischen und volkswirtschaftlichen Probleme. Es ist die Frucht eines sehr gewissenhaften, durch eigene Anschauung und persönlichen Verkehr mit den Beteiligten während eines mehrmonatlichen Aufenthalts in Wien sowie bei wiederholten Streckenbereisungen unterstützten Studiums der österreichischen Verhältnisse. Es ist aber auch — wofür Österreich dem Berichtersteller besonders dankbar sein muß — der Beweis eines von warmer Sympathie geleiteten ernstesten Bestrebens, die Eigenart des Landes und seiner Bewohner zu verstehen und ihr gerecht zu werden. Der Bericht enthält eine Fülle von scharfsinnigen Beobachtungen und wertvollen Ratschlägen, die stets den gewiegten Fachmann erkennen lassen, der nicht nur das englische und amerikanische Eisenbahnwesen von Grund aus kennt, sondern dem auch die Eisenbahnverhältnisse des europäischen Kontinents und die der großen britischen Kolonialreiche (Indien, Kapland, Canada), letztere aus eigener Tätigkeit in ihnen und für sie, wohl vertraut sind. Durch die Heranziehung dieses reichen Tatsachen- und Erfahrungsmaterials dort, wo ähnliche Belange zur Vergleichung einladen, gewinnt die anziehende Darstellung an reizvoller

¹⁾ Verlagsabteilung des Verbands österreichischer Banken und Bankiers; Auslieferung für den Buchhandel: Moritz Perles, Wien, I., Seilergasse 4.

Lebensfrische und der Hinweis auf das anderwärts Erprobte an überzeugender Kraft. In der Einleitung werden die den österreichischen Bahnen aus dem nunmehr vorwiegend gebirgigen Charakter des Landes, dem vormaligen Militarismus und dem Bevormundungssystem des alten Polizeistaats erwachsenen Nachteile geschildert. Beispielsweise wird hier der in Österreich für die Eisenbahn-Hoheitsverwaltung in Anspruch genommene Apparat von 130 hochwertigen Beamten mit den 55 Angestellten verglichen, die dem gleichen Zweck in England für ein 6mal so großes Bahnnetz mit 15fachen Einnahmen dienen — eine drastische Illustration zur Charakterisierung des bürokratischen Systems einerseits und der kaufmännischen Geschäftsführung andererseits, die sich zumal in den Personaldispositionen viel freier bewegen kann. Mit rückhaltloser Offenheit werden die weiteren Nachteile aufgezeigt, die der Verlust der nutzbringenden Bahnstrecken der nunmehr in der Tschechoslowakei und in Polen liegenden großen Linien, von denen nur die unvorteilhaftesten Enden Österreich verblieben sind, dann die verlorene Zufahrt zu Österreichs natürlichem Hafen Triest, endlich die seine wirtschaftliche Freiheit wesentlich einschränkenden Verpflichtungen des Vertrags von St. Germain den österreichischen Staatsbahnen zugefügt haben. Acworth erwartet, daß die Verhältnisse sich mit der Zeit bessern werden. „Ein Zollverein der Nachfolgestaaten würde so offenkundig im wirtschaftlichen Interesse aller dieser Staaten liegen, daß er wahrscheinlich früher oder später kommen wird.“ Bis dahin sollte der Verkehr durch gegenseitige Übereinkommen bei der Grenz- und Paßkontrolle möglichst erleichtert werden. Hierfür gibt der Bericht wertvolle Fingerzeige, so namentlich zur Ersparung der Anlage eigener Grenzstationen auf österreichischem Gebiet. „Selbst unter den gegenwärtigen Verhältnissen bietet die Lage der österreichischen Bahnen gute Hoffnung für die Zukunft“ — dieser wohlmeinende Ausspruch stützt sich auf den von ihnen bewältigten bedeutenden Lokalverkehr, der kilometrisch den Durchschnitt aller österreichischen Bahnen im Jahr 1914 erreicht, ferner auf die durch keine politische Aufteilung zu ändernde geographische Tatsache, daß die wichtigsten internationalen Durchgangswege zwischen einem großen Teil Westeuropas und einem eben solchen Osteuropas sowie zwischen dem Norden und dem Adriatischen Meer über österreichisches Gebiet führen, und auf die unanfechtbare Überlegenheit Wiens als Zentrum der Banken, der kommerziellen und industriellen Tätigkeit Osteuropas, endlich auf die faktische Erleichterung der Kapitalslasten der österreichischen Bundesbahnen durch die Entwertung der österreichischen Krone. Hierzu kommt noch, daß es nach Ansicht des Berichterstatters, abgesehen von der Elektrisierung und etwaigen kleinen örtlichen Be-

dürfnissen, bei guter und sparsamer Betriebsführung möglich sein sollte, größere Investitionsauslagen für Umgestaltungen und Ergänzungen baulicher Anlagen oder zur Ergänzung des vorhandenen Fahrparks der österreichischen Bundesbahnen auf viele Jahre hinaus zu vermeiden. Weitere Ausführungen des Berichts weisen darauf hin, daß von dem 1300 - Milliarden - Defizit der Bundesbahnen für 1923 ungefähr 660 Milliarden aus der Verrechnung der von diesen Bahnen eingehobenen Verkehrssteuern stammen, also eigentlich den Bahnbetriebseinnahmen entzogen sind und die Leistungen der Bundesbahnen für andere öffentliche Verwaltungszweige ganz unzulänglich oder gar nicht vergütet werden. Schon die angeregte Ordnungsherstellung in diesen Belangen würde den Betriebsabgang, der übrigens seit dem Krieg in den Eisenbahnbudgets fast aller Staaten auftritt, auf ein annehmbares Ausmaß herabsetzen, allerdings ohne das Bundesbudget im Ganzen zu verbessern. Sehr richtig führt Acworth aus, Österreich habe Entschuldigungen, die kein anderes Land vorbringen könne, denn keines sei im gleichen Umfang aufgeteilt und zerstückelt worden, der ganze Bau seines alten Staats sei zusammengebrochen. Österreich habe Grund, auf den Umfang seiner raschen Wiederaufrichtung stolz zu sein. Das Personal des Außendienstes der Eisenbahnen verdiene volles Lob und sämtliche Angestellten der Bundesbahnen Anerkennung für ihre Leistungen, die schon jetzt eine Besserung des Betriebserfolgs der ersten fünf Monate 1923 bewirkt haben. Eine den erhöhten Lebenskosten entsprechende Aufbesserung der Personalbezüge, die bei einem Viertel des Personals noch nicht erreicht sei, werde namentlich bei den höheren und höchsten Verwendungsgruppen unausweichlich sein. Bei den Fahrbegünstigungen sei mit den bestanden Auswüchsen bereits aufgeräumt. Der den Bundesbeamten von früher her bewilligte halbe Fahrpreis sei allerdings ein Sonderrecht, im übrigen seien die Zugeständnisse an Eisenbahnangestellte und deren Familien beschränkter, als sie von den Eisenbahngesellschaften in England wie in Amerika gewährt werden.

Acworth erklärt sich entschieden gegen jede Veräußerung oder Verpachtung der Bundesbahnen, 1. weil eine Abtretung der Bundesbahnen an eine Privatgesellschaft politisch unmöglich sei, 2. weil es unmöglich wäre, einen Käufer oder Pächter zu finden, der die Bundesbahnen zu irgendwelchen für den Bund vernünftigerweise annehmbaren Bedingungen übernehmen würde, und 3. weil die Geschichte zeigt, daß es unmöglich ist, einen Pachtvertrag zwischen Staatsbahnen und Privatunternehmungen abzuschließen, der befriedigend wäre. Er warnt jedoch davor, die Bundesbahnen anders denn als ein Erwerbsunternehmen im Interesse der Allgemeinheit zu verwalten, Sonderinteressen oder politischen

