universität innsbruck
Universitäts- und Landesbibliothek Tirol

Universitäts- und Landesbibliothek Tirol

Entwicklung des Rechtes der Bahnen niederer Ordnung in Österreich

Pawlik, Charlotte

Innsbruck, 1924

Entwicklung der Bahnen niederer Ordnung seit dem Jahre 1910

urn:nbn:at:at-ubi:2-2875

ENTWICKLUNG DER BAHNEN NIEDERER ORDNUNG SEIT DEM JAHRE 1910.

Bereits vor dem Jahre 1910 waren auf Grund der früheren allgemeinen Gesetze eine Reihe von Bahnen niederer Ordnung errichtet worden. Ausserordentlich günstig sollte das letzte Gesetz~besonders durch die Regelung der Finanzierung~auf das Entstehen von Bahnen wirken. Allerdings übten die auszergewöhnlichen Verhältnisse des Weltkreiges auf die Weiterentwicklung der Bahnen einen üblen Einflusz aus. Die fortschreitende Geldentwertung der unmittelbaren Nachkriegszeit machte grösszere Bauführung und Ausgestaltungsarbeiten unmöglich. Im jungen Bundesstaate Österreich wird mit aller Macht daran gearbeitet, die Verkehrslinien auszubauen und so den Stillstand der Entwicklung während des Krieges wieder wettzumachen. Auch an Neukonzessionierungen wird gedacht, jedoch stehen besonders der Kapitalsbeschaffung grosze Schwierigkeiten entgegen. Der Mittelstand ist heute in finanziell bedrängter Lage, die Zahl kapitalskräftiger Unternehmer sehr klein und auch der Staat kann keine groszen Kapitalsbeträge dafür auslegen.

Folgende Darstellung soll in Kürze der Bahnen niederer Ordnung Erwähnung tun, welche auf Grund des Ge-

setzes vom Jahre 1910 konzessioniert wurden.

Zuvor soll noch eine Lokalbahn angeführt werden, welche zwar vor dem 8. August 1910 konzessioniert wurde (am 1. Juli 1910, RGBl.Nr.127), aber zu einer Zeit, da das neue Gesetz bereits vollendet war.[1] Abgesehen von der groszen technischen Leistung ist diese Bahn: die sogenannte Mittenwaldbahn von Innsbruck über Seefeld-Scharnitz einerseits, Rette-Griesen andrerseits, besonders für das heutige Österreich von groszer Bedeutung für den Verkehr. Der Inhalt der Konzessionsurkunde beruht auf dem Gesetz von 1894. Eine abweichende Bestimmung betrifft die Betriebsführung, welche vom Staat auf Rechnung der Konzessionäre übernommen wurde. Ein besonderer Betriebsvertrag regelt des näheren die Führung des Betriebes.

Auf dem Gebiete des heutigen Österreich wurden in den Jahren 1910, 1912 verhältnismäszig wenige Lokal- und Kleinbahnen konzessioniert.[1] Das dürfte wohl damit zusammenhängen, dasz die staatliche Lokalbahnaktion bereits dreiszig Jahre dauerte; während dieser Zeit waren bereits die notwendigsten Nebenbahnen gebaut worden. Auszerdem wurde bei der Inangriffnahme von Neubauten auf Grund gemachter Erfahrungen mit gröszerer Vorsicht und Überlegung vorgegangen.

Der Inhalt der einzelnen Konzessionsurkunden seit dem Jahre 1910 ist im wesentlichen immer der gleiche, abge-

[1] Index zu den stenogr. Protokollen des Abg. Hauses aus den Jahren 1910, 1911, 1912.
Reichsgesetzblatt 1910, 1911, 1912.

sehen von einigen selbstverständlichen Modifikationen. Es werden für Lokalbahnen regelmäszig Begünstigungen nach Artikel VI bis XII, das Enteignungsrecht für Schleppbahnen, welche im öffentlichen Interesse sind, das Recht eine Aktiengesellschaft zu bilden und entweder Prioritätsaktien oder Prioritätsobligationen oder beides unter Einhaltung gewisser Bedingungen auszugeben, gewährt. Demgegenüber stehen an Pflichten: Einhalten der Baufrist (ein oder zwei Jahre), Beobachtung gewisser Normen, ermäszigte Beförderung von Militär, eventuelle Überlassung der Betriebsführung an die Staatsverwaltung, sowie Gewährung der Mitbenützung. Auszerdem ist das jederzeitige staatliche Einlösungsrecht ausführlich geregelt.

