

Vertraulich !

Kabinettsprotokoll Nr. 210
vom 5. August 1920.

Anwesend: Sämtliche Kabinettsmitglieder ausgenommen die Staatssekretäre Dr. Deutsch, Dr. Ellenbogen und Dr. Reisch, ferner die Unterstaatssekretäre Glöckel und Miklas.

Zugezogen:

Vom Staatsamt für Finanzen Sektionschef Dr. Grimm

„ » Heereswesen Sektionschef Dr. Kralowsky

außerdem zu Pkt. 1 Vizepräsident der Staatskommission für Kriegsgefangenen- und Zivilinterniertenangelegenheiten Abg. Richter.

Vorsitz: Staatssekretär Dr. Mayr.

Dauer: 14.00 – 20.45.

Reinschrift (22 Seiten), Konzept, stenographische Mitschrift (zweifach), Entwurf der TO
Nicht behandelte Beilage betr. Vortrag des StA f. Verkehrswesen über die Neuordnung der Besoldungsverhältnisse bei der Staatseisenbahnverwaltung (9 Seiten)
Nicht behandelte Beilage betr. Vortrag des StA. f. Heereswesen Zl. 3280/1920 über Quartierentschädigungen und Subsitzenzzulagen für verheiratete Personen beim Wechsel des Dienst- oder Wohnortes anlässlich Aufstellung des Heeres (4 Seiten)
Nicht behandelte Beilage betr. Vortrag des StA. f. Heereswesen Zl. 778/1920 über die Erhöhung der Vergütung für bleibende Einquartierung (9 Seiten)
Nicht behandelte Beilage betr. Vortrag des StA. f. Heereswesen über Lohnregelung der Chauffeure im Kraftfahrbetrieb Wien (7 Seiten)
Nicht behandelte Beilage betr. Vortrag des StA. f. Finanzen Zl. 52.641/1920 über die Errichtung der Neubauten für die Zollämter und Zollwache an der Zollgrenze unter Heranziehung des Kreditinstituts für öff. Unternehmungen und Bauten (3 Seiten)
Nicht behandelte Beilage betr. Vortrag des StA. f. Finanzen über den Nachlass Reinelt in Triest (4 Seiten)

Nicht behandelte Beilage betr. Vortrag des StA. f. Finanzen z. Zl. 49.258/1920 über Übernahme der auf die Aktivitätsbezüge der Zivilstaatsbediensteten entfallenden Brotzulage zur Zahlung durch den Staat (6 Seiten)

Nicht behandelte Beilage betr. Vortrag des StA. f. Finanzen z. Zl. 70.903/1920 über die Genehmigung des in Prag unterzeichneten Abkommens zur Freigabe gesperrter Depots und die gegenseitige Anerkennung der Kontrollbezeichnung von Wertpapieren mit Protokoll und Übereinkommen (15 Seiten)

Nicht behandelte Beilage betr. Vortrag des StA. f. Finanzen z. Zl. 65.900/1920 über die Anwendung der 2,4% Pensionsskala bei der Pensionsbemessung für Beamte, die aus dem Stand der Unterbeamten und Diener hervorgegangen sind (4 Seiten)

Nicht behandelte Beilage betr. Auszug für den Vortrag des StA. f. Inneres z. Zl. 31.001/1920 und Unterricht über den Gesetzesbeschluss des nö. Landtages zur Abänderung zweier §§ der nö. Landesordnung (1 Seite)

Nicht behandelte Beilage betr. Auszug für den Vortrag des StA. f. Inneres z. Zl. 30.864/1920 über Gesetzesbeschlüsse des Salzburger Landtages über die Einhebung von Gemeindeauflagen auf geistige Flüssigkeiten (1 Seite)

Nicht behandelte Beilage betr. Vortrag des StSchr. f. Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten über die Erlassung einer Vollzugsanweisung zur Ausscheidung des ehem. Hofstallgebäudes in Wien aus dem ehem. hofärarischen Vermögen (6 Seiten)

Nicht behandelte Beilage betr. Notiz des StSchr. f. Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten über die Erklärung des Baus einer Starkstromleitung von Steyr nach Linz als begünstigten Bau (2 Seiten)

Nicht behandelte Beilage betr. Vortrag des StSchr. f. Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten über die Erklärung der Kohlenförderanlage der Gebr. Böhler in Göttelsberg als begünstigter Bau (2 Seiten)

Nicht behandelte Beilage betr. Vortrag des StSchr. f. Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten über die Erklärung der Kohlenförderanlage in Piber-Bärnbach als begünstigter Bau (2 Seiten)

Nicht behandelte Beilage betr. Antrag auf Erlassung einer Vollzugsanweisung für die Festsetzung von Höchstpreisen für Zündhölzchen mit gedruckter Vollzugsanweisung (10 Seiten) [Anmerkung: Ausgetauscht gegen kleinere Beilagedoublette KRP Nr. 211 Punkt 14 (4 Seiten)]

Nicht behandelte Beilage betr. Vortrag des StSchr. f. Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten über einen Gesetzesbeschluss des Salzburger Landtages über die Auflassung der

Altach-Straße (2 Seiten)

Nicht behandelte Beilage betr. Vortrag des StSekt. f. Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten über die weitere Tätigkeit der Hauptstelle für Volksbekleidung (4 Seiten)

Nicht behandelte Beilage betr. Vortrag des StSekt. f. Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten mit Vollzugsanweisung über die Anwendung der Vertragszölle und der Zollbegünstigungen bei der Einfuhr zur See (3 Seiten)

Nicht behandelte Beilage betr. Telegramm des Kapitäns Peter aus Klagenfurt mit der Bitte um Information des Bevollmächtigten in Paris (2 Seiten)

Nicht behandelte Beilage betr. Vortrag des StSekt. f. Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten über die Prager Verhandlungen zur Liquidierung des Kompensationsvertrags vom 12.3.1920 (4 Seiten)

Nicht behandelte Beilage betr. Vortrag des StSekt. f. Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten über Forderungen der Angestellten der Tiroler Staatsmontanwerke (2 Seiten)

I n h a l t :

1. Entsendung einer Regierungskommission nach Russland zur Durchführung des Vertrages über die Heimbeförderung der Kriegsgefangenen.
2. Gebührenbehandlung der neugewählten Mitglieder des Kabinettes.
3. Unterstützung der vom Zentralangestelltenrat der österreichischen Staatsämter im neutralen Ausland eingeleiteten Hilfsaktionen.
4. Regelung der siebenstündigen Arbeitszeit.
5. Regelung des Archivwesens.
6. Vorfügungen hinsichtlich des Feldgerichtsarchives.
7. Teilung des Landesgerichtes Wien in drei selbstständige Gerichtshöfe.
8. Frage der Beteiligung Österreichs an einer Napoleon-Gedächtnisausstellung im Jahre 1921 in Malmaison.
9. Beitragsleistung Österreichs zu den Kosten der Internationalen Donaukommission.
10. Ergebnis der Verhandlungen mit Vertretern der Landesregierung von Kärnten in St Veit a.d. Glan.
11. Gesetzesbeschluss des Vorarlberger Landtages über die Errichtung einer Mädchenbürgerschule in Bregenz.
12. Regelung der Akkordarbeit in den österreichischen Staatsbahnwerkstätten.
13. Entwurf eines Gesetzes über das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe.
14. Einführung eines neuen Gütertarifes der Österreichischen Staatsbahnen.

Beilagen:

Beilage zu Punkt 1 betr. Entsendung einer Regierungsmission nach Sowjetrußland wegen Repatriierung der Kriegs- und Zivilgefangenen (5 Seiten)

Beilage zu Punkt 3 betr. Schreiben des Zentralangestelltenrates der österreichischen Zentralämter um Unterstützung der im neutralen Ausland eingeleiteten Hilfsaktionen (4 Seiten)

Beilage zu Punkt 5 betr. Notiz über die geplante Übernahme von Bediensteten des Kriegsarchivs (2 Seiten)

Beilage zu Punkt 6 betr. Vortrag des StSchr. f. Justiz auf Erlassung einer Vollzugsanweisung zur Unterstellung des Feldgerichtsarchivs unter das StA. f. Inneres und Unterricht mit Vollzugsanweisung (4 Seiten, zweifach)

Beilage zu Punkt 7 betr. Vortrag des StA. f. Justiz über die Abtrennung des Wiener Landesgerichtes für Strafsachen vom Landesgericht für Zivilrechtssachen und die Teilung des ersteren in zwei selbständige Gerichtskörper mit Vollzugsanweisung (6 Seiten)

Beilage zu Punkt 8 betr. Antrag des StA. f. Äußeres Zl. 46.515/11-1920 auf Teilnahme an der im Frühjahr 1921 anlässlich der Jahrhundertfeier des Todes Napoleons I in Malmaison stattfindenden Ausstellung (1 Seite, gedruckt)

Beilage zu Punkt 9 betr. Antrag des StA. f. Äußeres Zl. 34.417/11-1920 wegen der Beitragsleistung Österreichs zu den Kosten der internationalen Donaukommission (2 Seiten, gedruckt, zweifach)

Beilage zu Punkt 10 betr. Bericht der zu den Verhandlungen nach St. Veit/Glan entsendeten Staatssekretäre Breisky, Deutsch und Renner (2 Seiten, zweifach)

Beilage zu Punkt 11 betr. Vortrag des UStSchr. f. Unterricht über den Gesetzesbeschluss des Vorarlberger Landtages über die Errichtung einer Mädchenbürgerschule in Bregenz (2 Seiten)

Beilage zu Punkt 12 betr. Vortrag des StA. f. Verkehrswesen über die Regelung der Akkordarbeit in den österr. Staatsbahnwerkstätten (4 Seiten)

Beilage zu Punkt 13 betr. Vortrag des StA. f. Verkehrswesen über den Gesetzesentwurf über das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe (2 Seiten, zweifach)

Beilage zu Punkt 13 betr. Gesetzesentwurf über das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe mit Begründung (16 Seiten, gedruckt, zweifach)

Beilage zu Punkt 14 betr. Information des StA. f. Verkehrswesen Zl.2852-1920 zur Einführung eines neuen Gütertarifs der österr. Staatsbahnen (4 Seiten)

Beilage zu Punkt 14 betr. Vortrag und Antrag der Staatsregierung auf Einführung eines neuen

Gütertarifs der österr. Staatsbahnen (8 Seiten)

1.

*Entsendung einer Regierungskommission nach Russland zur Durchführung des Vertrages
über die Heimbeförderung der Kriegsgefangenen.*

Der Vizepräsident der Staatskommission für Kriegsgefangenen- und Zivilinterniertenangelegenheiten, Abgeordneter Richter erbittet die Zustimmung des Kabinettsrates zu der vom Staatsamte für Äußeres im Einvernehmen mit der Staatskommission für Kriegsgefangenen- und Zivilinterniertenangelegenheiten beabsichtigten Entsendung einer Regierungskommission nach Russland, welcher die Ausgabe zuzufallen habe, die systematische Heimbeförderung unserer Kriegsgefangenen im Sinne des am 5. Juli l.J. in Kopenhagen abgeschlossenen Vertrages in die Wege zu leiten. Als Vertreter Österreichs sei dabei der derzeitige Pressechef im Staatsamt für Äußeres Dr. Otto P o h l in Aussicht genommen. An Hilfsorganen, die der Vertrag in der Anzahl von 5 Personen zulasse, sollen ihm zur Besorgung des internationalen Verkehrs ein Konsularbeamter und zwar womöglich der früher beim Generalkonsulate in Odessa tätig gewesene Konsul Emanuel T h i m c z i u k – ungeachtet seiner ruthenischen Nationalität, da andere sprachkundige Organe nicht zur Verfügung stehen – dann als Fachorgane der Staatskommission für Kriegsgefangenen- und Zivilinterniertenangelegenheiten die Mitglieder der bisher unter der Führung M a y r h ö f e r s gestandenen österreichischen Kriegsgefangenenmission W a l z und W a g e r, ferner als Arzt nach dem Vorschlage der Wiener Ärztekammer Dr. P a p p e n h e i m und zur Besorgung der Rechnungsgeschäfte der Militärbeamte Rechnungsführer Julius S k a r e k beigegeben werden.

Da sich der österreichische Vertreter und seine Hilfsorgane vertragsgemäß bis auf weiteres nur mit Angelegenheiten der Kriegsgefangenen und Zivilinternierten zu beschäftigen haben, werde die Finanzierung der ganzen Mission von der Staatskommission für Kriegsgefangenen- und Zivilinterniertenangelegenheiten übernommen.

Unterstaatssekretär M i k l a s wünscht, dass im Hinblick auf die politische Tragweite, welche der Entsendung der Kommission und ihrer Zusammensetzung innewohne, zunächst wenigstens mit den beiden Obmännern des Ausschusses für Äußeres Fühlung genommen werde.

Staatssekretär Dr. R e n n e r gibt eine nähere Erläuterung der Gründe, welche für die getroffene Auswahl der Personen maßgebend waren, und teilt gleichzeitig mit, dass er von der bevorstehenden Entsendung der Kommission den Gesandten der Ententemächte in Wien

bereits Mitteilung gemacht und ihnen eine Einspruchsfrist bis zum 5. August offen gehalten habe.

Der Kabinettsrat genehmigt sohin die Entsendung der Regierungskommission in der vom Staatsamte für Äußeres im Einvernehmen mit der Staatskommission für Kriegsgefangenen- und Zivilinterniertenangelegenheiten beabsichtigten Zusammensetzung, vorbehaltlich einer vorherigen Rücksprache des Staatssekretärs für Äußeres mit den beiden Obmännern des Ausschusses für Äußeres.

2.

Gebührenbehandlung der neugewählten Mitglieder des Kabinetts.

Nach dem Vorschlage des *V o r s i t z e n d e n* erklärt der Kabinettsrat seine Zustimmung, dass im Sinne des Beschlusses des Kabinettsrates vom 15. Juli l. J. auch den neugewählten Mitgliedern des Kabinetts die im Sinne des § 20 des Gesetzes vom 18. Dezember 1919, St.G.Bl. Nr. 570, samt Nachtrag gebührenden Diensteszulagen ausnahmsweise mit der Rechtswirksamkeit vom 1. Juli 1920 ausgezahlt werden.

3.

Unterstützung der vom Zentralangestelltenrat der österreichischen Staatsämter im neutralen Auslande eingeleiteten Hilfsaktion.

Der *V o r s i t z e n d e* bringt dem Kabinettsrate eine Eingabe des Zentralangestelltenrates der österreichischen Staatsämter zur Kenntnis, in welcher dieser die Unterstützung der Regierung für eine Hilfsaktion erbittet, die der Verband durch seinen Vorsitzenden, Ministerialrat Dr. *E g g h a r d* nach dem Muster der von dem Genannten eben in der Schweiz beendeten Hilfsaktion nunmehr in Holland und den nordischen Staaten einzuleiten gedenke. Die Unterstützung werde in der Form in Aussicht genommen, dass Ministerialrat Dr. *E g g h a r d* einen siebenmonatlichen Urlaub zu erhalten hätte, mit Empfehlungen des Staatsamtes für Äußeres an unsere Vertretungsbehörden in den betreffenden Staaten, sowie mit einem Diplomatenpass auszurüsten wäre und ein Vorschuss in fremder Valuta zur Begleichung der Transportkosten für die erhofften Liebesgabensendungen gewährt werde.

Staatssekretär Dr. *R e n n e r* verweist darauf, dass die Bemühungen des Ministerialrates Dr. *E g g h a r d* in der Schweiz nur einen verhältnismäßig bescheidenen Erfolg gebracht haben, der die dafür aufgewendeten Kosten kaum rechtfertige. Überdies sei es für den Staat schwer, der Hilfsaktion einer Personengruppe eine Unterstützung zuzuwenden, die er Hilfsaktionen anderer Personenkreise nicht angedeihen lassen könne.

Ministerialrat Dr. Grünberger bemerkt, dass sich in den offiziellen Kreisen der Schweiz die Klagen über die Sammeltätigkeit österreichischer Organisationen verstärken und dadurch eine Stimmung erzeugt werde, welche die schwebenden Kreditverhandlungen erschwere. Sollte sich daher der Kabinettsrat dazu entschließen, der Hilfsaktion des Zentralangestelltenrates die in Anspruch genommene Förderung zu Teil werden zu lassen, müsste jedenfalls vorgesorgt werden, dass der Vertreter des Verbandes zur Hintanhaltung nachteiliger Rückwirkungen seine Schritte nur im engsten Einvernehmen mit den offiziellen Regierungsvertretern im Auslande unternehme.

Nach dem Antrage des Staatssekretärs Breisky beschließt der Kabinettsrat, die Entscheidung über das Einschreiten des Zentralangestelltenrates aufzuschieben und zunächst einen Bericht des Ministerialrates Dr. Egghard über die konkreten Ergebnisse der von ihm in der Schweiz eingeleiteten Hilfsaktion sowie ein genaues Programm für die weiteren Hilfsaktionen in Holland und den nordischen Staaten abzuverlangen.

4.

Regelung der siebenstündigen Arbeitszeit.

Der Vorsitzende teilt mit, dass eine Deputation des Bundes der öffentlichen Angestellten Österreichs in Angelegenheit der Regelung der siebenstündigen Arbeitszeit bei ihm vorgesprochen habe. Aus der Besprechung habe sich ergeben, dass die Angestellten gewillt seien, sich der Einführung der siebenstündigen Arbeitszeit zu unterwerfen, wenn die Regelung im Einvernehmen mit ihnen und der paritätischen Lohnkommission nach den Bedürfnissen der einzelnen Ämter erfolge. Redner stehe auf dem Standpunkte, dass man in dieser Beziehung den Wünschen der Angestellten entgegenkommen solle, wenn dadurch der Hauptzweck, nämlich die Durchführung des Gesetzes, erreicht werde.

Staatssekretär Hanusch verweist darauf, dass der Kabinettsrat bereits einmal in diesem Sinne Beschluss gefasst habe.

Der Kabinettsrat erklärt darauf neuerdings seine Zustimmung, dass die Einteilung der siebenstündigen Arbeitszeit in den einzelnen Ämtern nach deren Bedürfnissen von den Amtsvorständen einvernehmlich mit den Angestellten erfolge.

5.

Regelung des Archivwesens.

Der Vorsitzende teilt mit, er habe in Angelegenheit der Reform des Archivwesens, da diese einen Teil der Verwaltungsreform bilde, den Verwaltungsreformdienst der

Staatskanzlei beauftragt, unter Zuziehung von Fachleuten Vorschläge auszuarbeiten, welche je nach ihrer Art als Unterlagen entweder für eine Vollzugsanweisung oder für einen Gesetzentwurf zu dienen haben werden. Die Vorschläge werden im geeigneten Zeitpunkte zunächst dem Kabinettsrate vorgelegt werden.

Die zweite Frage, um die es sich handle, sei die Unterstellung der Archive selbst unter ein bestimmtes Ressort. Für die Beurteilung dieser Frage seien zunächst die Verfassungsgesetze maßgebend und zwar § 11 des Gesetzes vom 19. Dezember 1918, Artikel 9 des Gesetzes vom 14. März 1919 und § 2 des Gesetzes vom 18. Dezember 1919. Eine unmittelbare Lösung erfordere aber die Unterstellung des Kriegsarchivs. In der Kabinettsratssitzung vom 30. Juli habe der Vertreter des Unterrichtsamtes, Sektionschef Dr. K e l l e den Vermittlungsantrag gestellt, im gegenwärtigen Zeitpunkte keine definitive Regelung des Archivwesens vorzunehmen, sondern lediglich das Kriegsarchiv provisorisch dem Staatsamte für Inneres und Unterricht, Abteilung Inneres, anzugliedern, das schon bisher die Archivangelegenheiten behandelt habe. Nach der Auffassung des Redners habe das Staatsamt für Inneres auf die Angliederung des Kriegsarchivs nach dessen Natur ebensowenig ein Anrecht als irgend ein anderes Staatsamt. Dagegen entspreche es durchaus der Stellung, welche die Verfassung der Staatskanzlei einräume, dass diese innerlich keinem speziellen Ressort zugehörige Anstalt mit der Staatskanzlei in Verbindung gebracht werde. Er stelle daher den Antrag, das Kriegsarchiv mit allen seinen Annexen bis zur Durchführung der Archivreform vorläufig der Staatskanzlei zuzuweisen.

Unterstaatssekretär G l ö c k e l verweist darauf, dass bei den bisherigen Verhandlungen über die Regelung des Archivwesens eine volle Übereinstimmung insoferne erzielt worden sei, als die Einführung einer einheitlichen und wissenschaftlichen Oberleitung des Archivwesens notwendig erkannt wurde und zu diesem Zwecke ein aus Fachmännern zusammengesetztes Archivamt einzusetzen sei. Meinungsverschiedenheiten haben sich nur in der Richtung ergeben, welchem Ressort dieses Archivamt und damit die administrativen Angelegenheiten des Archivwesens überhaupt einzugliedern wären. Die Unterrichtsverwaltung glaube, das Archivwesen für ihr Ressort in Anspruch nehmen zu dürfen, weil es sich bei der geplanten Neuorganisation um die Wahrnehmung wichtiger wissenschaftlicher Interessen handle und dem Unterrichtsamte alle Angelegenheiten unterstellt werden sollen, die mit der Pflege der Wissenschaft und der kulturellen Interessen verknüpft sind, wie dies auch z.B. bei dem Denkmalschutz anerkannt worden sei. Auch beim Archivwesen werde es sich vor allem darum handeln, jene auf wissenschaftlichen Grundsätzen beruhenden Richtlinien und Einrichtungen zu schaffen, die zur Erhaltung und

Nutzbarmachung der Archive nötig sind. Diese Aufgaben zu lösen, werde Sache des fachmännischen Archivamtes selbst sein, gleichviel, welchem Ressort das Archivwesen selbst zugewiesen werde. In der unmittelbaren Verwaltung der einzelnen bestehenden Archive bei den Staats- und Provinzial-Behörden würde nach übereinstimmender Anschauung aller Beteiligten keinerlei Änderung eintreten. Es würde sich daher bei der ressortmäßigen Zuweisung des Archivwesens im Wesentlichen nur um die ressortmäßige Zugehörigkeit des zu errichtenden Archivamtes selbst sowie um die nicht dem Archivamte selbst zufallenden administrativen Agenden handeln. Wenn das Archivwesen bisher, sofern überhaupt von einer ressortmäßigen Zuweisung gesprochen werden kann, zum Staatsamte für Inneres gehöre, so sei hiefür der Gesichtspunkt maßgebend gewesen, dass dieses Staatsamt selbst über ein großes Archiv verfüge und ihm die bei den politischen Behörden bestehenden Archive gleichfalls unterstellt seien; es sei daher naheliegend gewesen, den bisherigen Archivrat an das Staatsamt für Inneres anzugliedern, woselbst für diese Agenden auch ein eigenes Referat bestehe. Da aber bei der geplanten Neuorganisation an der bisherigen unmittelbaren Verwaltung der einzelnen Archive nicht geändert werden solle, könne der Zusammenhang des Archivwesens mit der laufenden staatlichen Verwaltung kein ausschlaggebendes Argument für die ressortmäßige Zuweisung sein. Es würde sich daher auch die Einbeziehung des Archivwesens in den Wirkungskreis der Staatskanzlei aus dem Titel der „Wahrung der allen Verwaltungszweigen gemeinsamen Interessen“ nicht als begründet erweisen, weil die meritalen Angelegenheiten des Archivwesens dem aus Fachmännern zusammengesetzten Archivamt zufallen sollen und das Ressorts welchem dieses Archivamt unterstellt wird, nur die mit dem Archivwesen zusammenhängenden administrativen und legislativen Angelegenheiten zu besorgen hätte. Es sei daher fraglich, ob es zweckmäßig wäre, dass sich die Staatskanzlei, zu deren Aufgaben die Führung der allgemeinen Staatsgeschäfte gehöre, mit derartigen eine Spezialaufgabe betreffenden Agenden belaste. Die Unterstellung des Archivamtes und damit des ganzen Archivwesens unter das Unterrichtsamt würde sich aus dem Gesichtspunkte empfehlen, weil hiedurch eine dauernde Gewähr dafür geschaffen würde, dass das Archivwesen und das einzusetzende Archivamt stets nur von wissenschaftlichen und allgemeinen kulturellen Gesichtspunkten geleitet werde, und weil im Unterrichtsamte auch andere ähnliche Agenden, wie z.B. das Bibliothekswesen sowie sonstige auch in andere Ressorts eingreifende Kulturaufgaben vereinigt seien.

