

Die geschichtliche und organisatorische Entwicklung der deutschen Eisenbahnen

Vom Anfang bis zur Schaffung der Reichseisenbahnen (1920)

Am 7. Dezember 1835 wurde die erste Eisenbahn in Deutschland, die 6 km lange Strecke von Nürnberg nach Fürth, dem Betrieb übergeben. Dieser Tag gilt als das Geburtsdatum der deutschen Eisenbahnen. In kurzen Abständen folgten weitere Eisenbahnlinien, zumeist von Privatgesellschaften mit staatlicher Genehmigung gebaut und betrieben. Die deutschen Staaten behielten sich nur eine strenge Aufsicht über die Eisenbahnen vor. So hatte z. B. Preußen in dem 1838 verkündeten „Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen“ grundsätzliche Bestimmungen über das Verhältnis der Eisenbahngesellschaften zum Staat und zum Publikum sowie über alle wichtigen eisenbahnpolitischen Fragen festgelegt. Dieses Gesetz verpflichtete z. B. die Eisenbahnunternehmen, die Transport-Anstalt fortwährend in sicherem Zustand zu erhalten und von allen Kunden einen gleichmäßigen Fuhrlohn zu erheben. Weiter bestimmte es den gemeinwirtschaftlichen Charakter der Eisenbahnen, nämlich dadurch, daß der Ertrag der Eisenbahn-Unternehmungen die Kosten der Erhaltung und Verwaltung einschließlich eines angemessenen Gewinns nicht übersteigen durfte. Das Gesetz wirkte somit dem Bestreben nach ungezügelter Gewinnmaximierung entgegen.

Die Entwicklung in den einzelnen deutschen Staaten verlief verschieden. Einige Staaten bauten schon frühzeitig auf Staatskosten Eisenbahnen und verwalteten sie selbst. Die erste Staatsbahn war im Herzogtum Braunschweig die Linie von Braunschweig nach Wolfenbüttel. Es folgten das Großherzogtum Baden 1840 mit der Strecke Mannheim-Heidelberg, das Königreich Bayern 1844 mit der Strecke Nürnberg-Bamberg und das Königreich Württemberg 1845 mit der Strecke von Cannstatt nach Untertürkheim. Auch im Herzogtum Oldenburg und anderen deutschen Staaten wurden bald Staatsbahnen errichtet oder Privatbahnen als Staatsbahnen übernommen.

Die Königreiche Preußen und Sachsen jedoch überließen den Bau und Betrieb der Eisenbahnen zunächst den Privatbahnunternehmen und beschränkten sich auf eine genau geregelte Staatsaufsicht.

Die Verschiedenheit der deutschen Eisenbahnsysteme und vor allem die private Tätigkeit förderten zwar die schnelle Entwicklung, hatten aber auch Nachteile, denn der Bau von Konkurrenzlinien führte zu Unwirtschaftlichkeit. Volkswirtschaftliche Interessen wurden nicht genügend berücksichtigt, verkehrsarme und wirtschaftlich schwache Gebiete wurde in der Verkehrsbedienung vernachlässigt.

Die verschiedenen technischen Entwicklungen sowie das Fehlen eines übergeordneten Reichsorgans hinderten den Zusammenschluß der einzelnen Netze.

Schon die landesinterne Koordination war nicht einfach. Noch schwieriger war es, den Verkehr aufeinander abzustimmen, wenn er die Landesgrenzen überschritt. Hierfür war als Koordinierungsgremium von Staats- und größeren Privatbahnen bereits 1847 der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen gegründet worden. Trotz dieser notwendigen Kooperation waren die Eisenbahnverwaltungen der Länder selbständig und unabhängig.

Allmählich setzte sich in den deutschen Staaten das Staatsbahnsystem durch, zuletzt in Preußen. Um 1870 war die Streckenlänge der Staatsbahnen bereits größer als die der Privatbahnen:

8600 km Staatsbahnen,

8200 km Privatbahnen,

2000 km Privatbahnen unter Staatsverwaltung.

Die Reichsverfassung von 1871 brachte den Gedanken einer Einheit des deutschen Eisenbahnwesens. Maßgebend dafür waren neben Gründen des allgemeinen Verkehrs in erster Linie Gesichtspunkte der Landesverteidigung. Die Staatsbahnen blieben allerdings im Eigentum und in der Verwaltung der einzelnen Länder, das Reich behielt sich nur die Gesetzgebung und die Aufsicht über alle Eisenbahnen vor (Staatsbahnen und Privatbahnen), außer über die Bahnen in Bayern.

Als Organ zur Wahrnehmung dieser Aufgaben wurde im Jahre 1873 das Reichs-Eisenbahn-Amt in Berlin errichtet. Aus seiner Tätigkeit stammen unter anderem die wichtigsten Grundlagen des Eisenbahnbetriebs, -baues und -verkehrs, nämlich die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, die Eisenbahn-Signalordnung und die Eisenbahn-Verkehrsordnung, die heute noch, sei es auch mehrfach abgeändert, weiter gelten.

Das Amt wurde bei der Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen durch die Gründung der Deutschen Reichsbahn am 1. April 1920 aufgelöst.

Der Versuch Bismarcks im Jahre 1876, die gesamten preußischen Bahnen in der Hand des Reichs zu vereinen und letzten Endes alle Eisenbahnen Deutschlands

zu einer einheitlichen Reichseisenbahn zusammenzuschließen, scheiterte am Widerstand vor allem der süddeutschen Staaten.

Preußen ging 1879 daran, die Mehrzahl der Privatbahnen seines Landes zu verstaatlichen. Diese Verstaatlichungsaktion war etwa in den Jahren 1890 bis 1895 abgeschlossen. Im Jahre 1900 hatte Preußen 33 015 km Staatsbahnen und nur noch 2 257 km Privatbahnen.

Preußen bildete dann 1896 mit Hessen durch Staatsvertrag die Preußisch-Hessische Eisenbahngemeinschaft, die einen weiteren Schritt zur Einheit des deutschen Eisenbahnwesens darstellte. Um 1900 war die Verstaatlichung der Privatbahnen in ganz Deutschland so gut wie abgeschlossen. Nur wenige Privatbahnen, die teils heute noch als nichtbundeseigene Eisenbahnen bestehen, blieben erhalten.

Das große Netz der deutschen Staatseisenbahnen setzte sich aus sieben selbständigen Staatseisenbahnverwaltungen zusammen. Dies waren die preußisch-hessische, die bayerische, die sächsische, die württembergische, die badische, die mecklenburgische und die oldenburgische Staatsbahnverwaltung.

Einen Überblick über die deutschen Staatsbahnverwaltungen, wie sie bis zur Verreichlichung 1920 bestanden, vermittelt die Übersicht auf Seite 26.

Ein ständig steigendes Transportvolumen, der technische Fortschritt, die stabilen politischen Verhältnisse und die Geldwertstabilität bewirkten, daß die Zeit bis zum Ersten Weltkrieg die größte Wachstumsphase der deutschen Eisenbahnen war. Das Streckennetz erreichte 1913 mit Ausnahme der Kleinbahnen (immerhin über 100 000 km) mehr als 63 000 km; das bedeutete einen Zuwachs seit 1895 um nunmehr 17 000 km.

Bis 1914 erzielten die Länderbahnen große Gewinne und finanzierten sogar die einzelnen Staatshaushalte zu einem großen Teil. Prachtige Bahnhöfe, luxuriöse Hofzüge und selbst ausgedehnte Eisenbahner-Wohnsiedlungen wurden gebaut.

Es kam zur weiteren Annäherung der deutschen Eisenbahnverwaltungen, so z. B. durch die gemeinsame Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (1904), einen einheitlichen Personen- und Gepäcktarif aller deutschen Staatsbahnen (1907) und die Gründung des Staatsbahnwagenverbandes (1909). *

* vgl. Roeske: Reichsbahnakten In: *Mitteilungen aus dem Bundesarchiv*

Bayern	Preußen-Hessen	Sachsen	Württemberg	Baden	Meckl.-Schwerin	Oldenburg
Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten	Ministerium der öffentlichen Arbeiten	Finanzministerium	Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten	Ministerium des Großherzogl. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten	Großherzogliches Ministerium des Innern	Großherzogliches Ministerium der Finanzen
10 zentrale Ämter: Personalamt Versicherungsamt Verkehrsamt Tarifamt Reklamationsamt Baukonstruktionsamt Maschinenkonstruktionsamt Revisionsamt Verkehrskontrolle I Verkehrskontrolle II	1 Eisenbahn-Zentralamt Abnahmeämter 1 chemische Versuchsanstalt 21 Eisenbahndirektionen: Berlin, Breslau, Bromberg, Danzig, Erfurt, Essen, Frankfurt (Main), Halle (Saale), Altona, Hannover, Kassel, Kattowitz, Köln, Königsberg, Magdeburg, Mainz, Münster (Westfalen), Saarbrücken, Stettin, Eberfeld	Generaldirektion der Staatseisenbahnen in Dresden	Generaldirektion der Staatseisenbahnen in Stuttgart	Großherzogliche Generaldirektion der Staatsbahnen in Karlsruhe	Großherzogliche General-Eisenbahn-Direktion in Schwerin	Eisenbahndirektion in Oldenburg
6 Eisenbahndirektionen: Augsburg, München, Nürnberg, Regensburg, Würzburg, Ludwigshafen	Betriebsämter Maschinenämter Baubteilungen Werksstättenämter Verkehrsämter	Betriebsdirektionen Maschinenämter Elektrotechnische Ämter Bauämter Neubauämter	Betriebsinspektionen Maschineninspektionen Werksstätteninspektionen Bauinspektionen 1 Telegrapheninspektion 1 Dampfschiffinspektion	Betriebsinspektionen Maschineninspektionen Bahnbauintspektionen	Bauinspektion 1 Maschinenamt	Bezirksinspektoren Bezirkskontrollure Verkehrskontrollure
Betriebsinspektionen Maschineninspektionen Bauinspektionen Betriebs- und Bauinsp. Werksstätteninspektionen Neubauintspektionen	Betriebsämter Maschinenämter Baubteilungen Werksstättenämter Verkehrsämter	Betriebsdirektionen Maschinenämter Elektrotechnische Ämter Bauämter Neubauämter	Betriebsinspektionen Maschineninspektionen Werksstätteninspektionen Bauinspektionen 1 Telegrapheninspektion 1 Dampfschiffinspektion	Betriebsinspektionen Maschineninspektionen Bahnbauintspektionen	Bauinspektion 1 Maschinenamt	Bezirksinspektoren Bezirkskontrollure Verkehrskontrollure
Bahnstationen Güterstationen Bahnhöfe Haltestellen Haltepunkte Güterabfertigungen Wagenmeistereien Wagenmeistereien Betriebswerkstätten Lokomotivstationen Elektrizitätswerkstätten Gasanstalten Hauptwerkstätten	Bahnhöfe Haltestellen Haltepunkte Güterabfertigungen Eilgutabfertigungen Fahrkartenausgaben Gepäckabfertigungen Bahnhöfe Nebenwerkstätten Betriebswerkstätten Gasanstalten Hauptwerkstätten Magazine	Bahnverwaltungen Stationen Güterabfertigungen Bahnhöfe Betriebswerkstätten Heizhauswerkstätten Nebenwerkstätten Hauptwerkstätten	Bahnstationen Güterstellen Bahnhöfe Betriebswerkstätten Heizhauswerkstätten	Stationsämter Güterverwaltungen Bahnhöfe Telegraphenmeisterbezirke Betriebswerkstätten Elektrizitätswerke Gasanstalten	Bauinspektion 1 Maschinenamt	Bezirksinspektoren Bezirkskontrollure Verkehrskontrollure
Bahnstationen Güterstationen Bahnhöfe Haltestellen Haltepunkte Güterabfertigungen Wagenmeistereien Wagenmeistereien Betriebswerkstätten Lokomotivstationen Elektrizitätswerkstätten Gasanstalten Hauptwerkstätten	Bahnhöfe Haltestellen Haltepunkte Güterabfertigungen Eilgutabfertigungen Fahrkartenausgaben Gepäckabfertigungen Bahnhöfe Nebenwerkstätten Betriebswerkstätten Gasanstalten Hauptwerkstätten Magazine	Bahnverwaltungen Stationen Güterabfertigungen Bahnhöfe Betriebswerkstätten Heizhauswerkstätten Nebenwerkstätten Hauptwerkstätten	Bahnstationen Güterstellen Bahnhöfe Betriebswerkstätten Heizhauswerkstätten	Stationsämter Güterverwaltungen Bahnhöfe Telegraphenmeisterbezirke Betriebswerkstätten Elektrizitätswerke Gasanstalten	Bauinspektion 1 Maschinenamt	Bezirksinspektoren Bezirkskontrollure Verkehrskontrollure
Bahnstationen Güterstationen Bahnhöfe Haltestellen Haltepunkte Güterabfertigungen Wagenmeistereien Wagenmeistereien Betriebswerkstätten Lokomotivstationen Elektrizitätswerkstätten Gasanstalten Hauptwerkstätten	Bahnhöfe Haltestellen Haltepunkte Güterabfertigungen Eilgutabfertigungen Fahrkartenausgaben Gepäckabfertigungen Bahnhöfe Nebenwerkstätten Betriebswerkstätten Gasanstalten Hauptwerkstätten Magazine	Bahnverwaltungen Stationen Güterabfertigungen Bahnhöfe Betriebswerkstätten Heizhauswerkstätten Nebenwerkstätten Hauptwerkstätten	Bahnstationen Güterstellen Bahnhöfe Betriebswerkstätten Heizhauswerkstätten	Stationsämter Güterverwaltungen Bahnhöfe Telegraphenmeisterbezirke Betriebswerkstätten Elektrizitätswerke Gasanstalten	Bauinspektion 1 Maschinenamt	Bezirksinspektoren Bezirkskontrollure Verkehrskontrollure
Bahnstationen Güterstationen Bahnhöfe Haltestellen Haltepunkte Güterabfertigungen Wagenmeistereien Wagenmeistereien Betriebswerkstätten Lokomotivstationen Elektrizitätswerkstätten Gasanstalten Hauptwerkstätten	Bahnhöfe Haltestellen Haltepunkte Güterabfertigungen Eilgutabfertigungen Fahrkartenausgaben Gepäckabfertigungen Bahnhöfe Nebenwerkstätten Betriebswerkstätten Gasanstalten Hauptwerkstätten Magazine	Bahnverwaltungen Stationen Güterabfertigungen Bahnhöfe Betriebswerkstätten Heizhauswerkstätten Nebenwerkstätten Hauptwerkstätten	Bahnstationen Güterstellen Bahnhöfe Betriebswerkstätten Heizhauswerkstätten	Stationsämter Güterverwaltungen Bahnhöfe Telegraphenmeisterbezirke Betriebswerkstätten Elektrizitätswerke Gasanstalten	Bauinspektion 1 Maschinenamt	Bezirksinspektoren Bezirkskontrollure Verkehrskontrollure

Die Schaffung der Reichseisenbahnen (1920)

Die Notwendigkeit zum Zusammenschluß der deutschen Staatseisenbahnen war schon während des ersten Weltkriegs erkannt worden. Betriebsschwierigkeiten führten im Winter 1916 zur Bildung einer Kriegsbetriebsleitung mit drei Generalbetriebsleitungen in Berlin, Essen und Frankfurt (Main), um die einheitliche Betriebsführung im gesamten Bereich des deutschen Eisenbahnnetzes sicherzustellen.

Der Versuch des Deutschen Reichstags in den Jahren 1917/1918, eine Vereinheitlichung der deutschen Staatsbahnen herbeizuführen, scheiterte am Widerstand einzelner Länderregierungen.

Unabhängig von diesen Bestrebungen versuchte man im Jahre 1917, zwischen den Ländern mit Staatsbahnbesitz Preußen, Württemberg und Baden eine Betriebs- und Finanzgemeinschaft zu gründen, ähnlich wie die seit 1896 gebildete Preußisch-Hessische Eisenbahngemeinschaft, die schließlich auf alle Staatsbahnen ausgedehnt werden sollte. Die Verhandlungen führten zum sogenannten „Heidelberger Programm“, das auf einigen Gebieten eine Vereinheitlichung der Staatsbahnen unter Führung einer Bundesgeschäftsstelle vorsah - jedoch unter Beibehaltung der Selbständigkeit der einzelnen Staatsbahnen, das heißt ohne Überführung auf das Reich. Aber auch diese Pläne wurden kriegsbedingt nicht zu Ende geführt.