Im Jahre 1910 wird die schmalspurige Lokalbahn Weiz-Birkenfeld (15.September 1910) konzessioniert; im Jahre 1911 die schmalspurige Lokalbahn Gmunden-Vorchdorf (20.April 1911), sowie die Lokalbahn Linz-Eferding-Waizenkirchen (12. Jänner 1911) konzessioniert. Das Jahr 1912 brachte eine gröszere Anzahl von Konzessionen nicht nur in Böhmen, Mähren und Schlesien, sondern auch im heutigen Österreich. Von besonderem Interesse dürfte die Konzessionserteilung für drei schmalspurige elektrische Lokalbahnlinien im Gebiet von Innsbruck sein. Bereits am 18. September 1889 und am 5. Dezember 1908 waren Konzessionierungen erfolgt; die nunmehrige ist vom 2. Oktober 1912. Als Ende der Konzessionsdauer wurde der

17. September 1979 festgesetzt. Prioritätsobligationen und -aktien können bis zu dem vom Staate bestimmten Betrag ausgegeben werden. Auszer der Konzession der schmalspurigen Lokalbahn Ebelsberg-St.Florian (19. August 1912) sind noch zu erwähnen die schmalspurige Lokalbahn Vöcklamarkt-Attersee (6. April 1912), die normalspurige Lokalbahn Wien-Hainburg-Landesgrenze (24. Juni 1912), sowie die elektrische schmalspurige Kleinbahn Nuszdorf-Kahlenberg (5. August 1912). Die Baufrist dieser Bahn wurde dreimal verlängert, worauf die Konzessionsurkunde für erloschen erklärt wurde.

Kurz vor Ausbruch des Weltkrieges in den Jahren 1913 und 1914 wurden noch eine Anzahl Bahnen niederer Ordnung konzessioniert;[1] so in Südtirol im Gebiet von Bozen, Meran und Lana, in Böhmen, Mähren, Schlesien und Krain. Auszerdem erfuhren Nieder- und Oberösterreich eine Erweiterung ihres Lokalbahnnetzes. In Niederösterreich wurde die niederösterreichisch-steirische elektrische Lokalbahn Ruprechtshofen-Gresten als schmalspurige Bahn konzessioniert; nach zweimaliger Verlängerung der Baufrist wurde die Konzessionsurkunde am 3. Oktober 1924 auszer Kraft gesetzt. Das Strassenbahnnetz von Wien wurde erheblich erweitert. Die Konzession wird der Firma »Gemeinde Wien, Städtische Straszenbahnen» zur Errichtung von elektrischen normalspurigen Kleinbahnen in den Bezirken XIII, XVIII und XXI bis zum Jahre 1989 erteilt (8. Februar 1913); im nächstfolgenden Jahr (27. Au-

[1] Index zu den stenogr. Protokollen des abg. Hauses aus den Jahren 1913 und 1914
Reichsgesetzblatt 1913 und 1914.

gust 1914) in den Bezirken XIV, XII, V, VIII, IX, XXI, wobei die Bewilligung des Betriebes durch dritte Personen an die Herabsetzung der Steuerbefreiungsfrist und an den Vorbehalt des staatlichen Heimfall- und Einlöserechtes geknüpft werden können. Im Stadtgebiet von Linz wurde für einzelne Linien der elektrischen schmalspurigen Kleinbahn die Konzession erteilt (23. Juli 1913).

Diese eben erwähnten Konzessionierungen wurden seit der Zeit der Erlassung des neuesten Gesetzes bis zum Ausbruch des Weltkrieges vorgenommen. Wie ersichtlich, ist die Zahl der neu gewährten Konzessionen nicht sehr grosz, aber immerhin ein Fortschritt für das Lokalbahnwesen.

Kurze Zeit nach Beginn des Krieges wurde am 16. Oktober 1914 eine kaiserliche Verordnung erlassen (RGBl.Nr. 284), um den Änderungen der Verhältnisse Rechnung zu tragen.