Interessen hemmenden Einfluß auf die Verwaltung zu gestatten und dadurch einen Mißerfolg herbeizuführen, der letzten Endes den Bund zwingen könnte, die Leitung oder sogar das Eigentum seiner Bahnen, wenn auch unter drückenden Bedingungen, aufzugeben, was sich als das kleinere Übel darstellen würde. Mit den im Bundesbahngesetz festgestellten Grundsätzen, die Bundesbahnen als besonderes Unternehmen auf kaufmännischer Grundlage mit einem Generaldirektor als obersten Leiter organisieren und betreiben zu lassen, stimmt Acworth in dem Sinn vollkommen überein, daß diesem sondergestelltem Unternehmen die Pflicht auferlegt sein wird, seine Ausgaben mit seinen Einnahmen derart in Einklang zu bringen, daß schließlich für den Bund kein Verlust entstehen darf. Zu diesem Zweck müssen aber die Rechnungen, wie sie jetzt erstellt werden, nach den schon früher aufgezeigten Gesichtspunkten von Grund aus geändert werden. Alle diese Änderungen (Verkehrsteuern, Postvergütungen, Postpakettarif, Betriebsverluste bei Lokalbahnen, Mehrkosten von Inlandsbestellungen, Pensionslasten aus früherer Zeit usw.) spielen sich aber, wie schon früher bemerkt wurde und der Bericht-erstatte selber anerkennt, innerhalb des Bundesbudgets ab und sind für dessen Sanierung eigentlich belanglos, wenn auch als Antrieb zu günstigen Betriebserfolgen nicht ohne Wert für die Bahnverwaltung. Wichtiger ist das im Bericht ausgesprochene Einverständnis mit der den Bundesbahnen einzuräumenden finanziellen Gebarungsfreiheit innerhalb des festgestellten Voranschlags, zu dessen Hüter der Finanzminister „wie ein Wachhund“ berufen sei, ohne über diese Aufgabe hinausgehend in die Verwaltung eingreifen zu dürfen. Ebenso beachtenswert als anziehend sind die Ausführungen des Berichts über die innere Neugestaltung der Bundesbahnen. Sie kennzeichnen besonders die in England, Nordamerika und Frankreich übereinstimmenden Funktionen des Generaldirektors und des Verwaltungsrats, der den Generaldirektor bestellt, seine Tätigkeit überwacht und beaufsichtigt und ihn für den Betriebserfolg selbst soweit verantwortlich macht, daß er ihn wenn er versagt, letzten Endes entläßt. „Die Stellung des Generaldirektors dem Verwaltungsrat gegenüber ist in Wirklichkeit nicht unähnlich jener eines Befehlshabers einer im Felde stehenden Armee der Regierung gegenüber.“ Diese bei Privatbahnen übliche Organisationsmethode kann, wie das Beispiel der Südafrikanischen Union und Canadas zeigt, auch auf die Leitung von dem Staat gehörigen Eisenbahnen angewendet werden. Der Berater äußert Bedenken gegen die nur dreijährige Amtsdauer des Vorstands und dessen unentgeltliche Funktion und findet die zu schwache Stellung des Generaldirektors sowie dessen Bindungen im Tarifwesen dem englischen Vorbild zu wenig entsprechend. Doch gibt er selbst

zu, daß ein diesem Vorbild der Machtstellung des Generaldirektors entsprechendes Gesetz in Österreich kaum erreichbar gewesen wäre. In Österreich habe bisher die Einheitlichkeit der Geschäftsführung gefehlt, die bei der nur nominellen Kompetenz des Ministers und dem Mangel eines Sektionschefs, der mit Amtsgewalt über sämtliche Sektionen gebietet, tatsächlich in „wasserdichte“ Abteile geschieden sei. Nachteilig sei die Regelung von Angelegenheiten von oben hinab, die nur von unten hinauf angefaßt werden können, wie z. B. die Personalernennungen. Den Schlüssel der Reform bilde die Vereinfachung. Ihr widerspricht das gegenwärtige System, das die Staatsbahndirektionen statt zu ausführenden Organen zu Mittelinstanzen macht, die die Dienstbefehle der Zentralstelle erst zu Anweisungen der Außendienststellen ausarbeiten, ebenso wie die in der Zentrale gleichwie bei den Direktionen übliche Gliederung in zahlreiche Abteilungen und Unterabteilungen. Der Unterschied der Vorbildung verschließt dem Ehrgeiz die höheren Stellen. Statt der instruktionellen, unwirksamen, soll die „unmittelbare persönliche Verantwortung für die Ausführung“ eintreten. Bei der Anwendung dieses Prinzips auf die Dienstvorstände der Direktionen würden die Kontrolleure überflüssig werden. Statt des bisher als selbstverständlich betrachteten ständigen Stellvertreters des Vorstands hätte im Verhinderungsfall der rangälteste Zugeteilte oder ein von der leitenden Stelle fallweise entsendeter jüngerer Beamter den Dienst des Vorstands zu übernehmen. Die Organisation des Dienstes selbst wäre dem Generaldirektor zu überlassen. Die rechnerische Unterscheidung zwischen Bundesbahnen, für eigene und für fremde Rechnung betriebene Privatbahnen sollte wegfallen. Die Aufrechterhaltung der vielen kleinen Lokalbahngesellschaften, die ihre Garantie-Vorschuß-Schulden nie zurückzahlen werden, verursacht Kosten und Rechnungsschwierigkeiten. In Großbritannien wurden innerhalb zwei Jahre 227 Eisenbahngesellschaften durch Zwangsfusion den jetzt bestehenden vier großen Gesellschaften einverleibt.

Nebst dem im vorstehenden auszugsweise wiedergegebenen Umriss der Gesichtspunkte, nach denen die Reorganisation der Österreichischen Bundesbahnen vor sich gehen sollte, und der hierbei anzuwendenden neuen Methode enthält der Bericht eine nach den einzelnen Betriebszweigen geordnete ausführliche technische Besprechung und Kritik der Einrichtungen der österreichischen Eisenbahnen. Dieser Teil des Berichts ist in der Hauptsache die Arbeit des dem Berichtersteller beigegebenen technischen Kollegen, Direktors der Schweizerischen Bundesbahnen Dr Herold, und erscheint, wie Acworth selbst hervorhebt, darum besonders wertvoll, weil die dem genannten Mitarbeiter aus erster

Hand genau bekannten Verhältnisse der Schweizerischen Bahnen denen Österreichs ähnlich sind und sich daher vorzugsweise zu Vergleichen eignen.

Auf die Einzelheiten der diesen umfangreichen Teil des Berichts ausfüllenden Darlegungen, die das Investitionsprogramm, das Personal (Gehälter und Löhne, Arbeitszeit, Pensionen) und sämtliche Dienst- abteilungen (Bahnerhaltung, Stations-, Zugbegleitungs-, Zugförderungs- dienst, Werkstätten) eingehend behandeln, vielfach zutreffende Ver- gleichungen und beachtenswerte Verbesserungsvorschläge enthalten, ist hier nicht näher einzugehen. Nur aus dem Kapitel über das Investitions- programm sollen einige besonders bezeichnende Ausführungen noch Platz finden. Der Bericht unterscheidet bei baulichen Aufwendungen zwischen solchen, die, so erwünscht sie auch für eine bequeme und sichere Ab- wicklung des Betriebs sein mögen, auf die Einnahmenvermehrung oder Ausgabenverminderung gar nicht oder nur in beschränktem Maß Ein- fluß üben und anderseits solchen, die diesen Einfluß in derartigem Um- fang bewirken, daß der Nettonutzen wenigstens hinreicht, um den Zins des neuen Kapitals (in Österreich heute kaum unter 8%) zu decken. Nur klar vorherzusehende Kapitalaufwendungen der letzteren Art darf ein Eisenbahnunternehmen, das mit einem schweren Defizit arbeitet, aus- führen. Das durch Beschneidung der Kredite verlangsamte Tempo der Bauausführung wirkt verteuernd. Demgemäß sollen selbst die im In- vestitionsprogramm der Bundesbahnen als dringlich bezeichneten größe- ren Um- und Neubauten aufgeschoben oder durch einstweilige minder kostspielige Vorsorgen ersetzt werden. Desgleichen wird, wie auch schon früher erwähnt, die Neuanschaffung von Fahrbetriebsmitteln mit Rücksicht auf die nach der Kilometerstatistik ausreichende Ausrüstung, auf die erwartete Verminderung des Reparaturstands und auf das Frei- werden der Lokomotiven der elektrisierten Bahnstrecken widerraten. So zutreffend diese Ratschläge im allgemeinen sind, wird ihre Verwer- tung im einzelnen Fall doch nicht uneingeschränkt stattfinden können. Außer der als einziges Unterscheidungsmerkmal aufgeworfenen Rentabi- litätsfrage werden auch Rücksichten der Verkehrssicherheit und Be- triebsökonomie maßgebend ins Gewicht fallen. Sie dürfen daher bei prinzipiellen Direktiven nicht ganz übergangen werden. Sehr bemer- kenswert sind die Ausführungen des Berichts über die Elektri- sierung. Von den hierzu nach dem Gesetz vom 23. Juli 1920, St.G.Bl. Nr. 359, bestimmten Linien sollten nur die Arlberg- und die Salzkammer- gutbahn, für die die Rentabilitätsrechnungen die Deckung der neuen Kosten durch Ersparnisse ergeben, ungesäumt fertiggestellt, die Arbeiten am Mallnitz- und Stubachwerk aber auf das zur Erhaltung der bereits

ausgeführten Bauten und zur Sicherheit der Tauernbahn unumgänglich Notwendige beschränkt werden. „Immerhin darf man in unserem Fall nicht übersehen, daß schon eine Ermäßigung von 20 oder 30 % im Kohlenpreis die Rechnung vollständig umgestalten würde in dem Sinn, daß dann der ganze Nutzen sich lediglich in den Imponderabilien ausdrücken würde, die wir in genauen Zahlen nicht schätzen können. Dieser Umstand bildet unseres Erachtens immerhin einen Fingerzeig, daß man sich sehr ernstlich bestreben muß, den Kapitalaufwand so streng wie möglich auf dem unerläßlichen Minimum zu erhalten.“ Die Warnung ist umso mehr am Platz, als für uns Österreicher unter den Imponderabilien des elektrischen Betriebs auch die geminderte Abhängigkeit vom Auslandskohlenbezug in Betracht kommt und zu Übertreibungen verleiten kann. Andererseits ist aber auch vor wertzerstörenden Einstellungen begonnener Bauten ernstlich zu warnen.

