

## V. Administrative Organisation der Sächsischen Sekundärbahnen.

Wie beim Bau so waren auch bei der administrativen Einrichtung der Sächsischen Sekundärbahnen vor allem die Rücksichten der Sparsamkeit massgebend. Dies zeigt sich nicht nur in den Verkehrseinrichtungen, welche — wie beispielsweise der Fahrplan, das Billetwesen und die Wagenklassen-Abstufung — vorzugsweise dem Publikum gegenüber zur Erscheinung kommen, sondern auch im internen Dienst, wo sowohl bezüglich des Beamtenetats, als auch rücksichtlich des Expedirungswesens von vornherein ganz erhebliche Reduktionen und Vereinfachungen stattgefunden haben.

### a) Organisation im allgemeinen.

Die Organisation des Dienstes im allgemeinen weicht vielfach von den bei den Staatseisenbahnen sonst bestehenden Einrichtungen ab. So ist zunächst die unmittelbare Betriebsleitung der Sekundärbahnen im eigentlichen Sinne — d. h. also der Linien Pirna-Berggieshübel, Schwarzenberg-Johanngeorgenstadt und der im Betriebe befindlichen sechs Schmalspurbahnen — von derjenigen der übrigen Staatsbahnlinien getrennt worden. Denn während bei den Linien mit normalem Betriebe meist schon infolge ihrer räumlichen Ausdehnung sowie der grösseren Komplizirtheit der Verkehrsgestaltung die scharfe Abgrenzung der einzelnen Betriebsbranchen nicht zu umgehen ist, erschien bei den Sekundärbahnen die thunlichste Konzentration der einzelnen Dienstzweige aus geschäftlichen und wirtschaftlichen Gründen gleich wünschenswerth. Dabei war in erster Reihe der Gedanke massgebend, dass bei den Sekundärbahnen die strenge Individualisirung der Betriebsmanipulationen nach den lokalen Verhältnissen und Erfordernissen unbedingt notwendig sei. Diese Individualisirung kann aber nur dann erreicht werden, wenn demjenigen Organe, dem die Betriebsleitung in erster Linie zusteht, eine gewisse Freiheit und Selbständigkeit in seinen Massnahmen gewahrt bleibt. Gerade bei den Sekundärbahnen, wo es gilt, mit möglichst wenig Mitteln möglichst viel zu erreichen, muss die Thätigkeit des Betriebsleiters einen vorzugsweise kombinirenden, ausgleichenden Charakter haben, denn es ist seine Aufgabe, den stetig wechselnden Bedürfnissen der einzelnen Verkehrszweige durch eine möglichst umsichtige, dem konkreten Fall angepasste Vertheilung der vorhandenen Arbeits- und Betriebsmittel zu entsprechen, und durch die Schnelligkeit und Zweckmässigkeit seiner Dispositionen im einzelnen Falle die beschränkte ökonomische und betriebliche Ausrüstung der Bahn thunlichst vergessen zu lassen.

Von diesen Gesichtspunkten aus erschien es aber zweckmässig, den vielgliedrigen Verwaltungsorganismus, der für das ausgedehnte und verkehrsreiche Hauptbahnnetz des Königreichs Sachsen besteht, auf die Linien der neuen Gattung keine Anwendung finden zu lassen und denselben namentlich auch in Beziehung auf den sonst vorgeschriebenen Instanzenzug eine exemte Stellung einzuräumen. Infolge dessen ist die Verwaltung einer jeden Sekundärlinie einem Beamten — dem Bahnverwalter — übertragen worden, der unmittelbar der Generaldirektion der Staatseisenbahnen unterstellt ist und die gesammte Exekutive des Dienstes unter eigener Vertretung wahrzunehmen hat. Diese Kombination erstreckt sich indess nur auf die rein exekutiven Seiten des Betriebs, also vorzugsweise auf das Transport- und Stationswesen, sowie auf die Leitung der Bahnunterhaltung, während dagegen die Funktionen der Kontrollverwaltung sowie die in das Bereich der Buchhalterei, des

