

# VERKEHRS-RUNDSCHAU.



Dr. ADOLF SARTER, Geh. Regierungsrat BERLIN.  
Die Autonomie der Deutschen Reichsbahn und  
der Deutschen Reichspost.

## I.

Seit langen Jahren hat sich die Deutsche Reichsbahn bemüht, die für sie in Artikel 92 der Reichsverfassung vorgesehene selbständige Stellung durch ein Eisenbahngesetz festzulegen. Nach diesem § 92 sind die Reichsbahnen, ungeachtet der Eingliederung ihres Haushalts und ihre Rechnung in den allgemeinen Haushalt und die allgemeine Rechnung des Reichs, als ein selbständiges wirtschaftliches Unternehmen zu verwalten, das seine Ausgaben einschließlich Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschuld selbst zu bestreiten und eine Eisenbahnrücklage anzusammeln hat. Die Höhe der Tilgung und der Rücklage, sowie die Verwendungszwecke der Rücklage sind durch besonderes Gesetz zu regeln. Mit dieser selbständigen finanziellen Stellung, der Herausnahme der Eisenbahnwirtschaft aus dem allgemeinen Haushalt des Reichs, mußte die Selbständigkeit gegenüber der Volksvertretung und die Umgestaltung der Verwaltung nach modernen wirtschaftlichen Grundsätzen Hand in Hand gehen. Die schweren Folgen des verlorenen Krieges und der politischen Wirren, die sich namentlich im Eisenbahnwesen zeigten, verzögerten naturgemäß in den ersten Jahren das Reformwerk, und es bedurfte des bekannnten Vorstoßes der deutschen Industrie auf Ueberführung der Reichsbahn in die Privatwirtschaft, um das Tempo der Reformarbeit wesentlich zu beschleunigen. Der Entwurf eines Eisenbahnfinanzgesetzes, der wenigstens in seinen Grundzügen damals der Öffentlichkeit mitgeteilt wurde, kam lange Zeit über das Stadium der Ressortberatungen nicht hinaus und wurde, nachdem im Jahre 1923 die Rhein-Ruhr-Besetzung die Reichsbahnverwaltung vor neue schwierige Aufgaben stellte, nicht weiter verfolgt. Das Eisenbahnfinanzgesetz hatte ein vom Reichsvermögen abgesonderetes Reichsbahnvermögen vorgesehen und setzte an die Stelle des Genehmigungsrechts des Reichstags und Reichsrats ein mit entscheidenden Befugnissen ausgestattetes, aus Männern der verschiedenen Wirtschafts- und Berufsgruppen bestehendes Gremium, den Verwaltungsrat, ein. Die Leitung blieb dagegen dem nach wie vor parlamentarisch verantwortlichen Reichsverkehrsminister. Diese Lösung mußte aber als nicht mehr ausreichend erscheinen, nachdem die deutsche Regierung in ihrem Memorandum vom 7. Juni 1923 die Reichseisenbahn als Pfand für die Reparationsverpflichtungen des Reichs angeboten und eine entsprechende Umbildung des Unternehmens zugesagt hatte.

## II.

Während die Arbeiten der Neugestaltung nach dieser Richtung im Gange waren, führte die Stabilisierung der Währung am 15. November 1923 ohne Zutun der Reichsbahn den Schnitt herbei, um dessen Durchführung man in langwierigen Beratungen Jahre gekämpft hatte. Der Reichsfinanzminister trennte an diesem Tage die Reichsbahn, weil sie mit ihren finanziellen Verpflichtungen den Rentenbankkredit des Reichs gefährdete, kurzerhand vom Reichshaushalt ab und überließ sie ihrem Schicksal. Ein Betriebsfond insbesondere wurde nicht überge-

