

gelegten Gedanken und Ziele natürliche und gesunde sind. Daher der Zeit immer fester zusammen, wenn die ihnen angründende Einheit geschaffen sind und zusammenarbeiten, sich auf die Erhaltungsgesamtheit schließlichen Verbindungen, wenn und dadurch in Vertiefung und Vertiefung geratet werden. Das einseitige Staaten sich später vom Reich überantwortet fühlen des Reiches beizutreten, und wird die große Gefahr ausfallen. anlassen, einer Berechtigung des Eisenbahnwesens im Rahmen der Berechtigung zu tragen, wird die Gleichheit am schneidenden Bruch mit sich nur darauf beschränkt, dem Einheitsgedanken Reich am wenigsten Rechte für sich in Anspruch zu nehmen. Das Aufstehen der einfachen und lockeren Form, bei der das noch weiter auszuführen. in großen Blößen angebeutet werden, sie lassen sich im einzelnen Die Vorteile der vorzuschlagenden Organisation können hier nur ihre Berechtigung einzunehmen. gemeinshaft allen Gliedstaaten gleichmäßig und gleichberechtigt ist es vorstellbar, in dem Verwaltungsgesamt der Reichseisenbahn läßt sich hier leicht ein gerechter Ausgleich schaffen. Überdies wird Arbeit entfallen. Durch die vorgeschlagene Regelung wirdung einfließen, die auf ihrem Gebiet und durch ihre Verantwortung hat, würde den ganzen Bundesgewinn aus der Zeit ausgeben. Der größere Staat, der leinere die Bahnen billig befristung des Eisenbahnwesens zu vermeiden, würden leer schalten sich dem größeren Bundesstaat anerkant hatten, um eine haben. Die bei der Verstaatlichung der Eisenbahngesellschaft Eisenbahnen die geringen Gliedstaaten trifft, die keinen Eisenbahnbesitz eine Länge beträgt beizutreten, die bei der Schaffung einer Reichs-Im Auf- menhang mit diesem Vorschlag läßt sich ohne weiteres Verstaatlichung der E. M. mit Recht erkannt hat. Vorteile zu sichern, wie beispielsweise die Städte, die bei ihren Betriebsunternehmungen sich befinden, sich diese Reich sind. Es sei hier nur darauf hingewiesen, daß auch die Städte bei Staatsbetrieben, die nach einem Etat wirtschaften, unermittelbar mangelnden wirtschaftlichen Bedeutung ausgegliedert wird, die

Einheit des Eisenbahnwesens.

Ein Vorschlag

von

Baurat Hed,

Sachverständiger Eisenbahnkommissar und Generaldirektor der Deutschen Continental-Gas-Gesellschaft.

Die bisherigen Pläne auf Uebernahme der einzelstaatlichen Eisenbahnen auf das Reich sind nach den jüngsten Nachrichten lebhaftesten Widersprüchen begegnet. Dieselben sind durch die Tagespresse hinreichend bekannt geworden. Auffällig ist dabei, daß die Bedenken vornehmlich vom Standpunkt einzelner Staaten oder vom Reichsstandpunkt geäußert sind. Die Rücksicht, wie das neue Unternehmen selbst dabei fährt und ob die neue Form den höchsten wirtschaftlichen, sozialen und sachlichen Ansprüchen genügt, ob der Tätigkeit der technischen und Verwaltungsbeamten genügend freies Spiel gelassen ist, und für eine von sozialem Geist besetzte Weiterentwicklung der Arbeiterverhältnisse die richtigen Grundlagen gewonnen sind, ist den politischen Interessen gegenüber in den Hintergrund gedrängt. Und doch sollten bei einem so schwer ertrankten Wirtschaftskörper, wie es die Eisenbahnen geworden, gerade solche Momente die sorgfältigste Beachtung finden.

Es sei deshalb ein Vorschlag gemacht, der auf Grund der Erfahrungen, die bei der Umbildung und Sozialisierung öffentlicher Betriebe gewonnen sind, geeignet sein könnte, viele der bestehenden Schwierigkeiten zu beseitigen und den oben umrissenen Bedürfnissen Rechnung zu tragen.