Die Verordnung handelt von: »Ausnahmsbestimmungen für begünstigte Bauten (worunter auch Eisenbahnbauten angeführt werden) während der Dauer der durch den Krieg hervorgerufenen auszerordentlichen Verhältnisse». Die Bestimmungen dieser Verordnung stellen Begünstigungen: Abkürzung, Vereinfachung des Verfahrens bei Projektsgenehmigung und beim Enteignungsprozesz für solche Bauten dar, welche von der Regierung als begünstigte erklärt werden. Als solche werden angesehen: Bauten für öffentliche oder gemeinnützige Zwecke,

welche im öffentlichen Interesse dringlich sind.[1]

Vom 28. Februar 1915 datiert eine Verordnung (RGBl.Nr.54), womit Bestimmungen über die Anwendung der Kaiserlichen Verordnung vom 16. Oktober 1914 auf die Eisenbahnbauten getroffen werden. Einzelne Bestimmungen der Gesetze vom 18. Februar 1878, sowie vom 25. Jänner 1879 werden mithin für die Dauer der auszerordentlichen Verhältnisse abgeändert.

Demnach können Trasse, Stationskommission, politische Begehung und Enteignungsverhandlungen in einer Amtshandlung erledigt werden. Eventuell kann die politische Landesstelle auf Grund des Ergebnisses der vorgenommenen Amtshandlung (aber nur, wenn Stimmeneinhelligkeit des Kommissionsantrages vorliegt) im Namen des Eisenbahnministeriums den Baukonsens erteilen. Auch für die Feststellung der Entschädigung ist eine Kürzung des Verfahrens vorgesehen. Hervorzuheben ist, dasz bei besonderer Dringlichkeit noch vor Zahlung beziehungsweise Erlag der Entschädigungssumme die politische Bezirksbehörde vorläufig in den Besitz einweisen kann. Falls ein Eisenbahnbau schon begonnen ist, so können - vorausgesetzt, dasz die Entschädigungssumme noch nicht festgesetzt ist - auch nachträglich diese Begünstigungen zur Anwendung kommen. Da diese Bestimmungen sich auf Bahnen als solche beziehen, so gelten sie auch für Bahnen niederer Ordnung.

In den Kriegsjahren 1915 bis 1918 war auf dem Ge-

[1] Reichsgesetzblatt 1914, 1915.

biete der Lokalbahnbauten nahezu ein völliger Stillstand eingetreten.[1] Auf dem Boden des heutigen Österreichs wurden an Konzessionen im Jahre 1915 an die elektrischen und normalspurigen Kleinbahnlinien für den X. Bezirk in Wien, sowie für Salzburg erteilt. Leicht erklärbar durch die Verhältnisse, welche der schon lange dauernde Krieg hervorgerufen hatte, war weder 1916 noch 1917 um eine Konzession angesucht worden; 1918 wurden einige elektrische schmalspurige Kleinbahnlinien in Linz konzessioniert.

Bald nach Beendigung des Krieges wurden der konstituierenden Nationalversammlung Anträge vorgelegt.[2] Die Vorschläge richteten sich vielfach auf Ausbau von Bahnlinien, Verbesserung des Betriebes und Verkehrs; einerseits auf Wiederherstellung des Standes vor dem Kriege, andrerseits auf Vornahme von Änderungen, bedingt durch den Umschwung der Verhältnisse. Solche Änderungen sollten besonders am Inhalte der Konzessionsurkunden vorgenommen werden, da die fortschreitende Geldentwertung nicht ohne Einflusz auf die finanzielle Lage der Bahnen geblieben war.

Auch der junge Bundesstaat Österreich hatte sich gleich mit solchen Fragen zu befassen: bestehende Lokalbahnen auszubauen und in jeglicher Weise zu unterstützen, Termine für Bauten und Betriebseröffnungen zu verlängern.[3] An Fristerstreckungen sind zu nennen die bereits oben erwähnten, wie-

1) Index zu den stenogr. Protokollen des Abg.-Hauses aus den Jahren 1915-1918.
2) Index zu den stenogr. Protokollen der konstituierenden Nationalversammlung.
3) Reichsgesetzblatt 1915-1918
3) Innsbrugergesetzblatt 1920-1924.

derholt gewährten an die Kahlenbergbahn und Lokalbahn Ruprechtshofen. Änderungen an der Konzessionsurkunde wurden zunächst bei der Mittenwaldbahn vorgenommen; der Betrieb wird nunmehr auf Kosten des Bundes gegen Pachtzins geführt, ausserdem wird die Berechtigung der Aktiengesellschaft, Teilschuldverschreibungen auszugeben, festgesetzt.