Verkehrsbüreaus und der Hauptkasse einschlagenden Geschäfte auch rücksichtlich der Sekundärbahnen von den hierzu überhaupt berufenen Ressortverwaltungsstellen wahrzunehmen sind.\*) Danach hat der Bahnverwalter in seiner Eigenschaft als Betriebsleiter der Sekundärbahn im wesentlichen dieselben Geschäfte zu besorgen, wie solche bezüglich der Sächsischen Hauptbahnlinien den Betriebs-Oberinspektionen, den Ingenieurbüreaus und bez. der Transport-Oberinspektion zufallen. Er hat nicht nur die dienstliche Aufsicht über das an der Sekundärbahn angestellte Stations-, Fahr- und Bahnbewachungs-Personal zu führen, sondern namentlich auch das gesammte Transportwesen zu leiten und zu diesem Behufe auch alle auf das Wagenwesen bezüglichen Dispositionen zu treffen.

Im Maschinenwesen ist dem Bahnverwalter gleichfalls in erster Instanz und zwar sowohl in technischer als auch in disziplineller Beziehung die dienstliche Aufsicht übertragen. Da ihm indess in wichtigeren Fällen die erforderliche Fachkenntniss in der Regel mangelt, so ist er angewiesen, sich in allen solchen Angelegenheiten mit der Maschinen-Oberinspektion der Hauptbahnen, bezw. was die Unterhaltung der Transportmittel anlangt, mit der in Chemnitz befindlichen Maschinen-Hauptverwaltung ins Einvernehmen zu setzen und von dort aus die erforderlichen Anweisungen einzuholen. Auch werden dem Bahnverwalter alle auf das Maschinen- und Wagenwesen bezüglichen Instruktionen und Verfügungen allgemeiner Natur von der Maschinen-Oberinspektion zugefertigt, worauf alsdann die Anweisung und Verständigung des Maschinenpersonals der Sekundärbahn durch den Bahnverwalter, als dessen nächsten dienstlichen Vorgesetzten, erfolgt. Ebenso gelten auch die allgemeinen Vorschriften wegen der periodischen Revision der Transportmittel für die Maschinen und Wagen der Sekundärbahnen; diese Revisionen werden von den hierzu überhaupt berufenen technischen Organen vorgenommen.

Für die Stellung der Bahnverwalter wird neben technischer Befähigung eine gründliche Ausbildung im Betriebsdienste erfordert. Sie beziehen ein Einkommen, das sich — einschliesslich des Reiseaufwandäquivalentes und des Bekleidungs-geldes — je nach den Dienstaltersstufen zwischen 2650 und 3200 M. bewegt und rangiren in der 9. Bekleidungsklasse der Sächsischen Staats-Eisenbahnbeamten (mit Stationsvorständen II.—IV. Klasse, Billeteuren, Eisenbahnassistenten I. Klasse, Oberschaffnern I. Klasse u. s. w.).

### \* Anmerkung.

Das Kontrollbüreau der Sächsischen Staatsbahnen prüft die von den Billet- und Gepäckexpeditionen erhobenen Gebühren nach Massgabe der Tarife und bearbeitet die Unterlage für die Jahresrechnung betreffs der Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr.

Das Verkehrsbüreau bearbeitet die Gütertarife, führt die allgemeine Aufsicht über die Bedienung des Güterverkehrs und erörtert diesbezügliche Beschwerden und Reklamationen.

Die Hauptbuchhalterei führt Buch und Rechnung über den gesammten Betrieb der Staatsbahnen, prüft alle Ausgaben vor deren Zahlung auf ihre rechnerische und verfassungsmässige Richtigkeit und kontrollirt die Einhaltung der auf Einhebung und Zahlung von Geldern bezüglichen Anweisungen.

Die Hauptkasse hat den gesammten Geldverkehr der Staatseisenbahnen zu besorgen. In sie fliessen alle Einnahmen aus dem Güter-, Personen- und Gepäckverkehr, aus Veräusserungen u. s. w.; ebenso werden aus derselben alle Ausgaben bestritten.