

## Der Übergang Frankreichs zum Staatsbahnsystem.

Von Prof. Dr. A. F. Napp-Zinn, Köln.

### A. Die finanzielle Entwicklung der französischen Eisenbahnen 1921—1937.

Wie für Großbritannien und die Vereinigten Staaten von Amerika ergab sich auch für Frankreich nach Ende des Weltkriegs mit seiner Einspannung der Eisenbahnen in militärische und kriegswirtschaftliche Aufgaben die Notwendigkeit einer wirtschaftspolitischen Neuordnung des Eisenbahnwesens. Sie erfolgte hier wie dort nach den Leitgedanken: Festhalten am Privatbahnsystem (mit der in Frankreich durch teilweisen Staatsbesitz gegebenen Einschränkung), jedoch Stärkung des Staatseinflusses und Förderung der Vereinheitlichung.

Festgelegt wurde das neue Regime durch ein Gesetz vom 29. 10. 1921, durch das ein zwischen dem Minister der öffentlichen Arbeiten einerseits, den Eisenbahnunternehmen andererseits unter dem 28. 6. 1921 geschlossenes Übereinkommen bestätigt wurde. Die beteiligten Eisenbahnen setzten sich zusammen aus den fünf großen privaten Eisenbahngesellschaften, nämlich: Nordbahn, Ostbahn, Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn, Paris-Orléans-Bahn, Südbahn (die vier ersteren sektorartig von Paris ausstrahlend, letztere sich nördlich der Pyrenäen erstreckend), den Syndikaten der Großen und der Kleinen Pariser Ringbahn sowie der Staatsbahn (aus dem älteren Staatsbahnnetz und der 1908 verstaatlichten Westbahn hervorgegangen). Hinzu traten als weitere Staatsbahnunternehmung und siebtes großes Netz die Elsaß-Lothringischen Eisenbahnen (unter deutscher Herrschaft bis 1918 „Reichseisenbahnen“). Die Stärkung des Staatseinflusses durch die Neuordnung von 1921 kam vornehmlich in einer Erweiterung der Tarifaufsichtsrechte des Ministers der öffentlichen Arbeiten zum Ausdruck, die Vereinheitlichungstendenz in der Schaffung eines die sieben großen Netze überspannenden organisatorischen Überbaus, bestehend einmal aus dem Comité de Direction, einem aus 21 Vertretern der großen Netze gebildeten Ausschuß, dem die Vereinheitlichung des französischen Eisenbahnwesens als praktische Aufgabe gestellt wurde, ein andermal dem Conseil Supérieur des Chemins de fer, einem 70köpfigen Beirat des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten in Eisenbahnfragen.

Unter den zahlreichen Bestimmungen finanzieller Art des Übereinkommens bzw. Gesetzes von 1921 war für die Zukunft am wichtigsten die Schaffung des „Fonds Commun“ der sieben großen Eisenbahnunternehmen. Soweit diese ein Erträgnis über die Deckung der Betriebskosten, der Kapitallasten, der gesetzlichen Dividende und bestimmter ihnen und ihrem Personal zur Anspornung zugestander Prämien hinaus erzielten, sollte der Überschuß an den Fonds Commun abgeführt werden, aus dem andererseits die Fehlbeträge der ungünstiger arbeitenden Netze zu decken waren. Reichten die Einnahmen des Fonds Commun zur Deckung der Fehlbeträge nicht aus, so sollten die Tarife entsprechend erhöht werden. Diesbezügliche Vorschläge sollten von dem Oberen Eisenbahnrat dem Minister der öffentlichen Arbeiten unterbreitet werden und mangels Einspruches in Kraft treten. Es war somit ein automatisches Gleichgewicht der Einnahmen und Ausgaben für die französischen Eisenbahnen als Ganzes vorgesehen. Nur im Notfall sollten dem Fonds Commun Vorschüsse aus der Staatskasse gewährt werden, für deren beschleunigte Rückzahlung jedoch ebenfalls Vorschriften gegeben waren. Auf Ersuchen des Ministers der öffentlichen Arbeiten hatten die Netze ihrerseits Schuldverschreibungen zur Deckung der Staatsvorschüsse an den Fonds Commun auszugeben, wobei der Staat die Zinszahlung, Tilgung und sonstigen Kosten dieser Werte übernahm. Das beabsichtigte Gleichgewicht sollte erst ab 1927 hergestellt sein. Bis dahin konnten noch Fehlbeträge durch Staatsvorschüsse gedeckt werden, wobei der Staat die bis 1926 aus diesen sich ergebenden Zins-

verpflichtungen endgültig übernahm, wohingegen ab 1927 diese Verpflichtungen aus den bis 1926 gewährten Staatsvorschüssen ebenfalls den Fonds Commun belasteten.