Während im Jahre 1922 nur die schmalspurige Lokalbahn Payerbach-Hirschwang konzessioniert wurde, hatte sich der Bund das nächste Jahr mit einer Reihe von Lokalbahnangelegenheiten zu befassen.

Durch die gänzliche Umwandlung der Verhältnisse der ehemaligen österreichischen-ungarischen Monarchie, oblag es der Republik Österreich, die Verhältnisse derjenigen Bahnen zu regeln, welche früher auf österreichischem und ungarischem Gebiete eine Einheit gebildet hatten. So tritt die österreichische Bundesregierung in die »Raab-Ödenburg-Ebenfurther Eisenbahn» ein, welche vordem Lokomotivbahn ersten Ranges war und nun wegen bedeutender Verkürzung der Bahnlänge auf österreichischem Gebiete unter die Begünstigungen des Lokalbahngesetzes vom Jahre 1910 gestellt wird. Die festgesetzten Rechte und Pflichten sind gleich denen, welche für Lokalbahnen immer aufgestellt werden; besonders betont aber wird die Verpflichtung zur Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenfürsorge der Angestellten. Da der Sitz der Unternehmung Budapest ist, so wird für Österreich eine Repräsentanz errichtet mit ihrem

Sitz in Wien. In gleicher Weise werden die Verhältnisse der vollspurigen Lokalbahn der »Neusiedler-Seebahnaktiengesellschaft» auf österreichischem und ungarischem Gebiet für den österreichischen Teil dieser Bahn geregelt. Auch eine neue Konzession wurde in diesem Jahr der vollspurigen Lokalbahn Hermagor-Mauthen verliehen, beziehungsweise geändert die Konzessionsurkunde der Lokalbahn Arnoldstein-Hermagor (16. Jänner 1923). Ebenso wurde an der Konzessionsurkunde der Lokalbahn Weiz-Birkenfeld (27. März 1923), wobei die Betriebsübernahme durch den Bund vorbehalten und die Verpflichtung zur Alters-, Invaliditäts- und Hinterbliebenenfürsorge auferlegt wurde, eine Änderung vorgenommen.

Mit Angelegenheiten der Bahnen niederer Ordnung hat sich der Bund am meisten im laufenden Jahre zu beschäftigen. Es werden Gesetze und Verordnungen erlassen, welche auch für Bahnen niederer Ordnung zur Anwendung kommen sollen. Wie im vergangenen Jahre so hatte sich heuer die österreichische Bundesregierung mit der Auseinandersetzung für die österreichische Teilstrecke einer Bahn auf österreichisch-ungarischem Gebiet zu befassen. Es handelte sich um die Lokalbahnaktiengesellschaft Steinamanger-Pinkafeld, für welche ebenfalls eine Repräsentanz in Wien errichtet wurde.

An einer Reihe von Lokalbahnen werden Änderungen der Konzessionsurkunden vorgenommen und zwar ist der Inhalt der Abänderungen bei allen Bahnen nahezu der gleiche. Der Be-

trieb wird von der »Österreichischen Bundesbahn» auf eigene Rechnung gegen Zahlung eines Pachtzinses geführt. All diesen Lokalbahnunternehmungen, welche Aktiengesellschaften gebildet haben, wird die Ermächtigung erteilt Prioritätsobligationen auszugeben; diese Anlehen müssen nach einem bestimmten Tilgungsplan noch während der Konzessionsdauer getilgt werden. Der Bund behält sich das jederzeitige Einlöserecht unter Feststellung des Entgeltes, Selbstzahlung der noch nicht beglichenen Prioritäten, vor. Bei Einlösung oder Heimfall tritt die Lokalbahnunternehmung in Liquidation, deren Kosten von der Aktiengesellschaft, bei Nichtausreichen der Mittel, durch den Bund beglichen werden. Die Konzessionsdauer ist kürzer bemessen; die Anzahl der Jahre bewegt sich zwischen achtundsechzig als Mindest- und zweiundachtzig als Höchstausmasz.