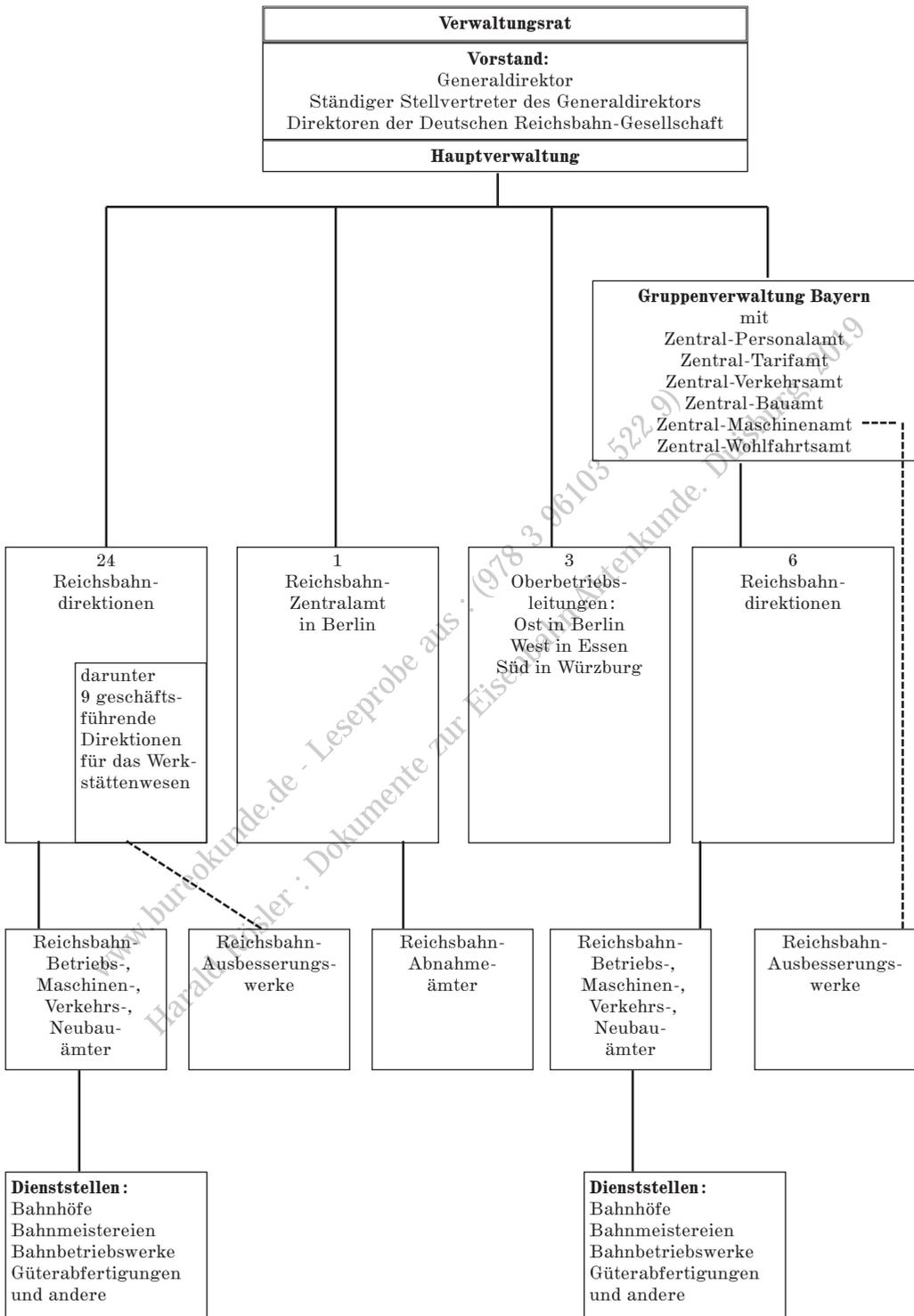
Eine grundlegende Änderung der Organisationsform der Eisenbahnen trat erst nach dem Ersten Weltkrieg ein.

Die deutsche Nationalversammlung von 1919 verlangte aus politischen Gründen zur Stärkung der Reichseinheit eine Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen. Die Reichsverfassung von 1919 machte es in Artikel 89 dem Reich zur Aufgabe, die dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen in sein Eigentum zu übernehmen und als einheitliche Verkehrsanstalt zu verwalten.*

Daher schloß das Reich mit den acht Ländern mit Staatseisenbahnbesitz am 1. April 1920 einen gemeinsamen Staatsvertrag, der durch ein Reichsgesetz und entsprechende Ländergesetze in Kraft gesetzt wurde. Der Staatsvertrag sah unter

* Weimarer Verfassung, Artikel 89: Aufgabe des Reichs ist es, die dem allgemeinen Verkehre dienenden Eisenbahnen in sein Eigentum zu übernehmen und als einheitliche Verkehrsanstalt zu verwalten.
Die Rechte der Länder, Privateisenbahnen zu erwerben, sind auf Verlangen dem Reiche zu übertragen.

Gliederung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft 1930



Für die Reichsbahn fielen zwar die Reparationsschuldverschreibungen weg, aber an ihre Stelle trat eine innerdeutsche Steuer in gleicher Höhe (660 Millionen), so daß die Reichsbahn dadurch finanziell nicht entlastet wurde.

Die Reparationszahlungen wurden schließlich 1932 auf Grund des Lausanner Abkommens eingestellt. Die Reichsbahn hatte aber den Betrag der bisherigen Reparationssteuer weiterhin an das Reich zu zahlen.

Mit den Schlagworten Personalabbau, kaufmännische Buchführung, Modernisierung und Motorisierung kann man die wichtigsten Vorgänge in der Betriebsführung der DRG in dieser Periode kennzeichnen. Das Bahnstreckennetz erfuhr zwar keine nennenswerte Bereicherung, jedoch schritt die bereits vor dem Ersten Weltkrieg begonnene Elektrifizierung zügig voran, vor allem in Berlin und Hamburg sowie in Bayern, Schlesien und Mitteldeutschland. Die Erneuerung des Oberbaus (Schiene, Weichen, Kreuzungen) bildete eine bedeutsame Grundlage für höhere Geschwindigkeiten der Züge und für größere Zuglasten. An die Stelle der aus Länderbahnzeiten übernommenen Vielfalt an Lokomotiven traten neue standardisierte Baureihen. Durch die Einführung von Großgüterwagen und Spezialfahrzeugen wie Kühlwagen oder die bereits Ende der 1920er Jahre zu verzeichnenden Anfänge des Containerverkehrs wurde das Transportangebot wesentlich erweitert. Ende der 1920er Jahre hatte das RVM mit 58 „Bauanstalten“ für Personen-, Gepäck- und Güterwagen Geschäftsverbindungen.

Trotzdem verlor die Eisenbahn in dieser Zeit ihr faktisches Monopol im Landtransportwesen, denn mit der Entwicklung des Kraftfahrzeugs entstand für die Eisenbahn ein gefährlicher Konkurrent. Das galt für den Personenverkehr und erst recht für den Güterverkehr, der für die Reichsbahn von existentieller Bedeutung war. Lastkraftwagen- und Omnibusunternehmen begannen, sich immer stärker zu entwickeln. Dem versuchte die DRG entgegenzuwirken, indem sie einen eigenen Kraftverkehr aufbaute. Außerdem betrieb sie zusammen mit der Deutschen Reichspost unter der Bezeichnung ‚Kraftpost‘ gemeinsame Linien. Um das Eindringen des LKW in den angestammten Verkehrsmarkt der Eisenbahn zu stoppen, verbilligte die DRG seit 1927 ihre Transporttarife und führte eine Fülle von speziellen Ausnahmetarifen für einzelne Güterarten ein. Des weitern übernahm sie im Februar 1931 heimlich die Spedition Schenker & Co., eines der größten europäischen Fuhrunternehmen.

Das Konkurrenzverhältnis Schiene - Straße konnte jedoch nicht dauerhaft gelöst werden. Die DRG verlor während der Weltwirtschaftskrise, die unter anderem durch einen Rückgang der Transporte auf allen Gebieten gekennzeichnet war, zwischen

worden waren. Es bestand die Befürchtung, daß einer DDR=Staatsbahn, wie auch immer sie firmiert hätte, die Rechte hätten verweigert werden können. Für die DDR war es aber auch propagandistisch wichtig, die DR=Strecken in West-Berlin als eigenes Territorium zu deklarieren. Dies führte bis zur Wiedervereinigung 1990 immer wieder zu Streitigkeiten zwischen östlichen, westlichen und alliierten Behörden wegen unterschiedlicher Rechtsauffassungen. Auch spielten Vermögenswerte der DR im Ausland im Streit zwischen DB und DR hinsichtlich der Beibehaltung des Namens eine Rolle. Dies betraf besonders die Schlafwagen- und Speisewagengesellschaft Mitropa. Eine Diskussion zum Namen der Staatsbahn in der DDR wurde in den späten 1950er Jahren von offizieller Seite unterbunden. Als äußerlich erkennbarer Unterschied zu anderen uniformierten DDR=diensten (Polizei, Feuerwehr, Militär, Zoll und dergleichen) war auf den Dienstmützen der Deutschen Reichsbahn der DDR die schwarz=rot=goldene Kokarde ohne das DDR=Staatswappen angebracht.

Die Deutsche Bundesbahn

Die Gründung der Bundesrepublik Deutschland im Jahre 1949 wirkte sich auch auf die Organisation der westdeutschen Eisenbahnen aus. Zunächst griffen noch Übergangsregelungen. Durch einen Erlaß des Bundesministers für Verkehr vom 11. Oktober 1949 wurde gemäß den Bestimmungen des Grundgesetzes die „Deutsche Bundesbahn“ (DB) zwar formell bereits als Einheit konstituiert, sie bestand aber noch aus zwei selbständigen Verwaltungsteilen - der Reichsbahn im ehemaligen Vereinigten Wirtschaftsgebiet und der Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen -, die bis zum Erlaß des Bundesbahngesetzes nach verschiedenem Recht verwaltet wurden. Auch das Saarland gehörte 1949 noch nicht wieder zu Deutschland.

Durch Verwaltungsvereinbarungen und dergleichen wurden allmählich die Aufgaben vereinigt und die Verwaltungen miteinander verschmolzen.

Das Bundesbahngesetz (BbG) trat am 18. Dezember 1951 in Kraft ; im Saarland wurde es durch das Gesetz über die Eingliederung des Saarlandes vom 23. Dezember 1956 rechtskräftig. Durch das Bundesbahngesetz erhielten die staatlichen Eisenbahnen der Bundesrepublik wieder eine einheitliche Eisenbahnverfassung und einen einheitlichen Verwaltungsaufbau.

Die Deutsche Bundesbahn war keine Körperschaft des öffentlichen Rechts wie früher die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, sondern eine selbständige, nicht rechtsfähige Verkehrsanstalt des Bundes. Im Geschäftsverkehr hatte sie jedoch eine gewisse eigene Handlungsfähigkeit, auch wenn sie der eigenen Rechtspersönlichkeit entbehrte. Sie konnte im Rechtsverkehr unter eigenem Namen handeln (z.B. Verträge schließen), klagen und verklagt werden. Sie war unter der Verantwortung ihrer Organe wie ein Wirtschaftsunternehmen mit dem Ziel bester Verkehrsbedienung nach kaufmännischen Grundsätzen so zu führen, daß die Erträge die Aufwendungen einschließlich der erforderlichen Rückstellungen deckten; eine angemessene Verzinsung des Eigenkapitals war anzustreben. In diesem Rahmen hatte sie ihre gemeinwirtschaftliche Aufgabe zu erfüllen.

Da die Bundesrepublik Deutschland ein föderaler Staat ist, räumte das Bundesbahngesetz auch den Ländern in bestimmtem Umfang eine Mitwirkung bei der Verwaltung der Deutschen Bundesbahn ein. So war eine gegenseitige Pflicht zur Unterrichtung über wichtige Vorgänge und ein gegenseitiges Auskunftsrecht vorgesehen. Ferner sollte den Obersten Landesverkehrsbehörden von der Deutschen Bundesbahn Gelegenheit zur Stellungnahme bei wichtigen organisatorischen Veränderungen, bei Planungen für größere Eisenbahnbauten, bei der Tarif fortbildung, bei der Bearbeitung des Reisezugfahrplans und bei Streckenstilllegungen gegeben werden. Die Posten der Präsidenten der Bundesbahndirektionen sollten im Benehmen mit den Länderregierungen, deren Bereich wesentlich berührt wurde, besetzt werden.

Auf Antrag eines Landes sollte die Deutsche Bundesbahn Geschäfte der Landesverkehrsverwaltung nach den Weisungen und für Rechnung des Landes übernehmen. Hier kam vor allem die Aufsicht über die nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Frage, die nach dem Grundgesetz nicht mehr in die Zuständigkeit des Bundes, sondern in die der Länder gehört.

Von ihrer Gründung bis ins Jahr 1993 bewegte sich die Deutsche Bundesbahn in einem sich immer stärker verändernden Umfeld von wachsender Konkurrenz durch den Kraftverkehr, von Veränderungen in den politischen Auffassungen über Gemeinwohl, Daseinsvorsorge und gemeinwirtschaftliche Versorgung, von wachsendem Einfluß außerstaatlicher Stellen. Am Ende stand die Zerschlagung der Verkehrsanstalt und Anfang 1994 die Umwandlung in eine Aktiengesellschaft, die später immer stärker in einzelne Unternehmen zerteilt wurde.

Diese Entwicklung vertiefend nachzuzeichnen, ist nicht das Anliegen des vorliegenden Buches, sondern muß anderen Werken überlassen werden.

Es sei lediglich festgestellt, daß die tiefgreifenden Organisationsänderungen nach der Auflösung der Deutschen Bundesbahn darin münden, daß wegen völlig veränderter Strukturen Vergleiche mit „früher“ nur noch sehr eingeschränkt möglich sind - vom Zweck und Anliegen bis hin zur Ergebnisstatistik.

Die grundlegende Verwaltungsorganisation der Deutschen Reichsbahn und der Deutschen Bundesbahn

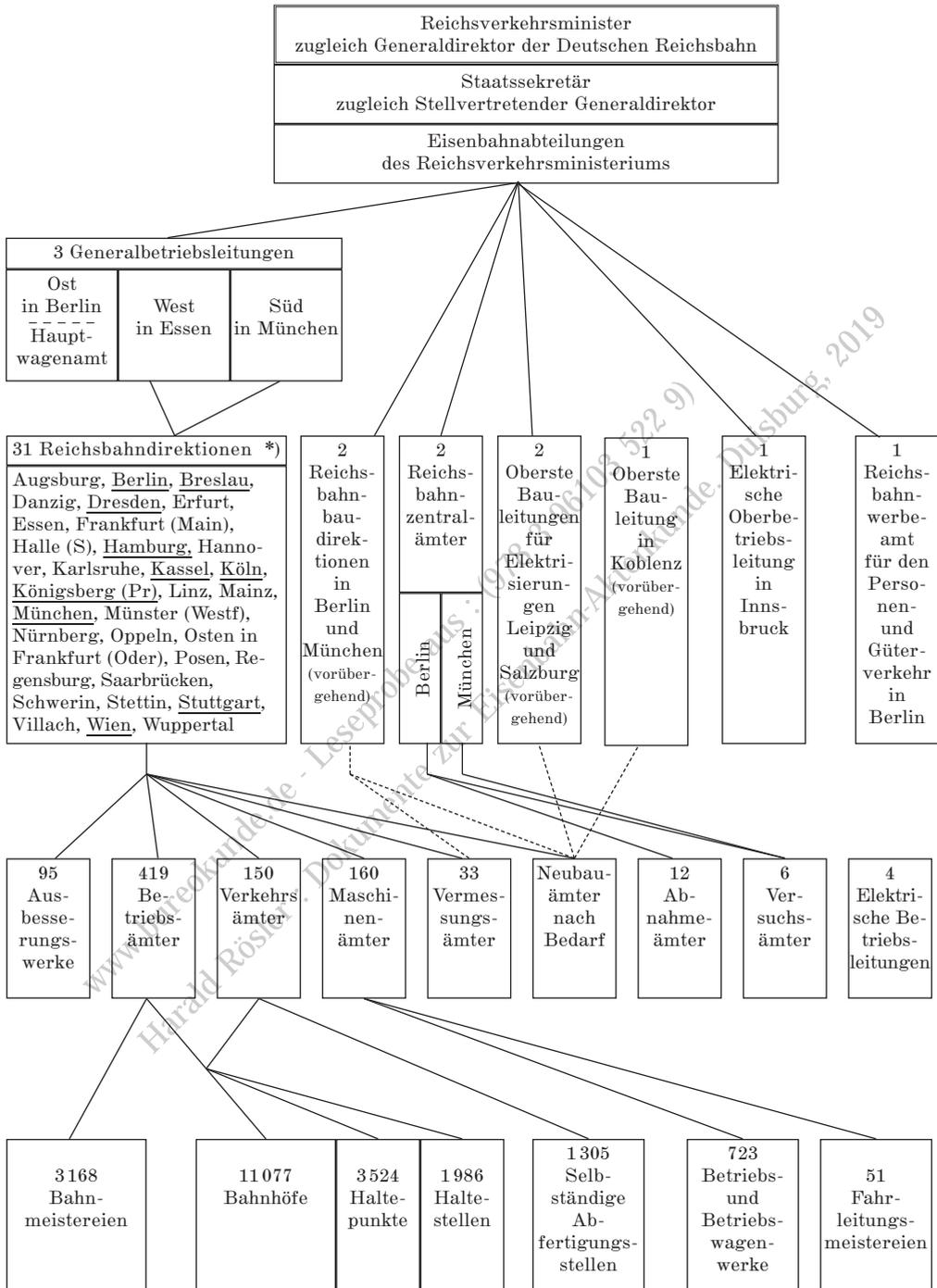
Von der Verfassung der Deutschen Reichsbahn (Gesellschaft) und der Deutschen Bundesbahn ist ihre Verwaltungsorganisation zu unterscheiden. Darunter verstehen wir den Aufbau des Geschäftsapparates, den die Eisenbahn zur Durchführung ihrer Aufgaben braucht, das heißt, die Gliederung in die verschiedenen über- und nebeneinander arbeitenden Dienststellen. Während die Bestimmungen über die Organisation der Geschäftsleitung (Vorstand, Verwaltungsrat, ggf. Ministerium, Beirat usw.) in den Gesetzen ausführlich enthalten waren, sagten die Gesetze nur wenig über die übrige Organisation im einzelnen. Sie bestimmten lediglich, daß die Verwaltungsorganisation durch besondere „Verwaltungsordnung“ geregelt wird, und von wem diese aufzustellen und ggf. zu genehmigen ist.