ben. Die finanziellen Schwierigkeiten, in die dadurch die Reichsbahn geriet, sind aus der Tagespresse genugsam bekannt geworden; man sprach von einem Bankrott, einem Zusammenbruch des Reichsbahnunternehmens, während tatsächlich die vorhandenen Verpflichtungen gegenüber dem Wert der Gesamtanlagen verschwindend waren. Die Reichsbahn aber konnte bei allen Bemühungen durch starke Einschränkung ihrer Ausgaben und durch Deckung laufender Verpflichtungen aus den Betriebseinnahmen auf die Dauer nicht ohne neue Bankverbindungen und Kredite auskommen, die schon für kleine Wirtschaftsunternehmungen Lebensbedingungen sind. Es galt deshalb mit größter Beschleunigung die tatsächlich herbeigeführte Selbständigkeit des Unternehmens auch gesetzlich festzustellen, um dem neuen Unternehmen insbesondere eine selbständige Kreditfähigkeit zu verschaffen. Da diese Folgen mit Rücksicht auf die bevorstehende Auflösung des Reichstags nicht mehr zu erzielen waren, so wurde am 12. Februar 1924 auf Grund des Ermächtigungsgesetzes vom 8. Dezember 1923 die Verordnung über die Schaffung eines Unternehmens „Deutsche Reichsbahn“ erlassen, die seit dem 15. Februar 1924 in Kraft ist. Damit ist ein selbständiges, wirtschaftliches Unternehmen Deutsche Reichsbahn mit eigener juristischer Persönlichkeit hergestellt, dessen Ausbau im einzelnen einem Gesetz vorbehalten ist, für das aber die Richtlinien zum großen Teil in der Verordnung selbst festliegen.

Damit war auch für Deutschland auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens eine Entwicklung der Vollendung nahe, wie sie die Staatseisenbahnverwaltungen in Italien, der Schweiz und Oesterreich durchgemacht haben.

Allerdings ist die Weiterentwicklung in der durch die Notverordnung vorgesehenen Richtung durch den Bericht des ersten Sachverständigenkomitees insofern als abgebrochen anzusehen, als sie die Umwandlung der Deutschen Reichsbahn in eine Aktiengesellschaft empfehlen. Nachdem die deutsche Regierung das Sachverständigenurteil als eine geeignete Grundlage für die Weiterbehandlung der Reparationsfragen erklärt hat, müssen in der Gestaltung des Eisenbahnwesens ganz neue Wege gegangen werden, und die bisher aufrechterhaltene Konstruktion des Staatsbetriebes ist nicht mehr haltbar.

Gerade mit Rücksicht aber auf die neuere Entwicklung in Italien, der Schweiz und Oesterreich ist vom Standpunkt der wissenschaftlichen Behandlung der Eisenbahnfragen die Darstellung des durch die Notverordnung herbeigeführten Rechtszustandes von Wert.

## III.

Die gesetzlichen Veränderungen im Eisenbahnwesen der Schweiz und Oesterreich seien kurz erläutert:

In der Schweiz führte das Bundesgesetz vom 1. Februar 1923, betreffend die Organisation und die Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen, eine langjährige Entwicklung zum Abschluß. Das Rechnungswesen der Bundesbahnen ist von dem Rechnungswesen des Bundes getrennt. Die Geschäftsführung der Bundesbahn obliegt einer Generaldirektion und den Kreisdirektionen; die Aufsicht über die Verwaltung und die Beschlußfassung in den wichtigeren Finanz- und Verwaltungsangelegenheiten hat ein Verwaltungsrat, der aus dem Präsidenten, dem Vizepräsidenten und 13 Mitgliedern besteht. Daneben sind dem Bundesrat und den Bundesversammlungen gewisse Geschäfte der Oberaufsicht, die Gesetzgebung usw. vorbehalten.

