

Verwaltungsrat: Präs. Dr.-Ing. Carl Fr. v. Siemens, Berlin; 1. Vizepräs.: Staatssekretär a. D. Dr. Carl Stieler, Bebenhausen; 2. Vizepräs.: Oberpräs. a. D. Wirkl. Geh. Rat Exz. Dr. Adolf v. Batocki, Bledau (Ostpr.), Staatssekretär a. D. Carl Bergmann, Berlin, Dr. Bernhard Grund, Breslau, Dr.-Ing. Friedrich Gutbrod, Berlin; Matthäus Herrmann, Nürnberg; Reichsbahndirektionspräs. a. D. Dr. Vitus von Hertel, Augsburg; Ernst Kaiser, Münster; Min.-Dir. Dr. Erich Klien, Dresden, Geh. Kommerz.-R. Dr.-Ing. Peter Klöckner, Hartenfels, Duisburg; Herrmann Münchmeyer, Hamburg; Dr. Karl Renninger, Mannheim; Geh. Kommerz.-Rat Dr. Herm. Schmitz, Berlin; Min.-Dir. Hans Schulze, Berlin; Dr. Paul Silverberg, Köln; Landrat a. D. Dr. Tilo Frh. von Wilmowsky, Marienthal.

Gründung:

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ist am 11./10. 1924 auf Grund des Reichsbahngesetzes v. 30./8. 1924 (R.-G.-Bl. II, Seite 272), abgeändert durch Gesetz vom 13./3. 1930 (R.-G.-Bl. II, Seite 369), errichtet. Sie ist eine Körperschaft öffentlichen Rechts und steht nach Maßgabe der §§ 31 ff. des Reichsbahngesetzes unter der Aufsicht der Reichsregierung. Die Deutsche Reichsbahn-Ges. ist keine A.-G. im Sinne des HGB., jedoch ist ihre finanzielle Gestaltung der bei A.-G. üblichen nachgebildet. — Die Stellen der Ges. sind keine Reichsbehörden oder aml. Stellen des Reichs. Sie haben jedoch die öffentl.-rechtl. Befugnisse und die damit verbundenen Pflichten in demselben Umfange, wie sie bis zum 11./10. 1924 dem Unternehmen „Deutsche Reichsbahn“ zustanden.

Zweck:

Betrieb der Reichseisenbahnen einschließl. der künftigen Erweiterungen, sowie die Ausführung aller damit zusammenhängenden oder dadurch veranlaßten Geschäfte, wie es im Gesetze näher erläutert ist.

Das der Ges. vom Reich übertragene ausschließl. Recht zum Betrieb der Reichseisenbahnen endet am 31./12. 1964, vorausgesetzt, daß alsdann alle fälligen Beträge der Reparationssteuer gezahlt und sämtliche Vorz.-Akt. eingezogen sind. Sollte die Verpflichtung der Ges. zur Abführung der Reparationssteuer vor dem 31./12. 1964 fortfallen, so kürzt sich das Betriebsrecht entsprechend ab und endigt zu diesem früheren Zeitpunkt, vorausgesetzt, daß alsdann sämtliche Vorz.-Akt. eingezogen sind. Wenn dagegen am 31./12. 1964 die bis dahin fällig gewordenen Beträge der Reparationssteuer nicht völlig gezahlt oder die Vorz.-Akt. nicht sämtlich eingezogen sind, verlängert sich das Betriebsrecht unter den gleichen Bedingungen bis zu dem Zeitpunkt der Zahlung dieser Beträge und der Beendigung der Einziehung der Vorz.-Akt.

Betriebseinrichtungen:

Die Deutsche Reichsbahn-Ges. ist das größte Betriebsunternehmen der Welt. Ihr Eisenbahnnetz einschließlich der Bahnhofsanlagen besaß Ende 1931 eine Ausdehnung von 53 856 km. Die zahlreichen Stationen — ihre Zahl beträgt 12 111 — sind neuzeitlich ausgestattet; die Gleisanlagen und die Betriebseinrichtungen, insbesondere das Sicherungswesen, sind unter Benutzung aller Erfahrungen auf dem Gebiete moderner Eisenbahntechnik ausgebaut. Der Fuhrpark bestand Ende 1932 aus 21 489 Lokomotiven, 1255 Triebwagen, 64 413 Personenwagen, 21 063 Gepäckwagen, 641 515 Güterwagen. An baulichen Anlagen sind außer den zahlreichen Kunstbauten (Brücken, Tunnel usw.) 113 719 Wohnungen für das Personal, 8 Gaswerke, 104 Gaserzeugungsstellen, 2112 Gebäude für Bahnwasserwerke, 65 Wasserkraft- und Wärmekraftwerke, 1062 Umspann- und Gleichrichterwerke, 1868 Lokomotivschuppen vorhanden.