Trotz verschiedener tiefgreifender Veränderungen in den äußeren Bedingungen waren die Grundstrukturen der Verwaltungsorganisation von der Verreichlichung der Ländereisenbahnen bis zur Auflösung der Deutschen Bundesbahn bemerkenswert stabil. So gab es vom Anfang bis zum Ende die Aufteilung in Zentral-, Mittel-, Ämter- und Vollzugsinstanz. Die Aufgaben der verschiedenen Fachressorts (auch als Geschäftszweige bezeichnet) liefen in den unteren örtlichen Instanzen zusammen; Eifersüchteleien dürfte es zwischen gleichrangigen Dienststellen wohl gegeben haben, aber letztendlich war der jeweilige Amtsvorstand oder Direktionspräsident für die Erfüllung der Aufgaben aller Dienstzweige in seinem Bereich verantwortlich.

Die vier Instanzen waren :

- **Zentralinstanz** : (Hauptverwaltung mit dem Vorstand an der Spitze ; zeitweise RVM mit dem Generaldirektor (Personalunion))

Aufbau der Geschäftsstellen der Deutschen Reichsbahn 1940



*) Die unterstrichenen Direktionen sind Geschäftsführende Direktionen des Werkstättenwesens

- **Mittelinstantz:** Direktionen und zentrale Ämter
- **Ämterinstantz:** Ämter und Ausbesserungswerke ; die Verkehrsämter später als Generalvertretungen
- **Vollzugsinstantz:** Dienststellen des Außendienstes

Die Verwaltungsordnungen regelten die Verwaltungsorganisation nur in ihren Grundzügen, sie gaben gewissermaßen den großen Rahmen. So enthielten sie zum Beispiel nichts über die Zahl der Reichs- bzw. Bundesbahndirektionen, Ämter usw., über ihre räumliche Aufteilung oder Einzelheiten über den Aufbau und die Abgrenzung der Zuständigkeiten aller Dienststellen. Diese Fragen wurden durch die vom Vorstand zu erlassenden Geschäftsanweisungen und durch Einzelanordnungen geregelt.

Für jede Gattung von Dienststellen bestand eine Geschäftsanweisung, in der die Aufgaben der Dienststellen, ihre Gliederung und ihre Arbeitsweise geregelt war. Es gab zum Beispiel Geschäftsanweisungen für die Direktionen, die zentralen Ämter, die Ämtervorstände, die Werkdirektoren und die Dienststellenvorsteher.

Bei den deutschen Eisenbahnen hatten sich im wesentlichen folgende fünf Fachgebiete (Dienstzweige, Ressorts) herausgebildet: **Baudienst, Betriebsdienst, Maschinentechnischer Dienst, Verkehrsdienst und Verwaltungsdienst.**

Jedes dieser Fachgebiete gliederte sich wiederum in Teilgebiete, zum Beispiel der Verwaltungsdienst in Finanz-, Personal- und Rechtsangelegenheiten. Die Dienststellen der einzelnen Instanzen umfaßten entweder alle Fachgebiete oder nur ein oder mehrere Fachgebiete, entweder für einen bestimmten örtlichen Bereich oder für die ganze Eisenbahn. Die Direktion vereinigte zum Beispiel alle Fachgebiete für den Direktionsbezirk, das Betriebsamt nur den Bau und Betrieb für den Amtsbezirk, die Güterabfertigung nur den örtlichen Güterverkehr.

Für den **Verwaltungsdienst** gab es in der Ämterstufe und in den Dienststellen des Außendienstes keine eigenen Behörden ; eine eigene Organisation dafür bestand nur in der Zentral- und der Mittelinstantz (bei den Direktionen besondere Dezernate, zum Teil eigene Abteilungen). Die Ämter und Dienststellen des Außendienstes nahmen die in ihren Bereich fallenden Verwaltungsaufgaben mit wahr.

Die Eigenart des Eisenbahndienstes führte dazu, für die Mitarbeiter der DB neben den allgemeinen, für alle öffentlichen Verwaltungen geltenden Personalvorschriften, noch Sonderbestimmungen für das **Personalwesen** zu erlassen (z.B. Dienstdauervorschriften, Laufbahn- und Befähigungsvorschriften).

Neben dem Beamten-, Arbeits- und Personalvertretungsrecht nahm das Sozialwesen einen breiten Raum ein, da man der Auffassung war, daß die besonderen Anforderungen des Eisenbahndienstes die DR und die DB zu verstärkter sozialer Betreuung ihrer Mitarbeiter verpflichtete. Hier sei ein Blick in die Hauptgruppe U des Aktenplans empfohlen, um den Umfang auch nur zu erahnen.

Der Betriebsdienst war in gewissem Umfang gegliedert in die Geschäfte der eigentlichen Betriebsverwaltung und der *Betriebsleitung*. Für diese bestand eine *straffere Organisation* für die Disposition über den Lauf der Züge (Betriebsabteilung der Hauptverwaltung - Generalbetriebsleitung / Oberbetriebsleitung - Betriebsleiter der Direktion (Dez 30) mit der Oberzugleitung (Ozl) - Zugleitungen (Zl) und Zugüberwachungen (Zü), beide in der Regel beim Betriebsamt - Betriebsüberwachung (Bü) auf größeren Bahnhöfen. Bei der Deutschen Reichsbahn der DDR nannte sich die vergleichbare Struktur Dispatcherdienst mit Haupt-, Bezirks-, Amts- und Bahnhofsdspatchern.

Das Wort **Betrieb** - zunehmend durch „Produktion“ ersetzt - wird in der Eisenbahnfachsprache in einem weiteren und einem engeren Sinne gebraucht, wobei hier von den besonderen Betriebsbegriffen im Sinne des Haftpflicht-, des Arbeits- und des Sozialversicherungsrechts abgesehen wird. Im weiteren Sinne umfaßt der Betrieb die gesamte Eisenbahnbetriebsführung und die Betriebsleistung des Eisenbahnunternehmens. Betrieb im engeren Sinne sind Bewegungen von Schienenfahrzeugen, die zum Bilden, Durchführen und Auflösen von Zügen notwendig sind. Erst wenn Betriebsleistungen von Kunden in Anspruch genommen werden, entstehen Verkehrsleistungen. Die erforderlichen Bewegungen der Schienenfahrzeuge sind mit höchstmöglicher Sicherheit, Schnelligkeit und unter geringstmöglichem Aufwand auszuführen. Neben der Aufstellung der Fahrpläne, der Zugbildungs- und Rangierpläne, gehören die Erstellung und Fortbildung der Sicherheitsvorschriften, die Bedienung der Sicherheitseinrichtungen, die einheitliche Leitung und Überwachung aller dieser Vorgänge zum Betrieb.

Unter dem Begriff **Verkehr** - zunehmend auch als „Absatz“ bezeichnet - faßt die Eisenbahnfachsprache die Aufgaben zusammen, die als Bindeglied zwischen der Leistungserstellung und den Kunden bzw. dem Markt aufzufassen sind. Grundlage der Beziehungen zwischen den Kunden und der Eisenbahn sind die Beförderungsverträge. Wesentliche verkehrsdienstliche Aufgaben sind:

- Marktforschung, Marktbeobachtung
- Preisbildung (Tarifgestaltung) und Angebotsgestaltung

- **E V: Personalabteilung:** Personalhaushalt; Beamten- und Arbeitsrecht; Laufbahn- und Ausbildungswesen; Wohnungs- und Wohlfahrtswesen,
- **E VI: Verwaltungsabteilung:** Organisations- und Hausangelegenheiten, Beziehungen zur Reichsregierung, internationale Angelegenheiten, Verwaltungsrat, Freifahrtswesen, Statistik, Geschäftsberichte, Pressedienst, Propaganda, Auskünfte an Ausländer;
Unterabteilung E VI a: Personalien der oberen Beamten,
- **E VII:** neu gebildet 1924 als **Einkaufsabteilung:** Beschaffung von Oberbau-, Werk- und Betriebsstoffen, Lokomotiven, Wagen, Maschinen und Geräten; im Februar 1936 zusammengelegt mit der Maschinentechnischen Abteilung zur neuen Maschinentechnischen und Einkaufsabteilung E III.

Außerdem gab es an der Spitze der DRG zwei „Gruppen“, die dem Generaldirektor bzw. seinem Stellvertreter direkt unterstanden:

- **Gruppe A (Allgemeine Gruppe):** entsprach der Allgemeinen Verwaltung. In ihr ist anscheinend die Abteilung E VI aufgegangen.
- **Gruppe L (Landesverteidigung):** 1935 für Eisenbahnmilitärische Angelegenheiten gebildet: Zusammenarbeit mit der Wehrmacht vor allem in Transport-, Material-, Organisations-, Bau- und Bahnschutzangelegenheiten.

Die Auflösung der DRG und die Überführung ihrer Abteilungen ins RVM war mit keinen nennenswerten Änderungen der Geschäftsverteilung und des Personals verbunden, d. h. die Struktur der Eisenbahnabteilungen des RVM blieb zunächst die gleiche wie die der Hauptverwaltung der DRG.*

Nach einigen kleineren Änderungen galt 1941 der folgender Aufbau:

„1. Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums

An der Spitze: Der Reichsverkehrsminister Dr.-Ing. e. h. Dorpmüller, zugleich Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn. Sein ständiger Stellvertreter ist Staatssekretär Kleinmann, zugleich Stellvertretender Generaldirektor.

Gruppe A: Allgemeine Verwaltung

Leiter: Ministerialdirigent Dr. jur. Kittel

Personalien aller Beamten des höheren Dienstes sowie der Beamten, Angestellten und Arbeiter der Eisenbahnabteilungen *), Organisation, Reichsbahngesetz, internationale Angelegenheiten, Freifahrt, Hausangelegenheiten, Statistik, Lohnkartenwesen, Angelegenheiten des Beirats, Pressedienst und Propaganda *), Schriftleitung der „Reichsbahn“.

*) Diese Geschäfte werden von den Referenten unmittelbar unter dem Staatssekretär bearbeitet.

* vgl. Roeske: *Reichsbahnakten II*

In der Gruppe A werden auch die Geschäfte der Allgemeinen Verwaltung für das Reichsverkehrsministerium im ganzen (auch Kabinettsachen) bearbeitet.

Abteilung I. Verkehrs- und Tarifabteilung

Leiter: Ministerialdirektor Treibe

Güterwagendienst, Abfertigungs- und Beförderungsdienst, Kraftwagenverkehr, Bahnrollfuhrdienst, Sammelgutverkehr, Güter- und Personentarife, Verkehrswerbung, Reichszentrale für den Deutschen Reiseverkehr.

Abteilung II. Betriebsabteilung

Leiter: Ministerialdirektor Dr=Ing e h Leibbrand

Oberste Betriebsleitung, Reisezugfahrplan, Zugbildung, Verteilung und Verwendung der Personen-, Gepäck- und Triebwagen, Postbeförderung, Betriebswissenschaft, Betriebswirtschaft, Güterzugfahrplan, betrieblicher Wagendienst, allgemeine Vorschriften für den Betriebsdienst, Bau- und Betriebsordnung, Betriebsunfälle, Lokomotivbetrieb, elektrische Zugförderung und Triebwagenbeförderung.

Abteilung III. Maschinentechnische und Einkaufsabteilung

Leiter: Ministerialdirektor Bergmann

Bau und Einkauf von Lokomotiven, Triebwagen, Wagen aller Art, Schiffen und Kraftwagen, Betriebsmaschinendienst, Schiffsdienst und technischer Wagendienst, Lokomotiv- und Wagenbehandlungsanlagen, maschinenartige Anlagen, elektrische Licht- und Kraftanlagen, Anlagen und Wirtschaftlichkeit des elektrischen Zugbetriebs, Einkauf von Kohle, Oberbaustoffen, Geräten, Werkstoffen, Ersatzstücken usw, Stoffkunde und Werkstoffprüfung, Patentangelegenheiten, Bau, Ausrüstung und Unterhaltung von Ausbesserungswerken, Betriebsführung und Arbeitsverfahren in Ausbesserungswerken und Werkstätten.

Abteilung IV. Finanz- und Rechtsabteilung

Leiter: Ministerialdirektor Prang

Verwaltung der Geldmittel, Bankverkehr, Kredite, Beteiligungen, Wirtschaftsplan, Jahresabschluß, Gewinn- und Verlustrechnung, Bilanz, Finanzvorschriften, Rechnungsprüfungswesen, Betriebskostenrechnung, Beschaffungspläne.

Unterabteilung IV A. Rechtsabteilung

Leiter: Ministerialdirigent Dr Pischel

Rechtsfragen aus dem Gebiet des öffentlichen und Privatrechts einschl der Mitwirkung bei Gesetzesentwürfen, allgemeine Angelegenheiten der Privatgleisanschlüsse, der Reichsplanung und Raumordnung, der Energieversorgung, der Verpachtungen und Vermietungen, Nutzungsvergütungen, Kreuzungsgebühren,

Gemeinschaftsverhältnisse mit fremden Eisenbahnen und Eisenbahnverträge mit fremden Staaten.

Unterabteilung IV B. Abteilung für Privat- und Kleinbahnaufsicht

Leiter: Ministerialdirigent Drache

Aufsicht über die nichtreichseigenen Bahnen des allgemeinen Verkehrs und die Kleinbahnen, Gewerberecht, gewerbliche Nebenbetriebe (Werbe- und Aushangwesen, Bahnhofswirtschaften usw), Steuern, Verdingungswesen.

Abteilung V. Personalabteilung

Leiter: Ministerialdirektor Osthoff

Personalhaushalt, Personalwirtschaft, Arbeitsrecht, Beamtenrecht, Dienststrafrecht, Besoldungs- und Lohnwesen, Laufbahnen, Angestelltengrundsätze, bahnärztlicher Dienst, Wohlfahrtseinrichtungen, Unterrichts- und Bildungswesen, Sport, Wohnungsbau und Wohnungsverwaltung, Unfallverhütung, Unterstützungen.

Abteilung VI. Bauabteilung

Leiter: Ministerialdirektor Meilicke

Ausgestaltung und Unterhaltung der Bahnanlagen, Sicherungs- und Fernmeldewesen, Bau- und Betriebsordnung, technische Vereinbarungen, rangiertechnische Forschung.

Abteilung VII. Bauabteilung

Leiter: Ministerialdirektor Rudolphi

Zwanzig-Jahres-Programm für den Ausbau der Reichsbahn, Planung und Durchführung besonders großer Bauten, Brücken- und Ingenieurhochbauten, Oberbauwesen, Vermessungsangelegenheiten, Hochbau.

Gruppe L: Eisenbahnwehrmachtliche Angelegenheiten

Leiter: Ministerialdirigent Dr=Ing Ebeling.

2. Hauptprüfungsamt

Leiter: Präsident des Hauptprüfungsamts Dr jur, Dr rer pol h c Weirauch

Die Deutsche Reichsbahn besitzt eine eigene Prüfungseinrichtung; sie besteht aus dem Hauptprüfungsamt in Berlin und den Prüfungsämtern bei den Reichsbahndirektionen und den Reichsbahn-Zentralämtern.

Das Hauptprüfungsamt leitet und überwacht die Tätigkeit der Prüfungsämter. Außerdem prüft es die Wirtschafts- und Rechnungsführung der Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums. Ferner prüft das Hauptprüfungsamt den Jahresabschluß nebst Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung der Deutschen

Reichsbahn und erstattet über diese Prüfung einen Prüfungsbericht an den Reichsverkehrsminister.

Die Prüfungsämter überwachen die Wirtschafts- und Rechnungsführung der Reichsbahndirektionen und der Reichsbahn-Zentralämter nach den Vorschriften der Rechnungsprüfungsordnung und den Bestimmungen des Hauptprüfungsamts.

Der Prüfungsdienst ist in seiner Prüfungstätigkeit unabhängig.

3. Generalbetriebsleitungen

Aufgabe der Generalbetriebsleitungen ist die Hebung der Leistungsfähigkeit und die größtmögliche Steigerung der Leistungen der Reichsbahn sowie die Förderung der Einheitlichkeit und Wirtschaftlichkeit des Betriebes, des Betriebsmaschinen- und Beförderungsdienstes.