In Oesterreich bildet die Eisenbahnreform einen Teil des Sanierungsprogramms, das die österreichische Regierung im Frieden von St. Germain und der



Vereinbarung von Genf vom Jahre 1922 übernehmen mußte. Das Bundesgesetz über die Bildung eines Wirtschaftskörpers „Oesterreichische Bundesbahnen“ vom 19. September 1923 überträgt dem neuen Wirtschaftskörper, der juristische Persönlichkeit ist und Kaufmannsgesellschaft hat, den Betrieb der Bundesbahnen und die treuhändige Verwaltung des Eisenbahneigentums. Die Leitung des Unternehmens liegt dem Vorstand ob, während für die Ueberwachung der Geschäftsführung eine Verwaltungskommission vorgesehen ist, die aus 14 Mitgliedern besteht (11 Fachleute des Verkehrswesens, der Volkswirtschaft und selbständige oder in leitender Stellung befindliche Persönlichkeiten des praktischen Wirtschaftslebens, sowie 3 Mitglieder, die auf Grund eines Vorschlages des zentralen Ausschusses des Personals berufen werden). Die Mitglieder des Vorstandes und der Verwaltungskommission dürfen nicht Mitglieder des Nationalrats, des Bundesrats oder eines Landtags der Bundesregierungen oder einer Landesregierung sein. Das Unternehmen unterliegt dem staatlichen Hoheits- und Aufsichtsrecht. Insbesondere hat die Bundesregierung grundlegende Änderungen der Tarifbestimmungen und der Tarifgrundlagen sowie der volkswirtschaftlich bedeutensamen Ausnahmetarife zu genehmigen. Auch wirkt die Bundesregierung bei Aufnahme von Anleihen über einen gewissen Betrag hinaus mit. Kurz nach Einführung der neuen Grundsätze hat der englische Eisenbahnsachverständige Sir William Acworth im Auftrage des Völkerbundes einen Bericht über die Reorganisation der Oesterreichischen Bundesbahnen erstattet, der insofern für die bisherigen deutschen Reformbestrebungen von Bedeutung war, als Acworth die in Oesterreich gefundene Lösung für zweckmäßig hält, sich für die Beibehaltung des Staatsbetriebes ausspricht und aus seinen reichen Erfahrungen heraus insbesondere einer Verpachtung der Eisenbahnen widerrät.

## IV.

Bei der erwähnten Notverordnung vom 12. Februar 1924 waren zunächst die Bestimmungen der Reichsverfassung zu beachten, da die im Rahmen des Ermächtigungsgesetzes erlassenen Notverordnungen Änderungen der Reichsverfassung nicht enthalten durften. Sodann war der Staatsvertrag, der im Jahre 1920 zwischen Reich und Ländern über die Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen abgeschlossen worden ist, zu beachten. Hier ergaben sich große Schwierigkeiten namentlich aus den Bestrebungen Bayerns heraus, die Reichsverfassung im Sinne der alten Bismarck'schen Verfassung und mit dem Streben einer Wiederherstellung der Rechte der Länder, nicht zuletzt auf dem Gebiete des Verkehrswesens, zu ändern. Nach langen Bemühungen gelang es, hier die politischen Wünsche mit den fachlichen Erfordernissen in Einklang zu bringen. Daß bei der Neuregelung schließlich auch der Vertrag von Versailles zu beachten war, ist selbstverständlich.

Die Verordnung vom 12. Februar schafft im Vollzug des Artikels 92 der Reichsverfassung unter der Bezeichnung „Deutsche Reichsbahn“ ein selbständiges wirtschaftliches Unternehmen mit juristischer Persönlichkeit. Das Reich betreibt und verwaltet durch dieses Unternehmen die in seinem Eigentum stehenden Eisenbahnen. Es wird also bei dieser Konstruktion sowohl an dem Reichseigentum wie am Reichsbetriebe festgehalten. Insbesondere bleibt das Eigentum an den Reichseisenbahnen beim Reich, fällt also nicht der juristischen Persönlichkeit zu. Auch neue Bauten und Beschaffungen fallen in das Eigentum des Reichs. Lediglich die vorhandenen und Beschaffungen fallen in das Eigentum des Reichs. Lediglich die vorhandenen und die künftig erworbenen Geldbestände und Stoffvermögen werden Eigentum des Unternehmens. Um die Verfügungsgewalt des Unternehmens selbst sicher zu stellen, darf es innerhalb der Grenzen einer ordnungsmäßigen Wirtschaft über das Eigentum und die Rechte des Reichs verfügen, ist dagegen nicht befugt, die Reichseisenbahnen im ganzen oder ein-