Zum leichteren Verständnis sind bei dem Vorschlag die Formen des Handelsrechts mitverwandt. Die Ueberführung in öffentlich-rechtliche Formen ist leicht, da sie freieren Spielraum gewährt.

1. Die Gliedstaaten bringen ihren Besitz an Eisenbahnen (Hauptbahnen und Nebenbahnen) in eine Gesellschaft, die „Reichseisenbahngemeinschaft“, ein. Für die Einbringung erhalten sie Anteile an der Gesellschaft in entsprechender Höhe. Bei der Bewertung der Einbringung, die durch einen Sachverständigenrat erfolgt, wird nicht nur der Anlagewert abgeschätzt, es muß auch die Ertragsfähigkeit und der Rentenwert berücksichtigt werden.

2. Die Reichseisenbahngemeinschaft überträgt die Betriebsführung ihrer Anlagen durch einen ewigen Vertrag an das Reich. Das Reich errichtet für die Erfüllung des Vertrages eine „Reichseisenbahnverwaltung“.

3. Die Uebertragung der Reichseisenbahnverwaltung erfolgt unter Berücksichtigung der Grenzen der bisherigen größeren Bundesstaaten mit Eisenbahnbesitz. Innerhalb der durch diese Uebertragung gebildeten Bezirke führt der Leiter der Bezirksverwaltung die Geschäfte selbständig. Er hat das Recht, die Beamten seines Bezirks anzustellen, die den Gliedstaaten entnommen werden. Dem Leiter der Bezirksverwaltung werden Landesbeiräte beigegeben, die von den Gliedstaaten ernannt werden. (Bayern beispielsweise wird ein besonderer Bezirk der Reichseisenbahnverwaltung, in dem ein besonderer Eisenbahnleiter die Geschäfte führt, dem ein bayerischer Landeseisenbahnrat zur Seite steht und der seine Beamten selbständig anstellt.)

4. Die finanziellen Verhältnisse zwischen der Gemeinschaft und der Verwaltung werden in der Weise geregelt, daß die Teilhaber an der Gemeinschaft auf das Gesellschaftskapital zunächst eine fünfprozentige Verzinsung erhalten und daß der Rest zwischen dem Reich und der Gemeinschaft nach einem bestimmten Verhältnis geteilt wird, dergestalt, daß mit steigenden Erträgen sich der Anteil des Reichs erhöht.

5. Die Verwaltung wird durch einen Verwaltungsrat geleitet, in dem die einzelnen Staaten nach der Höhe ihrer Beteiligung an der Gesellschaft vertreten sind. In den Verwaltungsrat entsenden die Staaten vorzugsweise ihre leitenden Beamten des Finanz- und Betriebswesens und der Volkswohlfahrt sowie Fachleute und Volkswirte aus den Volksvertretungen.

6. Den obersten Leiter und die Beamten der Reichseisenbahnverwaltung, soweit sie nicht von den Bezirksräten angestellt werden, ernannt das Reich; dem Verwaltungsrat steht hierbei ein Vorschlagsrecht zu.

7. Die Reichseisenbahnverwaltung stellt Jahresbilanzen nach den Grundsätzen der Privatwirtschaft auf. Die Beschaffung neuer Mittel erfolgt nach Genehmigung des Verwaltungsrats auf Vorlage des obersten Leiters der Eisenbahnverwaltung. Bei dem Bau neuer Strecken und Anlagen hat derjenige Staat, in dessen Gebiet sich diese befinden, eine Zinsgarantie zu leisten. Bei Leistung solcher Garantien ist die Reichseisenbahnverwaltung unter bestimmten Bedingungen zum weiteren Ausbau des Netzes verpflichtet.

8. Die Pensionen und Ansprüche der Beamten und Arbeiter werden von der Eisenbahnverwaltung erfüllt und durch das Reich garantiert.

9. Die gesamte Eisenbahngesetzgebung wird Sache des Reichs.
10. Gliedstaaten, die bisher keinen eigenen Eisenbahnbesitz hatten, werden nach Maßgabe des Wertes der in ihrem Gebiete