Die Lokalbahnen, an denen diese Änderung der Konzessionsurkunden vorgenommen wurden, sind: die Lokalbahn Wien-Hainburg-Landesgrenze, Stammersdorf-Auersthal und Auersthal-Schweinbarth und Pyrawarth-Dobermannsdorf, Freiland-Türnitz, Siebenbrünn-Leopoldsdorf, Korneuburg-Ernstbrunn, Gänserndorf-Gaunersdorf, Gmünd-Litschau und Gmünd-Grosz-Gerungs, St.Pölten-Kirchberg und Kirchberg-Guszwerk, Willendorf-Neunkirchen sowie Retz-Drosendorf.

Für Eisenbahnen als solche wurde eine Reihe von gesetzlichen Bestimmungen erlassen; soweit diese auch Lokal-

und Kleinbahnen betreffen, sollen sie erwähnt werden. Eine bedeutende Rolle unter den Masznahmen, welche durch den Krieg und seine Begleiterscheinungen veranlaszt wurden, sind die Änderungen, hauptsächliche Erhöhungen, auf dem Gebiet des Tarif- und Steuerwesens.

Die Verordnung vom 10. Jänner 1917 über Steuer- und Tarifmaszregeln im Eisenbahnwesen, aus Anlasz der durch den Krieg geschaffenen Verhältnisse beinhaltet einerseits eine Erhöhung der Fracht-, Fahrkarten- und Gepäckssteuer, andrerseits die Ermächtigung der Regierung zu den Tarifen einen Kriegszuschlag einzuheben.[1] Auszer den Hauptbahnen unterliegen die Klein- und Lokalbahnen diesen Steuern im gleichen Verhältnis wie nach dem Gesetz vom Jahre 1902.

Sodann erfolgte eine Erhöhung und Neuregelung der Steuern durch die Verordnung vom 30. Jänner 1920 über Eisenbahnverkehrssteuer und Fahrkartensteuergebühren.[2] Die neueste Erhöhung dieser Steuern erfolgte in diesem Jahre.[3] Am 29. Juli 1924 wurde die Gebühren- und Eisenbahnverkehrssteuernovelle (BGBl.Nr.286) erlassen, wobei das Ausmasz für Fracht-, Fahrkarten- und Gepäckssteuer einheitlich festgesetzt wurde. Auf Grund Artikel 27 der eben genannten Verordnung wurde diese sodann am 5. August 1924 als Eisenbahnverkehrssteuergesetz (BGBL.Nr.288) verlautbart. Vom gleichen Tage datiert die Durchführungsverordnung (BGBL.Nr.289) zu diesem Gesetz. In dieser Verordnung wird die Befreiung von Kleinbahnen von

1) Reichsgesetzblatt 1917
2) Staatsgesetzblatt 1920
3) Bundesgesetzblatt 1924

der Entrichtung von Fahrkarten- und Gepäcksteuer vorgesehen, falls der Verkehr innerhalb des Weichbildes einer Gemeinde im Umkreis von 10 km erfolgt; und auch für Lokalbahnen, welche auf Grund des Artikels XIII (II) 1910, hinsichtlich der Fahrkartensteuer den Kleinbahnen gleichgestellt sind. Solche Bahnen haben durch Eingabe mit Beilagen bei der Finanzbehörde erster Instanz um die Anerkennung dieser Begünstigung anzusuchen. Der Güterverkehr auf nicht öffentlichen Bahnen (Schleppbahnen) durch öffentliche unterliegt auch der Steuerpflicht, auszer es werden nur Güter des Unternehmers befördert. Allerdings können auf erfolgtes Ansuchen Ermäszigungen gewährt werden.

Noch kurz vor der Umwandlung der Republik Österreich zum Bundesstaat wurde am 24. September 1920 (StGBl.Nr. 441) eine Neuregelung der Grundlagen für den Gütertarif der Staats- und vom Staate betriebenen Privatbahnen (mit freiem Tarifierungsrecht) vorgenommen. Am 15. Dezember 1920 (BGBl. Nr.19) folgte eine Erhöhung der Tarifgrundlagen um 50%; am 28. Jänner 1921 eine Erhöhung der Güter- und Expreszguttarife für österreichische Staats- und Privatbahnen ebenfalls um 50%. Am 13. Mai 1921, BGBl.Nr.272, werden durch eine Änderung der Tarifgrundlagen für Personen- und Güterbeförderung von Bundes- und Privatbahnen im Bundesbetrieb Einheitssätze aufgestellt. Bald darauf erfolgte wieder eine Erhöhung der Güter- und Expreszguttarife am 31. Mai 1921, BGBl.Nr.313, wo-