zelne Strecken derselben zu veräußern. Die Verfügungsberechtigung des Unternehmens bezieht sich auch auf die Aufnahme von Krediten auf das Reichsbahnvermögen, die zur Deckung außerordentlichen Bedarfs, insbesondere für werbende Anlagen erforderlich sind. Diese Kreditaufnahme bedarf ebenso wie die Bestellung von Sicherheiten und die Uebernahme von Bürgschaften der vorherigen Verständigung mit dem Reichsminister der Finanzen.

Alle Forderungsrechte und Schulden des Reichs, die mit dem Reichseisenbahnunternehmen verbunden sind, gehen auf die Deutsche Reichsbahn über. Für andere Verpflichtungen des Reichs haftet das Unternehmen nicht.

Zu Steuerleistungen und sonstigen Abgaben ist das Unternehmen „Deutsche Reichsbahn“ nicht in weiterem Umlange heranzuziehen, als die Reichseisenbahnverwaltung nach den jetzt geltenden Gesetzen der Besteuerung unterliegt. Damit ist eine fast völlige Steuerfreiheit des neuen Unternehmens festgelegt, wie sie übrigens auch in der Schweiz und in Oesterreich besteht. Man hat vielfach von privatwirtschaftlicher Seite diese Steuerfreiheit beanstandet und darauf hingewiesen, daß sich damit eine größere Konkurrenzfähigkeit der Reichsbahn anderen Unternehmen gegenüber notwendig ergeben müsse. Die Verfechter dieser Theorie vergessen aber, daß, wie sich aus der Begründung der Verordnung ergibt, das Unternehmen bei seiner Geschäftsführung auch die allgemeinen Interessen der deutschen Volkswirtschaft zu wahren hat, und daß die Steuerfreiheit ein nur schwaches Äquivalent gegenüber den finanziellen Opfern bedeutet, die die Deutsche Reichsbahn wegen ihrer volkswirtschaftlichen Einstellung bringen muß.

Abgesehen von der finanziellen Selbständigkeit war einer der wesentlichsten Programmpunkte beim Erlaß der Notverordnung die Befreiung der Reichsbahn von der sonstigen Verwaltung des Reichs. Diese Freiheit ist zwar formell, aber tatsächlich noch nicht erreicht. Die für die Reichsverwaltung bestehenden Gesetze und Verordnungen gelten zwar als solche für das Unternehmen „Deutsche Reichsbahn“ nicht. Der Inhalt der Vorschriften ist aber, und das ist das praktisch Bedeutsame, solange und soweit anzuwenden, als die Reichsregierung ihre Anwendung nicht aufhebt. Auch die in der Öffentlichkeit so viel umstrittene Rechnungsprüfung durch den Rechnungshof des Deutschen Reichs besteht zunächst fort; jedoch ist vorgesehen, daß über die Art der Rechnungsprüfung zwischen der Deutschen Reichsbahn und dem Rechnungshof eine besondere Vereinbarung getroffen wird, die dem Bedürfnis einer sachgemäßen Prüfung entsprechen muß.

Während in Oesterreich die Bundesbahnen Treuhänder des Bundes sind, so daß gewissermaßen das Geschäftsrisiko zu Lasten des Bundes geht, der Fehlbeträge der Bundesbahnen aus der allgemeinen Bundeskasse zu bestreiten hat, trägt die Deutsche Reichsbahn ihr Geschäftsrisiko selbst. Entsprechend dem Grundsatz der Reichsverfassung, wonach die Einnahmen der Reichsbahn die Ausgaben decken müssen, fallen für die Zukunft alle Zubußen des Reichs an das Unternehmen fort. Fehlbeträge, die sich etwa ergeben sollten, müssen durch eine Anleihe, durch Inanspruchnahme etwaiger Reservfonds oder im Wege eines sonstigen Kredits gedeckt werden. Umgekehrt ist die Beteiligung des Reichs an den Einnahmen der Reichsbahn nicht vorgesehen. Erst nach Deckung aller Rücklagen fallen etwaige Ueberschüsse dem Reich zu.