Tatsächlich gelang es in dem Zeitraum 1921—1925 dem Ziel des Haushaltsausgleichs der Gesamtheit der französischen Eisenbahnen in dem vorbezeichneten Rahmen zuzuschreiten und ihn in den Jahren 1926—1929 annähernd (vollständig nur 1926 und 1928) zu verwirklichen. Doch bereits 1930 — in Frankreich noch ein konjunkturelles Hochstandsjahr — ist es, vornehmlich infolge erhöhter Personalbezüge, nicht mehr möglich, die festen Kapitallasten voll zu decken, geschweige denn, die Zinsverpflichtungen für die 1921—1925 aufgenommenen Vorschüsse. Mit dem Wirksamwerden der Welt-Wirtschaftskrise auch in Frankreich ab 1931 wächst der Fehlbetrag schnell an. Ab 1932 können nicht nur die Kapitalverpflichtungen nicht mehr aus den Einnahmen gedeckt werden, sondern es treten sogar Betriebsfehlbeträge ein (vgl. Tabelle S. 254). Der durch Übereinkommen und Gesetz von 1921 vorgeschriebene Mechanismus des Einnahmen- und Ausgabenausgleichs durch Tarifierhöhungen wird nicht in Gang gesetzt. Vielmehr wird die als Ausnahme vorgesehene Gewährung von Staatsvorschüssen an den Fonds Commun zur Regel. Während die Eisenbahnunternehmen sich bemühen, die Ausgaben durch Einsparungen den sinkenden Einnahmen anzupassen, sehen wechselnde Regierungen der zunehmenden Belastung des Staatshaushaltes durch die Eisenbahnfehlbeträge zu. Erst Mitte 1933 rafft man sich zu Maßnahmen auf, die ein weiteres Abgleiten verhüten und eine Besserung anbahnen sollen.

Unter dem 8. 7. 1933 erging ein Gesetz zur Anpassung des Regimes der Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs an die zeitlichen Notwendigkeiten, durch das ein unter dem 6. 7. 1933 zwischen dem Minister der öffentlichen Arbeiten und den fünf privaten Eisenbahngesellschaften, den zwei staatlichen Eisenbahnunternehmen sowie den beiden Ringbahnsyndikaten geschlossener Nachtrag zu dem Übereinkommen vom 28. 6. 1921 bestätigt wurde. Nachtrag und Gesetz von 1933 beschränkten sich nicht auf eine Erleichterung der finanziell beeinträchtigender Lasten der Eisenbahnunternehmen, sondern verstärkten zugleich den Staatseinfluß und förderten ferner die Vereinheitlichung. An Neuerungen, die sich tatsächlich bedeutungsvoll erwiesen, zufolge Gesetz und Nachtrag von 1933 sind zu nennen:

1. Aufnahme von je zwei Vertretern des Staates in die Verwaltungsräte der fünf großen Privatgesellschaften und zusätzliche Delegation je eines dieser Staatsvertreter in das damit auf 26 Köpfe gebrachte Comité de Direction,
2. Erweiterung der Befugnisse des Comité de Direction,
3. Einsetzung einer aus Staatsbeamten bestehenden Einkaufskommission, die alle über 50 000 Frs. hinausgehenden Beschaffungen zu genehmigen hat,
4. Milderung von Bestimmungen der Lastenhefte zwecks Erleichterung der Modernisierung der Bahnen und des Wettbewerbs mit anderen Verkehrsmitteln,
5. Herabsetzung der Personenbeförderungssteuer von 32,5 vH auf 12 vH ohne Änderung des Gesamtbeförderungspreises (ab 1. 11. 1933), so daß also der Betrag der Steuerermäßigung den Eisenbahnen als Mehreinnahme verbleibt,
6. Bildung einer Betriebs- und Finanzgemeinschaft zwischen der Paris-Orléans-Bahn und der Südbahn zufolge Abkommen vom 16. 6. 1933.