bei gewisse Bahnlinien (so die Bahnverbindung zwischen den Wiener Bahnhöfen und einzelnen Schmalspurbahnen) um einen geringeren Prozentsatz erhöht werden. Die Verordnung vom 12. November 1921, BGBl.Nr.624, bringt eine neuerliche Erhöhung der Beförderungspreise für Personen, Frachtgüter und Gepäck.

Drei andere Verordnungen beziehen sich hauptsächlich auf Privatunternehmungen von Lokal- und Kleinbahnen in Bezug auf die Tarifveröffentlichung. Die Festsetzung von Tarifen auf Privatbahnen, welche vom Bund auf Rechnung des Eigentümers betrieben werden, obliegt, falls freies Tarifierungsrecht vorliegt gemäsz Verordnung vom 6. Juli 1921 (BGBl. Nr.437) dem Bundesministerium für Handel und Verkehr. Die Kundmachung hat wie allen Tarifangelegenheiten im Verordnungsblatt für Eisenbahn-, Schiffahrt- und Luftverkehr zu erfolgen. Am 7. Jänner 1922 (BGBl.Nr.23) wird die Veröffentlichung der Tarife von Eisenbahnen, welche ausschlieszlich oder hauptsächlich dem örtlichen Verkehr dienen, in einer bestimmten anderen Zeitung ermöglicht.

Diese Verordnung wird aber durch die Bestimmungen einer späteren vom 8. Mai 1924 (BGBl.Nr.144) über die Veröffentlichung von Tarifmasznahmen auf Eisenbahnen auszer Kraft gesetzt. Der Inhalt dieser Verordnung gilt auch ausdrücklich für Lokal- und Kleinbahnen, wobei jedoch für diese zur Vwröffentlichung besondere Fristen festgesetzt werden.

Im allgemeinen sind für erst zu eröffnende Bahnen acht Tage, vierzehn Tage für Erhöhung bei schon betriebenen und drei Tage für Tarifherabsetzung als Fristen für die Kundmachnung vor der Einführung normiert; dagegen sind für Lokalbahnen mit groszem Fremdenverkehr immer acht Tage Frist nötig. Bei Kleinbahnen kann der Bundesminister für Handel und Verkehr von dem Rechte einer Fristherabsetzung Gebrauch machen, Allerdings musz dies im Pflichtblatt veröffentlicht werden.

Von Bedeutung für Bahnen niederer Ordnung ist auch die Veränderung des Behördenorganismus' für das Eisenbahnwesen. Nachdem der Aufgabenkreis des Eisenbahnministeriums wie auch der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen dem Staatsamt für Verkehrswesen, welches mit Gesetz vom 21. Oktober 1919 (StGB.Nr.495) geschaffen wurde, zugeteilt worden war, trat wie bereits oben erwähnt mit der Einführung der Bundesverfassung an Stelle dieses Staatsamtes das Bundesministerium für Handel und Verkehr, dem auch die Bahnen niederer Ordnung unterstehen. Die Errrichtung des Wirtschaftskörpers der österr. Bundesbahnen durch Gesetz vom 19. Juli 1923 (BGBl.Nr.407) betrifft eine Anzahl von Lokalbahnlinien, da seit Oktober 1924 zahlreiche Unternehmungen von dieser »Firma» betrieben werden.

An Änderungen der Bestimmungen über Eisenbahnbetrieb und -verkehr betreffend die Einführung der 24-Stun-

denzeit (19. März 1921, BGBl.Nr.184) und die Beförderung bestimmter Personen unter gewissen Voraussetzungen auch auf nicht öffentlichen Bahnen (2. August 1922, BGBl.Nr.591) gelten auch für Lokal- und Kleinbahnen.