Die bisherigen Befugnisse des Reichstags und des Reichsrats fallen zum größten Teil fort. Die Reichsregierung hat dem Reichstag und dem Reichsrat zur Beratung über den Reichshaushalt lediglich den Jahresbericht der Deut-



schen Reichsbahn nebst Gewinn- und Verlustrechnung und Bilanz mit den Prüfungsbemerkungen vorzulegen. Damit ist aber nicht etwa eine Besprechung von Eisenbahnfragen im Reichsrat und im Reichtag unmöglich gemacht. Solche Erörterungen finden auch in Ländern mit ausgesprochenem Privatbahnsystem statt, und können für die Zeit der Geltung der Notverordnung umso weniger vermieden werden, als, wie später erörtert wird, der Reichverkehrsminister gleichzeitig Leiter des Unternehmens ist und daher infolge seiner verfassungsmäßigen Verantwortung gegenüber dem Parlament zur Auskunftserteilung über Eisenbahnfragen jederzeit herbeigezogen werden kann, auch auf Grund der allgemeinen Ministerverantwortlichkeit jederzeit seine Politik rechtfertigen muß. Insofern ist also der erforderliche Schnitt zwischen Unternehmen und Parlament noch nicht getan.  $\chi$

Wohl aber nach der finanziellen Seite hin. Denn in den allgemeinen Reichshaushalt und in die allgemeine Rechnung des Reichs ist in Zukunft die Reichsbahn nur noch mit ihrem Reinüberschuß (zugunsten des Reichs) und mit ihrem Aufwand für den Dienst der Reichsschulden aufzunehmen. Es ist bezweifelt worden, ob diese Lösung mit der Vorschrift des § 92 der Reichsverfassung, wonach eine Eingliederung des Reichsbahnhaushalts in den allgemeinen Reichshaushalt vorgesehen ist, noch übereinstimmt. Das Reichsjustizministerium hat jedoch die Auffassung vertreten, daß eine stärkere Verkettenung des Unternehmens mit dem allgemeinen Reichshaushalt nicht in Einklang stehe mit dem Bestreben der Verfassung, ein selbständiges wirtschaftliches Unternehmen zu schaffen.

Bis zur Verwirklichung eines Gesetzes ist die Leitung des Unternehmens dem Reichsverkehrsminister übertragen, der daneben seine Aufsichtsbefugnisse und die Hoheitsrechte weiter wahrzunehmen hat. Der Minister ist somit für die gesamte Leitung des Unternehmens auch noch politisch verantwortlich, und die vollständige Trennung der fachlichen Leitung von der politischen Aufsicht ist noch nicht erreicht. Damit ist aber auch die Reichsregierung, dessen Mitglied der Reichsverkehrsminister bleibt, für die Leitung des Unternehmens im verfassungsrechtlichen Sinne verantwortlich.

Die Notverordnung hat den bei den sonstigen Eisenbahn-Reformen durchweg eingeführten Verwaltungsrat noch nicht gebracht und läßt deshalb die Reichsregierung (anstelle des weggefallenen Reichstags und Reichsrats) in folgenden Angelegenheiten mitwirken:

- 1) bei der Feststellung des Voranschlags, der Aufstellung der Bilanz und der Entlastung der Verwaltung bezüglich der Jahresrechnung.
- 2) Bei der Aenderung der Sätze der Normaltarife,
- 3) Bei Kündigung und grundsätzlicher Aenderung der Lohnsätze für Angestellte und Arbeiter.