Der Geschäftskreis der Generalbetriebsleitung umfaßt insbesondere Maßnahmen von allgemeiner und größerer Bedeutung für die Abwicklung des Betriebs, des Betriebsmaschinen- und Beförderungsdienstes, Kleindienst in diesen Dienstzweigen und die Sorge für die Betriebssicherheit gehören nicht zum Aufgabengebiet der Generalbetriebsleitungen.

Die Generalbetriebsleitungen haben für die Durchführung des Betriebs und die Abwicklung des Verkehrs Anordnungsbefugnis gegenüber allen Reichsbahndirektionen ihres Bezirks.

An der Spitze jeder Generalbetriebsleitung steht ein Präsident. Unter dem Präsidenten stehen als Leiter der Betriebsabteilung der Oberbetriebsleiter und als Leiter der Verkehrsabteilung der Oberverkehrsleiter sowie die erforderlichen Dezernenten.

Der Generalbetriebsleitung Ost ist als eine selbständige Abteilung das Hauptwagenamt angegliedert. Es führt seine Geschäfte unter der Bezeichnung ‚Deutsche Reichsbahn, Hauptwagenamt‘.

Bei der Generalbetriebsleitung Ost werden auch die Geschäfte des Personewagendienstes (Verteilung und Ausgleich, Zugbildung) behandelt.“*

Nach dem II. Weltkrieg und der darauffolgenden Aufteilung Deutschlands in Besatzungszonen mit jeweils eigenen zentralen Eisenbahnverwaltungen sowie dem anschließenden Zusammenwachsen der alten Strukturen in Westdeutschland folgte die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn zunächst grundsätzlich dem bekannten und bewährten Vorkriegsaufbau.

* Organisation der Deutschen Reichsbahn, 1941, S. 14 ff.

„Im Jahre 1973 wurde eine Neuorganisation der HVB vorgenommen, die ihren bis dahin vorwiegend fachdienstlich ausgerichteten Aufbau durch eine stärkere funktionale Aufgabengliederung ersetzte.

Dabei entstanden aus den früheren sechs Abteilungen und den Gruppen Betriebswirtschaft, Planung sowie Einkauf und Materialwirtschaft vier Abteilungen mit Fachbereichen und ein neben dem Sekretariat des Vorstandes eingerichteter Stab ‚Unternehmensplanung‘, dessen vier Referate später in anderen Bereichen aufgingen.

Auf der Grundlage der Neufassung des Bundesbahngesetzes vom 12. Dezember 1981 wurde mit dem Vorstandswechsel am 13. Mai 1982 eine Neuordnung der seit 1976 bestehenden Ressorts und der 1973 eingerichteten elf Fachbereiche eingeleitet, die die bisherigen vier Ressorts mit einem Generalbevollmächtigten für Absatz und Produktion ablöst.“ *

Nach der Geschäftsordnung des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn vom 13. Mai 1987 bestanden folgende Ressorts, Bereiche und Hauptabteilungen:

V V Vorsitzender des Vorstandes

Bereiche

- Organisation und Datenverarbeitung (Br O)
- Finanz und Verwaltung (Br F)

Hauptabteilungen

- Sekretariat des Vorstandes (Ha V 1) mit Verbindungsstelle Bonn
- Unternehmensbild (Ha V 2)
- Internationale Beziehungen (Ha V 3)
- Presse und Öffentlichkeitsarbeit (Ha V 4)

V G Leiter des Ressorts Güterverkehr

Bereiche

- Verkauf - Güterverkehr (Br G)
- Marketing und Leistungsplanung Güterverkehr (Br Gm)
- Strategie Güterverkehr (Br Gs)
- Einkauf (Br E)

Hauptabteilung - Steuerung - DV-Projekte - Güterverkehr (Ha Gv 1)

* Organisation der DB, Stand 1982, S. 58 f.

St V **Stellvertretendes Vorstandsmitglied für Informations- und Steuerungsprojekte ; Projekte Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV), Personalstrategie**
Hauptabteilung Fachdienstkoordinator IS

Die Mitglieder des Vorstandes vermerkten ihre Beteiligung (z. B. auf Entwürfen zu Vorlagen zur Beschlußfassung des Gesamtvorstandes) in folgenden Farben:

V V: grün	V G: orange	V P: blau
V T: schwarz	V PN: violett	V PS: rot
V SP: gelb	St V: braun	

Diese Regelung galt auch für Geschäftsgangsvermerke. *

Diese Strukturen wurden von der Zentrale in die Mittelinstanzen weitergeführt, so daß die bisherige Aufteilung in Abteilungen und Direktionsbüros entfiel. Auch die Ämterinstanz (ehemalige Bundesbahn=Verkehrsämter nun als Generalvertretungen) wurde zu „Regionalbereichen“ umstrukturiert.

Im Zuge der Wiedervereinigung der beiden deutschen Staaten näherten sich die beiden Staatseisenbahnen - die Deutsche Reichsbahn (DDR) und die Deutsche Bundesbahn - einander wieder an. Bei allen Unterschieden aus der Zeit der Trennung gab es doch noch deutliche Gemeinsamkeiten, die dies erleichterten.

Verschiedene Entwicklungen bis Anfang der 90er Jahre ** brachten die Politik dazu, eine Bahnreform durchzusetzen. Dadurch wurden gewachsene Strukturen einer hochkomplexen Eisenbahn zerschlagen, deren Teile *miteinander* arbeiteten, und gegen verschiedene Unternehmen ausgetauscht, die nebeneinander wirken. Die Behörde Deutsche Bundesbahn mit ihrem Auftrag zur Daseinsvorsorge wurde aufgelöst, ebenso die Quasi-Behörde Deutsche Reichsbahn. Man versprach sich von der Schaffung der privatwirtschaftlich organisierten, nach kaufmännischen Prinzipien handelnden *** Deutschen Bahn AG eine Entlastung der öffentlichen Haushalte und eine Stärkung des Verkehrs auf der Schiene.

* Zu Farbkonventionen bei Sicht- und Geschäftsgangsvermerken in anderen Verwaltungen, Unternehmen usw. vgl. a. Rösler: *Bürokunde*, S. 116 f.

** z. B. Verlust von Verkehren an Konkurrenten, insbesondere den Straßenverkehr, Vorgaben der EG, veränderte Ansichten über Daseinsvorsorge und Versorgungsauftrag und ihre staatliche Finanzierung, prognostizierter Anstieg des Gesamtverkehrs (mehr Mobilität Einzelner, mehr Güterverkehr)

*** vgl. a. oben, S. 30, Ottmann zum „kaufmännischen Geist“ in den 90er Jahren

Die Verwaltungsorganisation der Mittelinstanz der Deutschen Reichsbahn und der Deutschen Bundesbahn

Zur Mittelinstanz gehörten die Reichbahn- bzw. Bundesbahndirektionen und die Zentralstellen wie General- bzw. Oberbetriebsleitungen, Bau- und Oberste Bauleitungen, Zentralämter, später die Zentrale Transportleitung, die Zentrale Verkaufsleitung, die Zentralstelle für den Werkstättenendienst, das Bundesbahn-Sozialamt und weitere, unten näher beschriebene.

Bestimmte Reichsbahn- bzw. Bundesbahndirektionen waren gleichzeitig sogenannte „Geschäftsführende Direktionen“. Bei ihnen waren bestimmte Geschäfte (z. B. im Werkstättendienst, im Tarifdienst, im statistischen Dienst, im Verkehrskontrolldienst oder in der Drucksachenverwaltung) zusammengefaßt, die sie aus wirtschaftlichen Gründen für mehrere Direktionsbezirke oder für den Gesamtbereich der Eisenbahn bearbeiteten. Den nicht geschäftsführenden Direktionen konnten dabei bestimmte Geschäfte überhaupt entzogen werden, so daß die Geschäftsführende Direktion allein mit ihnen befaßt war (z. B. im Werkstättendienst), oder die Geschäftsführung bestand in der federführenden Bearbeitung bestimmter Geschäfte unter Beteiligung einiger oder aller Direktionen (z. B. die Geschäftsführung für die Gütertarife mit dem Ausland).

Am stärksten ausgeprägt war die Geschäftsführung im Werkstättenwesen. Der Werkstättenbezirk einer „Geschäftsführenden Direktion für das Werkstättenwesen (GDW)*“ umfaßte die Bezirke mehrerer Direktionen (1940: 31 Rbd, davon 10 GDW; 1958: 17 BD, davon 5 GDW). Die GDW bearbeiteten die Angelegenheiten des Werkstättendienstes der in ihrem „Werkstättenbezirk“ liegenden Ausbesserungswerke, und zwar sowohl in sachlicher als auch in personeller Hinsicht. Die örtlichen Direktionen hatten mit der Verwaltung der in ihrem Bezirk gelegenen Ausbesserungswerke - von wenigen Ausnahmen abgesehen (z. B. bahnärztlicher Dienst) - nichts zu tun. Jede GDW hatte eine eigene Werkstättenabteilung, die nicht aus dem Organismus der örtlichen Direktion herausgelöst war, sondern als echte Direktionsabteilung die Werkstättenangelegenheiten nach den für die Direktionen geltenden Grundsätzen bearbeitete, und zwar in Zusammenarbeit mit den übrigen Abteilungen der Direktion.

* In den graphischen Übersichten auf S. 52 und S. 54 durch Unterstreichung kenntlich gemacht

Die nachfolgende Tabelle zeigt den Stand der GDW von 1941.

Geschäftsführende Direktion für das Werkstättenwesen	im Bereich der örtlichen Reichs- bahndirektionen	Reichsbahnausbesserungswerke (Stand 1941)
Hamburg	Hamburg Hannover Münster Schwerin	Glückstadt (angegliedert Werkstättenabteilung Harburg) Neumünster Wittenberge Braunschweig Hannover Magdeburg Stendal Bremen (angegliedert Werkabteilung Oldenburg) Lingen Osnabrück Lübeck Rostock (angegliedert Werkabteilung Malchin)
Berlin	Berlin Osten Posen Stettin	Berlin Grünwald Schöneeweide Tempelhof Potsdam Brandenburg West Schneidemühl Ostrowo Posen Eberswalde Stargard (Pom)
Breslau	Breslau Oppeln	Breslau Lauban Oels Schweidnitz Oppeln Jägerndorf Gleiwitz - Lokomotivwerk mit 1 Abteilung in Kattowitz Gleiwitz - Wagenwerk mit 1 Abteilung in Petrowitz
Dresden	Dresden Erfurt Halle (Saale)	Aussig (angegliedert Betriebsabteilung Bodenbach) Böhm Leipa (angegliedert Betriebsabteilung Reichenberg) Chemnitz Dresden Komotau Zwickau Gotha Jena Cottbus Delitzsch Dessau Halle Leipzig Meiningen
München	München Augsburg Nürnberg Regensburg	München-Freimann Neuaubing Augsburg Ingolstadt Innsbruck Nürnberg Weiden (Opf)

Im Jahre 1958 waren die Zuständigkeiten der GDW der DB wie folgt abgegrenzt :

- GDW Essen für die Direktionsbezirke Essen, Köln und Wuppertal
- GDW Frankfurt (Main) für die Bezirke der BD Frankfurt (Main), Kassel, Mainz und Trier
- GDW Hamburg für die Direktionsbezirke Hamburg, Hannover und Münster
- GDW München für die Bezirke der Direktionen Augsburg, München, Nürnberg und Regensburg
- GDW Stuttgart für die BD=Bezirke Karlsruhe und Stuttgart
- BD Saarbrücken nahm für ihren Bezirk die Aufgaben einer GDW selbst wahr.

Die Geschäftsführung im Verkehrskontrolldienst war bestimmten Direktionen (Kontrolldirektionen) übertragen worden. Bei ihnen waren die Verkehrskontrollen I und II (I : Personen= Gepäck= und Expreßgutverkehr ; II : Güter= und Tierverkehr) im Range von Direktionsbüros eingerichtet.

Im Jahre 1940 waren die Kontrolldirektionen wie folgt aufgeteilt :

Kontrolldirektion	Sitz der Verkehrskontrolle I und II	Kontrollführung im	
		Personenverker	Güterverkehr
		für den Bezirk der Reichsbahndirektionen	
Berlin	Berlin	Berlin	Berlin
Breslau	Breslau	Breslau, Oppeln	Breslau, Oppeln
Dresden	Dresden	Dresden	Dresden
Erfurt	Erfurt	—	Erfurt, Kassel
Hannover	Magdeburg	Erfurt, Halle, Hamburg, Hannover, Kassel	Halle, Hamburg, Hannover
Karlsruhe	Karlsruhe	—	Karlsruhe
Köln	Köln	—	Essen
Köln	Trier	Köln, Saarbrücken	Köln, Saarbrücken
Königsberg	Königsberg	Königsberg, Danzig	Königsberg, Danzig
Mainz	Ludwigshafen	Frankfurt (Main), Mainz, Karlsruhe, Stuttgart	Frankfurt (Main), Mainz
München	Innsbruck	Augsburg, München, Nürnberg, Regensburg	—
München	Weiden (Opf)	—	Augsburg, München, Nürnberg, Regensburg
Münster	Oldenburg	Münster, Essen	Münster
Osten	Frankfurt (Oder)	Osten, Stettin, Posen	Osten, Stettin, Posen
Schwerin	Lübeck	Schwerin	Schwerin
Stuttgart	Stuttgart	—	Stuttgart
Wien	Wien	Linz, Villach, Wien	Linz, Villach, Wien
Wuppertal	Wuppertal	Wuppertal	Wuppertal

Den Verkehrskontrollen oblag die Abrechnung der Verkehrseinnahmen, darunter auch die Abrechnung mit fremden Eisenbahnverwaltungen im internationalen Verkehr. Bei der DB bestanden zunächst folgende Verkehrskontrollen (1962):

Kontrolldirektion	Sitz der Verkehrskontrolle	Kontrollführung für den Bezirk der Bundesbahndirektionen
<i>1. Verkehrskontrolle für den internationalen Verkehr</i>		
Saarbrücken	Trier	alle Bundesbahndirektionen
<i>2. Verkehrskontrolle I für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr</i>		
Hannover	Lübeck	Essen, Hamburg, Hannover, Münster
Kassel	Kassel	Frankfurt (Main), Kassel, Stuttgart, Wuppertal
Mainz	Ludwigshafen (Rh)	Karlsruhe, Köln, Mainz, Saarbrücken
München	Kempten (Allg)	Augsburg, München, Nürnberg, Regensburg
<i>3. Verkehrskontrolle II für den Güter- und Tierverkehr</i>		
Hannover	Oldenburg (Oldbg)	alle Bundesbahndirektionen (Wagenladungsverkehr)
Regensburg	Weiden (Oberpf)	alle Bundesbahndirektionen (Stückgutverkehr)
Stuttgart	Stuttgart	alle Bundesbahndirektionen (Militärverkehr)
Wuppertal	Wuppertal	alle Bundesbahndirektionen (Güterkraftverkehr)

Anfang der 70er Jahre wurden die Bundesbahndirektionen Augsburg, Kassel, Mainz, Münster, Regensburg und Wuppertal aufgelöst, andererseits wurden Zentralstellen geschaffen. Damit waren auch Zuständigkeiten neu zu regeln. Nach verschiedenen Konzentrationsprozessen zeigte sich 1982 die folgende Struktur:

Kontrolldirektion	Dienstsitz	Verkehere
<i>1. Verkehrskontrolle für den internationalen Verkehr</i>		
Saarbrücken	Trier	Internationaler Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr, Güter- und Tierverkehr
<i>2. Zentrale Abrechnungsstelle für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr</i>		
Frankfurt	Kassel	Zentrale Buchungsstelle für die gesamten Einnahmen aus Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr; Abrechnung dieser Verkehere mit Ausnahme des internationalen Verkehrs
<i>3. Verkehrskontrolle II für den Güter- und Tierverkehr</i>		
Hannover	Oldenburg (Oldbg)	Zentrale Frachtbe- und Abrechnung des Wagenladungs-, Dienstgut-, Spediteur-Sammelgut- und Großcontainerverkehrs Frachtrückvergütungen, Rabatte
Stuttgart	Stuttgart	Militärverkehr der Bundeswehr und der in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Streitkräfte

Die Reichsbahndirektionen, Eisenbahndirektionen bzw. Bundesbahndirektionen waren in Abteilungen untergliedert. Jede Direktion umfaßte je nach Größe fünf bis sieben Abteilungen. Einer der Abteilungspräsidenten (Abteilungsleiter) war „Vizepräsident“*, später „[Erster] Stellvertreter des Präsidenten“. Bei Abwesenheit oder Verhinderung des Vizepräsidenten wurde der Präsident in der Regel durch den dienstältesten der anwesenden Abteilungsleiter vertreten.

In der Regel hatten die Direktionen zunächst folgende Abteilungen :

- I. Verwaltungs- und Finanzabteilung (Bezeichnung nicht einheitlich, z. B. auch Finanz- und Rechtsabteilung) ; einschließlich Rechtsangelegenheiten
- II. Personalabteilung
- III. Verkehrsabteilung/Verkehrs- und Tarifabteilung (bei größeren Direktionen)
- IV. Betriebsabteilung
- V. Bauabteilung
- VI. Maschinentechnische Abteilung
- VII. (bei den GDW) Werkstättenabteilung

Ab spätestens 1958 wurden die Abteilungen neu sortiert und für alle Bundesbahndirektionen einheitlich belegt :

- I. Personalabteilung
- II. Maschinentechnische Abteilung
- III. Betriebsabteilung
- IV. Bauabteilung
- V. Verkehrsabteilung
- VI. Finanz- und Rechtsabteilung
- VII. (bei den GDW) Werkstättenabteilung

Wenn keine besondere Verkehrsabteilung bestand, wurde die Abteilung V zur „Finanz-, Rechts- und Verkehrsabteilung“ zusammengefaßt.