In der Führung der einzelnen Archive bei den verschiedenen Ämtern und Stellen würde, wie erwähnt, eine Änderung nicht eintreten, indem diese Archive in ihrem gegenwärtigen Besitzstande von der bisher zuständigen Stelle weiter verwaltet würden und hiebei nur an die

allgemeinen, von dem Archivamte festgesetzten Weisungen gebunden wären. Eine Änderung komme nur bezüglich der bisher nicht zur altösterreichischen Verwaltung zugehörigen Archive in Betracht, also bezüglich des Haus-, Hof- und Staatsarchives, des Kriegsarchives, des Feldgerichtsarchives und der sonstigen Archive der ehemals gemeinsamen k.u.k. Behörden. Auch diese Archive würden wie bisher unter ihrer fachmännischen Direktion verbleiben und, ohne dass in ihrer unmittelbaren Verwaltung eine Änderung eintreten würde, dem Archivamte unterstellt werden und mit diesem Archivamte dem zu bestimmenden Ressort eingegliedert werden. Da es sich sonach empfehle, das Archivwesen als solches der Obsorge des Unterrichtsamtes zu überweisen, stelle der sprechende Unterstaatssekretär den Antrag, das Archivwesen als solches dem Unterrichtsamte einzugliedern und dieses zu beauftragen, ehestens eine fachmännische Oberleitung als Archivamt einzusetzen. Diesem Archivamte würde die Aufgabe obliegen, die fachmännischen Richtlinien für die Verwaltung der Archive aufzustellen und die Oberleitung über die bestehenden Archive insbesondere über die selbstständigen Archive wie Haus-, Hof- und Staatsarchiv, Kriegsarchiv u.s.w zu übernehmen. Die mit dem Archivamte als fachmännische Oberleitung verbundenen administrativen Agenden sowie die Hinausgabe der auf Einraten des Archivamtes zu erlassenden Vollzugsanweisungen würden in den Wirkungskreis des Unterrichtsamtes fallen.

Der *Vorsitzende* widerspricht der Auffassung, dass beim Archivwesen der wissenschaftliche Charakter im Vordergrund stehe; die Archive hätten vielmehr zunächst allgemeinen Verwaltungszwecken zu dienen und seien Hilfsanstalten aller Ressorts. Im Übrigen handle es sich heute nicht um die grundsätzliche Regelung des Archivwesens und dessen definitive Unterstellung unter ein bestimmtes Ressort, sondern nur um eine vorläufige Vorsorge für das Kriegsarchiv.

Staatssekretär Dr. *Renner* gibt der Anschauung Ausdruck, dass die definitive Zuteilung des Archivwesens davon abhängen werde, welche Stellung die künftige Verfassung der Staatskanzlei zuweise. Wenn schon mit Rücksicht auf das Kriegsarchiv bereits heute eine Entscheidung gefällt werden müsse, so dürfe sie jedenfalls kein Präjudiz für die endgültige Regelung in sich schließen. Da die unmittelbar am Kriegsarchiv interessierten Staatsämter für Heerwesen und für Finanzen, letzteres namens des Militär-Liquidierungsamtes, auf die Übernahme des Kriegsarchivs keinen Wert legen, würde es wohl keinem Anstande unterliegen, entsprechend dem Antrage des *Vorsitzenden* das Kriegsarchiv vorläufig, aber ohne Präjudiz, der Staatskanzlei zu unterstellen.

Der Kabinettsrat beschließt in diesem Sinne.

6.

Verfügungen hinsichtlich des Feldgerichtsarchives.

Staatssekretär Dr. R o l l e r führt aus, dass die Aufhebung der Militärgerichtsbarkeit die Einrichtung einer Zentralregistratur für die militärgerichtlichen Akten erfordere, die vor dem 1. Oktober 1920 erledigt werden und daher nicht an die bürgerlichen Strafgerichte überzugehen haben.

Da für die Akten der Feldgerichte der österreichisch-ungarischen Wehrmacht und der österreichischen Landwehr ohnedies seit dem Jahre 1916 ein Feldgerichtsarchiv bestehe, liege es nahe, dieses nunmehr zu einem Militärgerichtsarchiv auszugestalten, das auch alle Akten über die von den stabilen Militärgerichten im Gebiete der Republik Österreich erledigten Strafsachen zu übernehmen und sachkundig aufzubewahren hätte.

Das Feldgerichtsarchiv unterstehe nach dem Gesetze vom 18. Dezember 1919, St.G.Bl. Nr. 577, als Bestandteil der Militärliquidierungsmasse dem Staatsamte für Finanzen, könne aber nach § 2 dieses Gesetzes, welcher die Staatsregierung ermächtigt, jedem Staatsamte die seinem Wirkungskreise nächst verwandten Geschäfte der liquidierenden militärischen Stellen zu übertragen, auch einem anderen Staatsamte unterstellt werden.

Das in erster Linie dazu berufene Staatsamt für Justiz könne das Feldgerichtsarchiv aus technischen Gründen nicht übernehmen und habe sich daher mit dem Staatsamt für Inneres und Unterricht verständigt, dass diesem die Verwaltung des Feldgerichtsarchives in seiner neuen Gestalt als Militärgerichtsarchiv übertragen werde. Die Unterstellung des Militärgerichtsarchives unter das Staatsamt für Inneres und Unterricht erscheine auch deshalb sehr zweckmäßig, weil dadurch die Möglichkeit offen gehalten werde, das Militärgerichtsarchiv nach dem Ablauf der Zeit, in der es hauptsächlich die Aufgaben einer Registratur zu erfüllen hat, mit dem Kriegsarchiv zu vereinigen und dadurch später besondere Kräfte für seine Verwaltung zu ersparen.

Die Ausgestaltung des Feldgerichtsarchives zu einem Militärgerichtsarchiv und seiner Loslösung vom Staatsamte für Finanzen besitze im Hinblick auf den bis zum 1. Oktober l.J. terminierten Abbau der Militärgerichte eine große Dringlichkeit und könne daher nicht bis zur endgültigen Regelung des Archivwesens im Ganzen aufgeschoben bleiben.

Für das Militärgerichtsarchiv solle kein besonderes Personal systemisiert, ihm vielmehr nur solange es die Aufgaben einer Registratur zu erfüllen hat, die pragmatisch angestellten Konzepts- und Kanzleikräfte in der notwendigen Zahl aus dem Personal der Justizbehörden zur Verfügung gestellt werden.

Redner erbitte die Ermächtigung, die vorbezeichneten Maßnahmen durch die Erlassung der

dem Kabinettsrat im Entwurfe vorliegenden Vollzugsanweisung durchzuführen.

Der V o r s i t z e n d e bemerkt, dass das Feldgerichtsarchiv im Grunde einen Bestandteil des Kriegsarchivs bilde und diesem für später ja auch zgedacht sei, sodass die vorläufige Unterstellung unter das Staatsamt für Inneres und Unterricht einen überflüssigen Umweg darstellen würde. Es wäre naturgemäßer, es statt der vorläufigen Unterstellung unter das Staatsamt für Inneres und Unterricht sofort dem Kriegsarchiv anzugliedern. Dies könnte durch eine interne Amtsweisung ohne Erlassung einer besonderen Vollzugsanweisung geschehen.

Da Staatssekretär Dr. R o l l e r diesem Vorgange zustimmt, beschließt der Kabinettsrat, dass das zu einem Militärgerichtsarchiv auszugestaltende Feldgerichtsarchiv vom Kriegsarchiv zu übernehmen sei.

7.

Teilung des Landesgerichtes Wien in drei selbstständige Gerichtshöfe.

Staatssekretär Dr. R o l l e r erbittet und erhält die Zustimmung des Kabinettsrates zur Erlassung einer Vollzugsanweisung, durch die das Landesgericht Wien in drei selbstständige Gerichtshöfe, nämlich das Landesgericht für Zivilrechtssachen in Wien, das Landesgericht für Strafsachen Wien I und das Landesgericht für Strafsachen Wien II geteilt wird.

Nach einer Anregung des Unterstaatssekretärs M i k l a s ist diese Vollzugsanweisung im Hinblick auf die der Landesgesetzgebung eingeräumte Mitwirkung bei Aufstellung neuer Gerichtshöfe dem Landeshauptmanne in Niederösterreich zwecks allfälliger Behandlung im niederösterreichischen Landtage zur Kenntnis zu bringen.

8.

Frage der Beteiligung Österreichs an einer Napoleon-Gedächtnisausstellung im Jahre 1921 in Malmaison.

Staatssekretär Dr. R e n n e r erbittet anknüpfend an die Verhandlungen des Kabinettsrates in der Sitzung vom 2. Juli l.J. eine Entscheidung, ob der Einladung zur Beteiligung Österreichs an der im Jahre 1921 in Malmaison geplanten Napoleon-Gedächtnisausstellung Folge gegeben werden solle.

Unterstaatssekretär M i k l a s, Staatssekretär H a n u s c h und Unterstaatssekretär G l ö c k e l äußern gegen die Teilnahme Österreichs an dieser Ausstellung eine Reihe politischer Bedenken.

Sektionschef Dr. G r i m m macht seinerseits auf die hohen Auslagen aufmerksam, die

daraus dem Staate erwachsen würden.

Der Kabinettsrat beschließt sohin, aus politischen Erwägungen die Ausstellung nicht zu beschicken und ladet den Staatssekretär für Äußeres ein, die Veranstalter hievon mit der Begründung zu verständigen, dass Österreich mit Rücksicht auf seine finanzielle Lage davon absehen müsse, sich an der Ausstellung zu beteiligen.

9.

Beitragsleistung Österreichs zu den Kosten der internationalen Donaukommission.

Staatssekretär Dr. R e n n e r führt aus, dass die im Art. 302 des Staatsvertrages von St. Germain vorgesehene internationale Donaukommission gelegentlich ihrer Tagung in Paris am 19., 22, und 23. Juni l.J. beschlossen habe, in Hinkunft viermal im Jahre an einen fallweise zu bestimmenden Orte zu Plenarsitzungen zusammenzutreten.

Für die Zeit zwischen den einzelnen Sitzungen und zur Behandlung der laufenden Geschäfte der internationalen Donaukommission solle in einer der Donauhauptstädte aus den dort anwesenden Vertretern der einzelnen Staaten oder deren Beiräten ein Exekutivorgan gebildet und diesem als Vollzugsorgan ein Generalsekretariat beigegeben werden, als welches vorläufig das bisherige Generalsekretariat der interalliierten Donaukommission in Budapest ausersehen sei. In dieses Generalsekretariat können die einzelnen Staaten auf eigene Kosten Funktionäre entsenden.

Mit Rücksicht darauf, dass inzwischen das internationale Exekutivkomitee seine Tätigkeit in Budapest tatsächlich aufgenommen habe und Legationssekretär M a y r h a u s e r der österreichischen Gesandtschaft in Paris, der bisher Österreich in der Internationalen Donaukommission vertreten habe, wegen anderweitiger dringender Verwendung seinen dortigen Posten derzeit nicht verlassen könne, sei vorläufig, bis zur Entscheidung über den endgiltigen Sitz des Generalsekretariates, zum Vertreter des Legationssekretärs Mayrhauser im Exekutivkomitee der internationalen Donaukommission, der der österreichischen Gesandtschaft in Budapest zugeteilte Legationssekretär Theodor H o r n b o s t e l bestellt worden.

Der sprechende Staatssekretär bitte, diese Verfügungen, welche der Dringlichkeit halber sofort getroffen werden mussten, nachträglich zustimmend zur Kenntnis zu nehmen und behalte sich vor, sobald über den Sitz und die Funktionen des Generalsekretariates der internationalen Donaukommission eine endgiltige Entscheidung vorliegen werde, die Ernennung eines ständigen Vertreters der österreichischen Regierung bei der internationalen Donaukommission in Antrag zu bringen.

Bei der erwähnten Pariser Tagung der internationalen Donaukommission sei ferner beschlossen worden, dass jeder Staat zu den Kosten des Generalsekretariates ab 1. Jänner 1920 den Betrag von 150.000 französische Francs beizusteuern habe.

Redner stelle daher den Antrag, der Kabinettsrat wolle beschließen, dass als Beitragsleistung Österreichs zu den Kosten der internationalen Donaukommission der Betrag von jährlich 150.000 französischen Francs ab 1. Jänner 1920 flüssig gemacht und vom Staatsamte der Finanzen dem Staatsamte für Äußeres überwiesen werde.

Der Kabinettsrat beschließt im Sinne des gestellten Antrages.

10.

Ergebnis der Verhandlungen mit Vertretern der Landesregierung von Kärnten in St. Veit an der Glan.

Staatssekretär Dr. R e n n e r berichtet, dass als Ergebnis der von den Staatssekretären B r e i s k y, Dr. D e u t s c h und Dr. R e n n e r im Auftrage des Kabinettsrates mit Vertretern des Landes Kärnten und der interessierten Gemeinden am 27. Juli l.J. in St. Veit a.d. Glan geführten Verhandlungen protokollarisch festgestellt worden sei, dass die Kärntner Landesvertreter übereinstimmend die begründete Erwartung hegen, es werde gelingen, die ganze Abstimmungszone A für Österreich zu erhalten. Aus diesem Grunde solle die Abstimmung genau gemäß den Bestimmungen des Friedensvertrages von St. Germain vorgenommen und unbedingt davon abgesehen werden, sich nach dem Beispiele Ostschlesiens etwa auf eine Teilung dieser Zone einzulassen.

Des weiteren äußerten die Landesvertreter übereinstimmend den Wunsch, die Zone A möge durch Truppen der Entente, jedoch mit Ausschluss französischer Truppen besetzt werden. Obwohl nun im Falle einer derartigen militärischen Besetzung der Zone A die Notwendigkeit der italienischen Besetzung im übrigen Kärnten entfallen würde, sei der Landesvertreter dafür eingetreten, dass die Italiener – eventuell nur in einer Stärke von etwa 2.000 Mann, statt der bisherigen 4.000 – im Lande verbleiben. Um den erwähnten Besatzungsstand von 4.000 Mann in der Linie Arnoldstein, Villach, St. Veit aufrecht zu erhalten, werde geplant, unsere Truppen, und zwar in erster Linie heimische Kärntner Truppen, und insoweit diese nicht ausreichen, Truppen aus anderen Ländern, in dem Maße nachrücken zu lassen, als die Italiener zurückgezogen werden.

Nach dem Antrage des sprechenden Staatssekretärs nimmt der Kabinettsrat den Bericht zur Kenntnis und genehmigt die darin festgelegten Gesichtspunkte als Richtschnur für das Verhalten der Landesregierung in Kärnten und der Staatsämter für Äußeres und für

Heerwesen.

11.

Gesetzesbeschluss des Vorarlberger Landtages über die Errichtung einer Mädchenbürgerschule in Bregenz.

Nach dem Antrage des Unterstaatssekretärs G l ö c k e l beschließt der Kabinettsrat von der Erhebung einer Vorstellung gegen den Gesetzesbeschluss des Vorarlberger Landtages vom 22. Juni 1920 über die Errichtung einer Mädchenbürgerschule in Bregenz abzusehen und dessen sofortiger Kundmachung zuzustimmen.

12.

Regelung der Akkordarbeit in den österreichischen Staatsbahnwerkstätten.

Staatssekretär Dr. P e s t a berichtet, dass im Einverständnis mit sämtlichen Vertretern der interessierten Arbeiterschaft auf Grund der Vereinbarungen, die gelegentlich der Gewährung von Zugeständnissen auf die letzten Lohnforderungen der Arbeiter in den Staatseisenbahnwerkstätten erzielt werden konnten, ein Übereinkommen zustande gekommen sei, welches als erstes Übereinkommen der Staatseisenbahnverwaltung dieser Art die Entlohnung einheitlich auf das System des Zeitakkordes aufbaue und nicht zu unterschätzende Aussichten für die Hebung der Leistungsfähigkeit der Werkstättenbetriebe biete.

Der Kabinettsrat nimmt diese Mitteilungen zur Kenntnis.

13.

Entwurf eines Gesetzes über das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe.

Staatssekretär Dr. P e s t a legt dar, dass Artikel 225 des Staatsvertrages von St. Germain Österreich das Recht einräume, eine Seehandelsflotte unter seiner eigenen Nationalflagge zu unterhalten, deren Anerkennung seitens der alliierten und assoziierten Mächte unter der Voraussetzung zugesichert wurde, dass die Schiffe an einem einzigen bestimmten, auf österreichischem Staatsgebiete gelegenen Orte eingetragen sind; dieser Ort gelte als Registerhafen der Schiffe.

Da sich bereits dormalen verschiedene Personengruppen für den Erwerb von Seeschiffen und für ihren Betrieb unter österreichischer Flagge interessieren, erscheine es geboten, zeitgerecht jene Voraussetzung zu schaffen, von denen der Staatsvertrag von St. Germain die Anerkennung der österreichischen Handelsflagge abhängig mache.

Zu diesem Behufe unterbreite Redner dem Kabinettsrate den Entwurf eines Gesetzes über

das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe, der sich in seiner Systematik und in seinen sachlichen Bestimmungen im allgemeinen dem analogen deutschen Gesetze anschließe und erbitte die Zustimmung des Kabinettsrates, diesen Entwurf der Nationalversammlung zur verfassungsmäßigen Behandlung unterbreiten zu dürfen.

Der Kabinettsrat erteilt die erbetene Zustimmung.

14.

Einführung eines neuen Gütertarifes der österreichischen Staatsbahnen.

Staatssekretär Dr. P e s t a führt aus, dass durch die wiederholten linearen Erhöhungen der Gütertarife der Staatsbahnen seit Kriegsbeginn, da sie alle Artikel ohne Rücksicht auf ihre Belastungs- und Absatzfähigkeit in gleicher Weise getroffen haben, nach und nach ein Tarifzustand entstanden sei, der den volkswirtschaftlichen Bedürfnissen nicht mehr entspreche und besondere Härten für die Verfrächter mit sich bringe.

Um den immer lauter werdenden berechtigten Wünschen der Öffentlichkeit nach einer Revision des Gütertarifes der österreichischen Staatsbahnen Rechnung zu tragen, habe das Staatsamt für Verkehrswesen schon vor geraumer Zeit die Arbeiten zur Erstellung eines neuen Gütertarifes aufgenommen. Diese Arbeiten seien bereits Ende März d.J. ihrer Vollendung nahe gewesen, doch habe der neue Tarif nicht zur Einführung gelangen können, weil die von der Nationalversammlung aus Anlass der Verabschiedung des Nachtrages zum Besoldungsübergangsgesetz in Aussicht genommene 100 %ige lineare Erhöhung der Gütertarife eine neuerliche Revision der Tarifarbeiten erforderlich machte. Die Staatsregierung habe damals jedoch in der Schlussbemerkung der Begründung zu dem Gesetzentwurf über den Nachtrag zum Besoldungsübergangsgesetze der Öffentlichkeit gegenüber das ausdrückliche Versprechen abgegeben, in kürzester Zeit eine dem bisherigen finanziellen Effekte angepasste Tarifreform zur Durchführung zu bringen.

Im Sinne dieses Versprechens der Staatsregierung habe das Staatsamt für Verkehrswesen einen neuen Reformgütertarif ausgearbeitet und im Entwurf Mitte Juni den Interessentenvertretungen zur Begutachtung vorgelegt. Diese betrauten einen aus ihrer Mitte gewählten Ausschuss mit den weiteren Verhandlungen, der in einer Sitzung vom 20. Juli l.J. den neuen Tarifentwurf mit einigen Änderungen angenommen habe.

Bei Erstellung des neuen Tarifes, der sich im Hinblick auf die ungeklärten wirtschaftlichen Verhältnisse lediglich als ein Übergangstarif darstelle, sei entsprechend der Zusage der Staatsregierung an die Öffentlichkeit danach getrachtet worden, die durch die Linearmaßnahmen entstandenen Härten tunlichst auszugleichen und die Lasten des Tarifes

gleichmäßiger zu verteilen. Da der Tarif nach dieser Zusage lediglich dem bisherigen finanziellen Effekte angepasst sein sollte, könne er an sich wohl keine erheblichen Mehreinnahmen schaffen, doch bestehe die Hoffnung, dass die eintretenden Tariferleichterungen namentlich für die Verfrachtung minderwertiger Massenartikel, die wegen der hohen Eisenbahntarife dermalen überhaupt nicht mehr zur Versendung gelangen, einen Anreiz zur Hebung des Verkehrs bieten werden und sich für die Staatsbahnen aus einem solchen Verkehrszuwachse nicht unbeträchtliche Mehreinnahmen ergeben werden.

Der neue Tarif eigne sich auch, da er die derzeit bestehenden tarifarischen Härten beseitige, vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus eher als Grundlage einer allenfalls notwendig werdenden neuerlichen linearen Tariferhöhung, als der gegenwärtige Tarif, der infolge der wiederholten Linearmaßnahmen seine Elastizität bereits gänzlich eingebüßt habe.

Der sprechende Staatssekretär unterbreite dem Kabinettsrat nunmehr den Tarifentwurf zu seinen Grundlagen mit der Bitte um die Ermächtigung, dass dieses Material im Sinne des § 1 des Gesetzes vom 13. April 1920, St.G.Bl. Nr. 180, dem Hauptausschusse der Nationalversammlung zur Genehmigung vorgelegt und der Tarif sodann ehestens zur Einführung gebracht werde.

Sektionschef Dr. G r i m m wendet gegen den Reformtarif ein, dass er keine neuen Einnahmen zur Bedeckung des seit Inangriffnahme der Reformarbeit auf 1000 Millionen Kronen gestiegenen Betriebsabganges der Staatsbahnen bringe. Nach dem Grundsatz, dass jeder Betrieb mindestens sich selbst zu erhalten habe, müsse die staatliche Finanzverwaltung das Begehren stellen, dass gleichzeitig mit der Reform entsprechend dem Defizit auch eine lineare Erhöhung der Sätze um 40 % vorgenommen werde. Das Staatsamt für Finanzen glaube dieses Verlangen umso eher erheben zu können, als ihm aus Interessentenkreisen selbst Äußerungen zugekommen seien, die eine Erhöhung als noch möglich und geradezu notwendig bezeichnen, um private Bahnunternehmungen, beispielsweise die Südbahn betriebsfähig zu erhalten.

Sollte der Kabinettsrat sich wegen der seinerzeitigen Zusage, die Tarifreform werde dem finanziellen Erfolg der bisherigen Tarife angepasst werden, zur sofortigen Vornahme der Erhöhung nicht entschließen können, erbitte Redner wenigstens einen Beschluss, dass dem Hauptausschuss gleichzeitig mit der Einholung seiner Zustimmung zur gegenwärtigen Tarifreform wie auch der Öffentlichkeit die Notwendigkeit zur Kenntnis zu bringen sei, bereits in der nächsten Zeit zu einer abermaligen linearen Tariferhöhung zu schreiten.

Staatssekretär Dr. P e s t a erklärt darauf Gewicht legen zu müssen, dass von einer linearen Erhöhung gleichzeitig mit der Einführung des Reformtarifes Abstand genommen und sie jetzt

äußersten Falles bloß angekündigt werde, wenn schon die staatsfinanziellen Erfordernisse ihre Notwendigkeit unabwendbar machen. Nach dem Einblicke Redners werde aber die Volkswirtschaft eine solche neuerliche Belastung kaum mehr aushalten und es sei sehr zu befürchten, dass eine Tarifsteigerung, wie es durch die Erhöhung der Eisenbahnfahrpreise beim Personenverkehr geschehen sei, den Güterverkehr der Bahnen lahmlegen werde.

Staatssekretär H e i n l schließt sich der letzteren Befürchtung an, wobei er darauf verweist, dass die Tarife in Österreich bereits um 3.600 bis 10.800 % gestiegen seien und damit die Tariferhöhungen in allen anderen Staaten weit hinter sich zurücklassen. Die Folge einer weiteren Steigerung wäre nur eine neuerliche Teuerungswelle und die Unterbindung unserer Produktion, sowie nicht zuletzt eine Schädigung der Bahnen selbst, weil schon jetzt bei gewissen Gütern und innerhalb bestimmter Entfernungen die Versendung mittelst Straßenfuhrwerkes rationeller sei, als mittelst Bahnen.

Sektionschef Dr. G r i m m tritt den vorgebrachten Einwendungen mit dem Hinweis entgegen, dass die Gütertarife der Tschechoslowakei und Jugoslaviens in österreichische Währung umgerechnet, die unserigen übersteigen und Jugoslavien trotzdem im Laufe dieses Monats noch an eine 50 %ige Erhöhung schreite. Welche Belastung die Volkswirtschaft noch ertrage, werde allerdings erst aus der Praxis ersehen werden können, der Versuch müsse aber trotzdem gemacht werden, da der Abgang der Staatsbahnen sich weder durch Steuern noch durch Ersparungen hereinbringen lasse und die Erhöhung der Gütertarife daher das einzige Mittel zu seiner Bedeckung bleibe.