Weitere Ökonomisierungen bestanden in der Folgezeit in der Abtretung einiger bisher von der Paris-Orléans-Bahn betriebener Linien in der Bretagne ab 1. 1. 1934 an die Staatsbahn, in einer zweckmäßigeren Gebietsabgrenzung zwischen den Netzen der Ostbahn und der Elsaß-Lothringischen Eisenbahnen ab 1. 1. 1934, in der Auflassung des Personenverkehrs auf der Kleinen Pariser Ringbahn ab Juli 1934, in der Aufhebung der selbständigen Betriebsführung der Pariser Ringbahnen und der Zuweisung ihres Betriebs an Staatsbahn, Nordbahn und Ostbahn ab 1. 1. 1935. Von größerer Bedeutung

für die Finanzwirtschaft der französischen Eisenbahnen waren Besoldungskürzungen, die Frühjahr 1934 und Sommer 1935 erfolgten, sowie ein fortschreitender Personalabbau (von rd. 505 000 Köpfen 1929/30 auf rd. 425 000 Köpfe Ende 1935).

Gleichwohl haben alle Maßnahmen zur Ausgabenminderung und Einnahmensteigerung lediglich einen weiteren finanziellen Absturz ab 1933 verhindern können, dagegen keinen Wandel in der Defizitwirtschaft herbeigeführt. Zwar gelang es 1934, wenigstens die Betriebsrechnung wieder zum Ausgleich zu bringen, doch wies auch diese ab 1935 abermals Fehlbeträge aus, so daß die Gesamtrechnung jeden Jahres von 1932 bis 1936 mit einem Fehlbetrag von 3½—4 Milliarden Frs. abschloß. Als tiefere Gründe sind anzuführen: Einmal der Wirtschaftsabstieg in Frankreich, der sich dort bis zum Herbst 1935 fortsetzte und mit sinkenden Beförderungszahlen auch zu sinkenden Verkehrseinnahmen führte. Ein andermal der zunehmende Wettbewerb des Kraftwagens, der sich um so fühlbarer für die Eisenbahnen gestaltete, als die durch das Gesetzesdekret vom 19. 4. 1934 nebst Durchführungsverordnungen vom 25. 2. 1935 (für den Personenverkehr) und vom 13. 7. 1935 (für den Güterverkehr) vorgesehene Koordination von Eisenbahnen und Kraftverkehr — abgesehen von der Einsetzung von Koordinationsausschüssen — bislang toter Buchstabe blieb.

Die von der Volksfrontregierung betriebene Wirtschaftspolitik hat naturgemäß die Wirtschaft der Eisenbahnen 1936 — mag auch das Wirtschaftsergebnis sich äußerlich wenig von dem des Vorjahres unterscheiden — wesentlich beeinflußt. Die Politik der Kaufkraftschöpfung bei gleichzeitiger Arbeitszeitverminderung hat zu keiner fühlbaren Erhöhung der Gütererzeugung und -beförderung zu führen vermocht. (Steigerung der Zahl der beladenen Wagen um 2 vH, der Güterverkehrseinnahmen um 3 vH, der Gesamteinnahmen um 2 vH 1936 gegenüber 1935; Personenverkehrseinnahmen unverändert.) Auf der anderen Seite mußte die Anwendung der wirtschafts- und sozialpolitischen Neuerungen (Lohnsteigerungen, 40-Stundenwoche, Vermehrung und Bezahlung der Urlaubstage) auf die Eisenbahnen deren Ausgaben stark erhöhen. Da aber die beschlossenen Maßnahmen erst nach und nach in Kraft treten (in vollem Umfang erst ab 1. 1. 1938), erhöhten sich die Betriebsausgaben 1936 — und zwar ausschließlich durch Steigerung der Personalausgaben — erst um 3 vH gegenüber 1935.

Die finanziellen Ergebnisse der Französischen Eisenbahnen  
1929—1936 in Millionen Frs.

	Betriebs- einnahmen	Betriebs- ausgaben	Betriebsüber- schuß (+) bzw. Be- triebsfehl- betrag (—)	Feste Kapi- tallasten und Vorweg- nahmen	Netto- Ergebnis
1929 . . . . .	16 078	12 667	+ 3411	3084	+ 327
1930 . . . . .	15 990	14 134	+ 1856	3138	— 1282
1931 . . . . .	14 549	13 833	+ 716	3292	— 2576
1932 . . . . .	12 400	12 764	— 364	3216	— 3580
1933 . . . . .	11 710	12 165	— 455	3394	— 3849
1934 . . . . .	11 185	11 090	+ 95	3514	— 3419
1935 . . . . .	10 141	10 535	— 394	3438	— 3832
1936 . . . . .	10 335	10 806	— 471	3507	— 3978