Die Abteilungspräsidenten (später : Abteilungsleiter) nahmen neben ihren Aufgaben als Leiter der Abteilung auch ein Dezernat wahr.

Innerhalb der Abteilungen waren die Geschäfte nach einem vom Präsidenten aufgestellten Geschäftsplan in Dezernate aufgeteilt, die von Dezernenten verwaltet wurden. Die Dezernenten waren für die sach- und formgerechte Erledigung der ihnen zugeteilten Geschäftsaufgaben verantwortlich.

* Die Amtsbezeichnung „Vizepräsident“ fiel mit Inkrafttreten des Bundesbesoldungsgesetzes vom 27. Juli 1957 weg, die bisherigen Vizepräsidenten führten jedoch ihre Amtsbezeichnung weiter.

- T Bautechnisches Büro
 - Tb Brückenbaubüro
 - Th Hochbaubüro
 - To Oberbaubüro
 - Tv Vermessungsbüro
- M Maschinentechnisches Büro
 - W Werkstättenbüro (nur bei den GDW)
 - St Stoffbüro (nur bei den GDW)
 - VK Verkehrskontrollen I bzw II (nur bei den Kontrolldirektionen)

Eine bildliche Darstellung findet sich auf der gegenüberliegenden Seite.

Diese Struktur hielt sich bis in die 80er Jahre. Danach wurde bei der Deutschen Bundesbahn eine „Sachgebietsverfassung“ eingeführt, die tiefgreifende Umstrukturierungen mit sich brachte, beispielsweise die Auflösung der 1970 bzw. 1971 errichteten Zentralen Transportleitung und der Zentralen Verkaufsleitung, dem Aufgehen der 1968 aus den früheren Bundesbahn-Verkehrsämtern gebildeten Generalvertretungen in den Bundesbahndirektionen, der Einrichtung neuer zentraler Stellen und anderes mehr.*

Von dem „Projekt ‚Weiterentwicklung der Resultatsverantwortung bei der DB‘“ versprach man sich

- das Leistungsbild der DB auf die .. Gegebenheiten des Marktes auszurichten, um sie wettbewerbsfähiger zu machen und
- das Unternehmen so zu führen, daß die Handlungsfähigkeit der DB im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern verbessert wird.

Die Frage, wie ein großes Unternehmen zu führen sei, wurde dahingehend beantwortet, *„daß die besten Erfolge dann erzielt werden, wenn Selbständigkeit und Initiative, Kreativität und Arbeitsfreude der Mitarbeiter und insbesondere der Führungskräfte optimal zur Geltung gebracht werden. Möglichst viel delegierte Entscheidungsfreiheit, möglichst wenig zentrale Reglementierung, Führen und Handeln nach vereinbarten Zielen, verbunden mit der Bereitschaft zur individuellen Verantwortung für die Zielerreichung, sind einige der Grundsätze, die Anwendung finden sollen.“***

* siehe auch ab S. 103 (Dienstposten-Kennzeichnungssystem [1991])

** Fieseler/Geyer/Kübler: *Leifaden für den Verwaltungsdienst*, Frankfurt am Main, 1981, S. 119 f.

Äufbau einer Bundesbahndirektion, GDW, aber keine Kontrolldirektion, vor 1958:

Präsident						
Vizepräsident (zugleich Abteilungsleiter einer Abteilung)						
Abteilungen						
I	II	III	IV	V	VI	VII
Abteilungsleiter (Abteilungspräsidenten)						
Finanz- und Rechts- abteilung	Persona- labteilung	Verkehrs- und Tarifabteilung	Betriebs- abteilung	Bau- abteilung	Maschinen- technische Abteilung	= Werkstätten- bezirksleiter Wertstätten- abteilung
Dezernate mit Dezernenten (Oberräten und Räten)						
Direktionsbüros						
Präsidialbüro	Grundverwaltungsbüro	Finanzbüro	Hauptkasse	Personalbüro	Sozialbüro	Verkehrsbüro
Tarifbüro	Betriebsbüro	Fahrplanbüro	Signalbüro	Bautechnisches Büro	Oberbaubüro	Hochbaubüro
Brückenbüro	Maschinentechnisches Büro	Werkstattbüro	Stoffbüro			
mit Bürovorständen (Amtmännern), Bürobeamten (Amtmänner, Oberinspektoren, Inspektoren) und Hilfskräften						

Weitere Dienststellen der Mittelinstanz

Neben den gebietsweise ausgerichteten Reichsbahn- bzw. Bundesbahndirektionen gab es weitere Dienststellen im Direktionsrang, zum Beispiel das Bundesbahn-Sozialamt und das Bundesbahn-Werbeamt (beide in Frankfurt am Main), die Ober- bzw. Generalbetriebsleitungen (die später in der Zentralen Transportleitung aufgingen), das Hauptwagenamt, zentrale Bauämter, die Zentralstelle für die Bahnstromversorgung, die Zentralstelle für den Werkstättendienst und die Reichsbahn- bzw. Bundesbahn-Zentralämter im Minden und München.

Die Bundesbahnzentralämter * hatten zentrale Aufgaben bei der Beschaffung und Konstruktion für die ganze Eisenbahn. Ihre Aufgaben waren nach technischen Gebieten aufgeteilt, das heißt, es gab keine Aufteilung der Aufgaben nach Bezirken. Der Geschäftskreis des BZA Minden ** umfaßte im wesentlichen:

- allgemeine Fragen der Rangiertechnik,
- Entwurf, Entwicklung, Bauartbetreuung und Beschaffung von Personen-, Gepäck-, Güter- und Spezialwagen, der Flurfördergeräte und Behälter,
- Fragen der Zug- und Stoßeinrichtungen,
- Entwicklung der zur zentralen Beschaffung vorgesehenen Maschinen, maschinenartigen Anlagen, Flurförderzeuge, Geräte und Werkzeugmaschinen,
- Wärme- und Energiewirtschaft (ausgenommen Starkstrom), Kerntechnik, Umweltschutz, technische Fragen der Mechanisierung des Ladedienstes, des Förderwesens und der Umschlagtechnik,
- Beschaffung bestimmter Ersatzstücke und Werkzeuge, fester Brennstoffe (Kohlen), bestimmter Werkstoffe aus Eisen, Nichteisen und Nichtmetall, bestimmter Geräte, Schreib- und Zeichenwaren,
- Stoffwirtschaft (einschl. Oberbaustoffe), zentraler Stoffausgleich und Stoffnummerierung,
- Versuchswesen und Güteprüfdienst.

Dem BZA Minden waren vier Güteprüfbezirke (früher: Abnahmeämter) für die Fertigungsüberwachung und Güteprüfung von Leistungen und Lieferungen für die DB unterstellt; außerdem die Bundesbahn-Versuchsanstalt Minden mit ihren Abteilungen Bremsen, Lauf- und Schwingungstechnik, Mechanik, Schweißtechnik, Wärmetechnik sowie Zentrale Gruppe Meß- und Auswertetechnik.

* hervorgegangen aus dem Reichsbahn-Zentralamt in Berlin und dem nach Auflösung der Gruppenverwaltung Bayern 1933 gebildeten Reichsbahn-Zentralamt München

** von 1946 bis 1950 Bundesbahnzentralamt Göttingen, dann Sitzverlegung nach Minden

Im BSA waren die Hauptverwaltungen der sozialen Versicherungen zusammengefaßt, und zwar

- der Bundesbahn=Versicherungsanstalt,
- der Bundesbahn=Betriebskrankenkasse,
- der Bundesbahn=Äusführungsbehörde für Unfallversicherung.

sowie die Zentralstellen der zahlreichen betrieblichen Sozialeinrichtungen, wie

- der Krankenversorgung der Bundesbahnbeamten,
- der Kleiderkasse der Deutschen Bundesbahn,
- der Sparda=Banken*,
- der Bundesbahn=Hausbrandversorgung,
- der Bundesbahn=Landwirtschaft,
- des Verbandes deutscher Eisenbahner=Sportvereine,
- des Bundesbahn=Sozialwerks**,
- des Eisenbahn=Waisenorts,
- der Bundesbahn=Zentralstelle gegen die Alkoholgefahren.

Die Deutsche Eisenbahn=Versicherungskasse (DEVK)*** als soziale Einrichtung der Eisenbahn hatte ihren Sitz schon damals nicht in Frankfurt (Main), sondern in Köln.

Das von einem Präsidenten geleitete Bundesbahn=Sozialamt hatte innerhalb seiner Zuständigkeiten Anordnungsbefugnisse gegenüber den Bundesbahndirektionen.

Die Eisenbahn=Wohnungsgesellschaften**** waren, ebenso wie die Eisenbahnsiedlungsgesellschaften und die Eisenbahn=Baugenossenschaften wurden nicht zentral vom BSA geführt, sondern waren örtlich organisiert.

* Eisenbahn=Spard- und Darlehnskassen

** hervorgegangen aus dem 1904 gegründeten „Allgemeinen Verband der Eisenbahnvereine der preußisch-hessischen Staatsbahn und der Reichsbahnen“, seit 1951 BSW; betrieb gesundheitliche Bezirksfürsorge, Kinder-, Kur- und Erholungsheime, Betriebsküchen und Kantinen, Büchereien und kulturelle Einrichtungen.

*** Deutsche Eisenbahn=Versicherungskasse, Lebensversicherungsverein a. G. und Allgemeiner Versicherungsverein a. G. [a. G. = auf Gegenseitigkeit]

**** Die Deutsche Bundesbahn war mit durchschnittlich 99% des Stammkapitals beteiligt. Die Gesellschaften gingen auf das Bundeseisenbahnvermögen über; 2001 wurden sie verkauft. Ein Großkäufer solcher Eisenbahnerwohnungen war die Deutsche Annington, die heutige Vonovia - ein auf Profitmaximierung ausgerichtetes Wirtschaftsunternehmen, in dessen Gedankenwelt soziale Belange offensichtlich nicht vorkommen.

Das Reichsbahn- bzw. Bundesbahn-Werbeamt, im Dienstverkehr kurz WER genannt, bearbeitete zentrale Aufgaben der Verkehrswerbung. Es hatte insbesondere die Aufgabe, die allgemeine Verkehrswerbung der Eisenbahn zu pflegen, für einheitliches Arbeiten und die Wirtschaftlichkeit der Werbetechnik zu sorgen und den mit der Einzelwerbung befaßten Stellen (Direktionen) Anregungen zu geben. Das Werbeamt bearbeitete auch Aufgaben der inneren Werbung und wirkte bei der Schulung der Eisenbahner zu kundendienstlichem Verhalten mit. Ferner gehörte auch das Ausstellungswesen und die Beratung der Verkehrsinteressenten zu seinen Aufgaben. Darüber hinaus oblag dem Werbeamt die Überwachung der Wirtschaftswerbung im Bereich der Eisenbahn.

Seit 1979 gab es in der Fachhochschule des Bundes für öffentliche Verwaltung einen Fachbereich Eisenbahnwesen mit Sitz in Mainz, dessen Fachaufsicht dem Vorstand der DB im Benehmen mit dem Bundesminister des Innern oblag. Dieser Fachbereich wurde bei der DB als selbständige Dienststelle der Mittelinstanz geführt. Zum 31. Dezember 1999 wurde er aufgelöst.

Nach Anfängen als Sonderabteilung der BD Frankfurt am Main wurde 1970 die Zentralstelle für Betriebswirtschaft und Datenverarbeitung (ZfB) als eigenständige, von einem Direktor geleitete Dienststelle der Mittelinstanz geschaffen. Ihre zentralen und überbezirklichen Aufgaben waren im wesentlichen Datenverarbeitung, innerbetriebliches Rechnungswesen, Kosten- und Erfolgsrechnungen für alle Verkehrszweige, Kalkulation für Transportleistungen, Investitionsrechnungen für Bahnanlagen, örtliche Kosten-Leistungsberechnungen und ihre Auswertung, Anlagenwirtschaft, betriebswirtschaftliche Untersuchungen, Statistik, Personalwirtschaft, Arbeitsstudienwesen und Sonderaufträge für die HVB.

Die seit 1961 bestehende, 1970 in die ZfB eingegliederte Großrechenanlage bediente zahlreiche Anwendungsgebiete, etwa Stoffwirtschaft, -abrechnung und -statistik, Tarifierstellung, Abrechnung und Statistik verschiedener Verkehre, Wagenmietabrechnung, Rentenabrechnung und -statistik, Reisendenzählung, Ermittlung und Fortschreibung des Anlagevermögens (Bahnanlagen und Fahrzeuge) und vieles andere mehr.

In der ZfB bestand als besonderes, dem Direktor unmittelbar unterstelltes Dezernat der „Dokumentationsdienst der DB“. Er hatte die Aufgabe, das für den Eisenbahndienst in Frage kommende in- und ausländische Schrifttum plan-

mäßig zu sammeln, auszuwerten und den einzelnen Bundesbahnstellen und Fachdiensten zur Verfügung zu stellen. Im „Verzeichnis der Spezialbibliotheken ...“ von 1970 wird er als Präsenzbibliothek mit 6 000 Bänden und 656 laufenden gehefteten Zeitschriften aufgeführt.

Die Ämterinstanz

Zwischen den Direktionen und den Dienststellen des Außendienstes standen die Betriebs- und Maschinenämter, die Verkehrsämter (die späteren Generalvertretungen), Neubauämter, Abnahmeämter usw. Die Ausbesserungswerke hatten ebenfalls Ämterrang. Die 1963 in einigen Direktionen versuchsweise eingerichtet fünf Bundesbahn-Betriebs- und Verkehrsämter (Bu VÄ), in denen Betriebs-, Bau- und Verkehrsdienst zusammengefaßt waren, wurden im Zusammenhang mit der Errichtung der Generalvertretungen 1968 wieder aufgelöst, weil die Zusammenfassung mehrerer Fachgebiete besonders bei schwierigen Betriebs- und Verkehrsverhältnissen sich nicht bewährte.

Die Betriebsämter (BÄ) waren für den Betriebs- und Baudienst zuständig, dazu gehörten auch Bahnbewachung, Bahnunterhaltung und die Verwaltung des Grundeigentums.

Die Hauptaufgaben der Maschinenämter (MÄ) lagen im maschinentechnischen Dienst: Lokbetriebsdienst, Instandhaltung und Reinigung der Fahrzeuge im Betrieb usw.

Neubauämter wurden von Fall zu Fall zur Entlastung der Betriebsämter für die Dauer der Ausführung umfangreicher Bauvorhaben eingerichtet.

Die Ämter wurden von einem Ämtervorstand geleitet, der für die ordnungsgemäße, wirtschaftliche und zweckentsprechende Erledigung der Aufgaben seines Amtes verantwortlich war. Dem Ämtervorstand waren zu seiner Unterstützung für die Überwachung des Außendienstes und für die Geschäftsprüfungen ein oder mehrere Betriebsingenieure und zur Bearbeitung der Verwaltung der Geschäftssachen einige Bürobeamte und Hilfskräfte beigegeben. Vertreter des Ämtervorstandes war ein Mitarbeiter des höheren Dienstes oder ein Betriebsingenieur.

Aus den Verkehrsämtern wurden im Zuge der Neuordnung des kommerziellen Dienstes die Generalvertretungen (GV) der Deutschen Bundesbahn gebildet. Sie sollten in erster Linie „verlängerter Ärm“ der Bundesbahndirektionen

im kommerziellen Bereich gegenüber den Kunden sein. Das Schwergewicht ihrer Aufgaben lag daher in der Kundengewinnung und der Kontaktpflege zur Wirtschaft sowie anderen mit Verkehrsfragen befaßten Stellen. Nach innen hatten sie als Bindeglied zwischen der Bundesbahndirektion und den Dienststellen des Außendienstes für die einheitliche Ausrichtung, Fortentwicklung und Überwachung des Verkehrsdienstes zu sorgen. Die Generalvertretungen wurden von einem Generalvertreter geleitet. Ihm wurden zur Unterstützung besonders geschulte Kundenberater zugeteilt, ein Ständiger Vertreter des Generalvertreters leitete den inneren Dienst der GV. Außenbeamte (früher Verkehrskontrolleure) unterstützten den Generalvertreter und seinen Ständigen Stellvertreter bei der Erfüllung ihrer Aufgaben, insbesondere bei der Überwachung des Verkehrs- und Kassendienstes und bei Geschäftsprüfungen. Einzelne Stadtbüros und die Dienststellen des Außendienstes betreuten ebenfalls die Firmen und Kunden in ihrem Bereich.