In Zusammenfassung der Ausführungen über die verschiedenen Zweige des Außendienstes und der Personalwirtschaft gelangt der Bericht zu der Annahme, daß durch Vereinfachung der ganzen Dienstzweige, Verminderung der Aufsichts- und Verwaltungsarbeit und unmittelbare Verantwortlichkeit jedes Angestellten der Personalstand der Außendienstzweige von 83 643 auf ungefähr 60 000 Mann, der des Ministeriums und der Direktionen von 5700 auf 4000, mithin der Gesamtpersonalstand auf etwas über 65 000 Köpfe herabgemindert werden könnte, was einer Besetzung von etwas mehr als 12 Mann auf den Betriebskilometer entsprechen würde und im Vergleich mit anderen Ländern, besonders der Schweiz, ausreichend erscheine. Die finanzielle Wirkung dieses Personalabbaues von rund 25 000 Mann wird auf 450 Milliarden Kr. im Jahr berechnet. Indes erheischen die vorstehenden Ziffern bei etwaiger praktischer Anwendung insofern besondere Vorsicht, als bei ihnen der Einfluß mancher die Art und das Maß der Arbeitsleistung berührenden Faktoren, wie Mentalität, Temperament, spezielle Befähigung für gewisse Arbeitszweige, Einflüsse von außen her u. a. m. naturgemäß außer Betracht bleiben mußte, und die Ziffern daher nur relativen Wert besitzen.

Das Tarifwesen, dessen Verwaltung bei den Österreichischen Bundesbahnen bisher zwischen den Sektionen des Ministeriums und dem mit ziemlich weitgehender Kompetenz ausgestatteten Tarifierstellungs- und Abrechnungsbüro geteilt war, will der Berichterstatter mit Rücksicht auf die ausschlaggebende Bedeutung dieses Dienstzweigs für das finanzielle Betriebsergebnis unter die einheitliche Leitung eines erfahrenen Eisenbahnfachmanns gestellt wissen. Im Zusammenhang mit seinem später zu besprechenden Sanierungsplan folgert Acworth aus der auch für ein staatliches Transportunternehmen unabweislichen

Forderung, nicht nur die tatsächlichen Kosten aus den Einnahmen zu decken, sondern auch einen angemessenen Gewinn zur Verzinsung des investierten Kapitals zu erzielen, die augenscheinliche Notwendigkeit einer unverzüglichen und beträchtlichen Erhöhung der Tarife. Diese soll nicht auf die der Geldentwertung entsprechenden 14 400fachen Friedenstarifsätze beschränkt sein, sondern zugleich nach dem Vorbild der geldstarken Länder der Erhöhung der Materialpreise Rechnung tragen. Um das gesteckte Ziel — eine Mehreinnahme von etwa 400 Milliarden K. — zu erreichen, wären unter Abschaffung der Verkehrssteuern die Personentarife um durchschnittlich 25 %, die Gütertarife um durchschnittlich 10 % zu erhöhen; letztere Erhöhung sollte aber nicht linear, sondern mit Berücksichtigung der Tragfähigkeit der einzelnen Artikel oder Warengruppen sowie der besonderen Verhältnisse (Verkehrsmenge, Warenwert, Konkurrenz des Auslands, eigene Beförderungskosten) auf Grund sachverständiger Beurteilung bemessen werden. Bei den Personenfahrpreisen bemängelt der Berichterstatter die zur Klassenflucht verleitende übermäßige Differenzierung und den allzu starken Abfall der Einheitssätze infolge der Staffelung nach der Entfernung, wobei aber die exzentrische Lage der Hauptstadt Wien für die entfernten westlichen Landesteile wohl nicht genügend berücksichtigt erscheint.

Die Schlußfolgerungen, die Acworth aus der von ihm dargestellten Lage der Österreichischen Bundesbahnen ableitet, sowie seine Ratschläge zum Zweck ihrer Sanierung sind im wesentlichen schon bei der Wiedergabe der markantesten Einzelausführungen besprochen worden. Sie gipfeln in dem am Schluß des Berichts entwickelten Sanierungsplan, der auf folgenden Voraussetzungen beruht:

a) Das nach Maßgabe einer richtigen Bilanzierung (Zuschlag der Verkehrssteuern von 606 Milliarden K., der Vergütungen von anderen Dienstzweigen und vom Bund für alte Pensionen zusammen 198 Milliarden K., Abschlag von Erneuerungsrücklagen (Wertabschreibung) 150 Milliarden K., von Obligationszinsen und Zinsen an den Finanzminister für alte und neue Zuschüsse zusammen 44 Milliarden K.) berechnete wirkliche Defizit der Bundesbahnen für 1923 wird voraussichtlich ungefähr 400 Milliarden K. betragen.

b) Die während der nächsten 2 oder 3 Jahre zu erzielenden Verminderungen der Ausgaben sollen den Betrag von 400 Milliarden K. erreichen.

Damit wäre das Bundesbahndefizit dann anscheinend ins Gleichgewicht gebracht, aber

c) der Finanzminister würde 600 Milliarden K. an die Bundesbahnen abgetreten haben.

d) An ihrer Statt sollte das Bahnunternehmen dem Bund eine Verzinsung für das ihm übertragene Bundesbahneigentum bezahlen von 1 bis 2 % (288 bis 576 Milliarden K.).

Zu ihrer Aufbringung wird eine sofortige Erhöhung der Frachtsätze um 10 % und der Fahrpreise um 25 % vorgeschlagen, die zusammen $235 + 180 = 415$ Milliarden K. betragen würde, wobei die Tarife noch immer bedeutend billiger sind (Personentarife um $\frac{1}{4}$) als vor dem Krieg.

Der vorstehende Sanierungsplan ist eine gewiß dankenswerte Bekräftigung der schon eingangs des Gutachtens ausgedrückten Zuversicht des wohlwollenden Beraters in die Genesung des Patienten. Das Gelingen des Plans hängt aber von dem Zutreffen sämtlicher Voraussetzungen ab, auf denen er aufgebaut ist. So erwünscht dieser Erfolg wäre, können doch gewisse Zweifel an seiner vollen Verwirklichung nicht unterdrückt werden. Vornehmlich in der Richtung, ob die von der Tarifierhöhung erhofften Mehreinnahmen wirklich eingehen werden. Das Argument des Zurückbleibens mancher der erhöhten Tarifsätze hinter der Valorisation der Friedenspreise berücksichtigt den Umstand nicht, daß Einkommen und Zahlungsfähigkeit breiter Volksschichten seit Kriegsbeginn keineswegs im Verhältnis der Valorisation gestiegen sind. Die Besserung der Betriebsergebnisse in den letzten Monaten rührt trotz wiederholter Tarifierhöhung nicht von einer Einnahmensteigerung, sondern von der sehr löblichen Ausgabenverminderung durch strenge Sparsamkeit her. Um so eher darf man im Sinn der Voraussetzung b) der sicheren Erwartung Raum geben, daß es dem energischen Eingreifen der führenden Männer der neuen Organisation der Bundesbahnen, zumal des Präsidenten der Verwaltungskommission Dr. Günther und des Generaldirektors Ing. Siegmund, gelingen werde, unterstützt von den einsichtsvollen Elementen der Personalvertretungen, durch rationelle Sparsamkeit und streng wirtschaftliche Gebarung in allen Dienstzweigen eine derartige Einschränkung der Betriebsausgaben herbeizuführen, daß der Betriebsabgang in den nächsten Jahren auf ein erträgliches Maß herabsinkt. Ob dann die Verkehrsteuern im Bundesbudget unter den Bundeseinnahmen veranschlagt oder — wie dies im Voranschlag für 1924 geschieht — compensando zur Herabdrückung des Betriebsabgangs der Bundesbahnen diesen gutgebracht werden, ist zwar für die Verbesserung des Bahnbetriebsergebnisses wichtig, für die Bilanz des Bundeshaushalts im ganzen aber belanglos.