Der Kabinettsrat ermächtigt sohin den Staatssekretär für Verkehrswesen, im Sinne seines Antrages vorzugehen, knüpft daran jedoch die Verfügung, dass dem Hauptausschusse und der Öffentlichkeit schon jetzt die Vornahme einer weiteren linearen Erhöhung der Gütertarife um 40 % für die nächste Zeit anzukündigen sei.

KRP 210 vom 5. August 1920

Beilage zu Punkt 1 betr. Entsendung einer Regierungsmission nach Sowjetrussland wegen Repatriierung der Kriegs- und Zivilgefangenen (5 Seiten)

Beilage zu Punkt 3 betr. Schreiben des Zentralangestelltenrates der österreichischen Zentralämter um Unterstützung der im neutralen Ausland eingeleiteten Hilfsaktionen (4 Seiten)

Beilage zu Punkt 5 betr. Notiz über die geplante Übernahme von Bediensteten des Kriegsarchiv (2 Seiten)

Beilage zu Punkt 6 betr. Vortrag des StSekr. f. Justiz auf Erlassung einer Vollzugsanweisung zur Unterstellung des Feldgerichtsarchivs unter das StA. f. Inneres und Unterricht mit Vollzugsanweisung (4 Seiten)

Beilage zu Punkt 7 betr. Vortrag des StA. f. Justiz über die Abtrennung des Wiener Landesgerichtes für Strafsachen vom Landesgericht für Zivilrechtssachen und die Teilung des ersteren in zwei selbständige Gerichtskörper mit Vollzugsanweisung (6 Seiten)

Beilage zu Punkt 8 betr. Antrag des StA. f. Äußeres Zl. 46.515/11-1920 auf Teilnahme an der im Frühjahr 1921 anlässlich der Jahrhundertfeier des Todes Napoleons I in Malmaison stattfindenden Ausstellung (1 Seite, gedruckt)

Beilage zu Punkt 9 betr. Antrag des StA. f. Äußeres Zl. 34.417/11-1920 wegen der Beitragsleistung Österreichs zu den Kosten der internationalen Donaukommission (2 Seiten, gedruckt)

Beilage zu Punkt 10 betr. Bericht der zu den Verhandlungen nach St. Veit/Glan entsendeten Staatssekretäre Breisky, Deutsch und Renner (2 Seiten)

Beilage zu Punkt 11 betr. Vortrag des UStSekr. f. Unterricht über den Gesetzesbeschluss des Vorarlberger Landtages über die Errichtung einer Mädchenbürgerschule in Bregenz (2 Seiten)

Beilage zu Punkt 12 betr. Vortrag des StA. f. Verkehrswesen über die Regelung der Akkordarbeit in den österr. Staatsbahnwerkstätten (4 Seiten)

Beilage zu Punkt 13 betr. Vortrag des StA. f. Verkehrswesen über den Gesetzesentwurf über das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe (2 Seiten)

Beilage zu Punkt 13 betr. Gesetzesentwurf über das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe mit Begründung (16 Seiten, gedruckt)

Beilage zu Punkt 14 betr. Information des StA. f. Verkehrswesen Zl. 2852-1920 zur Einführung eines neuen Gütertarifs der österr. Staatsbahnen (4 Seiten)

Beilage zu Punkt 14 betr. Vortrag und Antrag der Staatsregierung auf Einführung eines neuen Gütertarifs der österr. Staatsbahnen (8 Seiten)

Präsidium
der Staatskommission für
Kriegsgefangenen und Zivil-
interniertenangelegenheiten
im Einvernehmen mit dem
Staatsamte für Aeusseres.

ad 1.)

Antrag für den Kabinettsrat.

Entsendung einer Regie-
rungsmission nach Sowjet-
russland.



In Ausführung des am 5. Juli l.J. zwi-
schen der österreichischen Regierung einerseits und der
russischen und der ukrainischen Regierung andererseits
abgeschlossenen Vertrages über die Rückkehr der Kriegs-
gefangenen, hat die Regierung der russischen soziali-
stischen Sowjerepublik bereits den Dr. M. Warszwaski-Bronski
als ihren Vertreter nach Wien entsendet, welcher vorläufig
nur berufen erscheint, zu Wahrung der Interessen, zur Für-
sorge und zur Mithilfe bei der Repatriierung der Kriegs-
und Zivilgefangenen in Oesterreich seine Tätigkeit zu ent-
falten.

Es erscheint daher notwendig, dass auch
ein Regierungsvertreter Oesterreichs nach Moskau entsen-
det werde, um dort die im oberwähnten Vertrage vorgesehe-
nen Obliegenheiten im Interesse unserer Kriegs- und Zivil-
gefangenen in Russland auszuüben. Zur technischen und ad-
ministrativen Durchführung und zur Unterstützung dieser
Aufgaben werden dem zu entsendenden Regierungsvertreter
mehrere, von der Staatskommission für Kriegsgefangenen- und
Zivilinterniertenangelegenheiten nominierte Fachorgane bei-
gegeben werden, die zum Teil bereits seit längerem in Kriegs-
gefangenenangelegenheiten tätig waren und der Kriegsgefangenen
mission angehören, die sich vor einigen Monaten unter Führung

000001

./.

120

des Herrn Mayerhöfer - derselbe hat inzwischen demissioniert - nach Moskau begeben hatte. Die letzterwähnte Mission hört, sobald der Regierungsvertreter in Moskau eingetroffen sein wird, als selbstständige Organisation zu existieren auf und wird mit der neuen österreichischen Vertretung verschmolzen.

Als Vertreter der österreichischen Regierung ist Dr. Pohl, bisheriger Leiter der Presseabteilung im Staatsamte für Aeusseres, in Aussicht genommen. Als Fachdelegierte sollen ihm beigegeben werden:

1.) Ein Konsularfunktionär, eventuell Konsul Emanuel Thimcziuk, welcher unter anderen 4 Jahre beim ehemaligen österreichisch-ungarischen Generalkonsulat in Odessa tätig war und vollkommen russisch spricht und schreibt;

2.) Herr Walz, }
3.) Herr Wager } beide Mitglieder der Mission

Mayerhöfer;

4.) Dr. Pappenheim als Arzt, welcher von der Wiener Ärztekammer empfohlen wurde und welchem hauptsächlich die sanitäre Fürsorge für unsere Kriegsgefangenen obliegen wird;

5.) Militärbeamter Rechnungsführer Julius Skarek.

Da sich Dr. Pohl und seine Hilfsorgane vertragsmässig bis auf weiteres nur mit Kriegsgefangenen und Zivilinterniertenangelegenheiten zu beschäftigen haben, wird die Finanzierung der ganzen Mission von der Staatskommission für Kriegsgefangenen- und Zivilinterniertenangelegenheiten übernommen.

Sache des Staatsamtes für Aeusseres wird es sein der russischen Regierung zu notifizieren, dass Dr. Pohl als Vertreter der österreichischen Regierung nach Moskau entsendet wird und dass ihm als Fachorgane die oberwähnten Personen beigegeben werden.

./.

000002

Die Staatskommission für Kriegsgefangenen-
und Zivilinterniertenangelegenheiten im Einvernehmen
mit dem Staatsamte für Ausseneres stellt daher den Antrag
der Kabinettsrat wolle beschliessen, dass als Vertreter
der österreichischen Regierung bei der russischen Regie-
rung in Moskau der Chef der Kriegsgefangenenmission Dr.
Otto Pohl bestellt werde, dass ihm die von der Staats-
kommission für Kriegsgefangenen und Zivilinterniertenan-
gelegenheiten bezeichneten Personen als Hilfsorgane bei-
gegeben werden und dass die Finanzierung der ganzen Mis-
sion von der Staatskommission für Kriegsgefangenen- und
Zivilinterniertenangelegenheiten übernommen werde.

Wien, am 5. August 1920.



000003

123

Die Regierung der russischen und ukrainischen sozialistischen Sowjetrepubliken, vertreten durch Herrn Maxim Litvinoff, Delegierter des Rates der Volkskommissäre, und die Regierung der Republik Oesterreich, vertreten durch Herrn Abgeordneten Paul Richter, Vizepräsident der Staatskommission für Kriegsgefangene, bestrebt, die Rückkehr der Gefangenen mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln zu beschleunigen, schliessen am heutigen Tage dieses vertragliche Uebereinkommen:

§ 1. Die vertragschliessenden Regierungen verpflichten sich, alle in ihrem Hoheitsbereiche befindlichen Kriegs- und Zivilgefangenen ohne Unterschied des Chargengrades (Mannschaftspersonen, Unteroffiziere, Aerzte, Sanitätspersonal, Offiziere, Militärbeamte etc.) mit allen zur Verfügung stehenden Transportmitteln zurückzubefördern.

Diese vertragliche Bestimmung gilt als erfüllt, wenn die Uebergabe der Gefangenen derzeit an der russisch-estnischen Grenze bei ~~Harwa~~ ^{Harwa} (Estland) erfolgt, und steht beiden vertragschliessenden Regierungen das Recht zu, eventuell auch noch andere Uebergabestellen zu beantragen.

Grundsätzlich erklären sich beide vertragschliessenden Regierungen damit einverstanden, dass jene Gefangenen, die im Lande zu verbleiben wünschen, daran nicht gehindert werden sollen.

§ 2. Zur Wahrung der Interessen, zur Fürsorge und zur Mithilfe bei der Repatriierung der Kriegs- und Zivilgefangenen wird am Sitze der Zentralregierung je ein Vertreter der beiden vertragschliessenden Regierungen zugelassen, die das Recht der Exterritorialität geniessen, einschliesslich des Rechtes des freien unbehinderten Verkehrs per Funkenspruch und in Gode mit ihren Regierungen.

000004

121



Zur technischen und administrativen Durchführung und zur Unterstützung der Aufgaben dieser Vertreter wird gegenseitig das Recht eingeräumt, bis zu fünf Delegierten jeder Regierung, unter welchen auch Aerzte sein dürfen, die Einreise am Sitze der Zentralregierung zu erwirken.

- § 8. Die österreichische Regierung verpflichtet sich zur Neutralität im Kriege gegen Russland, zum absoluten Verbote aller Waffen-, Munitions- oder Kriegsgeräte-Lieferung und -Beförderung durch ihr Land mit ihren Verkehrsmitteln oder mit Verkehrsmitteln fremder Staaten.
- § 4. Die österreichische Regierung verpflichtet sich, den in ihrem Lande befindlichen Volkskommissären der ehemaligen ungarischen Räteregierung das Recht der Freizügigkeit zu gewähren und deren Abtransport nach Russland mit allen zweckdienlichen Mitteln so bald als möglich zu fördern.
- § 5. Zur Wiederaufnahme der durch den Krieg unterbrochenen wirtschaftlichen Beziehungen der Völker der beiden Staaten werden die im § 2 genannten Vertreter durch Vollmächte ihrer Regierungen besonders ermächtigt.
- § 6. Dieser Vertrag tritt mit dem Tage seiner Unterzeichnung, d. i. 5. Juli 1920 in Kraft.

Kopenhagen, am 5. Juli 1920.

Für die russische und
ukrainische Regierung:

Maxim Litvinoff.



Für die österreichische
Regierung:

Paul Richter.

000005

A22

ad 3)

Zahl 280

WIEN, am 5. August

19. 20

An den

Herrn Staatssekretär Dr. M a y r ,
als Vorsitzenden des Kabinettsrates.



Zu wiederholten Malen haben die Vertreter des Zentralangestelltenrates bei Besprechung von Lohnfragen mit der hohen Regierung, insbesondere im Verlaufe der Beratungen der paritätischen Lohnkommission mit Nachdruck die Anschauung vertreten, dass den Staatsbediensteten wirksame Hilfe aus ihrer gegenwärtigen furchtbaren Notlage nur im Wege einer genügenden Naturalbelieferung zuteil werden kann und dass die von der Staatsbeamtenschaft immer wieder und mit vollem Recht geforderten Erhöhungen ihrer Bezüge nur einen mangelhaften Notbehelf darstellen können.

Von dieser grundsätzlichen Anschauung ausgehend hat der Zentralangestelltenrat im Frühjahre beschlossen, eine umfassende Hilfsaktion für die seiner Organisation angehörenden Angestellten im neutralen Ausland einzuleiten und zu diesem Behufe zunächst seinen Vorsitzenden, Ministerialrat Dr. Egghard, in die Schweiz entsendet, damit derselbe dort gemeinsam mit dem Verbands der Beamten der eidgenössischen Zentralverwaltungen diese Hilfsaktion durchführe.

Min. Rat Egghard ist nun vor wenigen Tagen aus Bern zurückgekehrt und ist das Ergebnis der von ihm durchgeführten Aktion in Berücksichtigung des Umstandes, dass sich leider in der Schweiz mit Rücksicht auf die zahlreichen in diesem Lande schon

durchgeführten Hilfsaktionen eine gewisse Ermüdung kundgibt, als ein äusserst befriedigendes zu bezeichnen.

Indem diesbezüglich auf die Ausführungen, Berichte des österr. Geschäftsträgers in Bern an das Staatsamt für Aeusseres verwiesen wird, sei an dieser Stelle in Kürze nur vermerkt, dass es gelungen ist, einen Fond von za. 40.000 Schweizer Franks sicherzustellen, der dazu verwendet wird, um die der gefertigten Organisation angehörigenden Staatsangestellten mit hochwertige Nahrungsprodukte enthaltenden Liebesgabenpaketen zu betheiligen. Der erste Transport von 1000 derartigen Paketen und einer grösseren Anzahl gleichfalls unentgeltlich gespendeter Kondensmilchbüchsen ist bereits in Wien eingelangt und in Verteilung begriffen.

Ausserdem hat Dr. Egghard mit dem eidgenössischen Ernährungsamte in Bern die nötigen Vorverhandlungen eingeleitet, um für die Zukunft die Belieferung der Angestellten der Staatsämter mit Milchprodukten zu relativ günstigen Einkaufsbedingungen sicherzustellen. Die bezüglichlichen Verhandlungen sollen anfangs September in Bern zum Abschlusse gelangen.

Dieser äusserst günstige Erfolg der Mission Dr. Egghard's in der Schweiz ermutigt den Zentralangestelltenrat im Sinne seines eingangs erwähnten Beschlusses, die Einleitung analoger Hilfsaktionen in dem übrigen neutralen Ausland nunmehr raschestens fortzusetzen. Dr. Egghard hat in diesem Belange bereits in Bern mit dem Vertreter der kgl. holländischen Regierung Gesandten Ionkheer van Panhuys über die Möglichkeit und die Aussichten einer solchen Hilfsaktion in Holland mit Erfolg verhandelt und beabsichtigt daher der Zentralangestelltenrat mit tunlichster Beschleunigung diese Aktion zunächst in Holland, dann aber auch in Dänemark, Schweden und Norwegen durchzuführen.

In der gestrigen Sitzung des Zentralangestelltenrates wurde einhellig beschlossen, die in Rede stehenden Aktionen sofort, und zwar im Anschluß an die oben erwähnten, in Bern noch durchzuführenden Verhandlungen einzuleiten und diese Aufgaben

neuerlich dem Vorsitzenden des Zentralangestelltenrates, Min. Rat Dr. Egghard zu übertragen, da auf Grund der von ihm in diesem Belange in der Schweiz gesammelten Erfahrungen und bereits angeknüpften Vorverhandlungen, sowie mit Rücksicht auf seine Sprachkenntnisse, die Wahl dieses Delegierten einen entsprechenden Erfolg für die in Aussicht genommenen Aktionen zu versprechen geeignet erscheint.

Mit Rücksicht auf das oben Dargestellte und im Sinne des angeführten einhelligen Beschlusses der gefertigten Organisation, gestattet sich die letztere an Sie, hochverehrter Herr Staatssekretär, sowie an den hohen Kabinettsrat die dringende Bitte zu richten, diese humanitäre Aktion, welche gewiss auch einem eminenten staatlichen Bedürfnisse entspricht, da sie geeignet erscheint, den Staatsangestellten in den Staatsämtern und, wenn sie in hinreichender Masse gelingt, auch den übrigen Wiener Staatsangestellten überhaupt Linderung in ihrer gegenwärtigen furchtbaren Notlage zu bringen, die wirksame Unterstützung der hohen Regierung angedeihen lassen zu wollen.

In diesem Belange stellt der Zentralangestelltenrat insbesondere nachstehende Bitten:

1.) möglichenfalls vom Zentralangestelltenrat mit der Durchführung dieser Aktionen, welche für die vier oben erwähnten Staaten nach den in der Schweiz gemachten Erfahrungen einen Zeitaufwand von mindestens sieben Monaten beanspruchen dürfte, die für diese Zeitdauer erforderliche Enthebung seiner amtlichen Dienstverpflichtungen im Unterrichtsamt mit der Zusicherung zugestanden werden, dass ihm aus Anlass der Übernahme dieser Mission keinerlei Nachteil in seinem beamtlichen Fortkommen erwachsen wird, wobei zur Unterstützung dieser Bitte auf ähnliche Fälle verwiesen wird, in welchen staatliche Funktionäre zum Zwecke der Leitung wirtschaftlicher Unternehmungen (Mitella, Stafa) sogar auf längere Zeit beurlaubt wurden;



000008

125

2.) möge der Kabinettsrat den Herrn Staatssekretär für Aeusseres ermächtigen, dem genannten Delegierten des Zentralangestelltenrates die unbedingt erforderliche Empfehlungen des Staatsamtes für Aeusseres an die in Betracht kommenden österreichischen Missionen in den erwähnten ausländischen Staaten zu geben, da ~~es~~ nur dann die Möglichkeit einer gedeihlichen Durchführung dieser Aktionen schon mit Rücksicht auf die Notwendigkeit der Verhandlungen mit den Aemtern und Behörden des Auslandes bestünde.

3.) Aus dem gleichen Grunde wird die ausnahmsweise Ausstellung eines Diplomatenpasses für Min. Rat Egghard erbeten, da ohne denselben äusserst kostspielige, die Organisation wesentlich belastende Visagebühren entrichtet werden müssten, da weiters in den betreffenden ausländischen Staaten sich sonst nach den in der Schweiz gemachten Erfahrungen erhebliche Schwierigkeiten für die Aufenthaltsbewilligungen ergeben und ~~da~~ speziell der holländische Gesandte in Bern seine weitgehendste Unterstützung der Aktion für den Fall zugesagt hat, wenn derselbe ein gewisser offizieller Charakter zukommt, der wohl am besten durch die Gewährung des erbetteten Passes zum Ausdruck gelangen würde.

Endlich wäre die gefertigte Organisation dem hohen Kabinettsrat zu ganz besonderem Danke verpflichtet, wenn derselbe schon jetzt grundsätzlich den Herrn Staatssekretär für Finanzen ermächtigen würde, zum Zwecke der Bestreitung der Transportkosten für die in den erwähnten Ländern seinerzeit zu erstehenden Lebensmittel den Zentralangestelltenrat einen entsprechenden Betrag, womöglich in fremder Valuta, vorschussweise zukommen zu lassen. Die Höhe dieses Betrages würde dann seinerzeit dem Staatsamte der Finanzen zeitgerecht bekanntgegeben werden.

Der Zentralangestelltenrat bittet obige Erwägungen wohlwollendst zu berücksichtigen und die Organisation von seinem Beschlusse gütigst unverzüglich zu verständigen, damit Dr. Egghard diese Aktionen unmittelbar an seine Verhandlungen in Bern am 1. September anschliessen könne.

Ergebenst

Für den Zentralangestelltenrat:
Dr. Oskow Mitis,
Ministerialrat

000009

ad 5.)

H. von Fehm

Notiz für den Kabinettsrat.

Fortbestand des Kriegsarchivs als eine wichtige historische Fundgrube mit Weltruf in die Zivilverwaltung seit Monaten prinzipiell beschlossen, allein noch immer nicht das Staatsamt bestimmt, an das es übergehen soll.

Für längere Zeit noch viel Arbeit in Sicht, da nach Friedensvertrag Österreich zur Auskunftserteilung an die Sukzessionsstaaten verpflichtet ist.

Es wird daher vorgeschlagen :

1.) Definitive Widmung des Akademietraktes der Stiftskaserne, in dem Kriegsarchiv derzeit untergebracht, an dieses.

2.) Übernahme des derzeit beschäftigten Personales u. zw.

Beim Kriegsarchiv selbst

55 Berufsgagisten als Archivbeamte,

20 Unteroffiziere als Kanzleibeamte,

9 Berufsunteroffiziere als Unterbeamte,

4 Waschfrauen

48 Vertragsangestellte, hievon 1 Vertragsbeamter, 26 VA. als Schreiber und 21 als Ordnungsmannen.



Das ist insgesamt 136 Personen.

Bis 1. Juli 1921 Verminderung des Standes durch Abbau sämtlicher 48 V.A. und Vermehrung von 9 auf 16 Unterbeamte. Daher Stand mit Juli 1921 insgesamt 95 Personen.

Durch Erreichung der 35jähr. Dienstzeit wird der Stand der Archivbeamten bis 1. Jänner 1927 von 55 auf 35 herab sinken.

Wenn Übernahme von 55 Berufsgagisten als Zivilarchivbeamte nicht tunlich, werden lediglich 35 auf systemisierte Posten ernannt, die übrigen 20 mit den Ruhestandsbezügen

136
- 48

88
+ 7

95

und Ergänzungszulage auf Aktivitätsbezug vertraglich
angestellt. Die Ergänzungszulage in die Pension einrechen-
bar.

Vor allem jene im Vertragsverhältnis anzustellen, die
bereits ausgeschieden oder nahe dem Auscheiden.

Bezüglich Kanzleibeamten u. Unterbeamten werden die
Posten im Wege der Konkurrenzausschreibung nach Unteroffz. Anst.
Ges. besetzt werden. Anstellungsbedingungen werden im h.o.
Einvernehmen festgesetzt werden.

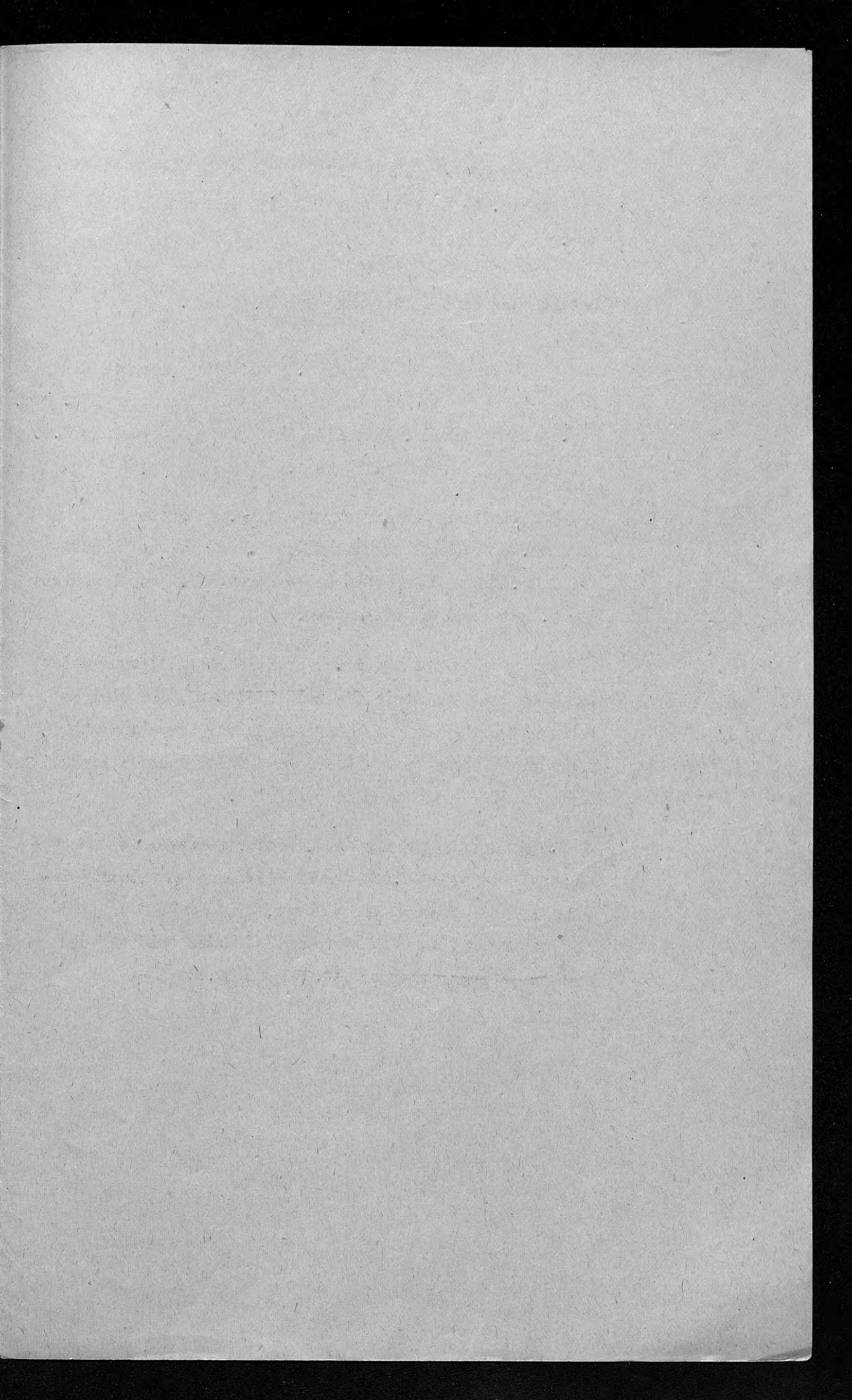
Nach letztem Dienstvertrag mit VA. erhalten diese
Emonatl. Abfertigung, wenn sie vor 1. September 1920 aus-
scheiden. Diese Frist wäre vorläufig bis 1. März, längstens
bis 1. Juli 1921 zu verlängern.