Soweit GV, BÄ, MÄ, NÄ in demselben Gebäude untergebracht waren, wurden sowohl Geschäfte für das Ämtergebäude und den Dienstbetrieb als auch gleichartige Geschäftssachen mehrerer GV und Ämter im Büro eines Amtes (gemeinsames Ämterbüro) zusammengefaßt. Die dort tätigen Mitarbeiter (Gemeinschaftsraten*, unter anderem für Wirtschaftswesen, Personal-, Betriebs- und Baudienst) waren in der Regel den Betriebsämtern zugeordnet. Dienstvorgesetzter der Inhaber von Gemeinschaftsraten war in diesen Fällen der Amtsvorstand des BÄ, fachlich weisungsbefugt waren die beteiligten Generalvertreter und Amtsvorstände jeweils für die Angelegenheiten ihres Geschäftsbereichs.

Außer den Ämtern mit einheitlichen Aufgaben in allen Direktionsbezirken gab es in dieser Ebene noch folgende Organisationseinheiten (dem Range nach den Ämtern gleichgestellt):

Abnahmeämter (später Güteprüfbezirke), denen die Fertigungsüberwachung, Güteprüfung und ggf. die Gütebeobachtung der bei den Lieferwerken bestellten Fahrzeugen und sonstigen größeren Lieferungen.

* Arbeitsrate oder, wie hier, Gemeinschaftsrate war in diesem Zusammenhang eine andere Bezeichnung für den Arbeitsanteil (AA) oder Geschäftsanteil (GA), das heißt, das Arbeitsgebiet und den Aufgabenumfang eines bestimmten Dienstpostens. Der jeweilige Mitarbeiter war Inhaber des Arbeitsanteils bzw. der Arbeitsrate. Allgemeiner gesprochen waren A-Raten Dienstposten des gehobenen [mittleren] Dienstes, B-Raten Dienstposten des mittleren Dienstes und C-Raten Dienstposten des einfachen Dienstes (siehe auch im Aktenplan Äz. Pgvz bzw. Povz).

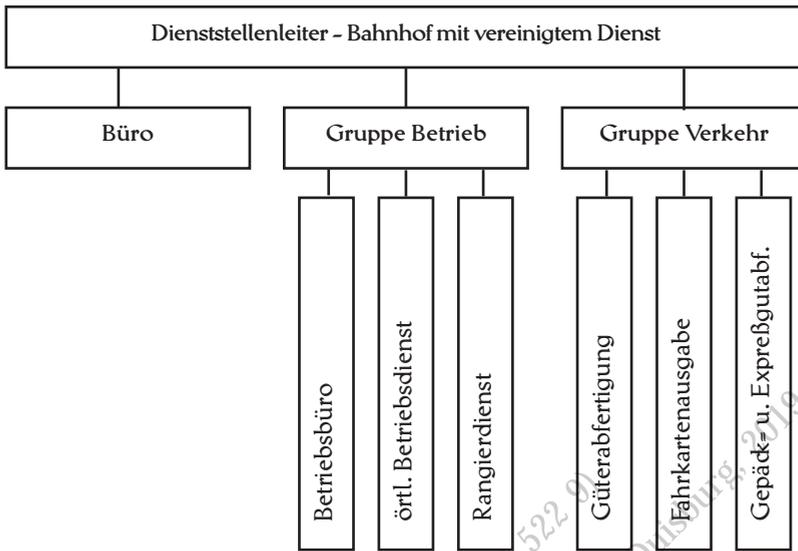
Die Vollzugsinstanz: die Dienststellen des Außendienstes

Die Dienststellen des Außendienstes führten den örtlichen Dienst der verschiedenen Dienstzweige aus. In der Regel waren sie einem Amt unterstellt. Sie waren fachlich und verwaltungsmäßig selbständige Behörden und wurden von einem Vorsteher (später Dienststellenleiter, DL) geleitet, der in bestimmten Grenzen Disziplinarverfügungen erlassen, gewisse Beschaffungen selbst durchführen oder formlose Prüfungen abnehmen durfte. Ansonsten hatte er dafür zu sorgen, daß der Dienst in seinem Geschäftsbereich nach den eisenbahnweit geltenden Vorschriften, den allgemeinen Weisungen und besonderen Anordnungen der Direktionen und Ämter ordnungsgemäß, wirtschaftlich und zweckentsprechend ausgeführt wurde.

Nach Fachgebieten wurden bei den Dienststellen des Außendienstes hauptsächlich unterschieden:

- **Betriebsdienststellen**, nämlich Bahnhöfe, Haltepunkte und Haltestellen,
- **Verkehrsdienststellen** (selbständige Dienststellen), nämlich Güterabfertigungen (GÄ), Fahrkartenausgaben (Fka), Gepäck- und Expreßgutabfertigungen (Gepa), Bezirkskassen (später Bahnhofskassen, Bfk) und Dienststellen mit verschiedenen Aufgaben des Verkehrsdienstes,
- **Bautechnische Dienststellen**, nämlich Bahnmeistereien (Bm), Hochbau- bahnmeistereien (Hbm), Gleisbauhöfe, Brückenbauhöfe, Signalmeistereien (Sm), Fernmeldemeistereien (Fm), Nachrichtenmeistereien (Nm), Signalwerkstatt und Fernmeldewerkstatt,
- **Maschinentechische Dienststellen**, nämlich Bahnbetriebswerke (Bw), Bahnbetriebswagenwerke (Bww), Kraftwagenbetriebswerke (Kbw), Fahrleitungsmeistereien (Flm) und Schiffsdienststellen.

Mehrere der Verkehrsdienststellen konnten entweder untereinander oder bei geringer Verkehrsbedeutung mit einer Betriebsdienststelle vereinigt sein. Dann sprach man von vereinigttem Dienst. Bei mittleren und kleineren Bahnhöfen umfaßte der Bahnhof als Dienststelle meist den gesamten Dienst (z. B. Betriebsdienst, GÄ, Fka, Gepa). Der Dienststellenleiter unterstand dann fachlich in den Geschäften des Betriebsdienstes dem Betriebsamt, in den Geschäften des Verkehrs dem Verkehrsamt (später der Generalvertretung der Bundesbahndirektion).



Grundlage der Geschäftserledigung und der Schriftgutorganisation der Dienststellen des Äußendienstes war die DV/DS 176, Dienstvorschrift für den Schriftverkehr der Dienststellen [des Äußendienstes]. Die Fassung von 1960 ist im vorliegenden Buch ab Seite 893 abgedruckt.

Ihre unmittelbare Vorläuferin galt von 1932 bis 1960.

Eine sehr bemerkenswerte Regelung fand sich in § 7 (3) [Ausgabe 1932] bzw. in § 4 (4) [Ausgabe 1969] und damit formal gültig von 1930 bis 1992, also 62 Jahre lang: „Auf GR'-Verfügungen, * die den Dienststellen nur zur Kenntnis zugehen, genügt der Vermerk ‚K g‘ (Kenntnis genommen) oder ‚ges‘ (gesehen), die Erledigung eines Auftrags wird bestätigt durch ‚erl‘ (erledigt) je rechts neben dem Eingangsstempel mit Tag und Unterschrift. Können bestimmte Fragen mit ‚Ja‘ oder ‚Nein‘ erschöpfend beantwortet werden, so genügt das Wort auch vorgesehten Dienststellen gegenüber.“

Eine so klare und uneitle Festlegung hat der Verfasser in keiner anderen Vorschrift der verschiedensten Behörden und Unternehmen je gelesen. Verbunden mit dem urschriftlichen Lauf der Schriftstücke, sicherte das eine Effizienz, die unerreicht bleibt. Elektronisch läßt sich das kaum „nachbauen“, schon gar nicht mit E=Mail, deren Anhängen und verführerischen Kopie=Empfänger=Funktionen.

* GR = gegen Rückgabe (urschriftlich - und damit die Akten der Dienststelle nicht belastend.)

Die internationale Zusammenarbeit (Organisationen)

Ahnlich wie sich aus freiwilligen Vereinbarungen der deutschen Eisenbahnverwaltungen Rechtsvorschriften (z. B. die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung oder die Eisenbahn-Verkehrsordnung) entwickelt haben, so entstanden internationale Verwaltungsvereinbarungen und Rechtsnormen im Eisenbahnwesen. Zum Teil hatten sich die Eisenbahnen, zum Teil die Staaten zu internationalen Gemeinschaften oder Verbänden zusammengeschlossen, so daß zwischen internationalen Organisationen der Eisenbahnen (nichtstaatlich) und denen der Staaten zu unterscheiden ist. Zwischen beide Kategorien schob sich als eine Organisation, die gemischten Charakter hatte, die weltweite „Internationale Eisenbahn-Kongreßvereinigung“ (AICCF = *Association Internationale du Congrès des Chemins de Fer*), der neben Eisenbahnen und Eisenbahnorganisationen auch Regierungen als Mitglieder angehörten.

Die folgenden Übersichten enthalten die wesentlichen internationalen Organisationen der Eisenbahnen.

- **Internationaler Eisenbahnverband** (Union Internationale des Chemins de Fer - UIC) ; gegründet 1922, Sitz Paris
- **Europäische Güterzug-Fahrplankonferenz** (Conférence Européenne des Horaires des Trains de Marchandises - CEM) ; gegründet 1924, Sitz Prag
- **Europäische Reisezug-Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz** (Conférence Européenne des Horaires des Trains de Voyageurs et des Services directs - CEH) ; gegründet 1923 [als ständige internationale Organisation, vorher von 1872 - 1914 zweimal jährlich zusammengetreten), Sitz Bern
- **Internationaler Personen- und Gepäckwagen-Verband** (Union Internationale des Voitures et Fourgons - RIC *) ; gegründet 1899 (in der späteren Form 1923), Sitz Wien
- **Internationaler Güterwagenverband** (Union Internationale des Wagons - RIV **) ; Sitz Brüssel
- **Europäische Güterwagengemeinschaft** (Communauté Européenne des Wagons à Marchandises - EUROP) ; gegründet 1953, Sitz Brüssel

* aus der italienischen Bezeichnung „Regolamento Internazionale Carrozze“

** aus der italienischen Bezeichnung „Regolamento Internazionale Veicoli“

Die nationale Zusammenarbeit (Organisationen)

In der Eisenbahn=Frühzeit, als zunächst nur Privatbahnen und dann auch Staatsbahnen entstanden, entwickelte sich trotz aller Konkurrenz doch rasch das Bedürfnis nach Zusammenarbeit und Abstimmung über wichtige Themen, zumal der Rahmen der staatlichen Eisenbahngesetze und =verordnungen für alle Eisenbahngesellschaften galten - zunächst auf Landesebene und nach 1871 reichs=weit. Daher entstanden in Deutschland unter anderem :

- 1846 der Verband der Preußischen Eisenbahnen, 1847 umbenannt in **Verein Deutscher Eisenbahn=Verwaltungen (VDEV)**, 1932 in Verein mitteleuro=päischer Eisenbahnverwaltungen (VMEV) und
- 1895 der **Verein Deutscher Straßen= und Kleinbahnverwaltungen**, deren Aufgabe die Förderung der Zusammenarbeit zwischen den Mitglieds=unternehmen und dem Erfahrungsaustausch untereinander sowie deren In=teressenvertretung gegenüber der Politik, den Industriebetrieben und anderen Verkehrsträgern war.
- 1886 der **Deutsche Eisenbahn=Verkehrsverband (DEVV)**. Er gab mit seinen „Kundmachungen“ abgestimmte, für alle Mitglieder verbindliche Tarife und Vorschriften des Verkehrsdienstes heraus. Die Federführung lag bei der DR bzw. DB. Ohne förmliche Auflösung hatte er 2018 „keine aktiven Mitglieder mehr, so daß eine Veröffentlichung der Satzung ... nicht mehr erforderlich ist“.
- 1950 der **Bundesverband Deutscher Eisenbahnen, Kraftverkehre und Seilbahnen (BDE)**
- 1991 der **Verein Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)**. Der VDV existiert in seiner heutigen Form seit Anfang 1991, nachdem der Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe (VOV), der BDE sowie der VOV der ehemaligen DDR den Zusammenschluss zum VDV beschlossen hatten. Der VDV gibt mit seinen „Schriften“ Regelwerke mit Normcharakter heraus, z. B. die Fahrdienstvor=schrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV=NE) oder das Betriebsregel=werk für Eisenbahnverkehrsunternehmen (BRW=EVU).

Die Geschäftsverteilung

Im Jahre 1930 waren die Geschäftsverteilung zwischen dem Generaldirektor bzw. der Hauptverwaltung und die Verteilung der Geschäftssachen in den Büros der Reichsbahndirektion Berlin wie in den folgenden Übersichten geregelt. Im Großen und Ganzen wurde diese Struktur in anderen Direktionen auch angewendet und nach dem II. Weltkrieg bei der Deutschen Bundesbahn weitergeführt.

Folgende Geschäfte hatten sich der Generaldirektor und die Hauptverwaltung vorbehalten:

A. Allgemeine Angelegenheiten

1. Oberste Leitung und allgemeine Überwachung der Geschäftsführung.
2. Angelegenheiten des Verwaltungsrats der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.
3. Verkehr mit den obersten Reichsbehörden und den Regierungen der Länder, mit diesen, soweit nicht einzelne Stellen besonders ermächtigt sind.
4. Angelegenheiten des Eisenbahnkommissars.
5. Organisationsangelegenheiten grundsätzlicher Art.
6. Einheitliche Regelung des Dienstes, einheitliche Geschäftsanweisungen, Dienstanweisungen und Dienstvorschriften.
7. Genehmigung der wesentlichen Grundlagen für Verträge über Gemeinschaftsverhältnisse mit in- und ausländischen Bahnen des allgemeinen und nichtallgemeinen Verkehrs.
8. Eisenbahnverträge mit dem Ausland.
9. Angelegenheiten der internationalen Eisenbahnverbände, soweit sie nicht nachgeordneten Stellen übertragen worden sind.
10. Ausführung des Staatsvertrages vom 31. März 1920.
11. Genehmigung der Abänderung von Verträgen zum Nachteil der Reichsbahn sowie der Ermäßigung und Niederschlagung von Vertragsstrafen, soweit die den Reichsbahndirektionen vom Generaldirektor allgemein bestimmten Grenzen überschritten werden.
12. Regelung des Freifahrwesens. Austausch von Freikarten. Austausch von Freischeinen mit ausländischen Eisenbahnverwaltungen, soweit nicht einzelne Stellen besonders ermächtigt sind.
13. Wahrnehmung der Rechte der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft aus den §§ 10 und 11 des Reichsbahngesetzes. Sicherung des Eisenbahnmonopols der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.
14. Übertragung des Betriebsrechts (§§ 5, 12, 41 RBahnG).
15. Gnadenbewilligungen an unfallgeschädigte Personen oder deren Hinterbliebene, die keine Rechtsansprüche haben.
16. Grundsätzliche und allgemeine Fragen
 - a) der Statistik, Gesamtstatistik der Reichsbahn, Reichsstatistik, internationaler Statistik, Geschäftsberichte ;
 - b) der Selbstkostenberechnung ;
 - c) der Bahnpolizei ;
 - d) der Bahnbetretung ;

- c) für Aufwandsentschädigungen des Fahrpersonals, Nachtdienstzulagen, Schmierprämien, Rangiergelder, Leistungszulagen, Spitzenverkehrsleistungsprämien sowie für Prämien für Entdeckung oder Verhütung von Schäden an Bahnanlagen und für die Ermittlung der Urheber von Bahnfreveln und Diebstählen ;
 - d) über die Annahme, Ausbildung und Prüfung für den Beamtendienst sowie über die Anstellung und Beförderung der Beamten ;
 - e) über das Unterrichts- und Bildungswesen, das Lehrlingswesen und die Psychotechnik. Anerkennung von Lehranstalten ;
 - f) für die Behandlung des Arbeitsrechts (insbesondere Betriebsrätewesen und Schlichtungswesen) und der sonstigen Arbeiterangelegenheiten ;
 - g) zur Durchführung des Schwerbeschädigtengesetzes und der Arbeitslosenversicherung.
3. Regelung
 - a) des Urlaubs für die Beamten ;
 - b) der Beschäftigungsbedingungen und Lohnverhältnisse der Arbeiter, soweit nicht anderes bestimmt ist ;
 - c) des Dienst- und Schutzkleidungswesens ;
 - d) des Unfallverhütungs- und Rettungswesens ;
 - e) des bahn- und kassenärztlichen Dienstes.
 4. Allgemeine Überwachung
 - a) der gesetzlichen Versicherungseinrichtungen der Reichsbahn ;
 - b) der Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung, der Reichsbahnarbeiter-Pensionskasse B, sowie der Kranken- und Hinterbliebenenkasse der Reichsbahn.
 5. Personalangelegenheiten der planmäßigen Beamten von Gruppe X an aufwärts, soweit nicht nachgeordneten Stellen besondere Befugnisse erteilt worden sind.
[Solche besonderen Befugnisse hatten 1930 für die Beamten der Gruppen X bis XII die Gruppenverwaltung Bayern sowie die Reichsbahndirektionen Dresden, Karlsruhe und Stuttgart.]
 6. Versorgungswesen für Angehörige der Reichswehr und der Schutzpolizei.
 7. Vorschriften für die körperliche Tauglichkeit des Personals.
 8. Ämtliche Herausgabe und Einführung von Lehrbüchern für den Unterricht.
 9. Allgemeine Personalangelegenheiten der Beamten der abgetrennten und besetzten Gebiete.