X. Schlußbemerkungen.

Über das Verhältnis der A c w o r t h'schen Ratschläge zu der am 1. Oktober 1923 ins Leben getretenen Reorganisation der Bundesbahnen und zu den Grundlagen, auf denen diese Reform ideell beruht, sei folgendes bemerkt:

Durchweg besteht Übereinstimmung in dem Leitgedanken der Ausscheidung des Bundesbahnbetriebs aus der Verwaltung und budgetären Gebarung des Ressortministeriums und der Verselbständigung der Bundesbahnen zu einem nach kaufmännischen Grundsätzen zu verwaltenden eigenen Wirtschaftskörper, für dessen Gebarung allerdings der Bund als Eigentümer letzten Endes aufkommt. Nur wird die juristische Personalität des neuen Wirtschaftskörpers, der mit einem Zweckvermögen gewisse Ähnlichkeiten zeigt, in den Anträgen der Ersparungskommission und in der gesetzlichen Regelung schärfer herausgearbeitet als in der die praktischen Konsequenzen der Konstruktion und ihren budgetären Endzweck voranstellenden Diktion des Genfer Reformprogramms und den Ratschlägen des englischen Fachmanns, dessen Eigenart als „matter-of-fact“ gekennzeichnet ist. Im organisatorischen Aufbau der Verwaltung sind gewisse Verschiedenheiten wahrnehmbar, indem das Genfer Programm von der weitestgehenden Dezentralisation im Sinn der Betriebsführung durch regionale Direktionen ausgeht, wogegen der Ersparungskommission ein von dem ursprünglich für alle Staatsbetriebe einheitlich gedachten a. o. Bundeskommissar der Staatsbetriebe abgepaltenen Partialkommissar für die Bundesbahnen, der Mehrheit der Experten aber eine Generaldirektion über den auf erweiterte Inspektorate einzuschränkenden Bundesbahndirektionen vorschwebte. Im Gegensatz zu A c w o r t h's zentralisierter Generaldirektion entschied die gesetzliche Regelung sich für den von der Experten-Minderheit vorgeschlagenen Mittelweg einer auf die Oberaufsicht und die Führung der einheitlich zu verwaltenden Belange beschränkten Generaldirektion unter Aufrechterhaltung der dieser unterstellten Bundesbahndirektionen. Ein weiterer Unterschied besteht zwischen A c w o r t h's Ratschlägen und der von der Bundesregierung herbeigeführten gesetzlichen Regelung insofern, als letztere die bei A c w o r t h nahezu unbeschränkte Herrschermacht des Generaldirektors durch die überragende Stellung des Präsidenten der Verwaltungskommission — einer dem Verwaltungsrate einer Privatbahngesellschaft nachgebildeten Interessentenvertretung — wesentlich einengt. Daß dies nach der Eigenart der österreichischen Verhältnisse unausweichlich war, gibt A c w o r t h selbst zu. Sein nachdrücklichst wiederholter Ratschlag, dem verantwortlichen obersten Leiter des

Unternehmens die Regelung des Dienstes in allen Einzelheiten zu überlassen, findet volle Berücksichtigung in den Bestimmungen des Bundesbahngesetzes und in dem zu seiner Ausführung erlassenen Statut der Bundesbahnen. Auch ist bestimmt zu erwarten, daß die von dem englischen und dem Schweizer Fachmann in den einzelnen Dienstzweigen empfohlenen Verbesserungen und Vereinfachungen verschiedenster Art der Bundesbahnverwaltung gern benützte Fingerzeige bieten werden, um das vorgesteckte Ziel der finanziellen Wiederaufrichtung des Staatsbahnbetriebs zu erreichen. Allen, die zu diesem Zweck mitwirkten, insbesondere den genannten hervorragenden Fachmännern, die ihre Aufgabe mit sichtlich wohlwollender Hilfsbereitschaft gelöst haben, gebührt der wärmste Dank und die vollste Anerkennung.

So ist nunmehr ein wichtiger Schritt zum finanziellen und wirtschaftlichen Wiederaufbau Österreichs durch die festgestellte Reorganisation seiner Bundesbahnen erfolgsverheißend eingeleitet. Möge diese Reform zum Heil führen! Und möge die Stunde nahe sein, in der auch dem deutschen Brudervolk, dessen qualvolle Leiden wir Österreicher innig mitfühlen, die endliche Erlösung von dem unerträglichen Druck seiner jetzigen Not und Drangsal zuteil wird!

W i e n , 18. Dezember 1923.

Anlage 1.

Bundesgesetz
über die Bildung eines Wirtschaftskörpers „Österreichische
Bundesbahnen“ (Bundesbahngesetz).

Vom 19. Juli 1923, B.-G.-Bl., Nr. 407.

§ 1. Zur Führung des Betriebes der Bundesbahnen wird unter der Firma „Österreichische Bundesbahnen“ ein eigener Wirtschaftskörper gebildet. Diese Unternehmung hat ihren Sitz in Wien. Sie ist juristische Person und als Kaufmann beim Handelsgericht in Wien zu protokollieren.

§ 2. (1.) Die Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen“ hat das gesamte Vermögen der Bundesbahnen mit allen damit verbundenen Rechten und Pflichten treuhändig zu verwalten. (2.) Die Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen“ setzt die Betriebsführung und alle damit verbundenen Rechtsverhältnisse der bisherigen Bundesbahnverwaltung fort. Sie übernimmt daher auch die Führung des Betriebes der vom Bunde für eigene und fremde Rechnung betriebenen Eisenbahnen, einschließlich der österreichischen Trajektanstalt und Dampfschiffahrt auf dem Bodensee sowie sonstiger Nebenbetriebe. (3.) Die Gebahrung der „Österreichischen Bundesbahnen“ ist bei Wahrung und Sicherung der allgemeinen Interessen nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen. Alle von den Bundesbahnen im Interesse der Bundesverwaltung und im Interesse von Bundesbetrieben gewährten Begünstigungen und übernommenen Leistungen sind besonders in Rechnung zu stellen. (4.) Insoweit die Ausgaben in den Einnahmen ihre Deckung nicht finden, wird der Abgang vom Bunde gedeckt. Der unter dieser Voraussetzung den Bundesbahnen zu leistende Bundeszuschuß ist im jeweiligen Bundesfinanzgesetz verfassungsgemäß sicherzustellen und der Unternehmung nach einem von ihr aufzustellenden und dem Bundesministerium für Finanzen vorzulegenden Jahresprogramm in monatlichen Teilbeträgen zu überweisen.

§ 3. Die „Österreichischen Bundesbahnen“ erhalten vom Bunde ein Grundkapital in der Höhe von 200 (zweihundert) Milliarden Kronen.

§ 4. (1.) Die Bundesbahnangestellten der bisherigen österreichischen Bundesbahnen sind unter Weitergeltung der den Abbau regelnden Vorschriften (Bundesgesetz vom 24. Juli 1922, B. G. Bl. Nr. 499, Verordnung vom 14. Februar 1923, B. G. Bl. Nr. 91) in den Dienst der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen“ zu übernehmen. Die Bundesregierung wird ermächtigt, den auf die österreichischen Bundesbahnen entfallenden Teil der in der Verordnung vom 14. Februar 1923, B. G. Bl. Nr. 91, festgesetzten Gesamtzahl der abzubauenen Angestellten nach Anhörung des Vorstandes der Unternehmung zu bestimmen. (2.) Die derzeit bestehenden Vorschriften über das Dienstverhältnis der Bundesbahnangestellten einschließlich der Bestimmungen über die Personalvertretung und über die Pensionen bleiben solange in Geltung, bis sie durch Vereinbarung zwischen der Unternehmung und dem Zentralausschuß des Personals der „Österreichischen Bundesbahnen“ abgeändert werden. Eine den Bedürfnissen der kaufmännischen Betriebsführung anzupassende Neuregelung dieser Vorschriften ist bis spätestens 31. Dezember 1924 zu vereinbaren. (3.) Das Dienstverhältnis der im Eisenbahn-, Schiffs- und Luftfahrtdienste des Bundesministeriums für Handel und Verkehr derzeit beschäftigten Bundesangestellten, die in diesem Ministerium weiterverwendet werden, bleibt unverändert. Dagegen sind die Bundes-

angestellten, die von den „Österreichischen Bundesbahnen“ übernommen werden, in das Dienstverhältnis der Bundesbahnangestellten überzuführen. Bundesangestellte, die einer solchen Überführung nicht zustimmen, sind nach den Vorschriften über den Angestelltenabbau zu behandeln. (4.) Die Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen“ übernimmt die Ruhe- und Hinterbliebenenversorgung aller in ihren Dienst übernommenen aktiven Bundesbahnbediensteten. Sie leistet ferner einen angemessenen, durch Vereinbarung zwischen dem Bund und der Unternehmung festzusetzenden Beitrag zu den Lasten der Ruhe- und Hinterbliebenenversorgung für die von der Unternehmung nicht übernommenen Bundesbahnbediensteten und für die im Zeitpunkte der Übernahme der Betriebsführung durch die Unternehmung bereits im Ruhestande befindlichen Staatsbahn- und Bundesbahnbediensteten.

§ 5. Die Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen“ hat nachstehende Organe: 1. der Vorstand (§§ 6 bis 9); 2. die Verwaltungskommission (§§ 10 bis 13).

§ 6. (1.) Die „Österreichischen Bundesbahnen“ werden durch einen Vorstand geleitet. Dieser vertritt die Unternehmung gerichtlich wie außergerichtlich. Die Bestimmungen der Artikel 228 bis 231 des Handelsgesetzbuches finden auf den Vorstand sinngemäß Anwendung. (2.) Die Mitglieder des Vorstandes haften der Unternehmung für jeden Schaden, der aus der Vernachlässigung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes entsteht. Die Ansprüche der Unternehmung aus dieser Haftung sind durch die Verwaltungskommission geltend zu machen.