Beim Auskunftsamte (Abt. des Militärliquidierungsamtes
zur Erteilung von Auskünften) 18 Offiziere, die gleich-
falls zu übernehmen wären und sodann vorübergehend zum
Militärliquidierungsamt bis zu der Endigung der Tätigkeit
des Auskunftsamtes kommandiert werden.

*Dauf in 35 Offiziere
übertragbar
übertragbar*

3.) Für Fasziklierung und Schreiberfordernisse Jahres-
pauschal von 50 - 60.000 K oder Lieferung in natura sei-
tens des betreffenden Staatsamtes.

Für Beschaffung von Büchern und Karten Erhöhung des
bisherigen Pauschales von 14.000 auf 20.000 K -





ad 61)

3)

V o r t r a g

des Staatssekretärs für Justiz Dr. Julius R o l l e r, betreffend die Erlassung einer Vollzugsanweisung der Staatsregierung über die Unterstellung des Feldgerichtsarchivs unter das Staatsamt für Inneres und Unterricht und seine Umwandlung in ein Militärgerichtsarchiv.

Die Aufhebung der Militärgerichtsbarkeit erfordert die Errichtung einer Zentralregistratur für die militärgerichtlichen Akten, die vor dem 1. Oktober 1920 erledigt worden und daher nicht an die bürgerlichen Strafgerichte abzutreten sind. Denn eine Aufteilung dieser Akten auf die für die einzelnen Strafsachen zuständigen bürgerlichen Gerichte wäre nicht nur praktisch undurchführbar, weil den Gerichten der Raum fehlt, Tausende von militärgerichtlichen Akten in ihre Registraturen zu übernehmen, sondern würde auch das Auffinden einzelner militärgerichtlicher Akten, wenn sie zur Erledigung von Anträgen auf Tilgung der Verurteilung, Ausstellung von Amtszeugnissen, Wiederaufnahme des Verfahrens, Strafmilderung oder gnadenweise Nachsicht der Strafe oder aus anderen Gründen benötigt werden, geradezu unmöglich machen, weil in der Regel nicht bekannt sein wird, an welches Gericht das Militärgericht den einen oder den anderen Akt abgegeben hat.

Für die Akten der Feldgerichte der österreichisch-ungarischen Wehrmacht und der österreichischen Landwehr besteht seit dem Jahre 1916 das Feldgerichtsarchiv, das in der Rossauerkaserne in Wien untergebracht ist und von einem Oberstleutnantauditor geleitet wird, dem ein Militärgerichtskanzleibeamter und ungefähr 16 Vertragsangestellte als Hilfskräfte beigegeben sind. Es liegt nahe, diese schon bestehende Einrichtung zu einem Militärgerichtsarchiv auszugestalten, das auch alle Akten über die von den stabilen Militärgerichten, die ihren Sitz im Gebiete der Republik Oesterreich gehabt haben, und von den Militärgerichten der Republik Oesterreich erledigten Strafsachen zu übernehmen und in einer Weise aufzubewahren hätte, die das Auffinden jedes einzelnen Aktes ermöglicht.



00012

127

Das Feldgerichtsarchiv untersteht nach dem Gesetze vom 18. Dezember 1919, StGBI. Nr. 577, dem Staatsamte für Finanzen. Die Staatserregierung ist durch § 2 dieses Gesetzes ermächtigt, jedem Staatsamte die seinem Wirkungskreise nächstverwandten Geschäfte der liquidierenden militärischen Stellen zu übertragen, also auch das Feldgerichtsarchiv einem anderen Staatsamte zu unterstellen.

In erster Linie käme beim Feldgerichtsarchiv wohl seine Unterstellung unter das Staatsamt für Justiz in Betracht. Dieses hat aber schon vor einiger Zeit dem Wunsche des Staatsamtes für Inneres Rechnung tragend, die Verwaltung seines eigenen Archivs diesem Staatsamte überlassen. Ich habe daher den Vorschlag des Staatsamtes für Inneres und Unterricht, ihm auch die Verwaltung des Feldgerichtsarchivs in seiner neuen Gestalt als Militärgerichtsarchiv zu übertragen, gerne angenommen, zumal da sich das Staatsamt für Inneres und Unterricht bereit erklärt hat, dem Staatsamte für Justiz den notwendigen Einfluss auf die Einrichtung und Verwaltung des Militärgerichtsarchivs und auf die Bestellung seines Leiters einzuräumen. Die Unterstellung des Militärgerichtsarchivs unter das Staatsamt für Inneres und Unterricht ist auch deshalb sehr zweckmässig, weil dadurch die Möglichkeit geschaffen wird, das Militärgerichtsarchiv nach dem Ablauf der Zeit, in der die darin aufbewahrten Akten von den Gerichten voraussichtlich öfter werden benötigt werden, in der es also hauptsächlich die Aufgaben einer Registratur zu erfüllen hat, mit dem Kriegsarchive zu vereinigen. Dadurch werden in späterer Zeit besondere Kräfte für seine Verwaltung erspart werden können.

Durch die Unterstellung des Militärgerichtsarchivs unter das Staatsamt für Inneres und Unterricht wird der Regelung der Frage, ob das gesamte Archivwesen in Zukunft der Staatskanzlei oder dem Staatsamte für Inneres und Unterricht angegliedert werden soll, nicht vorgegriffen. Keinesfalls aber kann mit der Ausgestaltung

des Feldgerichtsarchivs zu einem Militärgerichtsarchiv und seiner Loslösung vom Staatsamte für Finanzen bis zur endgültigen Regelung der grossen Fragen des Archivwesens gewartet werden. Denn die Militärgerichte müssen bis zum 1. Oktober 1920 ihre ganzen Bestände an erledigten Akten an die zu schaffende Stelle abgeben und mit dieser Arbeit so rasch wie möglich beginnen, wenn sie rechtzeitig durchgeführt werden soll.

Für das Militärgerichtsarchiv wird kein besonderes Personal systemisiert werden. Es werden ihm, solange es die Aufgaben einer Registratur zu erfüllen hat, die pragmatisch angestellten Konzept- und Kanzleikräfte in der notwendigen Zahl aus dem Personal der Justizbehörden zur Verfügung gestellt werden. Die Auswahl dieser Personen wird vom Staatssekretär für Inneres und Unterricht im Einvernehmen mit dem Staatssekretär für Justiz getroffen werden.

Ich stelle daher den Antrag:

Der Kabinettsrat wolle dem vorliegenden Entwurfe der Vollzugsanweisung seine Zustimmung erteilen.



V o l l z u g s a n w e i s u n g

der Staatsregierung vom August 1920 über die Unterstellung des Feldgerichtsarchivs unter das Staatsamt für Inneres und Unterricht und seine Umwandlung in ein Militärgerichtsarchiv.

Auf Grund des § 2 des Gesetzes vom 18. Dezember 1919, StGBI. Nr. 577, wird verordnet:

§ 1.

Das Feldgerichtsarchiv in Wien wird dem Staatsamte für Inneres und Unterricht unterstellt. Es hat die Bezeichnung "Militärgerichtsarchiv" zu führen.

§ 2.

(1) Im Militärgerichtsarchiv sind alle im Gebiete der Republik Oesterreich befindlichen Akten der Gerichte und Militäranwälte (Gerichtsoffiziere) der österreichisch-ungarischen Wehrmacht und der österreichischen Landwehr und alle Akten der österreichischen Militärgerichte und Militäranwälte (Gerichtsoffiziere) aufzubewahren, soferne sie nicht am 1. Oktober 1920 anhängige und daher an die bürgerlichen Gerichte und Staatsanwaltschaften abzutretende Strafsachen betreffen.

(2) Die näheren Vorschriften über die Einrichtung und Verwaltung des Militärgerichtsarchivs sind von dem Staatsamte für Inneres und Unterricht im Einvernehmen mit dem Staatsamte für Justiz zu erlassen.

§ 3.

Die leitenden Beamten des Militärgerichtsarchivs sind von dem Staatssekretär für Inneres und Unterricht im Einvernehmen mit dem Staatssekretär für Justiz zu bestellen.

§ 4.

Diese Vollzugsanweisung tritt sofort in Kraft.



000015

128



- 1 -
ad 7.)
Ed. J. Keller 24. 11. 1859
1859, 11. 11. 1859
S. 16

V o r t r a g
für den Kabinettsrat
über die Abtrennung des Wiener Landesgerichtes für Strafsachen
vom Landesgerichte für Zivilrechtssachen und die Teilung des
ersteren in zwei selbständige Gerichtskörper.

Das Wiener Straflandesgericht ist gegenwärtig kein selbständiger Gerichtshof, sondern eine blosse Abteilung des einheitlichen Landesgerichtes Wien. Mit dem Justizministerialerlasse vom 31. Mai 1859, Z. 8432 und der Justizministerialverordnung vom 17. Mai 1905, JMVB1. Nr. 10, sind zwar seinem Präsidenten gewisse Geschäfte übertragen worden, die nach der Gerichtsorganisation dem Präsidenten des Zivillandesgerichtes zukämen. Es ist aber dadurch kein selbständiger Gerichtskörper geworden. Insbesondere hat es kein eigenes Richterpersonal. Alle beim Landesgerichte für Strafsachen eingeteilten Richter sind Richter des einheitlichen Landesgerichtes in Wien. Sie werden erst vom Präsidenten des Zivillandesgerichtes dem Strafgerichte zugewiesen und können von ihm auch wieder abberufen werden. Das erschwert die Auswahl der geeigneten Persönlichkeiten und führt zu allerlei Schwierigkeiten und Reibungen, die im Interesse des Dienstes vermieden werden sollten.

Ich beabsichtige daher, die bisherige unnatürliche Verbindung zu lösen und das Straflandesgericht zu einem völlig selbständigen Gerichte zu machen, wie es z.B. auch das Wiener Handelsgericht ist. Es wird dann das Richterpersonal für jeden der Wiener Gerichtshöfe abge sondert zu ernennen sein. Damit wird der Justizverwaltung ein grösserer Einfluß auf die Besetzung der Strafrichterstellen gewährt und die Möglichkeit geschaffen, jüngere tüchtige Richter, die sich besonders der Strafrechtspflege widmen wollen, mit Uebergang älterer, die



nur in Zivilsachen verwendet werden wollen, für das Straflandesgericht zu ernennen, Irgendeine Mehrbelastung des Staatsschatzes ist damit nicht verbunden.

Mit dieser Maßregel soll aber eine zweite, nicht minder notwendige verbunden werden.

Durch die am 15. Juli beschlossenen Gesetze über die Unterstellung der Heeresangehörigen unter die allgemeinen Strafgesetze und Strafgerichte und die Uebernahme der Auditoren in den Zivilstaatsdienst wird die Justizverwaltung in den Stand gesetzt, der insbesondere in Wien in grosse Bedrängnis geratenen Strafjustiz durch Vermehrung des Personals, der Gerichtsgebäude und Gerichtsgefängnisse ausgiebige Hilfe zu leisten. Das Landesgericht für Strafsachen in Wien ist jedoch schon jetzt ein so grosser Körper, daß seine einheitliche Leitung den grössten Schwierigkeiten begegnet. Diese Schwierigkeiten würden noch zunehmen, wenn nicht nur das Richter- und Kanzleipersonale durch Uebernahme der Militärrichter und des übrigen Personales des Wiener Divisionsgerichtes beträchtlich vermehrt, sondern auch noch das Gericht in zwei räumlich getrennten Gebäuden untergebracht würde.

Ich beabsichtige daher, das Wiener Divisionsgericht und sein Personal nicht etwa nur als eine Art Expositur dem bestehenden Landesgerichte für Strafsachen anzugliedern, sondern zu einem selbständigen zweiten Wiener Straflandesgerichte auszugestalten. Als Sprengel sollen ihm die Wiener Gemeindebezirke XIII, XIV, XV, XVIII, XIX und XXI und die Bezirksgerichtsprengel Bruck a. d. L., Hainburg, Schwechat, Liesing, Purkersdorf, Klosterneuburg und Mödling zugewiesen werden, so daß ihm hauptsächlich die halb- oder ganz ländlichen Bezirke, dem Landesgerichte Wien I aber vornehmlich die rein städti-

schen Gebiete zufallen würden. Der Sprengel des Landesgerichtes Wien I hätte 1. 365.047, der Sprengel des Landesgerichtes Wien II 683.858 also ungefähr halb soviel Einwohner. Da das Landesgericht I über ein viel grösseres Gebäude und bedeutend mehr Gefängnisräume verfügt, ist eine gleichmässige Teilung nicht möglich. Irgendwelche finanzielle Lasten sind mit der Teilung des Wiener Straflandesgerichtes in zwei Körper nicht verbunden. Es werden deshalb nicht mehr Richter und nicht mehr Kanzleipersonal gebraucht werden, als nötig wäre, wenn nur ein Gericht bestünde, das in zwei Gebäuden amtiert. Es soll insbesondere kein zweiter Schwurgerichtssaal eingerichtet, sondern verfügt werden, daß die Schwurgerichtsverhandlungen des Landesgerichtes Wien II im Gebäude des Landesgerichtes I stattzufinden haben. Das ist ohneweiters möglich, weil nach den neuen Zuständigkeitsbestimmungen viel weniger Schwurgerichtsverhandlungen stattfinden werden als bisher. Wohl wird die Systemisierung einer Präsidentenstelle und der Stelle eines Leitenden Ersten Staatsanwaltes notwendig. Da aber der systemisierte Stand von Stellen der V. Rangklasse ohnedies überschritten ist, bedeutet diese Systemisierung keine Mehrbelastung.

Ein Gesetz ist zur Errichtung des zweiten Wiener Straflandesgerichtes nicht notwendig, da nach § 4 des Gesetzes vom 22. November 1918, StGBI. Nr. 39, der Staatssekretär für Justiz ermächtigt ist, jederzeit bis zum 31. Dezember 1920 Gerichte zu errichten, aufzulassen und die Gerichtssprengel zu ändern. Gewisse Schwierigkeiten bereitet nur die Aufteilung der Gerichtsbarkeit in Presssachen. Um einen zweiten Pressstaatsanwalt zu ersparen und eine Zerreissung der bisherigen Presspolizei zu vermeiden, beabsichtige ich, für beide Landesgerichte nur einen einzigen Pressstaatsanwalt bestellen zu lassen,



der, wie bisher, im Gebäude des Landesgerichtes Wien I antieren, seine Anträge aber je nach der Zuständigkeit, beim Landesgerichte I oder II zu stellen haben wird.

Die Gerichtsbarkeit in Preß- und Urheberrechtsübertretungen, die bisher für den ganzen Sprengel vom Bezirksgericht Josefstadt für Strafsachen ausgeübt wird, soll ebenfalls geteilt und für den Sprengel des Landesgerichtes II dem Bezirksgerichte Währing übertragen werden.

Ich erbitte mir zu allen hier angeführten Maßregeln die Zustimmung des Kabinettsrates.

V o l l z u g s a n w e i s u n g
des Staatsamtes für Justiz vom 1920.

Auf Grund des § 4 des Gesetzes vom 22. November 1918,
StGBI. Nr. 39 und des § 485 StPO. wird angeordnet:

§ 1.

Das Landesgericht in Wien wird in drei selbständige Ge-
richtshöfe geteilt: das Landesgericht für Zivilrechtssachen Wien,
das Landesgericht für Strafsachen Wien I und das Landesgericht
für Strafsachen Wien II.

Das Landesgericht für Zivilrechtssachen behält seine bis-
herigen Amtsräume und seinen bisherigen Sprengel. Dem Landesgerich-
te für Strafsachen Wien I wird das Amtsgebäude des bisherigen Lan-
desgerichtes für Strafsachen in Wien zugewiesen, sein Sprengel um-
fasst das Gebiet der Wiener Gemeindebezirke I bis XII, XVI, XVII
und XX. Dem Landesgerichte für Strafsachen Wien II wird das Amtsge-
bäude des bisherigen Divisionsgerichtes in Wien, VIII/2, Hernals-
gürtel Nr. 6/12, zugewiesen. Sein Sprengel umfasst das Gebiet der
Wiener Gemeindebezirke XIII bis XV, XVIII, XIX und XXI und die Sprengel
der Bezirksgerichte Bruck a.L., Hainburg, Schwechat, Liesing,
Purkersdorf, Klosterneuburg und Mödling.

§ 2.

Zur Ausübung der Strafgerichtsbarkeit in solchen Sachen, die
durch Gesetz ausschliesslich dem Landesgericht in Wien zugewiesen
sind (vgl. z.B. § 27 der 2. Strafprozessnovelle vom Jahre 1920) ist
das Landesgericht für Strafsachen Wien I berufen.

§ 3.

Das Strafrichteramt in Presl- und Urheberrechtssachen wird,
soweit es sich um Uebertretungen handelt, für den Sprengel des Lan-
desgerichtes für Strafsachen Wien II dem Bezirksgericht in Währing
übertragen.

§ 4.

Dem Bezirksgericht Josefstadt für Strafsachen werden der
Vorsteher und sämtliche Einzelrichter und richterlichen Hilfsbeam-



000020

ten durch den Vorsteher des Landesgerichtes für Strafsachen Wien I aus dem für diesen Gerichtshof ernannten Beamten zugewiesen. Auch in allen anderen Beziehungen untersteht das Bezirksgericht Josefstadt für Strafsachen dem Landesgericht für Strafsachen Wien I.

Alle übrigen mit Strafsachen befassten Bezirksgerichte bleiben, abgesehen von dem Instanzenzuge in Strafsachen und den nach der Strafprozeßordnung dem Vorsteher des Gerichtshofes I. Instanz zukommenden Amtshandlungen, dem Landesgericht für Zivilrechtssachen unterstellt.

§ 5.

Diese Vollzugsanweisung tritt am 1. Oktober 1920 in Kraft.

.....

Z. $\frac{46.515}{11}$

ad 8.)

Antrag für den Kabinettsrat.

Gegenstand:

Teilnahme Österreichs an der im Frühjahr 1921 anlässlich der Jahrhundertfeier des Todes Napoleons I. in Malmaison stattfindenden Ausstellung.

Bemerkungen:

Der französische Major Weil hat im Namen des Komitees für die Jahrhundertfeier des Todes Napoleons I. beim Herrn Staatssekretär des Äußeren die Bitte gestellt, es möchte die Zustimmung der österreichischen Regierung zur Beschickung der aus obigem Anlasse in Malmaison beabsichtigten Ausstellung erwirkt werden.

Die von Österreich gesendeten Gegenstände würden in einem besonderen dafür reservierten Saale aufgestellt werden.

Major Weil hat darauf hingewiesen, daß eine Teilnahme Österreichs an dieser Ausstellung nur geeignet wäre, einen günstigen Einfluß auf die Gemüter und auf den Gang der Beziehungen zwischen beiden Ländern zu üben.

Das Staatsamt für Äußeres pflichtet dieser Ansicht bei und glaubt, daß die Teilnahme unsererseits an einer französischen Nationalfeier geeignet wäre, günstige Wirkungen allgemein-politischer Art auszulösen.

Das Staatsamt für Äußeres stellt daher den

Antrag:

Der Kabinettsrat wolle beschließen,

„daß dem Ersuchen des Komitees für die Jahrhundertfeier des Todes Napoleons I. um Beteiligung der österreichischen Regierung an der aus diesem Anlasse beabsichtigten Napoleon-Ausstellung in Malmaison Folge zu geben sei und das Staatsamt für Unterricht unter Mitwirkung des Staatsamtes für Äußeres, sowie der übrigen in Betracht kommenden Stellen mit der Durchführung der erforderlichen Organisation betraut werde.“



000022

134

Z. $\frac{43.417}{11}$



Antrag für den Kabinettsrat.

Gegenstand:

Beitragsleistung Österreichs zu den Kosten der internationalen Donaukommission.

Bemerkungen:

Die im Art. 302 des Staatsvertrages von St. Germain vorgesehene internationale Donaukommission wurde von den alliierten und assoziierten Mächten Anfang Juni zu einer Tagung in Paris einberufen und hat dort ihre Sitzungen am 19., 22. und 23. Juni l. J. abgehalten.

Um nicht durch Entsendung eines eigenen Vertreters zu dieser kurzen Kommissionstagung nach Paris größere Kosten zu verursachen, wurde im Einvernehmen mit dem Staatsamte für Verkehrswesen und dem Staatsamte für Handel und Industrie, Gewerbe und Bauten, der der österreichischen Vertretung in Paris zugeteilte Legationssekretär Walter Mayrhauser als Vertreter Österreichs delegiert.

Bei dieser Tagung wurde beschlossen, daß die internationale Donaukommission sich in Hinkunft viermal im Jahre an einem fallweise zu bestimmenden Orte zu Plenarsitzungen versammeln werde.

Für die Zeit zwischen den einzelnen Sitzungen und zur Behandlung der laufenden Geschäfte der internationalen Donaukommission wurde beschlossen, daß in einer der Donauhauptstädte ein Exekutivkomitee gebildet werde, dem die dort anwesenden Vertreter der einzelnen Staaten oder deren Beiräte angehören werden.

Dem Exekutivkomitee wird als Vollzugsorgan ein Generalsekretariat beigegeben, welches vorläufig aus dem bisherigen Generalsekretariate der interalliierten Donaukommission in Budapest gebildet wurde. In dieses Generalsekretariat können die einzelnen Staaten auf eigene Kosten Funktionäre entsenden.

Mit Rücksicht darauf, daß inzwischen das internationale Exekutivkomitee seine Tätigkeit in Budapest tatsächlich aufgenommen hat und Legationssekretär Mayrhauser wegen anderweitiger dringender Verwendung seinen Posten in Paris derzeit nicht verlassen kann, wurde vorläufig, bis über den endgiltigen Sitz des Generalsekretariates der internationalen Donaukommission eine Entscheidung getroffen sein wird, zum Vertreter des Legationssekretärs Mayrhauser im Exekutivkomitee der internationalen Donaukommission, der der österreichischen Gesandtschaft in Budapest zugeteilte Legationssekretär Theodor Hornbostel bestellt.

Das Staatsamt für Äußeres bittet, vorstehende Verfügungen, welche der Dringlichkeit halber sofort getroffen werden mußten, nachträglich zustimmend zur Kenntnis zu nehmen und behält sich vor, sobald über den Sitz und die Funktionen des Generalsekretariates der internationalen Donaukommission eine endgiltige Entscheidung getroffen sein wird, die Ernennung eines ständigen Vertreters der österreichischen Regierung bei der internationalen Donaukommission in Antrag zu bringen.

Bei der erwähnten Pariser Tagung der internationalen Donaukommission wurde ferner beschlossen, daß jeder Staat zu den Kosten des Generalsekretariates ab 1. Jänner 1920 den Betrag von 150.000 französische Francs beizusteuern habe.

Das Staatsamt für Äußeres stellt daher den

Antrag:

Der Kabinettsrat wolle beschließen, daß

„als Beitragsleistung Österreichs zu den Kosten der internationalen Donaukommission der Betrag von jährlich 150.000 (einhundertfünfzigtausend) französische Francs ab 1. Jänner 1920 flüssig gemacht und vom Staatsamte der Finanzen dem Staatsamte für Äußeres überwiesen werde.“

Wegen finanzieller Sicherstellung der erforderlichen Kosten wurde bereits an das Staatsamt der Finanzen mit Note Z. 39.101/11 vom 9. Juli l. J. herangetreten, eine Erledigung ist noch nicht eingelangt.

ausgegeben

L. D. Groß

210

ad 10.)

deutsch 4/8 5



B e r i c h t

der zu den Verhandlungen mit den Kärntner Landesvertretern nach St. Veit a. d. Glan entsendeten Staatssekretäre Braiaky, Deutsch und Renner.