In den Reichsbahndirektionen wurden verwandte Geschäftsaufgaben verschiedener Dezernate in den Direktionsbüros erledigt. Den Geschäftskreis der Direktionsbüros setzte der Präsident durch den Geschäftsplan fest. Soweit erforderlich, konnten innerhalb der Direktionsbüros Geschäftsgruppen gebildet werden. In der Reichsbahndirektion Berlin galt 1930 die folgende Geschäftsverteilung, die großteils auch in anderen Direktionen galt.

Ä Präsidialbüro

darin Gruppe Lochkarten ; aufsichtsführender Dezernent : 2

Öffnen und Verteilen der Eingänge, Auszeichnen der Verfügungen der Hauptverwaltung und der Ministerialerlasse, Personalangelegenheiten der oberen Beamten, allgemeine Verwaltungs- und Organisationsangelegenheiten, Geschäftsgang, Aktenwesen, allgemeine Karteiangelegenheiten mit Ausnahme der Beschaffung, Ausbildung der Reichsbahnbauführer und Gerichtsassessoren, Ausbildung von Hochschulpraktikanten und von Studenten im Lokomotivfahrdienst,

F Finanzbüro

darin Gruppe Drucksachenverwaltung; aufsichtsführender Dezernent: 10

Haushalts- und Finanzwesen, Kassen- und Rechnungssachen, Bank- und Postscheckverkehr, Abrechnung der Reichsbahnbezirke, Vereinsabrechnung, Endabrechnung aus der Brüsseler Saldierung*, Konkursachen, Pfändungen, Steuerabzug vom Arbeitseinkommen (soweit kassenmäßig), Vergütungen der Leistungen für Dritte (auch Post und Stadt Berlin), Verarbeitung aller Rechnungssachen, auch Reise- und Umzugsentschädigungen (einschl. Aufwandsentschädigungen), Gas-, Wasser- und Elektrizitätsrechnungen, Stempel- und Umsatzsteuer, Dienstgelderbeförderung, Defektenwesen, Stoff- und Geräteprüfungen, Fuhrwesen (einschl. Kraftwagengestellung), Dienstgutfrachten, Einnahmekontrolle, Schaden- und Schuldnerliste, Drucksachenverwaltung; nachrichtlich: Reichsbahn=Waisenhort.

B Betriebsbüro

darin Gruppen Wagenbüro, Statistik, Kursbuchstelle und Büro des Bbv [Bahnbevollmächtigten]; aufsichtsführender Dezernent: 32

Fahrpläne, Kursbücher, Zugbildungspläne und Vorschriften, Wagenübergangspläne, Sonderzüge, Gesellschaftsreisen, Kindertransporte, Bestellung von besonderen Wagen, Diensterteilung des Zugbegleitpersonals, Aufwandsentschädigung des Zug- und Lokpersonals, Nachprüfung der Dienstpläne für das stationäre Betriebspersonal, Militärbeförderung, Angelegenheiten des Bahnbevollmächtigten, Verhältnis zur Reichspost, Mitropa und I. S. G. im Betriebe und Abrechnung mit diesen Stellen, Bau- und Betriebsordnung, Fahrdienstvorschriften, Signalbuch, Diensterteilungen für Betriebsbeamte, Unregelmäßigkeiten im Betriebe und Beschwerden, Geschäfte der Oberzugleitung, Fahrtberichte, Betriebsunfälle mit Ausnahme der Unfälle in den Reichsbahnausbesserungswerken, Unfallmeldevorschriften, Unfallverhütungsvorschriften, Rettungswesen, Kleinbahnen und Privatbahnen in betrieblicher Beziehung, Bahnpolizei, Bahnbetretungskarten, Bahnschutz, Beleidigungen und Körperverletzungen von Beamten durch Private, Personalbetriebshilfe, Technische Nothilfe, Betriebskostenrechnung, Selbstkosten und Wirtschaftlichkeitsberechnung, Wirtschaftsstatistik, Film- und photographische Aufnahmen auf Bahnanlagen ausschl. Reichsbahnausbesserungswerken, Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Züge, Güterwagendienst, Güterwagenverteilung, Wagenübergang auf Privatbahnen und Kleinbahnen, Einstellung von Privatgüterwagen, Ladefristen und Wagenstandgeld, Decken, Bindematerial, bahneigene Lademittel.

V Verkehrsbüro

darin Gruppe Fahrkartenverwaltung; aufsichtsführender Dezernent: 7

Deutsche und internationale Personen-, Gepäck- und Expreßguttarife, Angelegenheiten des Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehrs des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, des Internationalen Eisenbahn-Transportkomitees und des Internationalen Eisenbahnverbandes, Militärtarif (Personenverkehr), Fahrpreisermäßigungen, Erstattungen und Nachforderungen aus dem Personen-, Gepäck-, Expreßgut- und Leichenverkehr, Fahrgeldhinterziehungen,

* Brüsseler Saldierung: Die heute (2019) noch bestehende Clearingstelle BCC in Brüssel wurde 1924 als „Bureau Central de Compensation“ gegründet und hat die Aufgabe, die Abrechnung der Eisenbahnen des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) mit möglichst wenig Geldbewegungen, insbesondere von Devisen, abzuwickeln, indem für die gegenseitigen Schulden und Forderungen der Mitglieder (der Eisenbahnen) zentralisiert die Salden gebildet und verrechnet werden.

Psystev Psychotechnische Versuchsstelle

aufsichtsführender Dezernent: 20 A

Ausarbeitung von Eignungsuntersuchungen und Änlernverfahren, Arbeits- und Geräteuntersuchungen auf psychotechnischer Grundlage, Untersuchungen auf dem Gebiet der Unfallverhütung und Verkehrswerbung, psychologische Sondergutachten, Ausbildung und Fortbildung von Beamten in psychotechnischen Fragen, Einrichtung und Überwachung der psychotechnischen Untersuchungsstellen bei den Reichsbahndirektionen, Bearbeitung der Untersuchungsergebnisse für den gesamten Reichsbahnbereich, Abnahme der psychotechnischen Eignungsuntersuchungen für den Bezirk der RBD. Berlin, Arbeits- und Zeitstudien im Eisenbahnverkehrsdienst für den Bezirk der RBD. Berlin, Angelegenheiten des Psychotechnischen Ausschusses.

Dagla Deutsches Ausgleichsamt

aufsichtsführender Dezernent: 7

Geschäfte des Ausgleichsamts.

Besonderheit, spezielle Zuständigkeit

Für die Behandlung geheimer Schriftstücke galt 1930 in der Rbd Berlin die nachstehende Vfg Pr A 5 Oavs vom 22. Oktober 1929

Durch das neue Aktenverfahren* ist die Verfügung — Pr A 2.183 G — vom 28. September 1926, betreffend Behandlung geheimer Schriftstücke nicht aufgehoben worden. Alle Geheimsachen werden grundsätzlich nur bei der Arbeitsrate A 4 aktenmäßig behandelt. Der Hai (Hauptakte I) dürfen also keine geheimen Schriftstücke zugeleitet werden. Die oben erwähnte Verfügung wird daher nachstehend nochmals bekannt gegeben:

1. Mit geheimen Schriftstücken ist möglichst nur ein kleiner Kreis von Beamten zu befassen.
2. Alle als geheim oder vertraulich zu behandelnden Schriftstücke müssen in den Dienstzimmern unter Verschluss aufbewahrt werden.
3. Vor der Bearbeitung müssen alle Geheimsachen bei der Arbeitsrate A 4 in die besondere Schriftwechselkartei eingetragen werden. Dort erhalten sie auch das Aktenzeichen. Ist das Schriftstück erledigt und zu den Akten verfügt, so wird es in dem betreffenden Aktenstück bei A 4 aufbewahrt. **

In der Hai*** dürfen niemals geheime Schriftstücke behandelt werden. Das gleiche bezieht sich selbstverständlich auch auf alle Beamtenakteien. Derartige Schriftstücke dürfen also dort weder in die Schriftwechselkartei eingetragen noch in den dortigen Akten aufbewahrt werden.

* Damit ist der allmähliche Übergang von der Zentralregistratur zur Bearbeiterablage im Zuge der Büroreform in den 20er Jahren gemeint. Näheres siehe Seite 109 ff.

** Die Einführungsbestimmungen der Rbd Berlin zur Vorschrift über das Aktenwesen legt dazu fest: „Die Akte G (für Geheimsachen) wird als Beamtenaktei von der Arbeitsrate A 4 geführt.“

*** Zur „Hai“ (Hauptakte I), praktisch einer Zentralregistratur, siehe auch Seite 109 ff.

Zusatz für das Betriebsbüro :

Für die Angelegenheiten des Bahnbevollmächtigten und des Bahnschutzes bleibt es bei dem bisherigen Verfahren.

4. Die Weitergabe der Geheimsachen hat von Hand zu Hand zu erfolgen. Nur in Ausnahmefällen dürfen hierzu die verschließbaren Mappen verwendet werden.
5. Im Geschäftsgang sollen nur die unbedingt notwendigen Mitdezenten beteiligt werden.
6. Reinschriften dürfen nur von der Arbeitsrate A 20 im Zimmer 237 angefertigt werden.
7. Geheime Schriftstücke sind möglichst nicht zu vervielfältigen. Ist es trotzdem unbedingt erforderlich, so ist die Auflage nach einem bestimmten Verteilungsplan vorher genau festzustellen.
8. Die Vervielfältigung geheimer Schriftstücke hat der Leiter der Druckerei zu überwachen. Die Druckstücke sollen möglichst von dem Bearbeiter selbst abgeholt werden. In gleicher Weise soll auch der Druckauftrag dem Leiter der Druckerei persönlich übermittelt werden.
9. Sonnabends und Sonntags sollen geheime Briefsachen im allgemeinen nicht versandt werden. Muß es trotzdem erfolgen, so müssen sie an diesen beiden Tagen durch Boten zugestellt werden.

Die Regelung, daß *alle* Verschlusssachen im Büro des Bahnbevollmächtigten (Bbv) zu registrieren und aufzubewahren sind, kam erst mit der Verschlusssachen-Anweisung von 1935 (siehe ab Seite 855 im vorliegenden Buch).

Die Struktur zum Ende der Deutschen Bundesbahn

Ende der 80er wurde noch einmal kräftig umstrukturiert. * Daraus ergab sich das folgende Kennzeichnungssystem für Dienstposten (Arbeitsanteile) in den Bundesbahndirektionen:

Für die Kennzeichnung der Dp in der Zentrale wurde ein alphanumerisches System eingeführt, das nur bedingt auf die BD zu übertragen war, da

- in Zentrale und BD keine kongruenten Führungsebenen bestehen

Ressortleiter	Präsident
Bereichsleiter	
Hauptabteilungsleiter	Hauptabteilungsleiter
Abteilungsleiter	Abteilungsleiter
- einzelne Verantwortungs- bzw. Aufgabenbereiche in der Zentrale anders als auf der BD-Ebene zusammengestellt sind (z. B. Bahnpolizei, Brücken und Bahnübergänge, Signal- und Telekommunikationstechnik),
- wegen personalwirtschaftlicher Zwänge in kleineren BD eine stärkere Zusammenfassung einzelner Verantwortungs- bzw. Aufgabebereiche notwendig werden kann,
- bei völlig kongruenter Abbildung des Dp=Kennzeichnungssystems der Zentrale in den BD jede aus organisatorischen Gründen notwendig werdende Veränderung der Zentrale in allen BD zu analogen Veränderungen führen müßte.

Das bei den BD eingeführte Dp=Kennzeichnungssystem berücksichtigt deshalb nur die Grundelemente des Kennzeichnungssystems der Zentrale.

1. Jedes Dp=Kennzeichen besteht aus bis zu sechs Stellen

Stellen 1-2	Stellen 3-6
Alpha=Teil	Numerischer Teil
1 2 3 4	5 6
Stellen	zur Kennzeichnung von
1 und 2	Hauptabteilungen
3	Abteilungen
4	Hauptgruppen
5 und 6	Gruppen und Mitarbeiter

* siehe auch S. 62 ff. (Einführung der Sachgebietsverfassung)

Begriffe aus der Verwaltung

Bei der Bearbeitung des vorliegenden Buches hat sich herausgestellt, daß die angezogenen Vorschriften mit größter Selbstverständlichkeit Begriffe verwenden und die Kenntnis von Abläufen voraussetzen, die heute, beim Erscheinen des Buches im Jahre 2019, nicht mehr gelehrt werden, vielmehr schon weitgehend vergessen oder inzwischen anders gedeutet sind und die sich in ihrer ursprünglichen Bedeutung weder leicht noch schnell über Suchmaschinen im Netz finden lassen. Deshalb sind hier folgend einige solcher Begriffe, Abläufe und Zusammenhänge erläutert.*

Hilfsarbeiter in den Eisenbahnbüros waren zum Beispiel alles andere als mit untergeordneten Tätigkeiten befaßte, geringqualifizierte Handlanger. Im Gegenteil, es waren Beamte des höheren Dienstes, die – um Erfahrungen für spätere herausgehobene Dienstposten zu sammeln – einen Dezernenten bei seiner Arbeit unterstützten und dabei Einblick in die komplizierte Materie erhielten.

Der Begriff **Aktei** begegnet uns häufiger (Beamtenaktei, Geheimaktei, Hauptaktei I [Hai], Akteivorlage). Mit Aktei wurde in der Verwaltungssprache der Eisenbahn eine Registratur (Ablage, genau bestimmter Aktenbestand, auch der Aufbewahrungsort der Akten) bezeichnet. In den 20er Jahren des 20. Jahrhunderts wurden Bezeichnungen modern, die auf =ei endeten, zum Beispiel Kartei, Blattei (Sonderform der Kartei mit sehr großen Karteiblättern statt steifer Karteikarten), Kontei (Blattei für Kontenblätter), Planei (Sammlung von Plänen)** und eben auch Aktei. Die Kartei ist noch heute allgemein bekannt, Aktei, Blattei, Kontei oder Planei dagegen sind als Begriffe nahezu vergessen.

Sowohl Behörden als auch Unternehmen brauchen eine (innere) Verwaltung, und zentrale Bausteine dieser Verwaltung sind die Schriftgutorganisation und die damit verbundene **Registratur**. Bis in die 20er Jahre des 20. Jahrhunderts herrschte eine zentrale Registratur vor, bei der alle Schriftstücke ins (Brief-) Tagebuch eingetragen wurden und auch während des Geschäftsgangs bei der Weiterleitung an andere beteiligte Stellen über die Registratur geführt wurden. Das Verfahren erwies sich mit steigender Masse des zu Verwaltenden als zu schwerfällig, und

* hierzu ausführlich: Rösler: *Bürokunde und ein Blick ins Archiv* mit weiteren Nachweisen

** siehe z. B. Aktenzeichen lvp im Aktenplan von 1954 (siehe S. 400)

so kam es in den 20er Jahren zu einer Büroreform, die im Kern eine Registraturreform war. Statt der Zentralregistratur wurden Abteilungs- oder auch Bearbeiterregistraturen geschaffen, bei denen der Aktenbestand eben nicht mehr zentral, sondern in der Abteilung oder beim Bearbeiter aufbewahrt und verwaltet wurde. Registriert im Sinne von erfaßt und geordnet wurden Schriftstücke, Vorgänge und Akten dabei durchaus, deshalb ist der Begriff der „registraturlosen Arbeit“ leider stark irreführend. Er meint nur, daß es ohne die Zentralregistratur und damit ohne die Aufbewahrung und Verwaltung der Akten an einer Stelle ging. Hätte man nämlich tatsächlich nicht mehr registriert (und in den nächsten Arbeitsgängen planvoll geordnet und abgelegt), wären Aktenzeichen und die daraus gebildeten Geschäftszeichen gegenstandslos gewesen. Offensichtlich war es anders, lediglich der Ort der Aktenaufbewahrung wechselte: von einer Registratur (Zentralablage, Hauptaktei) zunehmend zur Bearbeiterablage (Beamtenaktei, Sachbearbeiterregistratur). Die Ordnungsprinzipien blieben: der Aktenplan mit den Aktenzeichen für die Schriftgutorganisation im engeren Sinne, Vorgaben für die Geschäftszeichenbildung in anderen Vorschriften (Dienstvorschriften, Geschäftsanweisungen, allgemeine Verfügungen).

In der Reichsbahndirektion Berlin ging man zwar in den 20er Jahren zur Bearbeiterablage (Beamtenaktei) über, aber es wurde eine Zentralablage, die „Hauptaktei I“ (Hai), weitergeführt. Außerdem gab es die Geheimaktei (Aktei G).

Das Geschäftszeichen enthält (meistens) mehr Informationen als das Aktenzeichen: es kombiniert Angaben zur bearbeitenden Stelle mit dem Aktenzeichen. Lediglich dort, wo entweder das bloße Aktenzeichen oder die bloße Bezeichnung des Bearbeiters genannt werden, ist der Informationsgehalt reduziert.*

Verfügungen sind Schriftstücke der Überordnung, sie geben Anweisungen nach unten. Kommt eine Verfügung von „ganz oben“ (z. B. vom Ministerium), so spricht man vom Erlaß.