Die Summe der in den sieben Jahren 1930—1936 entstandenen Fehlbeträge beträgt rd. 22,5 Milliarden Frs. Nicht enthalten hierin wie in den einzelnen in der Tabelle angeführten Jahres-Fehlbeträgen sind die von dem Fonds Commun zu tragenden Verpflichtungen aus den zur Deckung der Fehlbeträge 1921—1925 aufgenommenen Anleihen und Zwischenzinsen bis zum Abschluß des jeweiligen Rechnungsjahres. Diese weiteren

dem Fonds Commun auferlegten Lasten beliefen sich um jährlich etwa 500 Mill. Frs., so daß der Fonds Commun aus den Jahren 1930—1936 einen Gesamtfehlbetrag von über 26 Milld. Frs. aufweist. Natürlich kommt man auf noch höhere Beträge, wenn man die Zinsen mitberücksichtigt, die der Staat auf die seit 1930 zur Deckung der Fehlbeträge aufgenommenen Anleihen zahlt. — Legt man das vor der Abwertung des französischen Franken Ende September 1936 gültige valutarische und auch der inneren Kaufkraft entsprechende Verhältnis von 6 Frs. = 1 RM zugrunde, so entsprach die Fehlbetragssumme (ohne Zinsen) von rd. 22,5 Milld. Frs. einem Betrag von rd. 3,75 Milld. RM. Rechnet man hingegen mit dem im Herbst 1937 ungefähr zutreffenden inneren Kaufkraftverhältnis von 10 Frs. = 1 RM — das noch ungünstigere valutarische Verhältnis von 12 Frs. = 1 RM gibt keine richtige Vorstellung —, so wiegt die Defizitsumme so viel wie ein Betrag von rd. 2,25 Milld. RM. Diese Relationen verdeutlichen zugleich, wie die in Frankreich in den letzten Monaten erfolgte Geldentwertung sich auch als Schuldenherabsetzung auswirkt.

Dem von der Staatskasse getragenen Defizit der Eisenbahnen pflegt man von französischer Eisenbahnseite diejenigen Beträge gegenüber zu stellen, die der Staat in irgendeiner Form aus den Eisenbahnen herausgeholt hat und die also seinem Haushalt zugute kommen. Hierzu werden gerechnet die Beförderungssteuern, die Steuern auf die Eisenbahnwertpapiere, die sonstigen von den Eisenbahnen bezahlten Steuern, die Ersparnisse, die der Staat bei der kostenlosen oder verbilligten Beförderung für seine Zwecke (Post, Heer, Marine) erzielt, schließlich auch bestimmte Personentarifermäßigungen, die der Staat aus sozialen Erwägungen den Eisenbahnen auferlegt hat, für die er aber nach Ansicht der Eisenbahnen selbst aufkommen müßte. Diese Gegenrechnung der Eisenbahnen weist für den Zeitraum 1930—1936 einen finanziellen Vorteil des Staates aus den Eisenbahnen von rd. 21,5 Milld. Frs. aus. Die Gegenüberstellung dieses Betrages mit dem ausgewiesenen Fehlbetrag des gleichen Zeitraumes von rd. 22,5 Milld. Frs. ergibt eine Belastung der Allgemeinheit von nur rd. 1 Milld. Frs., welcher negative Saldo sogar in einen beachtlichen positiven umschlägt, wenn man nach gleicher Methode die Ergebnisse der Jahre 1921—1928 in die Rechnung einbezieht. Indessen zeigt auch diese Gegenüberstellung finanzieller Vorteile und Lasten des Staates aus den Eisenbahnen seit 1930 ein von Jahr zu Jahr (ausgenommen 1934: 1933) sich verschlechterndes Ergebnis, nämlich seit 1932 wachsende Mindererträge des Staates. So bleibt für 1936 bei einem ausgewiesenen Fehlbetrag von fast 4 Milld. Frs. und auf 2,7 Milld. Frs. berechneten Vorteilen des Staates aus den Eisenbahnen ein Minus-Saldo von gegen 1,3 Milld. Frs. bestehen.