Die unterzeichneten Kabinettsmitglieder konnten anlässlich der am 27. v. Mts. in St. Veit a. d. Glan stattgefundenen Besprechungen feststellen, dass die Kärntner Landesvertreter übereinstimmend die begründete Erwartung hegen, dass es gelingen werde, die ganze Abstimmungszone A für Oesterreich zu erhalten. Aus diesem Grunde soll die Abstimmung genau gemäß den Bestimmungen des Friedensvertrages von St. Germain vorgenommen werden und wäre unbedingt davon abzusehen, sich nach dem Beispiele Ostschlesiens etwa auf eine Teilung dieser Zone einzulassen.

Des weiteren äusserten die Landesvertreter übereinstimmend den Wunsch, die Zone A möge durch Truppen der Entente, jedoch mit Ausschluss französischer Truppen besetzt werden. Obwohl nun im Falle einer derartigen militärischen Besetzung der Zone A die Notwendigkeit der italienischen Besetzung im übrigen Kärnten entfallen würde, tritt der Landesvertreter dafür ein, dass die Italiener-eventuell nur in einer Stärke von etwa 2000 Mann, statt der bisherigen 4000 - im Lande verbleiben. Um den erwähnten Besatzungsstand von 4000 Mann in

./.

000025

137

der Linie Arnoldstein, Villach, St. Veit aufrechtzuerhalten,
wird geplant, dass unsere Truppen, und zwar in erster Linie
heimische Kärntner Truppen, und insoweit diese nicht ausreichen,
Truppen aus anderen Ländern, in dem Masse nachrücken, als die
Italiener zurückgezogen werden.

Wien, am 3. August 1920.

Breisky m. p.

Deutsch m. p.

Renner m. p.

ad 11.)

Für den Vortrag im Kabinettsrate.

Staatsamt für Inneres und Unterricht.

Unterrichtsamt, Unterstaatssekretär Otto G l ö c k e l, betreffend Gesetzesbeschluß des Vorarlberger Landtages vom 22. Juni 1920, über die Errichtung einer Mädchenbürgerschule in Bregenz.

Die Vorarlberger Landesregierung hat mit dem am 19. Juli 1920 eingelangten Berichte vom 14. Juli 1920, Z. 831/1, einen Gesetzesbeschluß des Vorarlberger Landtages vom 22. Juni 1920 über die Errichtung einer Mädchenbürgerschule in Bregenz vorgelegt.

Gemäß § 12 des Gesetzes vom 28. August 1899, L.-G.-Bl. Nr. 47, betreffend die Errichtung, die Erhaltung und den Besuch der öffentlichen Volks- und Bürgerschulen wird durch Landesgesetz festgestellt, an welchen Orten und mit welchen Mitteln Bürgerschulen in Vorarlberg neu zu errichten sind. Der vorliegende Gesetzesbeschluß beinhaltet die Errichtung einer Mädchenbürgerschule in Bregenz, deren Kosten nach den Bestimmungen des für die bestehenden öffentlichen Bürgerschulen jeweils geltenden Gesetzes über die Errichtung und Erhaltung der öffentlichen Volks- und Bürgerschulen zu bestreiten sind.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes wird das Staatsamt für Inneres und Unterricht betraut.

Da gegen den Gesetzesbeschluß keinerlei Bedenken obwalten, stelle ich den



000027

./.

138

A N T R A G

mich zu ermächtigen, der Landesregierung für Vorarlberg mitzuteilen, daß gegen den Gesetzesbeschluß ein Anstand nicht obwaltet und seiner sofortigen Kundmachung zugestimmt wird.

000028

210
ad 12.1

Wolff H

607

V o r t r a g

für den K a b i n e t t s r a t .

Gegenstand: Regelung der Akkordarbeit in den österreichischen Staatsbahnwerkstätten.

Seit dem Umsturze haben die Werkstättenarbeiter der österreichischen Staatsbahnen stetig und mit allen Mitteln auf eine Erhöhung ihrer Verdienste hingearbeitet, mit der Begründung, daß ihr Einkommen zur Befriedigung der notwendigsten Lebensbedürfnisse nicht ausreichte und immer hinter dem Einkommen der Arbeiter der wesensverwandten Privatindustrie weit zurückstehe.

Die Staatseisenbahnverwaltung konnte jedoch eine volle Befriedigung der jeweiligen Forderungen der Werkstättenarbeiter aus finanziellen Gründen nicht zugestehen.

Die Leistung der Werkstätten sank beständig, ebenso der Einfluß des Aufsichtspersonales auf die Arbeiter.

Zur Hebung der Leistung war in den Werkstätten der verstaatlichten Bahnen schon seit Jahren der Stück-Akkord eingeführt worden. Die Werkstätten der österreichischen Staatsbahnen mußten im Verlaufe des Krieges von der reinen Lohnarbeit rasch zur Zeitakkordarbeit übergehen, ohne daß die Vereinheitlichung der Akkordarbeit in den einzelnen Werkstätten möglich gewesen wäre. Man war deshalb gezwungen, die Grundlagen für die Regelung der Akkordarbeit sehr allgemein zu halten, wodurch es den Arbeitern möglich wurde, die jeweils vereinbarten Durchschnittsverdienste auch ohne Mehrleistung zu überschreiten.

Die Rückwirkung der Arbeitsverträge der Wiener Metallindustrie auf die Werkstättenarbeiter der österreichischen Staatsbahnen hat sich jedesmal in Lohnforderungen unserer Werkstättenarbeiter, begleitet von Arbeitseinstellungen, geäußert.



000029

130

Besonders der Arbeitsvertrag der Wiener Metallindustrie vom 16. Dezember 1919 mit den weiteren Verdiensterhöhungen ab 14. Februar und 17. April 1920 hat zu Lohnforderungen der Werkstättenarbeiter der österreichischen Staatsbahnen vom 21. Februar und 15. April 1. J. und zu gleichzeitigen Arbeitseinstellungen geführt, welche man nur dadurch mühsam beilegen konnte, daß man den Arbeitern Verhandlungen über eine Aufbesserung der Akkordverdienste in Aussicht stellte.

In schwierigen Verhandlungen zwischen den Vertretern der Arbeiterschaft, der Staatseisenbahnverwaltung und des Staatsamtes für Finanzen ist es gelungen, das Ausmaß der Forderungen der Werkstättenarbeiter von 126 Millionen auf 97.2 Millionen Kronen herabzudrücken.

Im Kabinettsrate am 4. Mai 1920 hat auch mein Amtsvorgänger mit dem Herrn Staatssekretär für Finanzen Fühlung genommen.

Die Zugeständnisse an die Arbeiterschaft hat die Staatseisenbahnverwaltung dazu benützt, von den maßgebenden Vertretern der Werkstättenarbeiter, den betreffenden Mitgliedern des Zentralausschusses und der sozialdemokratischen Organisation der Werkstättenarbeiter nachstehende Bürgschaften zu erwirken und zwar dahingehend, daß

1.) an Stelle der bisherigen Akkordgrundlagen sofort ein neues Akkordübereinkommen abgeschlossen wird, welches von den Arbeitern ehrlich und wörtlich eingehalten wird,

2.) Ueberschreitungen der zufolge der bewilligten Akkordverdienstaufbesserung neu festgesetzten Stunden-Akkord-Durchschnittsverdienste nur bei gleichzeitiger Steigerung der Leistung stattfinden dürfen,

3. nur nachweisliche Arbeitsbehinderungen vergütet werden,

4. alle Werkstätten vom Stückakkord zum Zeitakkord übergehen.

Nach dem Vertrage stellte sich für einen Akkordprofessionisten der österreichischen Staatsbahnwerkstätten in Wien, verheiratet, mit 2 Kindern und einer 14-jährigen Dienstzeit der neue Gesamtverdienst (Grundlohn, Vorrückungsbetrag, Frauen-, Kinder-, Gleitzulage und erhöhter Akkordverdienst) auf 16⁴² K pro Stunde, während er bei der Simmeringer Waggonfabrik in der Zahlwoche vom 17. April 22[—] K pro Stunde, bei der Wiener Lokomotivfabriks A.G. 21⁰⁹ K pro Stunde betrug. Diese Beträge sind inzwischen sämtlich bereits erhöht worden. Die Stundenverdienste unserer Werkstättenarbeiter bleiben aber noch immer hinter jenen der Arbeiter der wesensverwandten Privatindustrie weit zurück.

Die Akkordgrundlagen samt Durchführung und Uebergangsbestimmungen wurden von unserem Departement für den Werkstätten-dienst ausgearbeitet, allen Vertretern der Haupt-, Neben-, Betriebs-, Heizhaus- und Signalwerkstättenleitungen sowie den zugehörigen berufenen Vertrauensmännern der Akkordarbeiter dieser Werkstätten zur Kenntnis gebracht, sodann in einem gewählten paritätischen Komitee im einzelnen durchberaten und schließlich in einer Vollsitzung am 13. Juni 1920 einstimmig zum Beschlusse erhoben.

Das vorliegende Uebereinkommen ist das erste, welches von der Staatseisenbahnverwaltung und den Werkstättenakkordarbeitern sowie den betreffenden Mitgliedern des Zentralausschusses im Beisein der sozialdemokratischen Gewerkschaft der Eisenbahner abgeschlossen wurde.

Der Staatseisenbahnverwaltung ist es hiebei gelungen, in dem Uebereinkommen nachfolgende Vorteile zu erreichen:

1.) Sicherung der bisher schon bestandenen, von der Arbeiterschaft bisher heftig bekämpften Akkordarbeit überhaupt, sowie Ausdehnung derselben.

2.) Einheitliche Anwendung des Zeitakkordsystems in allen österreichischen Staatsbahnwerkstätten.

000031



./.

160

3.) Einheitliche Festsetzung einer Zeitersparnismöglichkeit von nur 30 % der aufgewendeten Arbeitszeit, während bis nun in allen Werkstätten verschieden höhere, bis 195 % betragende Zeitersparnisse verrechnet wurden. Dadurch wird die feste Grundlage der Akkordentlohnung (bewilligte Zeiten, Stückzeiten) von der gegenwärtig verschiedenen Höhe einheitlich auf jenes Maß erniedrigt, welches auch für die künftige Zeit der zu erwartenden normalen Friedensarbeit nicht zu hoch gegriffen ist.

4.) Die Gestaltung der Vergütung für die ersparten Stunden (Geldwert, Stundenvergütungssatz) zu einem veränderlichen Faktor, welcher je nach Eintritt grundlegender Änderungen in der allgemeinen Entlohnung der Werkstättenarbeiter von Zeit zu Zeit auch abgebaut werden kann.

5.) Die ausdrückliche Vereinbarung, daß den Akkordarbeitern nur die allgemeine Entlohnung gewährleistet ist, während ein Akkordverdienst nur nach Maßgabe der Leistung gebührt.

6.) Daß ein Ueberschreiten der vereinbarten Akkord-Stunden-Durchschnittsverdienste nur bei Mehrleistung erfolgen darf.

7.) Daß im Uebereinkommen neben den Rechten der Arbeiter auch alle Rechte der Aufsichtsorgane niedergelegt wurden, die eine für die Staatseisenbahnverwaltung ersprießliche Handhabung des Werkstättenakkordes ermöglichen.

8.) Daß im Uebereinkommen das Recht der Staatseisenbahnverwaltung niedergelegt ist, das Uebereinkommen vierteljährlich kündigen zu können. Die Staatseisenbahnverwaltung kann dann in einem neuen Uebereinkommen zu entsprechend niedrigeren Akkordverdienstmöglichkeiten der Arbeiter gelangen, falls sich dem unter Punkt 4.) vorgesehenen Abbau der Stundenvergütungssätze Schwierigkeiten entgegenstellen sollten.

Ich bitte den Kabinettsrat, meine Ausführungen zur Kenntnis zu nehmen.

W i e n, am 30. Juli 1920.



000032

ad 13.)



V e r t r a g

für den K a b i n e t t s r a t.

Gegenstand: Entwurf eines Gesetzes über das Flaggenrecht der Kauffahrtel-
schiffe.

Durch Artikel 225 des Staatsvertrages von St. Germain ist Oesterreich das Recht eingeräumt worden, eine Seehandelsflotte unter seiner eigenen Nationalflagge zu unterhalten, deren Anerkennung seitens der alliierten und assoziierten Mächte unter der Voraussetzung zugesichert wurde, daß die Schiffe an einem einzigen bestimmten, auf österreichischem Staatsgebiete gelegenen Orte eingetragen sind; dieser Ort gilt als Registerhafen der Schiffe.

Da sich bereits dormalen verschiedene Personengruppen für den Erwerb von Seeschiffen und für ihren Betrieb unter österreichischer Flagge interessieren, erscheint es geboten, zeitgerecht jene Voraussetzung zu schaffen, von denen der Staatsvertrag von St. Germain die Anerkennung der österreichischen Handelsflagge abhängig gemacht hat.

Zu diesem Behufe unterbreite ich dem Kabinettsrate den Entwurf eines Gesetzes über das Flaggenrecht der Kauffahrtel-
schiffe.

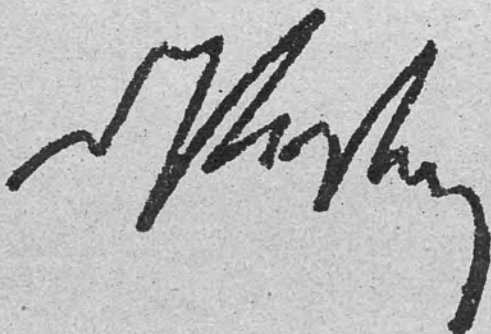
Der vorliegende Entwurf schließt sich in seiner Systematik und in seinen sachlichen Bestimmungen im allgemeinen dem deutschen Gesetze vom 22. Juni 1899, a. G. bl. S. 319, betreffend das Flaggenrecht der Kauffahrtel-
schiffe, an, um, soweit als anhängig, auf diesem Rechtsgebiete die Angleichung an das deutsche Recht zu erzielen. In mehreren Bestimmungen erwiesen sich indessen wegen der Verschiedenheit der Verhältnisse in Deutschland und Oesterreich, sowie im Interesse der Sicherung der anzustrebenden, schiffahrtspolitischen Ziele

Abweichungen von dem zugrundegelegten Muster als notwendig;
Über diese gibt die beigedruckte Begründung erschöpfenden
Aufschluss.

Der Entwurf wurde in einer zwischenstaatsamtlichen Be-
sprechung eingehend behandelt; alle im Gegenstande interessier-
ten Zentralstellen (Staatsamt für Aeußeres, für Inneres und
Unterricht, für Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten, für
Finanzen und für Justiz) haben dem Entwurfe in seiner vorlie-
genden Fassung zugestimmt.

Ich erbitte mir demgemäß die Zustimmung des Kabinette-
rates, diesen Entwurf der Nationalversammlung zur verfassungsmä-
ßigen Behandlung unterbreiten zu dürfen.

W i e n, am 30. Juli 1920.

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'K. Schönerer', written in a cursive style.

ad 13.)

Geſetz

vom

über

das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe.

Die Nationalversammlung hat beschlossen:

§ 1.

(1) Als österreichische Kauffahrteischiffe werden die zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmten Schiffe angesehen, bei denen die Voraussetzungen des § 2 zutreffen und die in das österreichische Schiffsregister eingetragen (§§ 4 bis 6 und 8) oder mit einem Flaggenzeugnisse (§ 12) versehen sind. Diese Schiffe sind verpflichtet, als Nationalflagge die Flagge der österreichischen Republik zu führen.

(2) Die Form dieser Flagge und die Art ihrer Führung wird durch Vollzugsanweisung des Staatsamtes für Verkehrswesen bestimmt.

§ 2.

(1) Zur Führung der Nationalflagge sind die Schiffe nur dann berechtigt, wenn sie mehr als zur Hälfte im Eigentume von Österreichern stehen.

(2) Österreichern sind gleichzuachten offene Handelsgesellschaften und Kommanditgesellschaften, wenn die persönlich haftenden Gesellschafter österreichische Staatsangehörige sind oder in Österreich ihren ordentlichen Wohnsitz haben; ferner Aktiengesellschaften, Kommanditgesellschaften auf Aktien, Gesellschaften mit beschränkter Haftung, registrierte Genossenschaften und andere juristische Personen, die im Inlande ihren Sitz haben, Kommanditgesellschaften auf Aktien jedoch nur dann, wenn die persönlich haftenden Gesellschafter Österreicher sind oder in Österreich ihren ordentlichen Wohnsitz haben.



pag. 1-16
000035

141

§ 3.

(1) Das Recht zur Führung der Nationalflagge erlischt, wenn die in § 2 aufgestellten Voraussetzungen nicht mehr zutreffen.

(2) Das Schiff behält noch bis zum Ablaufe eines Jahres das Recht zur Führung der Nationalflagge, wenn:

- a) das Eigentum auf andere Weise als durch freiwillige Veräußerung in einem Ausmaße, das die nach § 2, Absatz 1, zugelassene Beteiligung von Ausländern überschreitet, an solche übergegangen ist;
- b) durch den Verlust der österreichischen Staatsangehörigkeit auf seiten eines oder mehrerer Miteigentümer den Voraussetzungen des § 2, Absatz 1, nicht mehr entsprochen wird.

(3) Wird den Voraussetzungen des § 2, Absatz 1, innerhalb der erwähnten Frist nicht genüge getan, so verliert das Schiff endgültig das Recht zur Führung der Nationalflagge.

§ 4.

Für die zur Führung der Nationalflagge berechtigten Schiffe wird ein Schiffsregister beim Schiffsregisteramte in Wien eingerichtet. Dieses ist dem Staatsamte für Verkehrswesen unterstellt. Wien gilt als Registerhafen im Sinne dieses Gesetzes.

§ 5.

Das Schiffsregister ist öffentlich; die Einsicht ist jedem gestattet. Von den Eintragungen können gegen Erlegung der Kosten Abschriften gefordert werden, die auf Verlangen zu beglaubigen sind.

§ 6.

Die Eintragung in das Schiffsregister hat zu enthalten:

1. den Namen, das internationale Erkennungssignal, das vom Schiffsregisteramte bestimmt wird, die Gattung, Bauart und besonderen technischen Kennzeichen des Schiffes, das Material, aus dem das Schiff erbaut ist, ferner die Beschreibung der Bewegungsvorrichtungen (Segel, Maschinen nach System und Stärke, diese nach einer im internationalen Verkehre üblichen Bezeichnung), Anzahl und System der Schiffskessel;

2. die Hauptabmessungen sowie die Angabe des Brutto- und Nettoraumgehaltes in Kubikmetern und Tonnen in Übereinstimmung mit dem Meßbriefe;

3. den Ort und die Zeit des Stapellaufes und Angabe der Bauwerfte;

4. den Vor- und Zunamen, die nähere Bezeichnung, die Staatsangehörigkeit und den ordentlichen Wohnsitz des Schiffseigentümers;

wenn das Schiff mehreren Eigentümern gehört, die erwähnten Angaben für jeden Miteigentümer, die Größe seines Anteils an dem Schiffe und die Bezeichnung der mit der Geschäftsführung und Vertretung der Gesamtheit der Miteigentümer betrauten Person;

bei Handelsgesellschaften, registrierten Genossenschaften und anderen juristischen Personen die Firma oder den Namen und den Ort, an dem sie ihren Sitz haben, bei offenen Handelsgesellschaften außerdem den Namen, die Staatsangehörigkeit und die nähere Bezeichnung sämtlicher Gesellschafter, bei Kommanditgesellschaften und Kommanditgesellschaften auf Aktien, den Namen, die Staatsangehörigkeit und die nähere Bezeichnung der persönlich haftenden Gesellschafter;

5. den Rechtsgrund, auf dem die Erwerbung des Eigentums an dem Schiffe oder an den einzelnen Anteilen beruht;

6. den Tag der Eintragung des Schiffes mit der ihm vom Schiffsregisteramte zugewiesenen Ordnungszahl;

7. den Ausstellungstag und die Zahl des Registerbriefes oder des etwaigen Flaggenzeugnisses (§ 12).

§ 7.

Der Eigentümer des Schiffes ist verpflichtet, einen in Österreich wohnenden Vertreter zu bestellen und dem Schiffsregisteramte anzuzeigen, sofern er seinen ständigen Wohnsitz außerhalb von Österreich hat oder wenn er vorübergehend von Österreich abwesend ist für die Dauer dieser Abwesenheit. Das gleiche gilt für die mit der Geschäftsführung und Vertretung der Gesamtheit der Miteigentümer an einem Schiffe betrauten Personen, sofern die obigen Voraussetzungen in der Person des alleinigen oder aller Geschäftsführer eintreten. Dieser Vertreter hat die nach diesem Gesetze für den Eigentümer begründeten Rechte und Pflichten gegenüber dem Schiffsregisteramte wahrzunehmen.

§ 8.

(1) Die Eintragung in das Schiffsregister erfolgt über Antrag; sie darf erst geschehen, nachdem das Recht des Schiffes zur Führung der Nationalflagge sowie die in § 6, Z. 1 bis 5, bezeichneten Tatsachen und Rechtsverhältnisse glaubhaft gemacht worden sind.

(2) Insolange nicht Vorschriften über die Schiffsvermessung erlassen sind, sind die Hauptabmessungen

000050

des Schiffes und die Angaben über seinen Brutto- und Nettoraumgehalt durch die Vorlage eines Meßbriefes einer ausländischen Behörde nachzuweisen, vorausgesetzt daß dieser auf Grund des britischen oder eines diesem gleichwertigen Vermessungsverfahrens ausgestellt ist; die gleiche Bestimmung findet Anwendung, solange ein Schiff nicht der amtlichen Vermessung auf Grund der inländischen Vorschriften unterzogen werden konnte.

§ 9.

Ein in das Schiffsregister eingetragenes Schiff muß seinen Namen an jeder Seite des Bugs und diesen sowie die Bezeichnung des Registerhafens (§ 4) am Heck in deutlich lesbaren und fest angebrachten, lateinischen Schriftzeichen führen. Ein Name, der von einem österreichischen Schiffe bereits geführt wird, darf einem anderen nicht beigelegt, der einmal angenommene nur nach erfolgter Anzeige an das Schiffsregisteramt und mit dessen Genehmigung geändert werden.

§ 10.

(1) Der Schiffsführer (Kommandant), die Offiziere sowie mindestens die Hälfte der Besatzung eines österreichischen Kauffahrteischiffes müssen österreichische Staatsangehörige sein.

(2) Der Staatssekretär für Verkehrswesen kann allgemeine oder fallweise Ausnahmen gestatten, sofern die Verhältnisse dies im Interesse der österreichischen Schifffahrt geboten erscheinen lassen. Dieses Recht steht für eine einzelne Reise oder für eine Hin- und Rückreise auch dem österreichischen Konsularamte, in dessen Amtsbezirke sich das Schiff befindet, zu.

§ 11.

(1) Über die Eintragung des Schiffes in das Schiffsregister wird von dem Schiffsregisteramte eine mit dem Inhalte der Eintragung übereinstimmende Urkunde (Registerbrief) in zwei Urschriften ausgefertigt. Sie hat auch zu bezeugen, daß das Schiff das Recht zur Führung der Nationalflagge besitzt.

(2) Wird glaubhaft gemacht, daß eine Urschrift des Registerbriefes verloren gegangen ist, so kann eine neue, als Duplikat zu bezeichnende Ausfertigung erteilt werden.

§ 12.

(1) Kann der Registerbrief vor Antritt der ersten Reise, die dem Eigentumserwerbe des Schiffes durch Inländer (§ 2) nachfolgt, nicht eingeholt werden, so kann er durch eine Bescheinigung über das

Recht zur Führung der Nationalflagge (Flaggenzeugnis) ersetzt werden. Diese Bescheinigung wird über schriftliches, ordnungsmäßig belegtes Ansuchen von dem Konsularamte, in dessen Bezirke sich das Schiff zur Zeit des Eigentumsüberganges befindet, erteilt.

(2) Das Flaggenzeugnis ist auf die Dauer auszustellen, die voraussichtlich erforderlich sein wird, damit der Registerbrief ausgefertigt und dem Schiffe ausgefolgt werden kann. Seine Gültigkeit kann von dem Schiffsregisteramte erforderlichenfalls verlängert werden, sie darf jedoch in keinem Falle ein Jahr überschreiten.