Schriftstücke der Unterordnung dagegen sind die Berichte. Jedes Schriftstück, das an eine übergeordnete Behörde oder einen persönlichen Vorgesetzten gerichtet ist, heißt in der Amtssprache Bericht. Von einem Bericht spricht man also auch dann, wenn es sich in Wirklichkeit um eine Anfrage handelt. Der Bericht kann – das ist der Regelfall – auf Anordnung der höheren Dienststelle, er kann aber auch „ohne Erlaß“ von Amts wegen [„ex officio“] erstattet werden. Eine Anfrage zum Beispiel ist nur ohne Erlaß denkbar – und wird dennoch als Bericht bezeichnet.

* siehe ausführlich im Kapitel „Geschäftszeichen in Eisenbahnakten“ ab Seite 113

Auch die **Meldung**, ein Begriff der aus der Militärsprache in die Verwaltungssprache eingewandert ist, wurde vor dem Krieg noch als Bericht bezeichnet. Der Befehl dagegen ist bei der Eisenbahn ganz anders zu verstehen als beim Militär. Die Eisenbahn kennt den Befehl nur im eng abgegrenzten Begriffsbereich des Betriebsdienstes, dort in der Fahrdienstvorschrift. Der Fahrdienstleiter erteilt in bestimmten, genau festgelegten betrieblichen Situationen dem Zugpersonal einen Befehl (z. B. Befehl A, Befehl B/Falschfahrbefehl/Linksfahrbefehl oder Befehl C/Vorsichtsbefehl), der mit vorgeschriebenem Wortlaut exakt bestimmte Erlaubnisse gibt oder betriebliche Handlungen vorschreibt. Mit dem militärischen Befehl hat er nur gemein, daß darüber nicht zu diskutieren ist; mit Schriftverkehr in der Verwaltung hat dieser Befehl nichts zu tun.

Wendet sich eine Dienststelle an eine andere Dienststelle, der gegenüber sie weder weisungsberechtigt noch gehorsamspflichtig ist, so spricht man einfach von einem **Schreiben**. Diese Schreiben sind Schriftstücke der Gleichordnung, in denen der anderen Seite etwas mitgeteilt oder in denen sie um Auskunft gebeten wird.

Neben Erlassen/Verfügungen, Berichten und Schreiben gibt es noch **Äktenvermerke**, die sich nicht in das Schema von (nach außen gehendem) Schriftgut der Über-, Unter- oder Gleichordnung einsortieren lassen. Äktenvermerke sind „immobil“ (bleiben innen) gehören also zum Innenschriftgut und werden äktenkundlich als Memorialschreibwerk bezeichnet. Sie dienen dazu, Verwaltungshandeln nachvollziehbar zu machen und auch dazu, Vertreter oder Nachfolger die Arbeit zu erleichtern. Äktenvermerke werden über wichtige Sachverhalte, etwa Telefonate oder Absprachen, oder zur Zusammenfassung von Zwischenständen erstellt. Soweit sie nicht handschriftlich als Randbemerkung (Marginal) auf einem Geschäftsstück angebracht sind, sondern als eigenes Schriftstück gefertigt werden, sind sie auch mit dem Geschäfts- oder Äktenzeichen zu versehen.

Der **Entwurf** ist in der Verwaltung viel mehr als nur die Niederschrift einiger Vorstellungen zum Endprodukt. Es ist vielmehr das in den Äkten verbleibende Schriftstück, auf dem sowohl der Inhalt eines ausgehenden Schriftstücks (ob nun Verfügung, Bericht oder Schreiben) als auch Bearbeitungsspuren konserviert sind: Eingangs-, Geschäftsgangs- und Bearbeitungsvermerke, interne Verfügungen (Anweisungen zur weiteren Behandlung), Hinweise zu Mitbearbeitung, Kenntnisnahmen, Verteiler von Ausfertigungen, Ausfertigungs-, Kollationierungs- und Absendevermerke und am Schluß die Zu-den-Äkten-Verfügung.

Bei einfachen Sachverhalten und genügend Platz auf dem „Eingang“ (dem eingehenden Schriftstück) konnte die Antwort direkt auf dem vorliegenden Schriftstück entworfen werden, und es nahm auch alle anderen Bearbeitungspuren bis hin zur z.d.A.-Verfügung auf (bei der Eisenbahn nur A! bzw. A). Das war papier-sparend und übersichtlich, und es konnte auch nichts verloren gehen. Wohl auch aus diesem Grunde war es bis in die erste Hälfte des 20. Jahrhunderts sehr üblich, Berichte (auch Anfragen, Gesuche usw.) halbbrüchig zu schreiben: der Bogen wurde einmal längs gefaltet (gebrochen) und nur die rechte Seite beschrieben. Die linke Seite blieb für Zwecke der angeschriebenen Stelle frei – nämlich für deren Entwurf der Antwort nebst allen Vermerken und Verfügungen.

Bei komplexeren Sachverhalten wurde der Entwurf als besonderes Schriftstück gefertigt, das in der Regel nach „Angaben“ gegliedert war. Es konnte z. B. einen Vermerk mit einer Zusammenfassung enthalten, Hinweise auf Abstimmungen und sonstige Mitwirkung, Stellungnahmen anderer Stellen usw. – und enthielt in aller Regel den Text des abzusendenden Schriftstücks und die internen Verfügungen für die weitere Behandlung. Durch die Kanzlei wurde dann die Reinschrift des Ausgangsschriftstücks ausgefertigt*, mit dem Entwurf verglichen (kollationiert), dann die Reinschrift (das Mundum) zur Unterschrift (Vollziehung) vorgelegt, danach abgesandt und auf dem Entwurf die Absendung bestätigt. Am Ende stand die Verfügung zu den Akten. – – Das war, hier sehr gedrängt dargestellt, das Entwurfsverfahren.

Im Reinschriftverfahren (Durchschlagverfahren) wurde dagegen gleich das versandfertige Ausgangsschreiben erstellt, und erst der Durchschlag wurde mit den nötigen Angaben, Bearbeitungsanweisungen und Vermerken ergänzt und dann zu den Akten genommen.** In Zeiten der Schreibmaschine waren die Durchschläge leicht am Papier und am Schriftbild von einer Reinschrift zu unterscheiden. Darüber hinaus ist es üblich, daß nur die Reinschrift „vollzogen“, d. h. mit dem vollen Namen des Zeichnungsberechtigten unterschrieben wird, während auf dem Entwurf lediglich Paraphen (Namenszeichen) erscheinen, diese stets ergänzt mit der Tagesangabe.***

* vgl. § 8 Abs. 17 Geschäftssachenanweisung BD, im vorliegenden Buch S. 842 f.

** vgl. § 5 Abs. 3 Geschäftssachenanweisung BD, im vorliegenden Buch S. 835

*** zu den Bearbeitungsverfahren ausführlich in Rösler: *Bürokunde ...*; auch unter http://buerokunde.de/buerokunde/Leseprobe_files/BK_Leseprobe2k.pdf

Geschäftszeichen in Eisenbahnakten

Während das Aktenzeichen lediglich die Zugehörigkeit eines Schriftstücks zur Sachakte zeigt, enthält ein Geschäftszeichen meist mehr Informationen, nämlich auch Angaben zur bearbeitenden Stelle (Büro, Sachbearbeiter). Wenn in Antwortschreiben auf das Geschäftszeichen Bezug genommen wird, ist es für die Poststelle einfach, diesen neuen „Eingang“ unverzüglich an den richtigen Bearbeiter zu leiten. Deshalb trugen Behördenschreiben und Geschäftsbriefe von Wirtschaftsunternehmen einen Vermerk der Art „unser Zeichen, bei Antwort bitte angeben“. Heute wird meist nur das eigene Zeichen genannt (wenn überhaupt), ohne ausdrücklich um Erwähnung im zugehörigen Schriftverkehr zu bitten.

Diese Angaben finden sich im Bezugszeichenblock („Ihr Zeichen/Bearbeiter, Ihr Datum, unsere Zeichen/Bearbeiter“). Das Verwenden des Bezugs auf das fremde Geschäftszeichen gilt als professionell; das Weglassen führt dagegen zu verzögerter Bearbeitung, weil erst der zuständige Bearbeiter gesucht werden muß.

Der Bearbeiter kann dabei über den Arbeitsanteil (auch als Arbeitsrate oder Geschäftsanteil bezeichnet) angedeutet werden. Einen Hinweis auf den Namen des Bearbeiters gibt das nicht. Der Arbeitsanteil ist ein Organisationshilfsmittel, bei dem die organisatorische Zuordnung und das Aufgabengebiet eines Dienstpostens numerisch oder alphanumerisch bezeichnet ist, zum Beispiel

- 2 für den Bearbeiter 2 in einem Bundesbahn-Verkehrsamt oder einer GV
 - S 2 für den Bearbeiter 2 in der Stoffe-Abteilung eines AW *
 - Bf 8 für den Bearbeiter 8 im Fahrplanbüro einer Rbd oder BD **
- und ab den 80er Jahren nach umfangreichen Organisationsänderungen
- B 3101 für den Bearbeiter 3101 in der Hauptabteilung Bautechnik, Abteilung 3, Hauptgruppe 1 ***
 - Pn 2303 für den Bearbeiter 2303 in der Hauptabteilung Produktion, Abteilung Produktion 2, Hauptgruppe 3 ***

* siehe auch S. 80 (Organisation von AW)

** siehe auch S. 65 ff. (Organisation von Direktionen)

*** siehe auch S. 64 (Sachgebetesverfassung) und 103 ff. (Kennzeichnungssystem für die Dienstposten in den Bundesbahndirektionen)

Der Arbeitsanteil behält seine Bezeichnung beim Bearbeiterwechsel ; der AA ist organisations- und nicht personengebunden.

Teilweise wurden auch Personenkürzel in das Geschäftszeichen eingebunden. Bei der Eisenbahn waren sie zweistellig und durften sich in einer Organisations-einheit (Büro, Dezernat o. ä.) nicht wiederholen. In der Regel bestanden sie aus den ersten beiden Buchstaben des Nachnamens (beim Verfasser also Rö) ; wenn dieses Kürzel bereits vergeben war, aus dem ersten und letzten Buchstaben des Nachnamens (z. B. Rr) oder einer anderen sinnvollen, noch freien Kombination (z. B. Rs). Wenn auch das nicht möglich war, zum Beispiel bei sehr kurzen oder häufigen Nachnamen, konnte man noch auf den Vornamen ausweichen (z. B. Müller, Bodo = Mb oder Äbt, Christiane = Äc). Das Personenkürzel blieb beim Wechsel des Arbeitsanteils innerhalb einer Abteilung erhalten, auch wenn das Aufgabengebiet (der Arbeitsanteil) wechselte.

Bei der Eisenbahn waren die Geschäftszeichen unterschiedlich komplex, je nach Struktur der bearbeitenden Stelle.

Vollzugsinstanz :

Für die Dienststellen des Außendienstes war in § 7 Abs. 2 der Schriftvo festgelegt: „Die Schriftstücke erhalten im allgemeinen kein Geschäftszeichen. Bei größeren Dienststellen kann der Arbeitsanteil als Geschäftszeichen angegeben werden. Schreiben über Entschädigungsanträge aus dem Frachtvertrag erhalten als Geschäftszeichen die laufende Nummer der Entschädigungsliste (z. B. Rf 121).“

Das resultierte daraus, daß der Mitarbeiterbestand überschaubar war und der Vorsteher oder sein Beauftragter die Eingänge leicht dem Bearbeiter zuschreiben konnte.

Ämterinstanz

In den Ausbesserungswerken war § 6 Abs. 3 der Geschäftssachenanweisung Aw von 1965 anzuwenden: „Das Geschäftszeichen wird aus der Bezeichnung des Arbeitsanteils und dem Aktenzeichen gebildet, z. B. S 2 Stb.“

Für die Reichsbahnämter galt ab 1932 die DV 174, Geschäftsanweisung für die Büros der Reichsbahn=Ämter (Büroordnung Ämter), in der es in § 18 - Kennzeichnung der Geschäftssachen - hieß: „Jedes Schriftstück erhält das Aktenzeichen (ohne jeden Zusatz) als Geschäftszeichen. Bei eingehenden Schriftstücken ist es über den Eingangsstempel, bei ausgehenden unter die Firma zu setzen. Bei Erstattungs- und Entschädigungsanträgen aus dem Verkehrsdienst gilt die laufende Nummer des Entschädigungsverzeichnisses mit etwaigen Unterscheidungsmerkmalen, z. B. E I 758

Mittelinstantz

Die Direktionen und andere Zentralstellen hatten stark ausgebaute Geschäftszeichen. In ihnen war ab 1958 erkennbar, wer das Schriftstück verantwortlich zeichnete und wer es vorbearbeitet hatte, außerdem enthielt es stets das Aktenzeichen.

Die „Richtlinien für den Gang der Geschäftssachen und die Formen ihrer Erledigung bei den Reichsbahndirektionen, Gültig vom 1. August 1930 ab“ regelten:

„Das Geschäftszeichen besteht nur aus der Dezernatsnummer des Sachbearbeiters, der Arbeitsrate und dem Aktenzeichen. Alle sonstigen Mitdezernenten, Abteilungsleiter oder das Zeichen „Pr“ dürfen nicht aufgeführt werden. Um die Mitwirkung dieser Dezernenten unter allen Umständen sicherzustellen, sind in den Verfügungsentwürfen am Schluß an der linken Seite alle zur Mitwirkung berufenen Mitdezernenten und Abteilungsleiter untereinander aufzuführen, und zwar in der Reihenfolge in der sie zu zeichnen haben, z. B.

14

44

6

III

I

Pr

Wegen der Reihenfolge der Zeichnung siehe auch § 12 Ziffer 1.“

§ 12, Ziffer 1 lautete:

„Zeichnung der Entwürfe und in Urschrift hinausgehenden Schriftstücke

1. Für die Zeichnung sind die §§ 15 und 16 der Geschäftsanweisung für die RBDen maßgebend. Den Entwurf und das urschriftlich hinausgehende Schreiben zeichnen der Reihe nach:

Sachbearbeiter,

Mitbearbeiter,

Leiter der mitwirkenden Abteilung (falls er zu beteiligen ist),

Leiter der federführenden Abteilung,

Präsident.

Der Unterschrift unter Verfügungsentwürfe haben die Vertreter auch den Vertretungszusatz, z. B. „für 2‘, zuzusetzen.“ *

* Richtlinien ..., enthalten als Teil C in: Geschäftsanweisung für den Bürodienst in der Reichsbahndirektion Berlin, S. 71 ff.

Die DV 139 – Geschäftssachenanweisung BD von 1958 * – machte im Gegensatz zu den Richtlinien von 1930 die Präsidialgeschäftssachen im Geschäftszeichen durch das Zeichen „Pr“ erkennbar. Sie legte dazu fest:

Das Geschäftszeichen wird gebildet:

bei Präsidialgeschäftssachen,

- die vom Präsidenten bearbeitet werden, aus dem Zeichen des Präsidenten, der Bezeichnung des Bürobearbeiters und dem Aktenzeichen, z. B. Pr Ä 1 Polh,
- die den Abteilungsleitern zur ständigen Erledigung übertragen sind, aus dem Zeichen Pr, dem Zeichen des Abteilungsleiters, der Bezeichnung des Bürobearbeiters und dem Aktenzeichen, z. B. Pr I P 1 Polb,
- die von Dezernenten vorbearbeitet werden, aus dem Zeichen des Präsidenten, dem Zeichen des Vorbearbeiters in Klammern, der Bezeichnung des Bürobearbeiters und dem Aktenzeichen, z. B. Pr (12) Ä 3 Ar 56;

bei Direktionsgeschäftssachen,

- die von Dezernenten bearbeitet werden, aus dem Zeichen des federführenden Dezernenten, der Bezeichnung des Bürobearbeiters und dem Aktenzeichen, z. B. 7 V 2 Va
- die federführend von einem Bürovorstand, Gruppenleiter oder Bürobearbeiter bearbeitet werden (§ 3 Abs. 3 der Geschäftsanweisung für die Bundesbahndirektionen), aus der Bezeichnung des Bürovorstandes, Gruppenleiters oder Bürobearbeiters und dem Aktenzeichen, z. B. Ps 2 Uwbg.

Im Zuge von Umorganisationen einschließlich Auflösung der Direktionsbüros Mitte der 80er Jahre ** wurde eine „Geschäftsanweisung für die Bundesbahndirektionen (GÄ BD), Gültig vom 1. 10. 1986 an“ herausgegeben, in der die bisherigen DV/DS 137 bis 139 aufgingen. Sie regelte zum Geschäftszeichen:

„Geschäftszeichen werden gebildet aus

- dem Kennzeichen des Schlußzeichnenden,
- dem Kennzeichen desjenigen, der den Entwurf ausarbeitet,
- dem Aktenzeichen.

Die beiden Kennzeichen werden durch einen Punkt getrennt.

Nähere Einzelheiten sind in Teil III Nr. 6 geregelt.“ ***

* Vollabdruck der Vorschrift in diesem Buch ab Seite 821

** siehe auch Seite 103 ff.

*** GÄ BD (1986), enthalten in: GDED: *Der Ratgeber. Einführung II*, S. 94 ff.