Diese Gegenrechnung der Erträge und Entlastungen des Staates mit den Fehlbeträgen ist insgesamt, sowohl was die einzelnen Posten als solche wie z. T. ihre Berechnung betrifft, problematisch. Indem wir auf eine diesbezügliche Erörterung verzichten, begnügen wir uns mit der Äußerung der Auffassung, daß jedenfalls die eigentlichen Beförderungssteuern und die Beförderungsleistungen für den Staat ohne ein kommerziell angemessenes Entgelt Ertragsabsorbierungen seitens des Staates darstellen. Die entsprechenden Beträge sind also an sich den Einnahmen der Eisenbahnen zuzurechnen. Vertritt man diese Auffassung, so ergibt sich die beachtliche Tatsache, daß die französischen Eisenbahnen auch in allen Krisenjahren ihre Betriebsausgaben durch Betriebseinnahmen zu decken vermocht haben und ein Betriebsüberschuß zur Deckung wenigstens eines allerdings immer kleiner werdenden Teiles der Kapitallasten zur Verfügung stand, welche Tatbestände indessen durch die Ertragsvorwegnahme durch den Staat nicht wirksam werden konnten. Die französischen Eisenbahnen haben also in den Krisenjahren an sich sogar günstiger gearbeitet wie manches industrielle Unternehmen, das entweder Reserven zur Deckung von Betriebsfehlbeträgen in Anspruch nehmen mußte, oder einen Kapitalverlust erlitt. Allein die Last der festen Kapitalverpflichtungen ist die Ursache



## 2. Die organisatorisch-finanziellen Grundlagen.

Die mit dem 1. 9. 1937 ins Leben getretene S.N., die dem Handelsgesetzbuch und den Gesetzen für Aktiengesellschaften — vorbehaltlich abweichender Bestimmungen durch Übereinkommen und Dekret — unterstellt ist, hat als Hauptzweck den Betrieb und gegebenenfalls den Bau von Eisenbahnen. Mit Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten und des Finanzministers kann sie sich in jeder Form an Betrieben, die mit dem Hauptzweck in Verbindung stehen, beteiligen.

Sowohl die fünf großen privaten Gesellschaften wie die Ringbahnsyndikate, welche letztere übrigens zum 31. 12. 1937 aufgelöst werden, verzichten zum 1. 1. 1938 zugunsten der S.N. auf das Betriebsrecht an ihren Konzessionen bis zu deren Ablauf. Zum gleichen Tage überträgt der Staat das Betriebsrecht an der Staatsbahn und an den Elsaß-Lothringischen Eisenbahnen an die S.N. Mit Ausnahme der „domaines privés“ der Gesellschaften gehen am 1. 1. 1938 sämtliche Vermögenswerte, alle Ansprüche wie Verpflichtungen aller Netze auf die S.N. über. Das Betriebsrecht an dem so gebildeten einheitlichen Netz überläßt der Staat auf die Dauer von 45 Jahren, d. h. bis zum 31. 12. 1982, an die S.N., die mit diesem Tag erlischt. Da die Konzessionen der großen Gesellschaften bereits früher ablaufen (Nordbahn 31. 12. 1950; Ostbahn 26. 11. 1954; Paris-Orléans-Bahn 31. 12. 1956; Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn 31. 12. 1958; Südbahn 31. 12. 1960), verlängert der Staat deren Betriebsrecht von dem jeweiligen Erlöschenszeitpunkt bis zum 31. 12. 1982 zugunsten der S.N. An diesem Tag soll das gesamte Vermögen der S.N. entschädigungsfrei dem Staate zufallen.

Das Aktienkapital der S.N. wird auf insgesamt 1 419 412 000 Frs. bemessen, einen auffallend niedrigen Betrag, der aber durch das Weiterbestehen der bisherigen Gesellschaften als Träger finanzieller Funktionen erklärlich wird. Das Aktienkapital besteht aus 1 391 024 Stück A-Aktien zu je 500 Frs. (= 695 512 000 Frs.), die den fünf Gesellschaften überlassen werden, nämlich

279 596 Aktien	= 139 798 000 Frs.	der Nordbahn,
250 384 „	= 125 192 000 „	der Ostbahn,
520 522 „	= 260 261 000 „	der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn,
228 406 „	= 114 203 000 „	der Paris-Orléans-Bahn,
112 116 „	= 56 058 000 „	der Südbahn,

als Gegenleistung für die Gesamtheit ihrer Einbringungen, insbesondere ihres Materials, ihres Mobiliars, ihrer Ausstattung, ihrer Betriebsstoffe und ihrer Ausbauinvestitionen, und 1 447 800 Stück B-Aktien ebenfalls zu je 500 Frs. (= 723 900 000 Frs.), die der Staat erhält als Gegenleistung für seine gleichartigen Einbringungen bei den Netzen der Staatsbahn und der Elsaß-Lothringischen Eisenbahnen, für die auf seine Rechnung bei allen Netzen erfolgten Aufwendungen für den Bahnbau sowie für die seinerseits dem Fonds Commun gewährten Vorschüsse. Hiernach besitzen der Staat 51 vH, die Gesellschaften 49 vH des Aktienkapitals der S.N.