§ 13.

Das Recht zur Führung der Nationalflagge darf nicht früher ausgeübt werden, als der Registerbrief oder das Flaggenzeugnis dem Schiffe zugegangen ist.

§ 14.

(1) Treten in den eingetragenen Tatsachen oder Rechtsverhältnissen Änderungen ein, so sind sie dem Schiffsregisteramte zum Zwecke der Eintragung in das Schiffsregister anzuzeigen und glaubhaft zu machen.

(2) Geht das Schiff unter, wird es als reparaturunfähig erklärt (kondemniert) oder verliert es das Recht zur Führung der Nationalflagge, so ist es im Schiffsregister zu löschen.

§ 15.

(1) Zur Anzeige und Glaubhaftmachung der Tatsachen und Rechtsverhältnisse, die gemäß § 14 eine Eintragung oder Löschung im Schiffsregister erforderlich machen, sind dem Schiffsregisteramte gegenüber verpflichtet:

alle Personen, deren Namen gemäß § 6, Z. 4, in das Schiffsregister eingetragen sind; soferne das Schiff jedoch mehreren Eigentümern gehört, die mit der Geschäftsführung und Vertretung der Gesamtheit der Eigentümer betrauten Personen;

ferner die gesetzlichen Vertreter bei registrierten Genossenschaften, solchen Handelsgesellschaften, die keine persönlich haftenden Gesellschafter haben, und bei anderen juristischen Personen.

(2) Sind mehrere Verpflichtete vorhanden, so genügt die Anzeige durch einen von ihnen.

(3) Die Anzeige und Nachweisung ist von dem Verpflichteten binnen sechs Wochen nach Ablauf des Tages zu bewirken, an dem er von der einzutragenden Tatsache Kenntnis erlangt hat.

000037

§ 16.

Ist eine Löschung im Schiffsregister erforderlich, sind beide Urschriften, ist eine Eintragung durchzuführen, ist eine Urschrift des Registerbriefes innerhalb der im § 15, Absatz 3, bezeichneten Frist bei dem Schiffsregisteramte einzureichen; im letzteren Falle hat die Vorlage der zweiten Urschrift zu erfolgen, sobald die erste richtiggestellte, dem Schiffe zugegangen ist. Zur Einreichung sind die in § 15 bezeichneten Personen verpflichtet. Das Schiffsregisteramt hat beide Urschriften des Registerbriefes mit den Eintragungen im Schiffsregister in Übereinstimmung zu bringen; ist die Löschung des Schiffes im Schiffsregister erfolgt, zieht das Schiffsregisteramt die Urschriften des Registerbriefes ein.

§ 17.

(1) Für die erste Eintragung eines Schiffes in das Schiffsregister ist eine Eintragungsgebühr zu entrichten. Sie beträgt vier Kronen für jede Bruttotonne oder jeden Bruchteil einer solchen. Im Falle der Änderung des Namens des Schiffes ist diese Gebühr im halben Ausmaße fällig.

(2) Für spätere Erhöhungen des Raumgehaltes ist der Gebührenbemessung der Unterschied zwischen dem alten und neuen Bruttoreumgehalte zugrunde zu legen.

(3) Die Eintragungsgebühr ist vor Ausfertigung des Registerbriefes an das Schiffsregisteramt zu entrichten. Die Haftung für ihren rechtzeitigen Eingang tragen die Eigentümer des Schiffes zur ungeteilten Hand.

(4) Die Löschung des Schiffes im Schiffsregister und die spätere Verminderung seines Raumgehaltes geben keinen Anspruch auf gänzliche oder teilweise Rückstellung der Eintragungsgebühr.

§ 18.

Jedes Schiff hat stets eine Urschrift des Registerbriefes oder das Flaggenzeugnis an Bord mitzuführen.

§ 19.

(1) Die nachstehend bezeichneten Übertretungen der Bestimmungen dieses Gesetzes unterliegen, insofern sie nicht nach den allgemeinen Strafgesetzen zu ahnden sind, den folgenden Strafen:

a) führt ein Schiff, ohne hiezu nach der Vorschrift des § 2 berechtigt zu sein, die Nationalflagge oder fährt ein zur Führung dieser Flagge verpflichtetes Schiff unter fremder Flagge, so wird der Schiffsführer mit Geld bis zu 20.000 K oder mit Arrest

bis zu sechs Monaten bestraft; im Straf-
erkenntnisse kann dem Schiffsführer auch die
Berechtigung zur Führung eines österreichischen
Schiffes auf die Dauer von drei Jahren
aberkannt werden;

- h) führt ein Schiff den Vorschriften des § 13
zuwider die Nationalflagge, so wird der
Schiffsführer mit Geld bis zu 10.000 K
oder mit Arrest bis zu drei Monaten
bestraft;
- c) die unter h) angedrohte Strafe trifft auch
jene Personen, die eine ihnen gemäß der
§§ 14, 15 und 16 obliegende Verpflichtung
binnen der bestimmten Frist nicht erfüllen,
sofern sie nicht nachweisen, daß sie ohne
Verschulden außerstande gewesen sind, ihrer
Verpflichtung nachzukommen. Die Strafe wird
verdoppelt, wenn der Verpflichtete sein Ver-
säumnis nicht binnen sechs Wochen nach Ab-
lauf des Tages, an dem das gegen ihn er-
flossene Straferekenntnis rechtskräftig geworden
ist, nachholt;
- d) Übertretungen der Bestimmungen der §§ 9,
10 und 18 werden mit Geld bis zu 1000 K
bestraft. Die Strafe richtet sich in den
Fällen der §§ 9 und 18 gegen den Schiffs-
führer, im Falle des § 10 gegen die Person,
die den Bestimmungen entgegen gehandelt hat;
- e) sonstige Übertretungen dieses Gesetzes unter-
liegen einer Geldstrafe bis zu 500 K.

(2) Uneinbringliche Geldstrafen sind in eine ange-
messene Arreststrafe umzuwandeln.

(3) Die eingehenden Geldstrafen sind vom Staate
zur Unterstützung hilfsbedürftiger Seelente und ihrer
Angehörigen zu verwenden.

(4) Die Verjährungsfrist beträgt für sämtliche
Übertretungen ein Jahr, für im Auslande begangene
Übertretungen beginnt ihr Lauf mit dem Tage der
Rückkehr des Beschuldigten in das Inland.

§ 20.

(1) Für die im § 19, Absatz 1, unter c) auf-
gezählten Übertretungen sowie für die in § 19,
Absatz 1, unter d) behandelten Übertretungen des
§ 10, sofern diese von einer im Inlande wohnenden
Person begangen worden sind, bildet die Landes-
regierung, für alle übrigen Übertretungen das
Konsularamt, in dessen Bezirke die Übertretung
begangen wurde oder in dessen Bezirke sich das
Schiff jeweils befindet, die erste Instanz.

(2) Über Berufungen gegen Straferekenntnisse sowie
gegen sonstige Entscheidungen erkennt in zweiter und
letzter Instanz das Staatsamt für Verkehrswesen.

000039

(3) Richtet sich die Berufung gegen eine Verfügung (Erkenntnis, Entscheidung) eines Konsularamtes, so beträgt die Rechtsmittelfrist sechzig Tage, sonst drei Wochen; die Berufung ist bei der Stelle, die die angefochtene Verfügung getroffen hat, einzubringen.

§ 21.

Die Bestimmungen dieses Gesetzes gelten, soweit sie anwendbar sind, auch für Seefahrzeuge, die sich im Eigentume der Staatsverwaltung befinden und für Luftschiffe. Der Staatssekretär für Verkehrswesen ist ermächtigt, für diese Fahrzeuge abweichende Bestimmungen zu erlassen.

§ 22.

Dieses Gesetz tritt am in Kraft.

§ 23.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes ist der Staatssekretär für Verkehrswesen beauftragt.

000040

Begründung.

Durch Artikel 225 des Staatsvertrages von St. Germain ist Österreich das Recht eingeräumt worden, eine Seehandelsflotte unter seiner eigenen Nationalflagge zu unterhalten, deren Anerkennung seitens der alliierten und assoziierten Mächte unter der Voraussetzung zugesichert wurde, daß die Schiffe an einem einzigen bestimmten, auf österreichischem Staatsgebiete gelegenen Orte eingetragen sind; dieser Ort gilt als Registerhafen der Schiffe.

Die Aussichten für die Schaffung einer österreichischen Seehandelsflotte sind im gegenwärtigen Zeitpunkte nicht besonders günstig; der Preishochstand auf den Schiffsmärkten, die Schwierigkeit, geeignete Objekte überhaupt künstlich zu erwerben, der anhaltende Tiefstand unserer Valuta, die geringe Aussicht, ausländisches Kapital für den Erwerb von Seeschiffen durch österreichische Unternehmungen zu interessieren, sowie die Unsicherheit der künftigen Entwicklung des Schiffsfrachtenmarktes bilden Momente, welche den Unternehmungsgeist weit eher abzuschrecken als anzufachen geeignet sind. Auch wird es Österreich dauernd unmöglich sein, seiner Handelsflotte einen wirksamen Schutz im Auslande angedeihen zu lassen; bis zur Regelung unserer wirtschaftlichen Beziehungen zu den vormals feindlichen Staaten würde eine österreichische Seehandelsflotte auch jeder zureichenden Bürgschaft ermangeln, daß ihre Fahrzeuge in den Häfen der alliierten und assoziierten Staaten zur Handelstätigkeit zugelassen und auf dem Fuße der Gleichheit mit den Inländern und der Meistbegünstigung mit Schiffen anderer Staaten werden behandelt werden. Der Mangel einer eigenen Seeküste und eines geeigneten Stützpunktes (Ankerplatz) dürfte wohl an und für sich kein Hindernis für die Betätigung einer österreichischen Seehandelsflotte, wohl aber ein Moment der Erschwernis bilden.

Die Befriedigung unseres Bedarfes an überseeischen Lebensmitteln und Rohstoffen könnte durch den Bestand einer nationalen Seehandelsflotte zwar einigermaßen erleichtert und gefördert werden. Sie kann jedoch — unter den gegebenen Verhältnissen — weder von der Schaffung einer eigenen Handelsflotte abhängig gemacht, noch vorzugsweise auf eine solche gestützt werden; soweit es sich um größere, in ganzen Schiffsladungen eingehende Gütermengen handelt, wird die Sicherung des notwendigen Schiffsraumes durch Charterverträge erfolgen müssen.

Da sich jedoch bereits dormalen verschiedene Personengruppen für den Erwerb von Seeschiffen und für ihren Betrieb unter österreichischer Flagge interessieren und diese Bemühungen der Förderung der Staatsverwaltung würdig sind, weil die Einrichtung einer österreichischen Handelsflotte die Unterbringung zahlreicher, durch den Niederbruch Österreichs beschäftigungslos gewordenen, im Seedienste geschulter Kräfte ermöglichen und uns einen, wenn auch bescheidenen Schiffsraum für die Befriedigung unseres Einfuhrbedürfnisses an Lebensmitteln und Rohstoffen sichern würde, erachtet sich die Regierung für verpflichtet, zeitgerecht jene Voraussetzungen zu schaffen, von denen der Staatsvertrag von St. Germain die Anerkennung der österreichischen Handelsflagge abhängig gemacht hat. Zu diesem Behufe unterbreitet die Regierung den gegenwärtigen Entwurf eines Gesetzes über das Flaggenrecht der Rauffahrtsschiffe der Nationalversammlung zur verfassungsmäßigen Behandlung.

Da kein Bedürfnis vorliegt, in den durch das Flaggengesetz zu regelnden Fragen die Rechtskontinuität mit den Vorschriften des österreichischen Gesetzes vom 7. Mai 1879, R. G. Bl. Nr. 65, betreffend die Registrierung der Seehandelschiffe, herzustellen, konnte bei Ausarbeitung des Entwurfes durchaus sachlichen Erwägungen gefolgt werden. Hierzu drängte auch die Erwägung, daß die eigenartige Lage, in der sich Österreich befindet, der Gesetzgebung vielfach neue Aufgaben stellt, für deren Lösung die in anderen Staaten geltenden Flaggengesetze kein geeignetes Muster abgeben können, weil

Osterreich der erste Binnenstaat ist, der die Regelung seines Flaggenrechtes durchzuführen sich anschickt. Die Schweiz, die seit einigen Jahren die Frage der Errichtung einer nationalen Seehandelsflotte unter eigener Flagge zum Gegenstande von Erwägungen und Studien gemacht hat, hat sich bisher mit der Charterung fremder Fahrzeuge begnügt, durch welche die Nationalität der Schiffe nicht berührt wird. Die tschecho-slowakische Republik, die sich in einer ähnlichen, wenn auch vielfach günstigeren Lage als Osterreich befindet, scheint vorliegenden Nachrichten zufolge vorerst gleichfalls den für ihren überseeischen Verkehr erforderlichen Schiffsraum durch Charterung ausländischer Tonnage sichern zu wollen.

Der vorliegende Entwurf schließt sich in seiner Systematik und in seinen sachlichen Bestimmungen im allgemeinen dem deutschen Gesetze vom 22. Juni 1899, R. G. Bl. S. 319, betreffend das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe, an, um, soweit als angängig, auf diesem Rechtsgebiete die Angleichung an das deutsche Recht zu erzielen. In mehreren Bestimmungen erwiesen sich indessen wegen der Verschiedenheit der Verhältnisse in Deutschland und Osterreich sowie im Interesse der Sicherung der anzustrebenden, schiffahrtspolitischen Ziele Abweichungen von dem zugrunde gelegten Muster als notwendig. Diese betreffen, um nur die wichtigsten hervorzuheben, die Voraussetzungen für die Nationalität der Schiffe, in welcher Frage es geboten erschien, von den weit strengeren Vorschriften des deutschen Gesetzes abzugehen, um die Finanzierung von Schiffsankäufen durch Heranziehung ausländischen Kapitals zu erleichtern; die mit dem Heimathafen zusammenhängenden Bestimmungen, die sich für Osterreich als unpraktisch erweisen, weil inländische Heimathäfen für die österreichischen Handelsschiffe künftig nicht in Betracht kommen; die Zuständigkeit und der Instanzenzug hinsichtlich der im Gesetze geregelten Fragen, wobei es sich als notwendig erwies, unsere Konsularvertretungen in höherem Maße als in Deutschland zur Mitwirkung heranzuziehen und sie mit selbständigen Befugnissen auszustatten. Das Schiffsregister wurde, abweichend von dem deutschen Gesetze, als ein bloß öffentlich-rechtlichen Aufgaben dienendes öffentliches Buch in das Gesetz eingeführt und dessen Führung einem neu zu schaffenden, dem Staatsamte für Verkehrswesen zu unterstellenden Schiffsregisteramte übertragen, weil es dormalen an den notwendigen gesetzlichen Bestimmungen zivilrechtlicher Natur mangelt, auf welche die durchaus wünschenswerte Ausgestaltung des Schiffsregisters zu einem Schiffshypothekenbuche hätte gestützt werden können. Die Regierung beabsichtigt jedoch, um unserer Seeschifffahrt die Kreditbeschaffung für den Bau, Erwerb und Betrieb der Schiffe gegen Verpfändung des Fahrzeuges zu erleichtern, die erforderlichen zivil- und handelsrechtlichen Gesetzesvorlagen in kürzester Zeit in der Nationalversammlung einzubringen.

Die Einzelbestimmungen des Entwurfes geben zu den nachstehenden Erläuterungen Anlaß:

Zu § 1. Den Bestimmungen des Entwurfes sollen alle dem Erwerbe durch die Seeschifffahrt dienenden Schiffe (Kaufahrteischiffe) unterworfen sein, hinsichtlich deren die Voraussetzungen für die österreichische Nationalität (§ 2) erfüllt sind, sofern sie in das Schiffsregister eingetragen sind oder sich im Besitze eines gültigen Flaggenzeugnisses befinden. Im Sinne der herrschenden Rechtsauffassung fallen unter diesen Begriff auch Schleppdampfer, Hochseefischereifahrzeuge, Bergungsdampfer und Lotsenfahrzeuge mit Ausnahme staatlicher Lotsenschiffe. Dem öffentlichen Dienste gewidmete Schiffe (Zollkreuzer, Schulschiffe) sowie Luftjachten fallen nicht unter den Begriff der Kaufahrteischiffe; für diese Gruppe von Fahrzeugen wird die Anwendung der Bestimmungen des Entwurfes in § 21 mit der Maßgabe ausgesprochen, daß der Staatssekretär für Verkehrswesen ermächtigt wird, die für diese Fahrzeuge mehrfach notwendigen Abweichungen festzusetzen.

Zu § 2. Die materiellen Voraussetzungen für die Nationalität eines Kaufahrteischiffes sind in den einzelnen Gesetzgebungen verschieden geregelt. Die in der Handelsschifffahrt führenden Staaten fordern zumeist, daß sämtliche Miteigentümer eines Schiffes (Partenreeder) Inländer sind; so insbesondere Deutschland (Flaggengesetz vom 22. Juni 1899, R. G. Bl. S. 319), Großbritannien (Merchant Shipping) Akt vom Jahre 1894, Sektion 1) und die Vereinigten Staaten von Nordamerika; auch andere Staaten mit geringerer Seegelung haben gleich strenge Erfordernisse aufgestellt (Spanien, Portugal, Türkei, Brasilien, Norwegen). Staaten, deren Seehandelsflotte den nationalen Bedürfnissen nicht voll genügt oder die eine Vergrößerung ihrer Seetonnage durch Beteiligung ausländischen Kapitals anstreben, begnügen sich mit mäßigeren Ansprüchen. Zumeist wird in diesem Falle gefordert, daß die Schiffe mindestens zu zwei Dritteln im Eigentume von Inländern stehen (Italien, Schweden, Dänemark, ebenso das österreichische Gesetz vom 7. Mai 1879, R. G. Bl. Nr. 65, über die Registrierung der Seehandelschiffe); Frankreich begnügt sich mit einem die Hälfte überschreitenden Eigentumsanteile seiner Staatsangehörigen.

Auch Ausländer sind bisweilen in den Gesetzgebungen einzelner dieser Gruppe zugehörigen Staaten (Italien, Dänemark, Belgien, Chile) unter gewissen Voraussetzungen (zumeist Ansässigkeit im Inlande seit einer bestimmten Reihe von Jahren) Inländern gleichgestellt. Hinsichtlich der den Charakter von juristischen Personen tragenden Gesellschaftsformen fordern die Gesetzgebungen, daß die Gesellschaften im Inlande errichtet sind und dortselbst ihre Hauptniederlassung haben; mitunter wird überdies die Staatsangehörigkeit der Vorstandsmitglieder einer Aktiengesellschaft verlangt (Dänemark, Schweden, Norwegen). Die Behandlung der sozietären Charakter besitzenden Gesellschaftsformen ist, sofern für diese Organisationsformen Sonderbestimmungen überhaupt vorgesehen sind, in den einzelnen Gesetzgebungen verschieden geregelt. Deutschland stellt für offene Handelsgesellschaften, Kommanditgesellschaften und ebenso auch für Kommanditgesellschaften auf Aktien die Bedingung auf, daß sämtliche persönlich haftenden Gesellschafter deutsche Reichsangehörige sind; eine Gleichstellung von Ausländern mit Reichsangehörigen ist nicht zugelassen. Italien räumt Gesellschaften mit sozietärem Charakter, selbst wenn diese ihren Sitz im Auslande haben, das Recht zur Führung der italienischen Nationalflagge ein, wenn auch nur einer der persönlich haftenden Gesellschafter, dessen Name in der Gesellschaftsfirma vorkommt, italienischer Staatsbürger ist; ausländische Gesellschafter werden Inländern gleichgehalten, wenn sie ihren Sitz in Italien haben.

Die Verhältnisse, unter denen Österreich daran geht, eine eigene Handelsmarine ins Leben zu rufen, nötigen dazu, das Recht zur Führung der österreichischen Nationalflagge an keine allzu strengen Voraussetzungen zu knüpfen, um das ausländische Kapital für die Beteiligung an österreichischen Seeschiffahrtsunternehmungen zu gewinnen und dadurch den Erwerb und Betrieb von Seefahrzeugen durch Inländer zu erleichtern.

Das ausländische Kapital wird seine Beteiligung an inländischen Seeschiffahrtsunternehmungen in der Regel nicht bloß von der Beteiligung an Vermögen dieser Unternehmungen oder von der dinglichen Sicherstellung seiner Forderungen abhängig machen, sondern auch eine Beteiligung an der Geschäftsführung für sich in Anspruch nehmen; eine solche erscheint auch aus geschäftlichen Erwägungen durchaus wünschenswert, weil Österreich als Binnenstaat einer Belebung und Anregung seines Unternehmungswesens durch Kreise dringend bedarf, die der Seeschifffahrt und dem Seehandel beruflich nahestehen. Der Entwurf hat, diesen Erwägungen folgend, sich bei der Parteenreederei mit der einfachen Mehrheit der Schiffsanteile der Inländer begnügt; bei juristischen Personen wird lediglich gefordert, daß die Unternehmungen ihren Sitz im Inlande haben. Für sozietäre Handelsgesellschaften — und für Kommanditgesellschaften auf Aktien — glaubt der Entwurf an der Forderung festhalten zu sollen, daß sämtliche persönlich haftende Gesellschafter Inländer sein müssen; um jedoch auch bei diesen Gesellschaftsformen die Beteiligung ausländischen Kapitals zu erleichtern, wurden Ausländer, die ihren ordentlichen Wohnsitz im Inlande haben, den Inländern gleichgestellt; von der Feststellung eines Mindestaufenthaltes der Ausländer im Staatsgebiete glaubt die Regierung absehen zu müssen, weil eine solche in anderen Gesetzgebungen (Italien, Belgien) vorgesehene Einschränkung unter den gegenwärtigen Verhältnissen mit dem Ausschlusse aller Angehörigen der ehemals feindlichen Staaten gleichbedeutend wäre, da diese während des Krieges Österreich fast ausnahmslos freiwillig verlassen haben oder zu verlassen genötigt waren. Von der Einführung weiterer Erleichterungen, wie sie insbesondere in der italienischen Gesetzgebung vorgesehen sind (Zuerkennung der Nationalität an ausländische sozietäre Gesellschaften, wenn auch nur ein persönlich haftender Gesellschafter, dessen Name in der Firma vorkommt, Inländer ist, und Zuerkennung der Nationalität an zum Geschäftsbetriebe im Inlande zugelassene Zweigniederlassungen ausländischer Aktiengesellschaften), wurde in der Erwägung abgesehen, daß Bestimmungen dieser Art geeignet wären, Kollisionen mit den Gesetzgebungen anderer seefahrender Nationen auszulösen.

Zu § 3. Die allgemeine, für die Erlöschung der Nationalität eines Kauffahrteischiffes aufgestellte Regel (Absatz 1), bedarf einer Ergänzung durch Ausnahmsbestimmungen für jene Fälle, in denen das Eigentum an einem Schiffe durch andere Akte als solche der freiwilligen Veräußerung, insbesondere durch Erbgang, gerichtliche Exekution und andere, in einem nach § 2 nicht zugelassenen Ausmaße an Ausländer übergegangen ist (Absatz 2, lit. a) oder in denen durch Wechsel der Staatsbürgerschaft (zum Beispiel infolge Verheiratung einer Frauensperson) in der Person eines oder mehrerer Parteenreeder die Voraussetzungen für die Nationalität des Schiffes in Wegfall geraten sind (Absatz 2, lit. b). In diesen Fällen entspricht es einem Gebote der Billigkeit, den inländischen Anteilbesitzern eine angemessene Frist einzuräumen, um durch freihändigen Rückkauf der in Betracht kommenden Schiffsparten die österreichische Nationalität des Schiffes zu erhalten. Diese Frist wurde — nach deutschem Muster — mit einem Jahre festgesetzt; ihr Lauf beginnt mit dem Tage, an dem das maßgebende Ereignis eingetreten ist. Eine weitere im deutschen Flaggengesetz (§ 3, Absatz 2) vorgesehene Bestimmung, welche die inländischen Anteilsbesitzer ermächtigt, die in ausländischen Besitz übergegangene Schiffsparte öffentlich versteigern zu

lassen, konnte in den Entwurf nicht übernommen werden, weil einerseits in Oesterreich bei dem Mangel privatrechtlicher Vorschriften die materiell-rechtlichen Voraussetzungen für eine derartige, in das Privateigentum eingreifende, gesetzliche Bestimmung nicht gegeben sind, andererseits eine solche Sondervorschrift zu Weiterungen mit anderen Staaten Anlaß geben könnte.