§ 7. (1.) In bürgerlichen Rechtssachen und vor den Gerichtshöfen des öffentlichen Rechtes können sich die „Österreichischen Bundesbahnen“ auch durch die Finanzprokurator vertreten lassen; die Bestimmungen der für die Finanzprokurator geltenden Dienstesinstruktionen finden sinngemäße Anwendung. Insoweit die Finanzprokurator hiernach Verwaltungsbehörden mit ihrer Vertretung zu betrauen hat, gilt dies auch hinsichtlich der „Österreichischen Bundesbahnen“ mit der Maßgabe, daß sie hierüber mit der Unternehmung das Einvernehmen zu pflegen hat. (2.) Der allgemeine Gerichtsstand der „Österreichischen Bundesbahnen“ bestimmt sich ohne Rücksicht auf die Vertretung nach ihrem Sitze (§ 75, Absatz 1, Jurisdiktionsnorm). (3.) Als Niederlassung im Sinne des § 87, Absatz 2, Jurisdiktionsnorm, sind nur die Direktionen anzusehen.

§ 8. (1.) Der Vorsitzende und die übrigen Mitglieder des Vorstandes, die österreichische Bundesbürger sein müssen, werden vom Präsidenten der Verwaltungskommission namens der Unternehmung durch Dienstvertrag bestellt. Diese Dienstverträge bedürfen der Bestätigung der Bundesregierung. (2.) Die Mitglieder des Vorstandes müssen die Funktion eines Vorstandsmitgliedes als Beruf ausüben. Jede gleichzeitige andere Erwerbstätigkeit bedarf der Genehmigung des Bundesministers für Handel und Verkehr. (3.) Mitglieder des Nationalrates, des Bundesrates oder eines Landtages, der Bundesregierung oder einer Landesregierung können nicht gleichzeitig Mitglieder des Vorstandes sein.

§ 9. Die Mitglieder des Vorstandes können vom Präsidenten der Verwaltungskommission mit Zustimmung der Bundesregierung abberufen werden. Die Abberufung muß erfolgen, wenn es die Bundesregierung verlangt. Durch die Abberufung werden die Entschädigungsansprüche aus bestehenden Verträgen nicht berührt.

§ 10. (1.) Die Überwachung der Geschäftsführung der „Österreichischen Bundesbahnen“ bei gleichzeitiger Wahrung allgemeiner Interessen liegt einer Verwaltungskommission ob. Ihre Mitglieder, die österreichische Bundesbürger sein müssen, werden von der Bundesregierung jeweils für eine dreijährige Amtsdauer bestellt. Von ihnen scheidet jährlich ein Drittel aus. In den ersten zwei

Jahren werden die Ausscheidenden durch das Los bestimmt. Ihre Wiederberufung ist zulässig. Scheidet ein Mitglied vorzeitig aus, so ist für den Rest der Funktionsdauer ein neues Mitglied zu ernennen. (2.) Die Verwaltungskommission besteht aus vierzehn Mitgliedern. Elf Stellen sind mit Fachleuten des Verkehrswesens, der Volkswirtschaft und selbständigen oder in leitender Stellung befindlichen Persönlichkeiten des praktischen Wirtschaftslebens zu besetzen. Drei Mitglieder werden auf Grund eines Vorschlages des Zentralausschusses des Personals der „Österreichischen Bundesbahnen“ berufen. Der Zentralausschuß hat bei der Erstattung seines Vorschlages so vorzugehen, daß wenigstens eine Stelle jener Organisation zufällt, die bei den Personalvertretungswahlen die zweitgrößte Anzahl von Mandaten erhalten hat. Eine Ablehnung eines vom Zentralausschuß vorgeschlagenen ist nur dann zulässig, wenn der Betreffende nach der Personalvertretungsvorschrift die Wählbarkeit in die Personalvertretung nicht besitzt. Mitglieder des Nationalrates, des Bundesrates oder eines Landtages, der Bundesregierung oder einer Landesregierung können nicht gleichzeitig Mitglieder der Verwaltungskommission sein. (3.) Die Mitglieder der Verwaltungskommission erhalten keine ständigen Bezüge, haben jedoch Anspruch auf Ersatz ihrer Reiseauslagen.

§ 11. (1.) Die Bundesregierung beruft eines der Mitglieder der Verwaltungskommission zum Amte des Präsidenten. (2.) Zwei Vizepräsidenten werden von der Verwaltungskommission aus ihrer Mitte gewählt. (3.) Die Geschäftsordnung wird von der Verwaltungskommission beschlossen.

§ 12. (1.) Der Beschlußfassung der Verwaltungskommission unterliegen: a) die Prüfung und Genehmigung des Rechnungsabschlusses und die Erteilung der Entlastung des Vorstandes; b) die Geltendmachung der Ersatzansprüche, die der Unternehmung gegen die Mitglieder des Vorstandes erwachsen (§ 6, Absatz 2); c) die Prüfung von Kreditverträgen, soweit sie der Zustimmung des Bundesministers für Finanzen bedürfen; d) Änderungen der Tarifbestimmungen, soweit sie an die Genehmigung der Bundesregierung gebunden sind. (2.) Die Verwaltungskommission hat das Recht, vom Vorstand Auskünfte zu verlangen. (3.) Sie kann den Bundesministern für Handel und Verkehr und für Finanzen über ihre Wahrnehmungen Bericht erstatten. (4.) Die Verwaltungskommission kann beschließen, ihrem Präsidenten den Widerruf der Bestellung eines Vorstandsmitgliedes zu empfehlen.

§ 13. Die Bundesminister für Handel und Verkehr, für Finanzen und für Land- und Forstwirtschaft können zu den Verhandlungen der Verwaltungskommission fallweise oder ständig Vertreter mit beratender Stimme entsenden. Diese Vertreter haben das Recht, von der Verwaltungskommission die Behandlung bestimmter Gegenstände zu begehren. Sie können vom Vorstand jederzeit Auskünfte verlangen.

§ 14. (1.) Die Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen“ hat die im Zeitpunkte des Inkrafttretens dieses Gesetzes bestehenden besonderen und allgemeinen Tarife für die österreichischen Bundesbahnen und der vom Bunde für eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen zu übernehmen. (2.) Grundlegende Änderungen der allgemeinen Tarifbestimmungen, Änderungen der Tarifgrundlagen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut, Änderungen der Tarifgrundlagen für die allgemeinen Gütertarifklassen und für jene Artikel, für die allgemeine Tarifklassen nicht vorgesehen sind, endlich Änderungen der volkswirtschaftlich bedeutsamen Ausnahmetarife sind an die vorherige Genehmigung der Bundesregierung gebunden. (3.) In diesen Fällen hat der Vorstand einen begründeten Antrag an den Bundesminister für Handel und Verkehr zu stellen, und dieser holt eine gutachtliche Äußerung der Verwaltungs-

kommission zu dem Antrage ein. (4.) Die Entscheidung über den Antrag ist dem Vorstand vom Bundesminister für Handel und Verkehr innerhalb 14 Tage vom Tage der Einbringung des Antrages kundzutun. (5.) Findet der Bundesminister für Handel und Verkehr den Antrag des Vorstandes nur in einzelnen Belangen für abänderungsbedürftig, so hat er vor der Entscheidung die Stellungnahme des Vorstandes hierzu einzuholen. (6.) Hält die Bundesregierung eine Abänderung der für die österreichischen Bundesbahnen bestehenden Tarife für erforderlich, so hat der Bundesminister für Handel und Verkehr den Vorstand aufzufordern, innerhalb einer zu bestimmenden angemessenen Frist einen Antrag im Sinne des Absatzes 2 zu stellen. (7.) Der Vorstand ist verpflichtet, Änderungen der für die österreichischen Bundesbahnen bestehenden Tarife, die sich infolge zwischenstaatlicher Verträge (Übereinkommen) als notwendig erweisen, zeitgerecht in Vollzug zu setzen. (8.) Auf die Tarifmaßnahmen der vom Bunde für Rechnung der Eigentümer betriebenen Privatbahnen finden die vorstehenden Bestimmungen keine Anwendung; um die Genehmigung dieser Tarifmaßnahmen hat der Vorstand — und zwar, soweit dies in den Betriebsverträgen vorgesehen ist, im Einvernehmen mit den betreffenden Privatbahnverwaltungen — bei der Aufsichtsbehörde einzuschreiten.