Sowohl die A- wie die B-Aktien werden mit 6 vH jährlich verzinst. Der Zinsbetrag ist jeweils zu Jahresende, erstmalig am 31. 12. 1938 zu zahlen. Die den Gesellschaften zukommenden A-Aktien werden getilgt, dergestalt, daß die Tilgung mit dem 31. 12. 1982 (Erlöschentag der S.N.) durchgeführt ist. Die getilgten A-Aktien werden durch Genuß-Aktien („J-Aktien“) ersetzt.

Die vom Staat übernommenen B-Aktien sind unveräußerlich und unabtretbar. Die den Gesellschaften übergebenen A-Aktien sowie die sie ersetzenden J-Aktien bleiben bis zum 31. 12. 1955 auf den Namen der jeweiligen Gesellschaft gesperrt. Dieser Termin entspricht dem Durchschnitt der ursprünglichen Erlöschentermine der Gesellschaften. Die Existenz der Nordbahn- und der Ostbahn-Gesellschaft wird bis zu diesem Tag ver-

längert. Am 31. 12. 1955 sollen die im Besitz der Gesellschaften befindlichen A- und J-Aktien an deren Aktionäre nach Maßgabe der Anteile am Gesellschaftsvermögen verteilt werden. Auch die alljährlich zur Verzinsung und Tilgung der A-Aktien empfangenen Beträge können im allgemeinen, es sei denn mit besonderer Genehmigung des Finanzministers, vor dem 31. 12. 1955 nicht an die Aktionäre verteilt werden, sondern sind bei jeder Gesellschaft auf einem Sonderkonto anzusammeln. Hingegen können die Erträge der dem Sonderkonto gutgebrachten Beträge zufolge von den Generalversammlungen festgelegten Bedingungen verteilt werden. Ferner können unter der Voraussetzung, daß die S.N. den Haushaltsausgleich, wie er ab 1938 vorgeschrieben ist (s. u.), in dem betreffenden Jahr erreicht hat, 20 vH der jährlich als Verzinsung und Tilgung der A-Aktien empfangenen Beträge zur Verteilung gelangen.

Unabhängig von der Verzinsung und Tilgung der eigenen Aktien wird die S.N. jährlich an die fünf Gesellschaften die satzungsgemäßen Zinsen, die durch das Übereinkommen von 1921 garantierte Dividende und die sich aus den Satzungen und dem gegenwärtigen Tilgungsplan ergebenden Tilgungsbeträge auf das Kapital der Gesellschaften überweisen.

Die Generalversammlung der Aktionäre tritt alljährlich einmal zur Beratung über die Betriebsführung und Rechnungen der Gesellschaft zusammen. A-, B- und J-Aktien genießen in ihr das gleiche Stimmrecht, ohne Begrenzung der Stimmzahl. Den Beratungen hat die Erstattung des Berichtes einer Rechnungskommission vorauszugehen, die sich zu gleichen Teilen aus Vertretern des Staates und der anderen Aktionäre zusammensetzen wird.

## 3. Der Aufbau der Leitung.

Träger der Machtfülle der Verwaltung der S.N. ist der Verwaltungsrat, der bis zum 31. 12. 1955 aus 33 Mitgliedern und ab 1. 1. 1956 aus 27 Mitgliedern bestehen soll. Er setzt sich wie folgt zusammen:

- a) 3 Mitglieder ex officio, nämlich
  - der Vizepräsident des Staatsrates,
  - der Gouverneur der Banque de France,
  - der Generaldirektor der Hinterlegungs- und Konsignationskasse.
- b) 12 Mitglieder, die den nachbezeichneten Staatsverwaltungen als höhere Beamte, aktiv oder im Ruhestand, angehören, nämlich
  - 3 aus dem Staatsrat,
  - 1 aus der Generalinspektion der öffentlichen Dienste,
  - 4 aus dem Finanzministerium,
  - 4 aus dem Corps des ponts et chaussées und aus dem Corps des mines.
 Diese Mitglieder werden durch von den zuständigen Ministern gegengezeichnetes Dekret ernannt.
- c) 2 um das Eisenbahnwesen besonders verdiente Persönlichkeiten, die durch vom Minister der öffentlichen Arbeiten gegengezeichnetes Dekret ernannt werden.
- d) 4 Vertreter des Personals, die durch vom Minister der öffentlichen Arbeiten gegengezeichnetes Dekret aus einer Liste von 8 im Dienst befindlichen Angestellten bestimmt werden. Während in dem Abkommen zwischen dem Staat und den Eisenbahnunternehmen nichts Näheres über das Vorschlagsrecht bezüglich der Personalvertreter festgelegt ist, bestimmte das Gesetz, daß die Personalvertreter von der stärksten Gewerkschaft vorgeschlagen werden, womit alle anderen Personalvereinigungen — sehr zu deren Ärger — ausgeschaltet sind.
- e) Bis zum 31. 12. 1955: 12 Vertreter der fünf großen Eisenbahngesellschaften, von denen je 3 durch den Verwaltungsrat der Nordbahn und der Paris-Lyon-Mittelmeer-