Zu § 4. Die Eintragung der österreichischen Kauffahrtschiffe in einem einzigen, bestimmten, auf österreichischem Staatsgebiete gelegenen Orte bildet die Voraussetzung, unter der die alliierten und assoziierten Mächte im Staatsvertrage von St. Germain die Anerkennung der österreichischen Handelsflagge ausgesprochen haben. Als Sitz des zu errichtenden Schiffsregisteramtes schlägt der Entwurf Wien vor, weil künftighin alle Angelegenheiten der Seeverwaltung von Wien aus durch das zuständige Staatsamt für Verkehrswesen wahrgenommen werden sollen, wodurch sich die Notwendigkeit ergibt, auch das Schiffsregisteramt am Sitze der mit der Seeverwaltung betrauten Zentralstelle einzurichten. Wien gilt sohin als Registerhafen im Sinne des Geszentwurfes und des bezogenen Staatsvertrages. Das Schiffsregisteramt wird dem Staatsamte für Verkehrswesen unterstellt; diese Lösung ermöglicht auch die weitestgehende Sparsamkeit an Personalkosten durch Übertragung der Geschäfte dieses Amtes an Arbeitskräfte des Staatsamtes.

In bewußter Abweichung von der deutschen Gesetzgebung (§ 16 des Flaggengesetzes) ist davon abgesehen worden, Schiffen von geringem Fassungsraume (in Deutschland bis zu 50 Kubikmeter Bruttotonnengehalt) das Recht zur Führung der Nationalflagge auch ohne Registrierung zuzuerkennen, weil die Eintragung in das Schiffsregister die Voraussetzung für die Anerkennung der österreichischen Flagge seitens der alliierten und assoziierten Mächte bildet.

Zu § 5. Wie bereits im allgemeinen Teile der Begründung hervorgehoben wurde, beabsichtigt der Entwurf, lediglich die öffentlich-rechtliche Seite des Schiffsregisters einer gesetzlichen Regelung zuzuführen; seine Ausgestaltung zu einem Schiffshypothekenbuche sowie die Erlassung der materiell- und formalrechtlichen Bestimmungen über die Bestellung, Übertragung und das Erlöschen dinglicher Rechte an Seeschiffen wird einem besonderen Akte der Gesetzgebung vorbehalten, dem durch die gegenwärtige Regelung in keiner Weise vorgegriffen werden soll. Die Bestimmungen des Entwurfes über die Öffentlichkeit des Schiffsregisters gelten daher nur für die öffentlich-rechtlichen Charakter besitzenden Eintragungen; insbesondere sollen den unter § 6, Absatz 1, Z. 5, angeführten Eintragungen über den Rechtsgrund, auf dem die Erwerbung des Eigentums an dem Schiffe oder an dessen Anteilen beruht, durch den Entwurf keineswegs der Charakter konstitutiver Rechtsakte oder die Wirkung der Publizität im Sinne unseres Grundbuchgesetzes beigegeben werden. Auch in diesem beschränkten Umfange erweist sich die Ausstattung des Schiffsregisters mit dem Öffentlichkeitsrechte als notwendig, weil die eingetragenen Tatbestände die Grundlage für die Beurteilung der materiell-rechtlichen Voraussetzungen der Nationalität des Schiffes und der sich hieran knüpfenden Rechtswirungen bilden.

Zu § 6. Die in das Schiffsregister einzutragenden Tatsachen und Rechtsverhältnisse sind im allgemeinen übereinstimmend mit den Vorschriften des österreichischen Registergesetzes (Gesetz vom 7. Mai 1879, R. G. Bl. Nr. 65, § 12) festgesetzt. Die zur näheren Bezeichnung des Schiffes dienenden eintragungspflichtigen Tatbestände (Absatz 1, Zahl 1 bis 3) haben indessen teils eine entsprechende Ausgestaltung, teils eine genauere Fassung erfahren, um das Schiffsregisteramt in die Lage zu versetzen, jenen Aufgaben gerecht zu werden, die einer amtlichen Nachweisstelle gestellt sind, auf deren Angaben sich alle Maßnahmen der Gesetzgebung, Seeverwaltung und der statistischen Erfassung unserer Seehandelsflotte in erster Linie zu stützen bemüht sein werden.

Von den im österreichischen Registergesetze vom Jahre 1879 angeführten eintragungspflichtigen Tatbeständen wurden in den Entwurf nicht übernommen: die Angabe des Heimathafens des Schiffes, die Personalnoten des Schiffsführers, die Normalzahl der Besatzung und die Anzahl der Geschütze. Von der Forderung, den Heimathafen zum Schiffsregister anzumelden, wurde in der Erwägung abgesehen, daß inländische Seehäfen in Zukunft nicht in Betracht kommen und die Bezeichnung eines ausländischen Hafens vielfach undurchführbar sein wird, falls sich das Schiff in der freien Fahrt betätigt, ohne sich an einen bestimmten Platz als Ankerortshafen oder Ausgangspunkt seiner Handelstätigkeit zu binden. Die Personalnoten des Schiffsführers eignen sich wegen des unter Umständen häufigeren Wechsels in der Person des Schiffsführers nicht zum Gegenstande der Eintragung in das Schiffsregister, sie werden ihren Platz in der Musterrolle zu finden haben. Die Festsetzung der Mindestbesatzung der Schiffe wird — nach deutschem Muster — zweckmäßigerweise einer besonderen, die materielle Seite der Sache erfassenden Regelung vorzubehalten und in der Musterrolle ersichtlich zu machen sein. Die Angabe der an Bord befindlichen Geschütze ist durch die Verhältnisse der Seeschifffahrt längst überholt.

Zu § 7. Die Bestimmung verfolgt den Zweck, auch bei dauernder oder vorübergehender Abwesenheit des Alleineigentümers eines Schiffes, des einzigen oder sämtlicher Geschäftsführer einer Partenreederei (Korrespondentreeeder) für eine Vertretung der Eigentümer gegenüber dem Schiffsregisteramte vorzusorgen.

Zu § 8. Die Eintragung eines Schiffes in das Schiffsregister hat — in Übereinstimmung mit dem deutschen und früheren österreichischen Rechtszustande — nur über Antrag zu erfolgen. An dieser Bestimmung muß im vorliegenden Entwurfe um so eher festgehalten werden, als die vorgeschlagenen, auf ein Mindestmaß herabgedrückten materiellen Voraussetzungen für die Nationalität des Schiffes diesem unter Umständen auch die Möglichkeit eröffnen, die Flagge eines anderen Staates anzunehmen. Um daher Kollisionen mit fremden Gesetzgebungen zu vermeiden, muß in diesen Fällen die Wahl der Flagge dem Berechtigten überlassen bleiben. Die Aktivlegitimation des Antragsberechtigten bestimmt sich nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen des bürgerlichen und Handelsrechtes.

Der Erwerb von Seeschiffen für Rechnung inländischer Unternehmer wird sich in Zukunft wohl ausnahmslos im Auslande vollziehen. Der Entwurf trägt dieser Sachlage dadurch Rechnung, daß er die von ausländischen Behörden ausgestellten Meßbriefe anerkennt, vorausgesetzt daß sie auf Grund eines international geltenden Vermessungsverfahrens ausgestellt sind. Als solches kommt in erster Linie das in England bestehende sogenannte Moorjomsche System in Betracht und neben diesem mehrere andere Verfahren (deutsches Verfahren, Donauvermessungsregel), die im Wesen auf der gleichen Grundlage beruhen und mit der englischen Vermessungsregel vergleichbare Ergebnisse liefern. Durch die vorstehend dargelegte Regelung soll der Erlassung eigener Schiffsvermessungsvorschriften für österreichische Schiffe in keiner Weise vorgegriffen werden. Es würde sich indessen nicht empfehlen, die Eintragung von Schiffen in das österreichische Schiffsregister von der Beibringung von Meßbriefen abhängig zu machen, die auf Grund der zu erlassenden Vermessungsvorschriften ausgefertigt sind, zumal die Handhabung dieser Vorschrift im Auslande wohnhaften, sachlich befähigten und von unseren Konsularvertretungen in Pflicht zu nehmenden Personen wird überantwortet werden müssen, eine Regelung, die den Abschluß entsprechender Vereinbarungen mit den beteiligten ausländischen Staaten voraussetzt und nur für einige besonders wichtige Seeplätze praktisch werden dürfte.

Zu § 9. Die Vorschriften über die äußere Bezeichnung der Schiffe schließen sich jenen der meisten geltenden Seegesetze an. An Stelle der Führung des Namens des Heimathafens ist aus den in den Erläuterungen zu § 6 angeführten Gründen jene des Registerhafens (Wien) getreten.

Die Namensänderung eines Schiffes wird von der Genehmigung des Registeramtes abhängig gemacht. Einer Erneuerung der Eintragung bedarf es in diesem Falle — abweichend von dem österreichischen Registergesetz vom 7. Mai 1879, R. G. Bl. Nr. 65, § 18 — nicht; die Namensänderung ist indessen im Schiffsregister einzutragen; sie bildet gemäß § 17 des Entwurfes einen gebührenpflichtigen Tatbestand. Die strengere Bestimmung des deutschen Gesetzes (§ 13), die für Namensänderungen die Genehmigung des Reichszanclers fordert, wurde nicht übernommen, weil die für den deutschen Gesetzgeber maßgebend gewesenen Präzedenzwägungen für Österreich nicht zutreffen.

Zu § 10. Die bereits im allgemeinen Teile der Begründung gewürdigten sozialpolitischen Aufgaben, die unserer künftigen Handelsmarine zufallen werden, finden in den Bestimmungen des § 10 ihren praktischen Ausdruck. Diesen gemäß sollen der Schiffsführer (Kommandant), alle Offiziere (auch Ingenieure, Maschinisten und ihnen gleichgestellte Personen, als Ärzte, Zahl- und Proviantmeister) sowie mindestens die Hälfte der Besatzung eines österreichischen Schiffes österreichische Staatsangehörige sein. Diese Vorschriften legen dem Schiffseigentümer bewußtermaßen strengere Verpflichtungen auf als die Gesetze der meisten anderen Staaten.

Das österreichische Registergesetz hatte sich mit der Forderung (§ 3) begnügt, daß der Schiffsführer und auf Schiffen weiter Fahrt neben diesem auch der Steuermann österreichische Staatsangehörige sein sollen. Das Gesetz hat mit dieser Fassung eine Regel, aber keine unbedingte Verpflichtung aussprechen wollen.

Die deutsche Gesetzgebung (Seemannsordnung vom 2. Juni 1902, R. G. Bl. S. 175, § 4, und Bekanntmachung, betreffend die Besetzung der Rauffahrtsschiffe mit Kapitänen und Schiffsoffizieren, vom 16. Juni 1903, R. G. Bl. S. 247) nimmt bloß mittelbar auf die Nationalität des Schiffsführers und einzelner Offizierkategorien Einfluß, indem sie für die einzelnen Fahrten (Nah-, Küsten-, mittlere und große Fahrt) die Mindestbesetzung der Fahrzeuge und die Befähigung der anzustellenden Personen regelt, die nach den deutschen Befähigungsvorschriften zu beurteilen ist. Die Gesetzgebungen anderer Staaten (Portugal, Vereinigte Staaten, Brasilien, Mexiko, Peru, Finnland und Rußland, dieses seit 1868 mit Ausnahmen), fordern für den Schiffsführer, die Vereinigten Staaten

überdies für alle Schiffsoffiziere die Staatszugehörigkeit. Hinsichtlich der Besatzung bestehen Beschränkungen in Rußland (dre Viertel Inländer, jedoch mit Ausnahmen) und in den Vereinigten Staaten (zwei Drittel Inländer). Die strengsten Anforderungen stellt das französische Gesetz. Es fordert, daß der Schiffsführer, sämtliche Schiffsoffiziere und mindestens drei Viertel der Besatzung eines französischen Handelsschiffes französische Staatsbürger sind; für die internationale Kabotage innerhalb der französischen Kolonien sind Erleichterungen eingeräumt, vorausgesetzt daß der Schiffsführer ein Franzose ist.

Den Vorschriften des § 10, die indessen in Würdigung der schwierigen Verhältnisse der österreichischen Seeschifffahrt an Strenge hinter jenen der französischen Gesetzgebung zurückstehen, liegt das Bestreben zugrunde, den zahlreichen, im Seedienste geschulten, durch den Niederbruch Österreichs zum großen Teile unterkunaslos gewordenen eigenen Angehörigen der ehemaligen Kriegs- und Handelsmarine einen rechtlichen Anspruch auf Anstellung auf österreichischen Rauffahrtschiffen einzuräumen. Diese Regelung erfordert jedoch auf der anderen Seite eine Milderung im Interesse der Reeder, falls sie nicht den Schiffsbetrieb unter österreichischer Flagge lahm legen oder verlustbringend und unhaltbar gestalten soll. Diesem Gesichtspunkte trägt Absatz 2 Rechnung, der den Staatssekretär für Verkehrsweisen ermächtigt, sofern die Verhältnisse es geboten erscheinen lassen, allgemeine oder fallweise Ausnahmen von den Bestimmungen des Absatzes 1 eintreten zu lassen. Die ersteren sollen die Schiffseigentümer in die Lage versetzen, ihre Fahrzeuge auf bestimmten Fahrten (insbesondere in Klimaten, für welche europäische Besatzung erfahrungsgemäß nicht angeheuert werden kann) mit dem erhältlichen Personal zu besetzen; die letzteren verfolgen den Zweck, dem Schiffsführer bei unvorhergesehenen Personalabgängen die Beschaffung des Ersatzes zu ermöglichen, falls österreichische Staatsangehörige in dem betreffenden Hafen nicht zur Verfügung stehen oder ihre Anwerbung nicht ohne Verzögerung der Reise, Störung des Betriebes oder Aufwendung unverhältnismäßig hoher Kosten durchführbar wäre.

Die Befugnis, Ausnahmen für den Einzelfall einzuräumen, wurde auch den österreichischen Konsularvertretungen, in deren Amtsbezirke sich das Schiff befindet, für eine einzelne Reise oder für eine Hin- und Rückreise eingeräumt, weil diese Stellen am leichtesten in der Lage sein werden, die tatsächlichen Umstände rasch zu erheben und richtig zu beurteilen. Von der Festsetzung einer ausschließenden Zuständigkeit der Konsularämter ist in der Erwägung abgesehen worden, daß die geringe Anzahl der Konsularvertretungen, über die Österreich künftighin verfügen wird, mitunter die Einholung der Entscheidung des Staatsamtes für Verkehrsweisen als zweckmäßiger und rascher zum Ziele führend erscheinen lassen möchte.

Zu §§ 11 bis 13. Diese Paragraphen regeln den Inhalt und die rechtliche Bedeutung der gemäß § 18 an Bord der Schiffe zu führenden Ausweiskunden über die Nationalität des Schiffes. Es sind dies der Registerbrief und das ihn vorübergehend vertretende Flaggenzeugnis (im österreichischen Gesetze vom Jahre 1879 „Interimspäß“ genannt).

Der Registerbrief soll in zwei Urschriften ausgefertigt werden, um die Befolgung der Vorschriften des § 18 (Verpflichtung, den Registerbrief ständig an Bord zu führen) und § 16 (Verpflichtung, den Registerbrief zur Durchführung neuer Eintragungen dem Schiffsregisteramte einzusenden) zu sichern.

Die Beibehaltung des Flaggenzeugnisses entspricht dem Bedürfnisse, ein in das Eigentum von Österreichern übergegangenes Seeschiff in der Aufnahme seiner Handelstätigkeit nicht bis zum Eingange des Registerbriefes lahm zu legen. Der Bestimmung dieser Urkunde gemäß, wurde ihre zeitliche Geltungsdauer im Entwurfe beschränkt. Das Recht, die Nationalflagge zu führen, darf nicht früher ausgeübt werden, als der Registerbrief oder das Flaggenzeugnis dem Schiffe zugegangen ist. Die Fassung des Entwurfes bringt diese Absicht deutlicher als das deutsche Gesetz zum Ausdruck, das den Zeitpunkt der Erteilung für maßgebend erklärt. Der in § 13 festgesetzte Zeitpunkt ist für die Beurteilung des in § 19, Absatz 1, c), angeführten strafbaren Tatbestandes entscheidend.

Zu §§ 14 bis 16. Änderungen in den zum Schiffsregister anmeldspflichtigen Tatbeständen oder Rechtsverhältnissen sind zum Zwecke der Eintragung dem Schiffsregisteramte jeweils anzuzeigen und glaubhaft zu machen. Das gleiche gilt von Tatbeständen, welche die Löschung des Schiffes zur Folge haben. Als solche gelten der Untergang des Schiffes, unter welchen Begriff auch die Verschollenheit fällt, der Verlust des Rechtes zur Führung der Nationalflagge (§ 3), endlich der Umstand, daß das Schiff als reparaturunfähig kondemniert worden ist. Die materiellen Bestimmungen darüber, wann ein Schiff als reparaturunfähig zu kondemnieren ist, werden in dem künftigen, das Privatrecht regelnden Gesetze zu treffen sein. Da der Begriff der Reparaturunfähigkeit indessen ein im internationalen Rechtsleben eingebürgerter ist und die Beurteilung der Frage, ob im einzelnen Falle Reparaturunwürdigkeit vorliegt, im Sinne der geltenden Rechtsanschauung vielfach nach dem Rechte des Ortes, an dem das Verfahren stattfindet (*lex processus*), oder nach dem Rechte des Ortes, an dem sich das Schiff befindet

(lex rei sitae), zu erfolgen hat, konnte unbedenklich der in Rede stehende Begriff in den Entwurf eingeführt werden, obwohl sein Begriff, soweit er nach Flaggenrecht zu beurteilen ist, im österreichischen Seerecht nicht umschrieben ist.

Nach dem deutschen Handelsgesetzbuche (§ 479) gilt ein seeuntüchtig gewordenes Schiff als reparaturunfähig, wenn seine Ausbesserung überhaupt nicht möglich ist (absolute Unfähigkeit) oder an dem Orte, wo sich das Schiff befindet, nicht bewerkstelligt, das Schiff auch nicht nach dem Hafen, wo die Ausbesserung auszuführen wäre, gebracht werden kann (relative Reparaturunfähigkeit). Die bloße Reparaturunwürdigkeit, die nach deutschem Seerecht vorliegt, wenn die Kosten der Ausbesserung ohne Abzug für den Unterschied zwischen alt und neu mehr betragen würden, als drei Viertel des früheren Wertes ist für den Fortbestand der Nationalität des Schiffes unentscheidend.

Die Angaben des Registerbriefes sollen sich stets mit dem Inhalte des Schiffsregisters in vollem Einklange befinden; ist die Löschung des Schiffes erfolgt, soll der Registerbrief eingezogen werden. Die Sicherung dieser Übereinstimmung wird durch die Vorschriften des § 16 angestrebt. Änderungen in dem Rauminhalte des Schiffes, die insbesondere für die Bemessung der Hafengebühren von Bedeutung sind, wird der Schiffsführer auch vor der Wiedereerlangung der zur Nichtigstellung eingependeten Urchrift des Registerbriefes durch Vorlage des an Bord zu führenden Meßbriefes nachzuweisen in der Lage sein.

§ 15 bestimmt jene Personen, die dem Schiffsregisteramte gegenüber zur Anzeige jener Tatsachen und Rechtsverhältnisse verpflichtet sind, die eine Eintragung oder Löschung zur Folge haben, in Übereinstimmung mit dem deutschen Gesetze; hinsichtlich der Partenreederei wurde der Kreis der anzeigepflichtigen Personen auf die Geschäftsführer (Korrespondentreederei) eingeschränkt. Berechtigt zur Anzeige ist außer den anzeigepflichtigen Personen jede Person, die durch den Erwerb des Eigentums oder eines Anteils an dem Schiffe hierzu legitimiert erscheint (zum Beispiel der neue Erwerber). Die Außerachtlassung der Anzeigepflicht bildet den nach § 19, Absatz 1, c), strafbaren Tatbestand.

Zu § 17. Die für die Eintragung in das Schiffsregister zu entrichtenden Gebühren haben eine den geänderten Verhältnissen entsprechende Neuregelung erfahren. Sie betrifft in erster Linie die Höhe der Gebühren. In Berücksichtigung des gestiegenen Geldwertes konnte an den Gebührensätzen des österreichischen Gesetzes vom Jahre 1879 (§ 27: 40 h für die Tonne bei Schiffen der weiten Fahrt, 20 h bei Schiffen der großen und 10 h bei solchen der kleinen Küstenfahrt) nicht festgehalten werden; die Unterscheidung der Kategorien der Schifffahrt mußte als unpraktisch entfallen.

Der Entwurf schlägt vor, die Eintragungsgebühr mit dem zehnfachen Berrage (4 K für die Bruttotonne) der vormals für Schiffe der weiten Fahrt geltenden Gebühr festzusetzen.

Als gebührenpflichtig wird lediglich die erstmalige Eintragung in das Schiffsregister behandelt; spätere Änderungen in den eingetragenen Tatbeständen und Rechts Umständen sollen gebührenfrei durchgeführt werden, um die Beteiligten zur genauen Befolgung der im allgemeinen Interesse gelegenen Anmeldebefehle anzuhalten. Die Anmeldungen selbst unterliegen natürlich den in den allgemeinen Gebührenvorschriften geregelten Stempel- und unmittelbaren Gebühren. Eine Abweichung von dieser Grundsatz erwies sich nur bei Namensänderungen von Schiffen, die im allgemeinen nicht zu begünstigen sind, als wünschenswert. Für diese wurde die neuerliche Entrichtung der Gebühr, jedoch nur im halben Ausmaße vorgesehen. Um Streitfragen abzuweiden, hat der Entwurf den Bruttoraumgehalt als Grundlage für die Gebührenbemessung bezeichnet und eine Doppelvergebührung für den Fall späterer Erhöhungen des Rauminhaltes durch die Vorschrift des Absatzes 2 ausgeschlossen. Die im österreichischen Registergesetz vom Jahre 1879 zugunsten kleiner Fahrzeuge (bis zu 25 Tonnen) vorgesehene Gebührenbefreiung wurde fallen gelassen, weil Schiffe dieses oder eines ähnlichen Rauminhaltes für Österreich nicht in Betracht kommen. Die für Flaggenzeugnisse zu entrichtenden Gebühren sind in den Konsulargebührenvorschriften geregelt.

Zu § 18. Der Entwurf beschränkt sich — dem deutschen Muster (§ 11) folgend — darauf, die Führung der in seinem Rahmen geregelten Ausweisurkunden (Registerbrief oder Flaggenzeugnis) an Bord der Schiffe vorzuschreiben. Die Festsetzung der Verpflichtung, weitere Urkunden an Bord zu führen (Meßbrief, Musterrolle, Schiffstagebuch), wird den zu erlassenden, die einschlägigen Urkunden materiell regelnden Vorschriften überlassen.

§ 19 enthält die Strafbestimmungen. Die in Betracht kommenden Tatbestände gliedern sich in vier besondere, nach ihrer Schwere abgestufte Gruppen (Absatz 1, a bis d), die ihre Ergänzung in einer allgemeinen, die leichteren Fälle treffenden Bestimmung (lit. e) finden.

Der Entwurf ist bei dem schwersten Tatbestande des Absatzes 1 a (Führung der Nationalflagge seitens eines hiezu materiell nicht berechtigten Schiffes oder Fahrens seitens eines zur Führung der Nationalflagge verpflichteten Fahrzeuges unter fremder Flagge) von der im deutschen und im früheren

österreichischen Rechte vorgeschriebenen schwersten Strafe, der Konfiskation des Schiffes, abgegangen, weil es unbillig erschien, die Eigentümer des Schiffes für strafbare Handlungen der Schiffsführer mit schweren Vermögensverlusten und unter Umständen mit der Vernichtung ihrer wirtschaftlichen Existenz zu ahnden. Hingegen erschien es geboten, falls die Tatumstände es gerechtfertigt erscheinen lassen, gegen den Schiffsführer mit der zeitweisen Entziehung der Berechtigung, ein österreichisches Schiff zu führen, vorzugehen, weil diese Strafe unter Umständen das einzige wirksame Mittel gegen den im Auslande weilenden, der inländischen Strafgewalt entzogenen Schiffsführer bilden wird. Die Schwierigkeit der Verfolgung des Schiffsführers ließ auch eine besondere Bestimmung über den Beginn der Verjährungsfrist (Absatz 4), insofern es sich um im Auslande begangene Übertretungen handelt, geboten erscheinen.