Sonstige Mitteilungen:

Verträge:

Abkommen mit der Reichspost über die Regelung des Personen- und Güterkraftverkehrs über Land (v. Juni 1929): Das Abkommen verfolgt den Zweck, die Zersplitterung des Kraftverkehrs der öffentlichen Hand einzuschränken, diesen Verkehr wirtschaftlicher zu gestalten und unter Rücksicht auf das Schienennetz der

Reichsbahn für die Allgemeinheit gedeihlich fortzuentwickeln. Der öffentliche Omnibusverkehr soll künftig durch die Reichspost ausgeführt werden. Neue Kraftpostlinien werden nur nach Benehmen mit der Reichsbahn eingerichtet. Gegen Wettbewerbslinien kann die Reichsbahn Einspruch erheben; auch ist ihr die Beteiligung am Gewinn und Verlust bei neuen Kraftpostlinien und Sonderfahrten freigestellt. Die Güterbeförderung über Land ist der Reichsbahn vorbehalten.

Vertrag mit der Deutschen Wagenbau-Vereinigung (D. W. V.), Berlin (vom Januar 1927 bzw. Febr. 1932): Der Vertrag bezweckt Preisregelung, Verteilung und Rationalisierung des Waggengeschäftes mit der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft unter weitgehender Berücksichtigung des technischen Fortschrittes.

Vertrag mit der deutschen Lokomotiv-Industrie (vom 1931): Der Vertrag bezweckt die wirtschaftliche Herstellung der Lokomotiven und Weiterentwicklung der Lokomotivbauarten in gemeinsamer Zusammenarbeit.

Vertrag mit der Deutsche Bahnspedition G. m. b. H., Berlin (vom März 1932): Der Vertrag dient der Abwehr des volkswirtschaftlich ungesunden Kraftwagenwettbewerbs; er hat die Rollgebühren wesentlich verbilligt. Diese Maßnahme in Verbindung mit der Neuordnung des Sammelverkehrs hat dazu beigetragen, zahlreiche bereits abgewanderte oder von der Abwanderung bedrohte Transporte dem Schienenweg zu sichern.

Satzungen: Geschäftsjahr: Kalenderj. — **G.-V.:** Eine G.-V. findet nicht statt. Deren Aufgaben obliegen im Rahmen des Reichsbahngesetzes und der Ges.-Satzung dem in regelmäßigen Zwischenräumen zusammentretenden Verwaltungsrat. Die Feststellung der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung wird vom Verwaltungsrat in der Regel im Mai oder Juni des folgenden Geschäftsjahres vorgenommen.

Gewinn-Verteilung: Der nach Zahlung der Reparationssteuer (s. auch oben) und nach Deckung der Betriebsausgaben verbleibende Betriebsüberschuß ist wie folgt zu verwenden: 1. Zunächst sind der Zinsendienst der Schuldverschreibungen und Anleihen der Ges. und die für notwendige Abschreibungen zu verwendenden Beträge zu bestreiten. 2. Zur Deckung eines etwaigen Betriebsfehlbetrages der Ges. und zur Sicherstellung der rechtzeitigen Zahlung der Reparationssteuer sowie der rechtzeitigen Befriedigung des Zins- und Tilgungsdienstes der Schuldverschreib. und Anleihen der Ges. ist sodann eine Rücklage (Ausgleichsrücklage) zu schaffen. Der Rücklage sind jährlich 2% der gesamten Betriebseinnahmen zu überweisen, bis die Rücklage den Betrag von 450 000 000 RM erreicht hat. Nach Auffüllung der Ausgleichsrücklage bis zu dem vorgenannten Höchstbetrag ist sogleich eine weitere Rücklage (Div.-Rücklage) zur Sicherstellung der Ausschüttung der Vorz.-Div. auf die Vorz.-Akt. zu bilden. Ihr ist 1% der gesamten Betriebseinnahmen zuzuführen, bis sie den Betrag von 50 000 000 RM erreicht hat. Die Ueberweisung aus dem Betriebsüberschuß an die Ausgleichsrücklage und an die Div.-Rücklage dürfen zusammen in einem Geschäftsjahr jedoch den Betrag von 2% der gesamten Betriebseinnahmen nicht überschreiten. Müssen nach Erreichung ihres Höchstbetrages die Rücklagen angegriffen werden, so sind sogleich die jährl. Ueberweis. zu ihrer Wiederauffüll. nach Maßgabe der vorstehenden Bestimmungen aufzunehmen.

Der aus dem Betriebsüberschuß nach den vorstehenden Zahlungen und Ueberweisungen verbleibende Reingewinn ist in folgender Reihenfolge zu verwenden: 1. Sollte in früheren Jahren die Vorz.-Div. auf die Vorz.-Akt. Gruppe A nicht voll gezahlt worden sein, so ist sie vorweg nachzuzahlen. Sodann ist die Vorz.-Div. auf diese Vorz.-Akt. auszuschütten. 2. Sollte in früheren Jahren die Vorz.-Div. auf die Vorz.-Akt. Gruppe B nicht voll gezahlt worden sein, so ist sie vorweg nachzuzahlen. Sodann ist die Vorz.-Div. auf diese Vorz.-Akt. auszuschütten. 3. Beträge, die die Reichsregierung gemäß § 4 Abs. 4 des Gesetzes mit Rücksicht auf die Gewährleistung der Reparatur-Steuer entrichtet hat, sind ihr zu erstatten.