§ 15. (1.) Zur Aufnahme von Krediten mit einer Laufzeit von mehr als einem Jahr bedürfen die „Österreichischen Bundesbahnen“ der Zustimmung der Bundesminister für Handel und Verkehr und für Finanzen. Zur Aufnahme von inländischen Anleihen im Werte von über 1 Million Goldkronen und von ausländischen Anleihen im Werte von über 500 000 Goldkronen ist die Zustimmung der Bundesregierung erforderlich. (2.) Im Rahmen des jährlichen Bundesfinanzgesetzes wird bestimmt, inwieweit der Bundesminister für Finanzen ermächtigt ist, auf Antrag der „Österreichischen Bundesbahnen“ die bürgerliche Sicherstellung von Krediten, die dieser Unternehmung gewährt werden, auf das im Eisenbahnbuche verzeichnete unbewegliche Eigentum des Bundes einzuräumen.

§ 16. (1.) Die Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen“ unterliegt dem staatlichen Hoheits- und Aufsichtsrecht über die Eisenbahnen. Insbesondere obliegt dem Bundesministerium für Handel und Verkehr auch weiterhin die Überwachung der Einhaltung der gesetzlich und aufsichtsbehördlich angeordneten Maßnahmen zum Schutze der Bediensteten und zur Wahrung der Sicherheit des Verkehrs. Hinsichtlich des Bauzustandes und Betriebes der Österreichischen Bundesbahnen hat zwar eine ständige Kontrolle durch die Hoheitsverwaltung nicht stattzufinden; der Bundesminister für Handel und Verkehr kann sich jedoch von der Einhaltung der bezüglichen Vorschriften fallweise durch seine Organe vergewissern, bei Wahrnehmung von Vorschriftswidrigkeiten die zu deren Abstellung erforderlichen Maßnahmen verfügen und insbesondere auch die Aberufung der schuldtragenden Mitglieder des Vorstandes im Sinne des § 9 verlangen. (2.) Die Vorschriften, durch die eine besondere Bewilligung der Bundesverwaltung für bauliche Herstellungen und Entwürfe welcher Art immer sowie für Betriebsmittel vorgesehen ist, gelten auch für die Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen“. In allen diesen Beziehungen hat jedoch durch das Bundesministerium für Handel und Verkehr eine fachtechnische Überprüfung der bezüglichen Entwürfe sowie eine fachtechnische Prüfung vor der Erteilung der Benutzungsbewilligung nicht zu erfolgen, wenn die Entwürfe von durch den Bundesminister für Handel und Verkehr hierzu autorisierten Fachorganen der Unternehmung unter Berufung auf diese Autorisation gutgeheißen sind, und wenn vor der Erteilung der Benutzungsbewilligung die den einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen und sonstigen Vorschriften entsprechende Ausführung der Entwürfe von solchen Organen bestätigt wird. (3.) Die näheren Vorschriften über die Autorisation der technischen Fachorgane werden durch Verordnung er-

lassen. (4.) Die nach den Absätzen 2 und 3 autorisierten Fachorgane sind überdies auch berufen, bezüglich der nicht im Betriebe der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen“ stehenden Eisenbahnen auf Verlangen der Eisenbahnbehörden technische Begutachtungen mit der im Absatz 2 bezeichneten Wirkung vorzunehmen.

§ 17. Eine Einflußnahme der Bundesverwaltung auf die Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen“ und deren Betrieb findet nur nach Maßgabe der geltenden gesetzlichen Bestimmungen statt.

§ 18. (1.) Der Vorstand ist verpflichtet, den Bundesministern für Handel und Verkehr und für Finanzen allmonatlich einen Gebarungsausweis vorzulegen. In diesen Gebarungsausweisen ist auch der Stand an schwebenden Schulden, getrennt nach Waren- und Geldschulden, aufzunehmen. Weiter hat er in der ersten Hälfte des Kalenderjahres eine Bilanz und eine Ertragsrechnung für das abgelaufene Geschäftsjahr aufzustellen, die er sowohl der Verwaltungskommission wie den genannten Bundesministern vorzulegen hat. (2.) Die Verwaltungskommission hat die Bilanz und die Ertragsrechnung sogleich in Verhandlung zu ziehen. Der hierüber gefaßte Beschluß ist den Bundesministern für Handel und Verkehr und für Finanzen zu übermitteln. (3.) Ein angemessener Teil des allfälligen Reingewinnes ist zur Bildung einer Rücklage zu verwenden. Diese Rücklage dient zur Deckung außerordentlicher Ausgaben sowie von Fehlbeträgen der Ertragsrechnung. Der Rest des Reingewinnes fällt dem Bundesschatze zu.

§ 19. Die Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen“ genießt hinsichtlich der direkten Steuern, Gebühren und sonstigen Abgaben dieselben Begünstigungen, die dem bisherigen Bundesbahnbetriebe derzeit eingeräumt sind.

§ 20. (1.) Die näheren Bestimmungen über die Einrichtung der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen“ werden in einem Statute¹⁾ festgesetzt, das durch die Bundesregierung mit Verordnung erlassen oder abgeändert wird. Dieses Statut ist amtlich zu verlautbaren und beim Handelsgerichte in Wien einzureichen. (2.) Wegen der Übergabe der Betriebsführung der Bundesbahnen an die Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen“ wird im Verordnungswege Näheres bestimmt.²⁾

§ 21. Durch die Bestimmungen dieses Gesetzes bleiben die Verpflichtungen, die sich aus den Genfer Protokollen (B. G. Bl. Nr. 842 aus 1922) ergeben, insbesondere auch alle Rechte des Völkerbundesrates, des Generalkommissars und des Kontrollkomitees unberührt.

§ 22. (1.) Die Anordnung über eine Liquidation der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen“ trifft die Bundesregierung. (2.) Im Falle der Liquidation gehen die Aktiven und Passiven der „Österreichischen Bundesbahnen“ auf den Bund über.

§ 23. Mit der Durchführung dieses Gesetzes ist die Bundesregierung betraut.

¹⁾ Vgl. Seite 58.

²⁾ Siehe nachstehende Verordnung vom 28. September 1923.

Verordnung
der Bundesministerien für Handel und Verkehr und für Finanzen,
betreffend die Übergabe der Betriebsführung an die Unternehmung
„Österreichische Bundesbahnen“ (Bundesbahnübergabeverordnung).
Vom 28. September 1923.¹⁾

Auf Grund des § 20, Absatz 2, des Bundesgesetzes vom 19. Juli 1923, B. G. Bl. Nr. 407, über die Bildung eines Wirtschaftskörpers „Österreichische Bundesbahnen“ (Bundesbahngesetz)²⁾ wird verordnet:

§ 1. Die Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen“ übernimmt am 1. Oktober 1923 von dem bis dahin zur obersten Leitung des Bundesbahnbetriebs zuständigen Bundesministerium für Handel und Verkehr die Führung des Betriebs auf allen Linien der Österreichischen Bundesbahnen und der vom Bunde für eigene oder fremde Rechnung betriebenen Eisenbahnen einschließlich der österreichischen Trajektanstalt und Dampfschiffahrt auf dem Bodensee und sonstiger Nebenbetriebe.

§ 2. (1) Aus diesem Anlasse übergibt das Bundesministerium für Handel und Verkehr am gleichen Tage der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen“ das gesamte der Verwaltung und dem Betriebe der im § 1 genannten Bundes- und Privatbahnen samt ihren Nebenbetrieben gewidmete Vermögen des Bundes in treuhändige Verwaltung.

(2) Die Vermögenübergabe erfolgt auf Grund einer nach den derzeit im Bundesbahnbetriebe geltenden Bestimmungen für die Führung der doppelten Buchhaltung aufgestellten Vermögensrechnung (Schlußbilanz).

(3) Auf Grund der durch die Schlußbilanz gelieferten Unterlagen hat das Unternehmen sobald als möglich, spätestens aber innerhalb 6 Monate nach der Betriebsübernahme eine Eröffnungsbilanz aufzustellen.

(4) Das Bundesministerium für Handel und Verkehr und die Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen“ regeln im gegenseitigen Einvernehmen durch innerdienstliche Verfügungen alle Einzelheiten der Verfassung der Schlußbilanz sowie die Grundsätze und Vorarbeiten für Aufstellung der Eröffnungsbilanz.

§ 3. (1) Die treuhändige Verwaltung umfaßt alle im Betriebe befindlichen Bahnanlagen der „Österreichischen Bundesbahnen“, das gesamte zugehörige, im Eisenbahnbuche und im allgemeinen Grundbuche dem Ärar (Bundesbahnverwaltung) zugeschriebene unbewegliche Gut, alle darauf befindlichen Bauwerke mit ihrem gesamten beweglichen und unbeweglichen Zubehör, den Fahrpark, die gesamte Ausrüstung und Einrichtung die Vorräte aller Art, die bisherigen Forderungen der Bundesbahnen und ihre sämtlichen Schulden einschließlich der Anlageschulden.

(2) Die Bahnanlagen der bisher von der Bundesbahnverwaltung auf eigene oder fremde Rechnung betriebenen Privatbahnen nebst den von ihnen zur Be-

¹⁾ Enthalten in dem am 29. September 1923 ausgegebenen 101. Stück des Bundesgesetzblatts unter Nr. 530.

²⁾ Vgl. S. 50, 54.

triebführung eingebrachten Vermögensbeständen übernimmt die Unternehmung nach Maßgabe der bezüglichen Verträge.