Die einfließenden Geldstrafen sollen — wie im österreichischen Gesetze vom Jahre 1879 — humanitären Zwecken, Unterstützung hilfsbedürftiger Seelente und ihrer Angehörigen, zufließen. Da jedoch zur Zeit dieser Aufgabe sich widmende Vereine oder Zweckvermögen in Österreich nicht bestehen, nimmt der Entwurf in Aussicht, die Staatsverwaltung mit der Verwaltung und Verwendung der Strafgeelder zu betrauen.

Zu § 20. Die Ungewißheit darüber, ob die auf die Errichtung einer österreichischen Seehandelsflotte abzielenden Bestrebungen von praktischem Erfolge begleitet sein werden, läßt es unangänglich erscheinen, eine besondere Behörde erster Instanz für die Aufgaben der Seeverwaltung ins Leben zu rufen. Die Zuständigkeit zur Erlassung der auf die Registrierung der Seeschiffe Bezug habenden, in dem Entwurfe geregelten Verfügungen ist aus dieser Erwägung dem Schiffsregisteramte übertragen worden.

Für Übertretungen des Entwurfes sollen grundsätzlich die Konsularämter, in deren Amtsbezirke die strafbare Handlung begangen wurde oder in deren Bezirke sich das Schiff befindet, zuständig erklärt werden, weil diese am ehesten in der Lage sind, den gemäß § 19 haftbaren Schiffsführer einzunehmen und die maßgebenden Tatbestände sicherzustellen. Einer inländischen Entscheidungsstelle erster Instanz bedarf es lediglich für Übertretungen jener Vorschriften, deren Erfüllung im Inlande zu erfolgen hat (Meldevorschriften der §§ 14 bis 16) oder deren Übertretung im Inlande wohnhaften Personen zur Last fällt (unter Umständen Fälle des § 10). Für diese Fälle überträgt der Entwurf die Entscheidung in erster Instanz der Landesregierung.

Über Berufungen gegen Straferkenntnisse und alle sonstigen Verfügungen hätte das Staatsamt für Verkehrswesen als zweite und letzte Instanz zu entscheiden.

Eine besondere Erstreckung der Rechtsmittelfrist (auf 60 Tage) erwies sich für Verfügungen wünschenswert, die in erster Instanz von den Konsularämtern getroffen wurden, um den Berufungswerbern einen wirksamen Schutz gegen das Verstreichen der Berufungsfrist infolge eines längeren Postenlaufes zu gewähren.

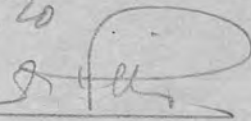
Von den im österreichischen Gesetze vom 7. Mai 1879, R. G. Bl. Nr. 65, über die Registrierung der Seehandelschiffe, geregelten Fragen haben in den Entwurf keine Ausnahme gefunden: die Bestimmungen über den Heimathafen, jene über die Kategorien der Seeschiffahrt (§ 5), über den Nachweis des Eigentums an Seeschiffen und über die Beilbriefe (§§ 15 und 16). Hinsichtlich der Bestimmungen über die Heimathäfen wird auf die Ausführungen zu § 6 des Entwurfes verwiesen.

Für die Einteilung der Seeschiffahrt in Kategorien (kleine, große Küstenschiffahrt und weite Fahrt) fehlt es bei dem Mangel einer eigenen Seeküste an einem geeigneten Ausgangspunkte; diese Unterscheidung ist überdies für die Zwecke eines Flaggengesetzes entbehrlich; soweit sie praktische Bedeutung besitzt, wird sie in den zu erlassenden Vorschriften über die Besetzung der Seeschiffe und die Befähigung der Schiffsführer und Schiffsoffiziere getroffen werden.

Die Vorschriften, betreffend den Erwerb des Eigentums an Seeschiffen und die hierüber auszufertigenden Urkunden, sind dem Privatseerechte zu überlassen.

ad 141)

3/11/20

Information

Um rasch neue ausgiebige Einnahmen zu erzielen, ließ die Finanzverwaltung die Eisenbahntarife seit Kriegsbeginn wiederholt erhöhen.

Wieder nur aus Gründen der Einfachheit und Schnelligkeit haben die Bahnverwaltungen

- 1) die Tarifsätze perzentuell in der Weise erhöht, dass immer die jeweils geltenden (bereits erhöhten) Tarifsätze als Grundlage für die nachfolgende perzentuelle Erhöhung genommen wurden,
- 2) die zu Kriegsbeginn seit einer Reihe von Jahren bestandene Einreihung der Güter in bestimmte Tarifklassen (Güterklassifikation) fast durchwegs so verschoben, dass nahezu alle Güter in die nächstteuere Tarifklasse eingereiht wurden.

Diese mehrfache und ohne Rücksicht auf die Tragfähigkeit der einzelnen Güter nicht systematisch vorgenommene Erhöhung der Tarifgebühren veranlasste das Staatsamt für Verkehr, Entwürfe für bessere, den Bedürfnissen der Volkswirtschaft angepasste Gebührentarife auszuarbeiten. Zweimal waren diese nahezu fertiggestellt, als sie zufolge neuer Forderungen des Finanzamtes und dadurch bedingter Einführung planloser Erhöhungen überholt wurden.

Nach der letzten Tarifierhöhung vom 16./4. 1920 verkündete die Regierung der Nationalversammlung, sie sei soeben „am Werke, eine dem bisherigen finanziellen Effekte angepasste systematische Tarifreform in Wirksamkeit zu setzen, um die mit den bisherigen linearen Tarifzuschlägen verbundene ungleich, ässige Belastung der Volkswirtschaft möglichst auszugleichen“.



Ausserdem versprach der Herr Staatssekretär für Verkehrs-
wesen am 19.V.1920 der Nationalversammlung, dass dieser
Reformtarif ungefähr Mitte Juni 1920 mit den Interessenten
beraten werde.

Zum angesagten Termine fand tatsächlich eine Enquete über
diesen ~~3~~ 3 Wochen vorher veröffentlichten Entwurf statt,
als deren Ergebnis die Schaffung eines Tarifbeirates anzu-
sehen ist, der den Entwurf einstimmig annahm, so dass er mit
15./X. in Wirksamkeit gesetzt werden konnte.

Während der Verhandlungen mit den Interessenten,
lief aber eine Beschwerde des Staatsamtes für Finanzen,
in der es den Entwurf bekämpfte, weil er nach seiner Meinung

1) ohne ausdrückliche Vereinbarung zwischen Finanz-
und Verkehrsamt aufgestellt und den Interessenten ver-
lautbart worden sei,

2) mit der Verschiebung der Gebührensätze statt
mit der ~~Änderung der~~ Güterklassifikation beginne

3) weil er den volkswirtschaftlichen Bedürfnissen
doch nicht richtig angepasst sei

4) keinen finanziellen Mehrertrag abwarb und somit
nicht Gelegenheit biete, das von der Finanzverwaltung
dringend benötigte und nunmehr ausdrücklich angesproche-
ne Mehrerfordernis von ungefähr 1000 Millionen (- den
Kern der Klage -) hereinzubringen.

Die Einwendungen bzw. das neue Begehren um eine Tarif-
erhöhung von 1 Milliarde bildeten den Gegenstand einer Be-
sprechung im Staatsamte für Handel und Gewerbe, Industrie
und Bauten, die am 7. Juli 1920 unter Vorsitz des Herrn Sek-
tionschef Riedl und unter Teilnahme von Vertretern der
Staatsämter für Verkehr, für Volksernährung und Land- und
Forstwirtschaft einhellig der Meinung war, dass eine 40 %ige
Erhöhung der Eisenbahntarife (soviel wäre erforderlich um
1 Milliarde neu herinzubringen) im jetzigen Zeitpunkte nicht



000052

164

ratsam wäre. Hierbei wurden folgende Gründe hervorgehoben:

- 1) Es haben zwar alle Staaten Tariferhöhungen seit Kriegsbeginn eingeführt, jedoch bleiben alle - sogar bei Berücksichtigung des derzeitigen Kurses unserer Währung - weit hinter jenen Oesterreichs zurück, dessen Tarife um 3600 bis 10800 % gestiegen sind.
- 2) Die fortwährenden siebenmaligen, zuletzt in rasendem Tempo erfolgten progressionalen Steigerungen haben immer wieder neue Teuerungswellen hervorgerufen. Es wäre dies auch wieder der Effekt einer neuerlichen Erhöhung.
- 3) Es ist ein Trugschluss, wenn aus der Tatsache, dass noch immer exorbitante Warenpreise bezahlt werden, der Schluss abgeleitet wird, dass eine Erhöhung der Frachtkosten keine wesentliche Rolle in der Preisbildung spielen. Viele Waren machen einen sehr verzweigten Weg durch, bis sie von der Gewinnung des Rohproduktes über den Verarbeitungsprozess als Fertigprodukt zum Konsumenten gelangen, der die Summe aller Zuschläge an Beförderungskosten zu tragen hat.
- 4) Vielfach ist schon ein Stillstand der Grossbetriebe ja sogar die volkswirtschaftlich unrationelle Rückkehr zu Zwergbetrieben zu beobachten.
- 5) Die hohen Kosten der Bahnbeförderungen drängen jetzt schon Waren vom Schienenweg zum Strassenfuhrwerk ab usw.

Da nun das Finanzamt in einer neuerlichen Note aber noch immer auf seinem Wunsche auf einer Tariferhöhung verharret und verlangt, dass an Stelle des bereits fertig gestellten Entwurfes ohne Rücksicht auf die gegebene Zusage und ohne Rücksicht auf die vom Tarifbeirate nach mühevollen Verhandlungen erfolgte Annahme ein anderer eingeführt werde, der einen Mehrertrag von 1 Milliarde abwirft, während



000053

145

das Verkehrsamt daran fest hält, dass

- a) der Entwurf im Hinblick auf das Versprechen der Gesamtregierung mit 15. Oktober in Wirksamkeit zu setzen
- b) die neuerliche Tarifierhöhung einem späteren Zeitpunkt vorzubehalten sei, glaubt die h.a. Fachabteilung abantragen zu sollen:

Mit Rücksicht darauf, dass das Staatsamt für Verkehr mitteilt, dass der derzeitige seit 16. April geltende Tarif noch mehr aber der projektierte allein schon im Stande ist den Mehrertrag von 1 Milliarde abzuwerfen, falls der gegenwärtige Verkehr sich um ungefähr 20 % hebt (was letzten Endes doch nur eine Kohlenfrage ist) wird dem Standpunkt des Staatsamtes für Verkehr beigezpflichtet und der Wunsch ausgesprochen, die weitere systematische Tarifreform mit dem sofortigen Beginne der langwierigen und schwierigen Arbeiten der Aenderungen der Güterklassifikation unverzüglich in Angriff zu nehmen. Diese Arbeit müßte sich nicht unbedingt sofort auf alle Aufgezählten Artikel der Güterklassifikation erstrecken, es genügt wenn vorerst jene Güter neu klassifiziert werden, welche erfahrungsgemäss eine sofortige Tarifierhöhung ertragen könnten.

Abteilung Fa:
Wien am 30. Juli 1920
J. V. D. Jersberger



000054

146

14/6/1

Vortrag für den Kabinettsrat.

Gegenstand : Einführung eines neuen Gütertarifes der österr. Staatsbahnen.

Die Gütertarife der österr. Staatsbahnen sind infolge der stetig steigenden Betriebskosten seit Kriegsbeginn im allgemeinen 5 mal, die Tarife für gewisse Güter wie für Eilgut, für die Klassen I und II sowie für Sammelgüter sogar 6 mal einer linearen Erhöhung unterzogen worden. Durch diese Linearmaßnahmen, die alle Artikel ohne Rücksicht auf ihre Belastungs- und Absatzfähigkeit in gleicher Weise getroffen haben, ist nach und nach ein Tarifzustand entstanden, der den volkswirtschaftlichen Bedürfnissen nicht mehr entspricht und besondere Härten für die Verfrächter mit sich bringt.

Um den in der Öffentlichkeit immer lauter werdenden berechtigten Wünschen nach einer Revision des Gütertarifes der österr. Staatsbahnen Rechnung zu tragen, hat das Staatsamt für Verkehrswesen schon vor geraumer Zeit die Arbeiten betreffend die Erstellung eines neuen Gütertarifes, aufgenommen. Diese Arbeiten waren Ende März d. J. ihrer Vollendung nahe. Der neue Tarif konnte jedoch nicht zur Einführung gelangen, weil die mit Zustimmung der Nationalversammlung aus Anlass der Verabschiedung des Nachtrages zum Besoldungsübergangsgesetz unverzüglich durchzuführende 100 %ige lineare Erhöhung der Gütertarife die Grundlagen des Entwurfes verschieben hat und eine neuerliche Revision der Tarifarbeiten erforderlich machte. Die Staatsregierung hat jedoch der Öffentlichkeit gegenüber damals das ausdrückliche Versprechen abgegeben, in kürzester Zeit eine dem bisherigen finanziellen Effekte angepasste Tarifreform zur Durchführung zu bringen. Diese Zusage ist in der Schlussbemerkung der Begründung



./.

zu dem Gesetzentwurfe über den Nachtrag zum Besoldungsübergangsgesetze enthalten und hat folgenden Wortlaut: " Die Regierung ist bereits am Werk, eine dem bisherigen finanziellen Effekt angepasste systematische Tarifreform binnen kürzester Zeit in Wirksamkeit zu setzen, um die mit den bisherigen linearen Tarifzuschlägen verbundene ungleichmässige Belastung der Volkswirtschaft möglichst auszugleichen."

Im Sinne
Um dieses Versprechen der Staatsregierung in loyaler *guten* Weise einzulösen, sind seitens des Staatsamtes für Verkehrswesen die Arbeiten, betreffend Erstellung eines ^{*neuen*} Referenzgütertarif^{*es*}, ^{*wichtigem*} neuerlich in Angriff genommen und derart beschleunigt worden, dass der bezügliche Entwurf bereits Mitte Juni fertig gestellt war. Er wurde sodann den Interessentenvertretungen zur Begutachtung vorgelegt, ^{*denen*} die einen aus ihrer Mitte gewählten Ausschuss mit den weiteren Verhandlungen betrant haben. *Im*

Dieser Ausschuss hat in einer ^{*am 20. Juli 1914*} am 20. VII. d. J. stattgehabten Sitzung den neuen Tarifentwurf mit einigen Änderungen angenommen *guten*.

Bei Erstellung des neuen Tarifes, der im Hinblick auf die ungeklärten wirtschaftlichen Verhältnisse sich lediglich als ein Übergangstarif darstellt, ^{*ist*} entsprechend der von der Staatsregierung ^{*an*} der Öffentlichkeit gegebenen Zusage danach getrachtet worden, die durch die Linearmassnahmen entstandenen Härten tunlichst auszugleichen und die Lasten des Tarifes gleichmässiger zu verteilen. Da der Tarif nach eben dieser Zusage lediglich dem bisherigen finanziellen Effekte angepasst sein sollte, ^{*würde*} er an sich wohl keine erheblichen Mehreinnahmen schaffen, ^{*es ist*} jedoch die Hoffnung nicht unbegründet, dass die eintretenden Tarifierleichterungen namentlich für die Verfrachtung minderwertiger Massenartikel, die wegen der hohen Eisenbahntarife dermalen überhaupt nicht mehr zur Versendung gelangen, einen Anreiz zur Hebung des Verkehrs bieten werden und sich für die Staatsbahnen aus

./.

Antrag der Staatsregierung

Ad 14.)

an den Hauptausschuss der Nationalversammlung auf Neufestsetzung der Grundlagen des Gütertarifes der österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Lokalbahnen.

Anlässlich der im Zusammenhange mit dem Gesetze vom 22. März 1920, St. G. Bl. Nr. 134, (Nachtrag zum Besoldungsübergangsgesetz) am 16. April d. J. durchgeführten 100 %igen linearen Erhöhung der Gütertarife der österr. Staatsbahnen hat die Staatsregierung der Oeffentlichkeit gegenüber die Zusage gemacht, in kürzester Zeit eine dem bisherigen finanziellen Effekte angepasste systematische Tarifreform in Wirksamkeit zu setzen, um die mit den bisherigen linearen Tarifzuschlägen verbundene ungleichmässige Belastung der Volkswirtschaft möglichst auszugleichen (siehe Schlussabsatz der Begründung zu dem bezogenen Gesetz).

Dieser in der Oeffentlichkeit schon bereits angekündigte neue Tarifentwurf ist nunmehr fertiggestellt.

Im Sinne des § 1 des Gesetzes vom 13. April 1920, St. G. Bl. Nr. 180, über die Mitwirkung der Nationalversammlung an der Regelung von Eisenbahntarifen, Post-, Telegraf- und Telefongebühren und Preise der Monopolgegenstände sowie von Bezügen der in staatlichen Betrieben Beschäftigten legt die Staatsregierung hiemit die Grundlagen eines neuen Gütertarifes der österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Lokalbahnen, soweit bei diesen der Staatseisenbahnverwaltung das freie Tarifierungerecht zusteht, für die allgemeinen Gütertarifklassen und für jene Artikel, für die allgemeine Gütertarifklassen nicht vorgesehen sind, dem neuen Ausschusse zur Genehmigung vor.

Die neuen Tarifgrundlagen werden wie folgt beantragt:

1. Für die allgemeinen Gütertarifklassen :



000058

167

Güter= tarif= klasse	Dirchreitasatz		Satzzuschlag		Anmerkung
	für Kilo= meter	in Hellern für 100 kg	für Kilo= meter	in Hellern für 100 kg	
Eilgut gewöhn= liches	1-400 über 400	120 112	alle	3000	
Eilgut ermäs= sigt	1-400 über 400	60 56	alle	1500	
Sperrri= ge Gü= ter	1-400 über 400	90 84	alle	2250	
Klasse I	1-400 über 400	60 56	alle	1500	
Klasse II	1-300 über 300	35 30	1-300 über 300 (durchge= rechnet)	1200 1000	
Wagenla= dungs= klasse A	1-50 +)51-200 201-400 über400	24 18 15 11	1-100 über 100 (durchge= rechnet)	700 600	+)Die aus den ne= benstehenden Tar= rifgrundlagen sich ergebenden Tarif= sätze würden für Nahentfernungen bis einschl. bez Kl. A. 140 km, Kl. B. 72 km, Kl. C. 94 km a. b. Sp. T. 1100 km Erhöhungen erge= ben. Entsprechend dem Wunsche d. In= teressenten, es mö ge auf d. Nahent= fernungen v. Erhö= hungen abgesehen werden, sollen die zu den vorstehen= den Entfernungen die heutigen Frachtsätze d. be= treffenden Güter= klassen beibehal= ten werden.
Wagenla= dungs= klasse B	1-50 +)51-200 201-400 über400	17 14 10 6	1-100 über 100 (durchge= rechnet)	600 500	
Wagenla= dungs= klasse C	1-50 +)51-100 101-200 über200	15 9 6 4	1-80 über 80 (durchge= rechnet)	450 400	
Spezial = tarif +)	1-50 +)51-100 101-400 über 400	17 15 12 11	1-200 über 200 (durchge= rechnet)	600 500	
Spezial = tarif 2	Die heutigen Frachtsätze				
Spezial= tarif 3	bis 300 km die heutigen Frachtsätze, ab 301 km die gegenüber den heutigen Frachtsätzen des Spezialtarifes 3 billi= geren Frachtsätze der Wagenladungsklasse C.				

2.) Für diejenigen Artikel, für die allgemeine Gütertarifklas=
sen nicht vorgesehen sind :

000059

./.

1) Kochsalz (Steinsalz, Sudsalz, Meersalz) aus Post S - 5 - a - .

bei Frachtzahlung für mindestens	Einheitssatz		Satzzuschlag
	für km	in h f. 100 kg	in h für 100 kg
5000 kg für den	1-400	52	1200
10000 kg Wagen	über 400	48	1200
	1-400	44	
	über 400	40	

2) Kehlen, mineralische der Post K-23 bei Frachtzahlung für das wirklich verladene Gewicht mindestens für 10000 kg für den Wagen bzw. das Ladegewicht des verwendeten Wagens.

die heutigen Frachtsätze bleiben aufrecht.

Anmerkung :

Auf die Lokalbahn E i s e n e r z - V o r d e r n b e r g, deren Tarife zufolge der hohen Betriebskosten gegenwärtig höher gehalten sind, als die Tarife für die Hauptlinien der Österr. Staatsbahnen, sollen die vorstehenden Tarifgrundlagen insoweit übernommen werden, als sie höher sind, als die auf dieser Lokalbahn gegenwärtig in Geltung stehenden Tarifgrundlagen.

Hievon soll zur tarifarischen Erleichterung der Erzbezüge der heimischen Eisenindustrie eine Ausnahme nur rückerichtlich des Spezialtarifes 3 geschaffen werden, in dem beabsichtigt ist, auf diese Lokalbahn den billigeren Spezialtarif 3 der Hauptstrecken der Österr. Staatsbahnen zu übernehmen.



----- § -----

Zur Erläuterung der neuen Tarifgrundlagen sei das Folgende bemerkt :

Infolge der seit Kriegesbeginn vorgenommenen wiederholten linearen Tarifierhöhungen entbehrt der gegenwärtig in Geltung stehende Gütertarif der Österr. Staatsbahnen eines barendenigen Aufbaues. Die linearen Maßnahmen haben aber dem Tarif nicht nur in formeller, sondern auch in materieller Hinsicht nahezu unbrauchbar gestaltet, weil bei diesen Erhöhungen wegen der Dringlichkeit ihrer Durchführung auf die Wertigkeit und Absatzfähigkeit der einzelnen Güter keine Rücksicht genommen werden konnte.

-/-

Bei der Erstellung der neuen Tarifgrundlagen musste daher vor allem darnach getrachtet werden, aus dem bisherigen Tarifsysteme jene Härten zu beseitigen, die durch die erwähnten Linearmaßnahmen entstanden sind. Es ist dies dadurch geschehen, dass von neuen Tarifgrundlagen ausgehend, die minder tragfähigen Güterklassen und Entfernungen unter gleichzeitiger stärkerer Heranziehung der belastungsfähigeren Güterklassen tunlichst entlastet wurden.

Das neue Tarifbareme beruht ebenso wie das bisherige auf dem Staffelsystem, an dem schon im Hinblick auf die besondere geographische Gestaltung unseres Staates festgehalten werden musste.

An Stelle der bisherigen unveränderlichen Manipulationsgebühr tritt neben die Beförderungsgebühr der Satzzuschlag, der dazu dient, bei gewissen Tarifklassen im Wege seiner Staffelung und Durchrechnung einen rascheren Abbau der Gebührenansätze zu erzielen.

Die neuen Tarifgrundlagen sind derart erstellt, dass sich bei den Klassen A, B und C, in die neben Rohstoffen und Halbfabrikaten auch Fertigwaren eingereiht sind, ferner beim Spezialtarife 1 (für Getreide und Mahlprodukte) auf die mittleren und weiteren Entfernungen Frachtnachlässe gegenüber den dermaligen Gebührenansätzen ergeben.

Eine Aenderung der gegenwärtigen Tarife für Kohle und Koks tritt nicht ein.

Bei der finanziellen Lage des Staatseisenbahnbetriebes musste getrachtet werden, die sich infolge der eintretenden Ermässigungen ergebenden Mindereinnahmen durch eine entsprechende Höherhaltung der Frachtsätze für die tragfähigeren Artikelgruppen wettzumachen. Aus diesem Grunde wurden die Baremeansätze für die Stückgutklassen entsprechend hinaufgesetzt und soll ausserdem eine Aenderung der bisherigen Vorgangsweise bei der Berechnung der Frachtsätze vorgenommen werden. Während diese Berechnung gegenwärtig bis auf die Entfernung von 200

km kilometrisch und von da ab zonenweise nach der Zonenmitte erfolgt, ist in dem neuen Tarife die kilometrische Frachtberechnung lediglich bis 100 km und von da ab die zonenweise Berechnung nach dem Zonenende vorgesehen.

Erwähnt sei noch, dass mit dem neuen Gütertarife im Interesse der Hebung unserer industriellen und agrarischen Produktion, sowie zum Zwecke der Erleichterung der Lebenshaltung verschiedene Ausnahmetarife für minderwertige Rohstoffe, Düngemittel und Volkensnahrungsmittel zur Einführung gelangen sollen, die gegenüber den vorstehend entwickelten Maximalätzen bedeutende Ermäßigungen beinhalten.

Der Ertrag des vorliegenden neuen Tarifes würde im Sinne der seinerzeit gemachten Zusage dem Ertragnisse des bisherigen Gütertarifes im wesentlichen gleichkommen.

Die Einführung des neuen Gütertarifes ist für den 15. Oktober l. J. in Aussicht genommen.