Bahn, je 2 durch den Verwaltungsrat der Ostbahn, der Paris-Orléans-Bahn und der Südbahn bestimmt werden;

ab 1. 1. 1956: 6 Mitglieder, die durch die Versammlung der Inhaber der A- und J-Aktien — ohne Beschränkung der Stimmenzahl der Votierenden — bestimmt werden.

Aus der vorstehend wiedergegebenen Zusammensetzung des Verwaltungsrates ist zu ersehen, daß durch die unter a—c genannten Mitglieder der Staat die Bestimmung der Mehrzahl der Verwaltungsratsmitglieder in Händen hat und daß sein Übergewicht ab 1. 1. 1956 wesentlich verstärkt wird. Abgesehen von den drei Mitgliedern ex officio werden die Verwaltungsratsmitglieder jeweils auf sechs Jahre ernannt. Alle drei Jahre, erstmalig zum 1. 1. 1941, soll eine Neubesetzung der Hälfte der Sitze stattfinden.

Die Mitglieder des Verwaltungsrates dürfen nicht dem Senat oder dem Abgeordnetenhaus angehören. Hierdurch kommt die Absicht zum Ausdruck, die Tätigkeit des Verwaltungsrates parteipolitischen Einflüssen zu entziehen. Ferner ist es den Verwaltungsratsmitgliedern untersagt, ein direktes oder indirektes Interesse zu nehmen oder aufrecht zu erhalten bei einer Unternehmung oder einer Kaufhandlung, die durch die S.N. oder für ihre Rechnung erfolgt, es sei denn mit Genehmigung der Generalversammlung.

Der Vorsitzende des Verwaltungsrates wird aus der Zahl der den Staat vertretenden Verwaltungsratsmitglieder auf Vorschlag des Ministers der öffentlichen Arbeiten und des Finanzministers durch im Ministerrat behandeltes Dekret auf sechs Jahre bestellt. Zwei Vizepräsidenten, von denen der eine der vorerwähnten Gruppe b (Staatsvertreter), der andere der Gruppe c (Vertreter der Gesellschaften bzw. der privaten Aktionäre) angehören muß, werden ebenfalls auf sechs Jahre normalerweise durch den Verwaltungsrat gewählt, wurden indessen bei der erstmaligen Bestellung durch Dekret bestimmt. Bei Stimmengleichheit im Verwaltungsrat gibt die Stimme des Präsidenten den Ausschlag.

Der Verwaltungsrat der S.N. kann zufolge der Gesellschaftssatzung seine Befugnisse ganz oder teilweise auf einen D i r e k t i o n s a u s s c h u ß übertragen. Dieser besteht aus dem Vorsitzenden des Verwaltungsrates, der auch in dem Direktionsausschuß den Vorsitz führt, den beiden Vizepräsidenten, vier durch Dekret ernannten Mitgliedern aus der Reihe der den oben genannten Kategorien a—c angehörenden Verwaltungsratsmitglieder (= Staatsvertreter) und bis zum 31. 12. 1955 vier, ab 1. 1. 1956 zwei Mitgliedern der der Kategorie c angehörenden Verwaltungsratsmitglieder (= Vertreter der Gesellschaften bzw. der privaten Aktionäre).

Ein R e g i e r u n g s k o m m i s s a r, nämlich der Generaldirektor für die Eisenbahnen und das Transportwesen im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, hat Sitz im Verwaltungsrat und Zutritt zum Direktionsausschuß. Er wird assistiert durch den Leiter der Finanz-Kontroll-Mission für die Eisenbahnen. Zu dem Regierungskommissariat gehören ferner weitere Kommissar-Stellvertreter und ein Sekretariat nach Vorbild der bisher bei der Staatsbahn und den Elsaß-Lothringischen Eisenbahnen bestehenden Kommissariate. Der Regierungskommissar kann verlangen, daß ihm zweckdienlich erscheinende Fragen auf die Tagesordnung des Verwaltungsrates bzw. des Direktionsausschusses gesetzt werden. Gegebenenfalls kann er die Einberufung einer Sitzung herbeiführen. Mindestens acht Tage vor jeder Verwaltungsratsitzung erhält der Kommissar vorbehaltlich anderweiter Regelung im Einvernehmen mit dem Verwaltungsratspräsidenten einen Bericht über jede dem Verwaltungsrat vorgelegte Angelegenheit.