(3) Auf das der Unternehmung übergebene unbewegliche Bundeseigentum finden die Vorschriften über die Veräußerung und Belastung unbeweglichen Bundeseigentums Anwendung.

§ 4. (1) Das gemäß § 3 des Bundesbahngesetzes der Unternehmung gewidmete Grundkapital wird ihr derartig überwiesen, daß sie von den am Tage der Betriebsübernahme in den Kassen der Bundesbahnen oder ihrer Nebenbetriebe befindlichen Barbeständen einen Betrag bis zu 200 Milliarden Kronen in ihr Eigentum übernehmen kann. Sollten diese Barbestände den Betrag von 200 Milliarden Kronen nicht erreichen, kann die Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen“ von den ihr in treuhändige Verwaltung übergebenen beweglichen Sachen Bestände in einem Werte, durch den jener des Barbetrages bis zur Höhe von 200 Milliarden Kronen Wert ergänzt wird, in ihr Eigentum übernehmen.

(2) Hierüber hat die Unternehmung innerhalb eines Monats nach Betriebsübernahme den Bundesministerien für Handel und Verkehr und für Finanzen eine Nachweisung zu übermitteln.

§ 5. (1) Der in der Zeit vom Tage der Betriebsübernahme durch die Unternehmung bis 31. Dezember 1923 von ihr benötigte Bundeszuschuß wird aus den bei Kapitel 29, Titel 1, § 1, des Bundesfinanzgesetzes für 1923 für die Bedeckung des Betriebsabgangs der Bundesbahnen sichergestellten Mitteln in monatlichen Teilbeträgen flüssig gemacht werden.

(2) Zur Fortführung der Elektrisierung und sonstigen Investitionen werden der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen“ außerdem nach Maßgabe der Baufortschritte, beziehungsweise des Investitionsbedarfs angemessene Teilbeträge der im Bundesfinanzgesetz 1923 bei Kapitel 29, Titel 1, § 2, Unterabteilung 1 und 2, vorgesehenen Kredite für wertvermehrende Aufwendungen zur Verfügung gestellt.

§ 6. Den Zinsen- und Tilgungsdienst der amortisablen Staatseisenbahnschulden sowie des Kreditanstaltsanlehens der ehemaligen Kaiserin Elisabeth-Bahn besorgt hinsichtlich des auf die Republik Österreich entfallenden Anteils auch weiterhin gegen eine noch festzustellende Vergütung das Bundesministerium für Finanzen auf Rechnung der Unternehmung.

§ 7. (1) Die Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen“ hat Anspruch auf einen verhältnismäßigen Anteil an dem Vermögen der Altersversorgungsfonds der ehemaligen k. k. österreichischen Staatsbahnen, soweit es nach dem Staatsvertrage von Saint-Germain der Republik Österreich zufällt.

(2) Das Aufteilungsverhältnis zwischen dem Bunde und der Unternehmung ist gelegentlich der gemäß § 4, Absatz 4, des Bundesbahngesetzes zu treffenden Vereinbarung über die Tragung der Lasten der Ruhe- und Hinterbliebenenversorgung festzusetzen.

(3) Bis zur tatsächlichen Aufteilung des Fondsvermögens zwischen Bund und Unternehmung besorgt diese unentgeltlich die Verwaltung, die Kassengeschäfte und die Rechnungsführung der Fonds.

§ 8. (1) Die Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen“ besorgt bis auf weiteres im Rahmen der vom Bunde erlassenen Pensionsvorschriften und sonstigen einschlägigen Weisungen alle aus der konkreten Pensionsbehandlung sich ergebenden Verwaltungsaufgaben sowie die Liquidierung und Anweisung der Ruhe- und Versorgungsgenüsse für die im Zeitpunkte der Übernahme der Betriebsführung bereits im Ruhestande befindlichen Staatsbahn- und Bundesbahnbediensteten und für die von ihr nicht übernommenen Bundesbahnbediensteten nach deren Versetzung in den Ruhestand.

(2) Die Unternehmung hebt die Krankenversicherungsbeiträge, welche von den im vorhergehenden Absatze bezeichneten Ruhe- und Versorgungsgenußempfängern selbst zu tragen sind, im Abzugswege ein und übernimmt zu ihren Lasten einen angemessenen Teil der für diese Empfänger vom Bunde zu entrichtenden Dienstgeberbeiträge. Die Höhe dieses Anteils ist in sinngemäßer Anwendung der im § 4, Absatz 4, des Bundesbahngesetzes enthaltenen Bestimmung und gleichzeitig mit der nach dieser Gesetzesstelle zu treffenden Vereinbarung festzusetzen.

(3) Alle Einzelheiten, namentlich hinsichtlich des Zahlungsvorganges, werden von den Bundesministerien für Handel und Verkehr und für Finanzen einvernehmlich mit der Unternehmung durch besondere Verfügung geregelt werden.

(4) Zur Deckung der Kosten, die der Unternehmung aus der nach den vorstehenden Bestimmungen zu verrichtenden Verwaltungsarbeit erwachsen, wird gelegentlich der nach Absatz 2 zu treffenden Vereinbarung eine besondere Vergütung festgesetzt werden.

§ 9. Mit dem Tage der Betriebsübernahme gehen alle der Bundesbahnverwaltung als Dienstgeber nach den derzeit geltenden Dienst- und Personalvorschriften zustehenden Rechte und obliegenden Verpflichtungen gegenüber dem in die Dienste der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen“ übernommenen Personal an die Unternehmung über. Von diesem Zeitpunkte untersteht somit das Personal ausschließlich der Dienst- und Disziplinargewalt der Unternehmung.

§ 10. Die Geschäfte der Unternehmung werden nach den bisher für die Ausübung des Dienstes maßgebenden Vorschriften besorgt, solange die Unternehmung diese Vorschriften keiner Änderung unterzieht.

Anlage 3.

Statut für die „Österreichischen Bundesbahnen“

Auf Grund des § 20 des Bundesgesetzes vom 19. Juli 1923, BGBl. Nr. 407, über die Bildung eines Wirtschaftskörpers „Österreichische Bundesbahnen“¹⁾ wurde nachstehendes Statut der „Österreichischen Bundesbahnen“ erlassen.

§ 1. Allgemeine Bestimmungen.

1. Die „Österreichischen Bundesbahnen“ werden vom Vorstande geleitet.
2. Die Überwachung der Geschäftsführung der „Österreichischen Bundesbahnen“ bei gleichzeitiger Wahrung allgemeiner Interessen obliegt der Verwaltungskommission.
3. Zur Besorgung der Geschäfte der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen“ bedient sich der Vorstand einer Generaldirektion mit dem Sitze in Wien.

§ 2. Firmazeichnung.

1. Die Firma „Österreichische Bundesbahnen“ wird derart gezeichnet, daß dem in irgendeiner Weise geschriebenen oder gedruckten Wortlaut der Firma die Unterschrift des Vorsitzenden des Vorstandes (Generaldirektor) allein oder zweier Vorstandsmitglieder oder eines Vorstandsmitgliedes und eines Prokuristen oder zweier Prokuristen beigesetzt wird.
2. Die Prokuristen haben bei Zeichnung der Firma ihrem Namen den Zusatz „per procuram“ oder „p. p.“ beizusetzen.

§ 3. Der Vorstand.

1. Der Vorstand besteht aus einem Vorsitzenden und vier Vorstandsmitgliedern, von denen eines den Vorsitzenden ständig vertritt.
2. Der Vorsitzende führt den Titel „Generaldirektor“, die übrigen Vorstandsmitglieder den Titel „Direktor“ mit einem den von ihnen vertretenen Dienstzweig andeutenden Zusatz.
3. Der Generaldirektor und die Vorstandsmitglieder sind für alle auf den Eisenbahnbetrieb bezughabenden Handlungen und Unterlassungen verantwortlich.
4. Der Beschlußfassung des Vorstandes ist vorbehalten; a) die Erteilung und Entziehung der Prokura oder der Handlungsvollmacht an Beamte des Unternehmens; der Inhalt der Handlungsvollmacht kann auch im Wege der Dienstvorschriften geregelt werden; b) die Erlassung der Geschäftsordnungen für den Vorstand des Unternehmens, die Generaldirektion und die Bundesbahndirektionen; c) die Errichtung, Sitzverlegung und Auflassung von Bundesbahndirektionen; solche Beschlüsse unterliegen der Genehmigung der Bundesregierung; d) Änderungen in der Einteilung der Direktionsbezirke und der inneren Gliederung der Bundesbahndirektionen; e) die Aufstellung der Dienstordnung für die Angestellten des Unternehmens sowie der allgemeinen Personalvorschriften und der wichtigeren Gebührenvorschriften; f) die Ernennung der Beamten der Unternehmung. Der Vorstand ist jedoch berechtigt, das Recht der Ernennung gewisser Kategorien von Beamten an einen der Abteilungsvorstände der Generaldirektion oder an die Vorstände der Bundesbahndirektionen zu übertragen; g) die Feststellung des jährlichen Wirtschaftsplanes; h) die Feststellung

¹⁾ Vgl. S. 50, 54.

der Jahresbilanz und der Ertragsrechnung; i) die Aufnahme von Krediten; j) die Beschlußfassung über alle Tarifangelegenheiten, welche gemäß § 14 des Bundesgesetzes vom 19. Juli 1923, BGBl. Nr. 407, der Genehmigung der Bundesregierung unterliegen.