Auch hat der Reichsverkehrsminister der Reichsregierung gegenüber eine besonders festgelegte Auskunftspflicht über die Angelegenheiten des Unternehmens; auch die Bilanz und die Gewinn- und Verlustrechnung ist von der Reichsregierung zu genehmigen. Nach Bildung eines Verwaltungsrats soll die Mitwirkung in diesen Fragen diesem übertragen werden.

Wenn auch die Notverordnung selbst keine Richtlinien für das in Aussicht genommene Gesetz aufstellte, so waren doch in der Begründung für die zukünftige Gestaltung des Unternehmens gewisse Gesichtspunkte enthalten, über die die Begründung folgendes sagt:

### 1) Trennung von Aufsicht und Leitung.

Es zeigt sich immer mehr, daß, so erwünscht in mancher Beziehung die Vereinigung von Aufsicht und Leitung ist, man praktisch ohne Trennung nicht zum Ziel eines wirtschaftlich wirklich selbständigen Unternehmens wird gelangen können. Namentlich der Vorgang in Oesterreich ist ein lehrreiches Beispiel, daß nur von einem in sich geschlossenen selbständigen Unternehmen unter den heutigen besonders schwierigen Verhältnissen noch Gesundung erhofft werden kann. Deshalb wird die Leitung einem Vorstand unter Mitwirkung eines Verwaltungsrats zu übertragen sein. Das nähere darüber, wie Vorstand und Verwaltungsrat zu bilden und wie überhaupt die Verfassung des neuen Unternehmens auszugestalten sein wird, muß dem künftigen Gesetz und der Geschäftsordnung überlassen bleiben. Dem Reich als dem Eigentümer der Reichseisenbahnen wird der ausschlaggebende Einfluß im Verwaltungsrat vorzubehalten sein. Indessen sollen dabei auch die Länder bezw. der Reichsrat wesentlich berücksichtigt werden. Unter Umständen wird auch die Beteiligung von Geldgebern im Verwaltungsrat nicht auszuschließen sein.

### 2) Geschäftsführung nach kaufmännischen Grundsätzen.

Sie wird sich von selbst aus dem Wesen des selbständigen Wirtschaftsunternehmens ergeben. Daß das Unternehmen bei seiner Geschäftsführung aber auch die allgemeinen Interessen der deutschen Volkswirtschaft zu wahren hat, muß bei der Monopolstellung der Eisenbahn besonders betont werden.

### 3) Möglichst weitgehende Dezentralisation

in der Organisation ist bereits in § 24 des Vereinfachungsvertrages grundsätzlich vorgeschrieben. Solche Dezentralisation läßt Hebung der Wirtschaftlichkeit erhoffen, weil mit der größeren Selbständigkeit der unteren Stellen auch eine Belebung ihres Interesses an wirtschaftlicher Geschäftsführung erwartet werden kann. Bei dem neuen Unternehmen werden noch mehr als bisher bei der Reichsbahnverwaltung, Dezentralisation und Geschäftsvereinfachung erst da ihre Grenzen finden dürften, wo weitere Dezentralisation und Vereinfachung nicht mehr wirtschaftlich und zweckmäßig sind. Im Zusammenhang damit wird bei dem neuen Unternehmen auch zu prüfen sein, inwieweit durch eine gewisse Selbständigkeit in der Einnahme- und Ausgabenwirtschaft das Interesse einzelner Bezirke und ihrer Leitung an dem wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens geweckt werden kann.

### 4) Personalverhältnisse.

Das selbständige wirtschaftliche Unternehmen wird, das liegt sowohl in seinem wie in seines Personals Interesse, sich nicht wie bisher an die Beamtenpolitik des Reichs streng fesseln lassen können. Vielmehr müssen die Rechtsverhältnisse, vor allem auch die Lohn- und Gehaltsverhältnisse des gesamten Personals an die neue Betriebsform des Unternehmens angepaßt werden.