Seit dem Umsturz wird die elektrische Zugförderung bei Hauptbahnen einzuführen gesucht, bei Bahnen niederer Ordnung herrscht nahezu ausschlieszlich dieses System. Eine Verordnung vom 26. Juni 1922 regelt die Wahl des Stromsystems; für Hauptbahnen darf nur das Oberleitungssystem angewendet werden, während für bisher mit Dampf betriebenen Bahnen niederer Ordnung die Festsetzung des Stromsystems von Fall zu Fall durch das Bundesministerium für Handel und Verkehr vorgenommen werden soll.

Eine wichtige Rolle spielen die Fürsorgemasznahmen für Angestellte privater Bahnen mit öffentlichem Verkehr; eine Verordnung des Bundesministeriums für soziale Verwaltung vom 13. Jänner 1923 (BGBl.Nr.40) befaszte sich mit dieser Angelegenheit. Das Pensionsinstitut des Verbandes österreichischer Lokal- und Kleinbahnen geht in das »Pensionsinstitut der österreichischen Privatbahnen» in Wien über. Diese Fürsorgeeinrichtung genieszt Rechtspersönlichkeit und untersteht der Aufsicht des Bundesministeriums für soziale Verwaltung. Befreit vom Eintritt sind jene Haupt- und Lokalbahnunternehmen, welche mehr als fünfhundert Angestellte haben und bereits vor dem 1. Jänner 1919 eine eigene

---

1 Bundesgesetzblatt 1922.

Pensionseinrichtung hatten; sie müssen aber Ersatzinstitute errichten. Weiterhin sind befreit diejenigen Lokal- und Kleinbahnverbände, die vor dem 1. Jänner 1923 von Land, Bezirk oder Gemeinde auf Grund einer Dienstpragmatik versichert gewesen sind; dieser Verband musz aber mehr als fünfhundert Angestellte haben. Auszer diesen sind noch jene Lokal- und Kleinbahnen von der Beitrittspflicht befreit, welche - mehr als fünfhundert Angestellte nicht habend - vor dem 1. Jänner 1909 eigene Pensionsinstitute besaszen.

Ein besonderes Bundesgesetz vom 1. Juli 1923 (BGBl.Nr.361) legt Privatbahnunternehmungen die Verpflichtung auf, die Zahl der Angestellten in dem Ausmasz herabzusetzen, das von der Bundesregierung bestimmt wird. Dieses sogenannte Privatangestelltenabbaugesetz betrifft aber nur jene Bahnunternehmungen, welche ß vom Bund durch Vorschüsse oder Zuschüsse unterstützt werden.

Diese gesetzlichen Bestimmungen der Nachkriegszeit gelten teilweise neben Hauptbahnen auch für Bahnen niederer Ordnung, teilweise nur für diese.

Die Einwirkungen des Krieges und seiner Folgeerscheinungen waren für Staat und Wirtschaft so einschneidend, dasz die eben besprochenen Masznahmen nicht genügen können.

In Frage kommen: Änderungen der Betriebsführung, Neuregelung der Tarife, die immer stärker geforderte Regulie-

rung - d.h. Erhöhung - der Gehälter und Löhne der Angestellten. Notwendig ist auch die Klärung der finanziellen Lage der Bahnunternehmungen; einerseits die Frage der Aufbringung von Kapital zu Bauten und Betriebsführung - wobei auch an den Bund die Aufgabe zur Leistung von Garantievorschüssen, Vergütung von Betriebskosten u.a.m. herantritt - , andrerseits, wie dem Rufe nach Aufwertung der ausgegebenen Wertpapiere zu begegnen sei.

Ausgehend vom Sanierungsprogramme wird auch daran gedacht, durch Einlösung besonders kleinerer Lokalbahnen durch den Bund die kostspielige Wirtschaftsführung zu vereinfachen und zu verbilligen. Es handelt sich dabei hauptsächlich um solche Privatbahnen, welche vom Bund gepachtet oder garantiert sind. Um diese nicht zeitgemäßen Verhältnisse zu beseitigen, wurde bereits ein diesbezüglicher Gesetzentwurf im Nationalrate eingebracht.[1]

Damit dürften einige wichtige Aufgaben angedeutet worden sein, deren Erfüllung Gegenwart und nächste Zukunft die Eisenbahnpolitik vollauf beschäftigen wird.

[1] Innsbrucker Nachrichten vom 11. Juli 1924, Nr. 157: Volkswirtschaft, Die Einlösung von Privatbahnen.

—oOo—