5. Der Vorstand hat besondere Vorkehrungen dafür zu treffen, daß der im Finanzgesetze als Bundeszuschuß jeweils vorgesehene Betrag nicht überschritten wird. Die Überschreitung der Ansätze des jährlich aufzustellenden Wirtschaftsplanes oder nicht vorhergesehene Ausgaben, für deren Bedeckung nicht bereits Vorsorge getroffen ist, sind nur mit Zustimmung des mit der Leitung des finanziellen Dienstes betrauten Vorstandsmitgliedes zulässig.

§ 4. Wirkungskreis der Generaldirektion.

Der Generaldirektion obliegt: a) die oberste einheitliche Verwaltung und Beaufsichtigung des Betriebes der „Österreichischen Bundesbahnen“, ihrer Hilfsanstalten und Nebenbetriebe; b) die unmittelbare Besorgung des Tarifiedienstes, des Verkehrseinnahmedienstes, des Werkstättendienstes, der Dienstgüterbeschaffung, die Einführung der elektrischen Zugförderung und die Flüssigmachung der Ruhe- und Versorgungsgenüsse für den ganzen Bundesbahnbereich und die Hauptbuchführung der Unternehmung.

§ 5. Gliederung der Generaldirektion.

Die Generaldirektion umfaßt mehrere Abteilungen; ihre Zahl und Gliederung werden in der Geschäftsordnung der Generaldirektion festgesetzt.

§ 6. Der Generaldirektor.

An der Spitze der Generaldirektion steht der Generaldirektor. Er sorgt für die ordnungsmäßige Handhabung des Dienstes durch die berufenen Organe und hat diese zur pflichtgemäßen Erfüllung ihrer dienstlichen Obliegenheiten anzuhalten.

§ 7. Bundesbahndirektionen.

In unmittelbarer Unterordnung unter der Generaldirektion sind zur Leitung des örtlichen Betriebsdienstes auf den von der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen“ betriebenen Eisenbahnen und Schiffahrtslinien die Bundesbahndirektionen berufen.

§ 8. Aufgaben der Bundesbahndirektionen.

1. Den Bundesbahndirektionen obliegt unter der obersten Leitung der Generaldirektion und auf Grund der von derselben ergehenden Weisungen die örtliche Verwaltung der zu ihrem Bezirke gehörigen Bahnstrecken (Schiffahrtslinien).

2. Die Bundesbahndirektionen sind für die Sicherheit, Regelmäßigkeit und Ordnung des Betriebes im Rahmen ihres örtlichen und sachlichen Wirkungskreises im Sinne der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 verantwortlich.

3. Die innere Gliederung der Bundesbahndirektionen wird durch den Vorstand der „Österreichischen Bundesbahnen“ bestimmt.

§ 9. Leitung der Bundesbahndirektionen.

1. Jede Bundesbahndirektion wird von einem Dienstvorstande geleitet, welcher den Titel „Bundesbahndirektor“ führt. Dieser ist für die gesamte Geschäftsführung, insbesondere für die Sicherheit, Ordnung, Regelmäßigkeit und

Wirtschaftlichkeit des Betriebes innerhalb seines Direktionsbezirkes verantwortlich.

2. Dem Bundesbahndirektor wird entweder ein administrativ oder ein technisch vorgebildeter Stellvertreter beigegeben, je nachdem der Bundesbahndirektor aus dem technischen oder administrativen Dienste hervorgegangen ist. Der Stellvertreter führt den Titel „Bundesbahndirektor-Stellvertreter“.

3. Der Stellvertreter ist verpflichtet, den Bundesbahndirektor bei Bewältigung seiner Aufgaben zu unterstützen und ihm mit seinem fachlichen Rate zur Seite zu stehen.

4. Sämtliche Organe der Bundesbahndirektionen haben den Dienst innerhalb der bestehenden Vorschriften nach den vom Bundesbahndirektor erteilten Weisungen zu führen und sind ihm für ihre Dienstleistung verantwortlich.

5. Zur Regelung der inneren Dienstführung bei den Bundesbahndirektionen werden vom Vorstände der Unternehmung eine einheitliche Geschäftsordnung sowie Vorschriften über den Kassen-, Rechnungs- und Buchungsdienst erlassen.

§ 10. Wirkungskreis des Bundesbahndirektors.

1. Dem Bundesbahndirektor obliegt, persönlich die Ausführung der Anordnungen der Generaldirektion zu veranlassen und zu überwachen, die ihm unterstehenden Organe zur Erfüllung ihrer Obliegenheiten anzuhalten und für ihr gedeihliches Zusammenwirken sowie für die Beobachtung größter Wirtschaftlichkeit im Betriebe zu sorgen.

2. Er hat das Geschäftsergebnis des Bezirkes sorgsam zu beobachten und auf dessen Verbesserung sowie der Betriebsführung überhaupt durch geeignete Maßnahmen innerhalb seines Wirkungskreises und durch Antragstellung bei der Generaldirektion hinzuwirken. Er hat ferner den kommerziellen Bedürfnissen des Bezirkes besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden und sich hiernach ergebende Anträge an die Generaldirektion unter eingehender Darstellung der besonderen Verhältnisse zu stellen.

3. Bei Gefahr im Verzuge ist der Bundesbahndirektor berechtigt und verpflichtet, auch in Angelegenheiten, welche seinen Wirkungskreis überschreiten, die erforderlichen Verfügungen zu treffen. Behufs nachträglicher Genehmigung derselben hat er sofort der Generaldirektion Bericht zu erstatten.

§ 11. Ausführende Dienststellen.

Den örtlichen Betriebsdienst besorgen die ausführenden Dienststellen, ihren Wirkungskreis bestimmt die Generaldirektion.

§ 12. Schlußbestimmungen.

Das mit Kundmachung des Handelsministers und des Eisenbahnministers vom 19. Januar 1896 erlassene Organisationsstatut für die staatliche Eisenbahnverwaltung in den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern samt allen bisher erschienenen, auf dasselbe bezughabenden Ergänzungen und Abänderungen sowie alle sonstigen entgegenstehenden Bestimmungen treten außer Kraft.

VERLAG VON JULIUS SPRINGER IN BERLIN W9

Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft. Von Professor Dr. **E. Sax**. Zweite, neubearbeitete Auflage. Erster Band: **Allgemeine Verkehrslehre**. 1918.

8.40 Goldmark / 2 Dollar

Zweiter Band: **Land- und Wasserstraßen, Post, Telegraph, Telephon**. 1920. 17 Goldmark / 4.10 Dollar

Dritter (Schluß-) Band: **Die Eisenbahnen**. Mit Anschluß einer Abhandlung von Professor Dr. E. von Beckerath, Kiel. 1922. 20 Goldmark / 4.80 Dollar

Die Reichseisenbahnen. Gedanken und Vorschläge zur Finanzwirtschaft und Organisation des deutschen Verkehrswesens. Von Reg.-Rat. **R. Quatz**, Köln. 1919.

1.50 Goldmark / 0.40 Dollar

Die Reichseisenbahn. Produktive Notstandsarbeiten und die Organisierung des wirtschaftlichen Wiederaufbaues. Von Regierungsbaumeister Dr.-Ing. **E. Frölich**. 1920.

0.45 Goldmark / 0.10 Dollar

Der Staatsvertrag über die Reichseisenbahnen. (Reichsgesetz vom 30. April 1920.) Erläutert von Oberregierungsrat Dr. **Th. Kittel**. 1920.

1.50 Goldmark / 0.35 Dollar

Bei Mehrbezug Partiepreise.

Ertragsermittlung von Klein- und Nebenbahnen.

Wirtschaftliche Studie über den Einfluß äußerer Einwirkungen auf das Ertragsergebnis von Nebenbahnen. Von Dr.-Ing.

Hans Weber, Zürich. Mit 2 Abbildungen. (Sonderabdruck aus der „Zeitschrift für Kleinbahnen“, 1919, Nr. 9—11). 1920.

1.80 Goldmark / 0.45 Dollar

Die Ertragswirtschaft der schweizerischen Nebenbahnen. Von Dr.-Ing. **Hans Weber**, Zürich. Mit einer Karte. 1919.

4.50 Goldmark / 1.10 Dollar

Dreißig Jahre russischer Eisenbahnpolitik 1882—1911

und deren wirtschaftliche Rückwirkung. Von Dr. **Mertens**, Geheimer Regierungsrat. Mit einer Karte. (Sonderabdruck aus „Archiv für Eisenbahnwesen“, 1917—1919). 1919.

12.60 Goldmark / 3 Dollar