Die vorliegende Verordnung selbst ändert an dem Rechtsverhältnis des Personals noch nichts. Insbesondere bleiben die beim Inkrafttreten der Verordnung im Dienst der Reichsbahnverwaltung stehenden Beamten auch weiter-



hin Reichsbeamte im Sinne des Reichsbeamtengesetzes. Auch wird bis auf weiteres die Personalverwaltung nach den bisherigen Bestimmungen und von den bisher zuständigen Stellen fortzuführen sein. Innerhalb dieser Grenzen wird aber alles daran gesetzt werden müssen, eine Personalpolitik zu führen, die in erster Linie auf die wirtschaftliche Notwendigkeiten des Unternehmens abgestellt ist.

## V.

Die Deutsche Reichspost- und Telegraphenverwaltung hatte den Gedanken einer Autonomie erst ernsthaft erwogen, nachdem infolge der Fehlbeträge der letzten Jahre die Notwendigkeit einer selbständigen Stellung der Verwaltung innerhalb der gesamten Reichsverwaltung in der Öffentlichkeit immer stärker gefordert wurde. Durch Reichsgesetz vom 19. März 1924 sind die Verhältnisse der Reichspost- und Telegraphenverwaltung endgültig — also nicht durch ein provisorisches Notgesetz wie bei der Reichsbahn — umgestaltet worden und zwar in Anlehnung an den Entwurf des früher erwähnten Reichsfinanzgesetzes. Es ist ein selbständiges Unternehmen „Reichspost“ gebildet, das ein von dem übrigen Vermögen des Reichs getrenntes Sondervermögen bildet. Das neue Unternehmen ist deshalb nicht nur Betriebsführer, sondern auch Eigentümer seiner Anlagen. Zuschüsse aus Reichsmitteln sind für die Reichspost nicht mehr vorgesehen. Auch fließen Reichsüberschüsse in die Reichskasse erst nach Auffüllung stark dotierter Rücklagefonds.

Im Gegensatz zur Reichsbahn sieht das Reichspostfinanzgesetz eine dauernde Verbindung der Aufsichts-Instanz mit der Leitung des Unternehmens im Reichspostminister vor. Die Mitwirkung des Reichstags und des Reichsrats wird durch die Tätigkeit eines Verwaltungsrats ersetzt. Er hat eine begutachtende und eine entscheidende Tätigkeit. Der Beschlußfassung des Verwaltungsrats unterliegen insbesondere die Festsetzung des Voranschlags und die Entlastung der Verwaltung, die Aufnahme von Krediten, die Höhe der Schuldentilgung, die Grundsätze über die Benutzung der Verkehrseinrichtungen, die Gebührenbemessung im Post-, Telegraphen- und Fernsprechverkehr und die Grundsätze über die Lohnstufe der Angestellten und Arbeiter.

Dem Reichspostminister steht gegenüber Beschlüssen des Verwaltungsrats, die eine Erhöhung der Ausgaben über den Voranschlag hinaus bedeuten, ein Veto-recht zu. Auch kann die Reichsregierung Beschlüsse des Verwaltungsrats, die im Interesse des Reichs nicht verantwortet werden können, aufheben. Diese Beschlüsse der Reichsregierung unterliegen wieder der Aufhebung durch einen übereinstimmenden Beschluß von Reichstag und Reichsrat. Der Vorsitzende des Verwaltungsrats ist der Reichspostminister, bei seiner Behinderung sein Stellvertreter. Der Verwaltungsrat besteht außerdem aus 31 Mitgliedern, die vom Reichspräsidenten ernannt werden. Die Zusammensetzung ist folgende:

- 7 Mitglieder auf Vorschlag des Reichstags,
- 7 Mitglieder auf Vorschlag des Reichsrats,
- 1 Mitglied auf Vorschlag des Reichspostministers (gemeinsam mit Reichsfinanzminister und Reichsrat) aus dem Personal der Deutschen Reichspost,
- 9 Mitglieder auf Vorschlag des Reichspostministers im Einvernehmen mit dem Reichsfinanzminister nach Zustimmung des Reichsrats aus Kreisen, denen auf dem Gebiete der Wirtschaft und des Verkehrs besondere Kenntnisse und Erfahrungen zur Seite stehen. Dabei ist die Größe und wirtschaftliche Bedeutung der einzelnen Länder zu berücksichtigen.

Der Verwaltungsrat ist bereits gebildet. Seine erste Aufgabe wird die Beratung des Posthaushalts für 1924 sein.

## VI.

Während somit für die Reichspost endgültige Rechtsverhältnisse geschaffen sind, ist die durch die Eisenbahnnotverordnung angebahnte Entwicklung, wie bereits zu II. ausgeführt wurde, durch den Plan der Sachverständigen zunächst abgebrochen worden. Insbesondere ist die zunächst beabsichtigte Bildung eines vorläufigen Verwaltungsrats aufgegeben worden, nachdem durch den Sachverständigenplan die Zusammensetzung des Verwaltungsrats für die in Aussicht genommene Eisenbahnaktiengesellschaft festgelegt worden ist. Auch die vorgesehene Trennung von Leitung und Aufsicht ist zurückgestellt. Die nächsten Monate werden über das Schicksal der Deutschen Reichsbahn, auch über die Wiedervereinigung der zurzeit im Westen abgetrennten Teile mit dem Stammetz entscheiden.



#### Dr. NAPP-ZINN, KOELN: Zur Reform der Rhein-Verkehrs-Beobachtung.

Seit annähernd 90 Jahren (ab 1835) geben die Jahresberichte der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt ein Bild der Entwicklung des Verkehrs in seinen ökonomischen und verwaltschaftlichen Neußerungen auf dem verkehrstärksten Strom Europas. Einst ein mittelgroßes Heft, erscheint heute alljährlich ein ansehnlicher Band, der das Schema seines Inhalts in den Jahren vor der Jahrhundertwende erhalten hat. Bis 1878 führte die Erscheinung den Namen „Statistischer Jahresbericht“; seitdem fehlt dieser Zusatz. Zu Unrecht: denn während gerade bis zu diesem Zeitpunkt der Inhalt über das Statistische herausging und in der „Einleitung“ die Lage der Schifffahrt, namentlich im Verhältnis zur Eisenbahn, gekennzeichnet wurde, sodaß die Entwicklung in ihren Grundzügen klar wurde<sup>1)</sup>, trägt seitdem der Bericht annähernd reinen Zahlencharakter. Soweit Materien erweitert oder neu hinzugenommen wurden, wurden sie überwiegend an ein statistisches Schema gebunden. Sehr viel Liebe wandte man der Registrierung der Wasserstände, der Fahrwasser-Verhältnisse, der Strom- und Hafenhau-Aufwendungen und der schiffahrtspolizeilichen Ereignisse zu. Die Gesichtspunkte des Technikers und Verwaltungsmannes, der Zeugnis legt von seiner Arbeit, den treibenden Kräften des Wirtschaftslebens aber mehr oder minder fernsteht, setzen sich weiter durch, wie es wohl im Interesse der Wirtschaft und ihrer Wissenschaft liegt. Dabei ist keineswegs verkämbt, daß für diese die Berichte auch so ein durchaus beachtenswertes Material abgeben.

Allerdings ist in den Nachkriegsjahren ein Teil der Übersichten hinter der tatsächlichen Entwicklung zurückgeblieben. Der jüngste Bericht (für 1922) hat erst teilweise aufgeholt. So sind die am Rhein-See-Verkehr beteiligten Betriebe, obwohl der derzeitige Hauptbetrieb, die Kölner Reederei A.-G. (Edmund Halm & Co), endlich aufgenommen ist, noch nicht vollzählig erfaßt,

<sup>1)</sup> Vgl. die Heranziehung der Jahresberichte bei: Eckert, Rheinschiffahrt im 19. Jahrhundert, 1900, S. 17; Weilschilf der Dampfmotoren zu Wasser und zu Lande — Golthein, Geschichtliche Entwicklung der Rheinschiffahrt im 19. Jahrhundert, 1903, 10. Kap.: Der Kampf der Verkehrsmittel.