Oberstes Organ der Betriebsleitung ist der G e n e r a l d i r e k t o r, dem ein Stellvertretender Generaldirektor zur Seite steht. Ferner ist als leitende Stelle der Posten des Generalsekretärs vorgesehen. Diese drei Personen werden normalerweise durch den Präsidenten des Verwaltungsrates auf Vorschlag des Verwaltungsrates und vorbehaltlich der Zustimmung des Ministers der öffentlichen Arbeiten ernannt. Ausnahmsweise er-

folgte auch hier die erste Bestellung durch Dekret. Die anderen Direktoren und höheren Betriebsleiter werden gleichfalls durch den Verwaltungsratspräsidenten auf Vorschlag des Generaldirektors und nach Äußerung des Direktionsausschusses ernannt. Das sonstige Personal wird durch den Generaldirektor ernannt und befördert. — Alle am 31. 12. 1937 auf den großen Netzen im Dienst befindlichen Angestellten werden mit dem 1. 1. 1938 von der S.N. mit dem gleichen Rang, der gleichen Stufe und dem gleichen Dienstalter, die sie bei ihrem Netz innehatten, übernommen.

#### 4. Die Gewährleistung des finanziellen Gleichgewichts.

Bedenkt man, daß die Zerstörung des finanziellen Gleichgewichtes der französischen Eisenbahnen den Hauptanlaß für die Neuordnung der französischen Eisenbahnorganisation bildet, so kann es nicht erstaunen, wenn das Abkommen zwischen Staat und Eisenbahn-Gesellschaften besonders eingehende Bestimmungen bezüglich der Haushaltsführung der S.N. enthält, die auf die Erzielung eines Haushaltsausgleichs abgestellt sind. In vollem Umfang soll dieses Ziel allerdings erst spätestens im Rechnungsjahr 1943 erreicht werden.

Jedes Jahr hat der Verwaltungsrat vor dem 1. 11. den Haushaltplan für das nächste Rechnungsjahr aufzustellen. Vom Rechnungsjahr 1938 an, also ab Beginn der Wirksamkeit der S.N., müssen die vorgesehenen Einnahmen die gesamten Ausgaben decken, mit Ausnahme jedoch des Anleihendienstes (Verzinsung, Tilgung) für die von den Gesellschaften vor dem 1. 1. 1938 eingegangenen Anleihen (einschl. der noch nach dem 1. 1. 1938 für vor diesem Datum entstandene Anlagekosten und Betriebsfehlbeträge aufzunehmenden Anleihen). Zu den zu deckenden Ausgaben rechnen auch die Verzinsung und Amortisation des Kapitals der S.N. ebenso wie die Verzinsung und Tilgung des Kapitals der alten Gesellschaften.

Der Verwaltungsrat ist verpflichtet, mangels ausreichender Einsparungen, durch Erhöhungen oder entsprechende Handhabung der Tarife das vorgesehene Gleichgewicht zu erhalten und jeder Störung entgegenzuwirken, die im Lauf des Geschäftsjahres auftreten und insbesondere die Folge sein könnte von einer mehr als fünfprozentigen Erhöhung der vorgesehenen Ausgaben oder einer gleichen Verminderung der vorgesehenen Einnahmen oder einer sonstigen das Gleichgewicht des Haushalts bedrohenden Entwicklung der Einnahmen und Ausgaben. Die sich aus der Pflicht der Haushalt-Ausbalanzierung herleitenden Tarifänderungs- oder Tariferhöhungsvorschläge werden von dem Verwaltungsrat gemacht und dem Obersten Verkehrsrat, der durch ein gleichfalls unter dem 31. 8. 1937 ergangenes Gesetzesdekret geschaffen wurde, zur Begutachtung vorgelegt. Sie erlangen Kraft, wenn der Minister der öffentlichen Arbeiten in Übereinstimmung mit dem Finanzminister nicht innerhalb eines Monats nach Vorlage durch den Verwaltungsrat Einspruch erhoben hat. Im Fall des Einspruchs hat die Regierung sofort beim Parlament die Bewilligung eines Kredits zu beantragen, dessen Betrag dem aus der Tariferhöhung bzw. -änderung erwarteten Betrag entspricht und an die S.N. überwiesen wird. Mangels Bewilligung des Kredits binnen zwei Monaten nach dem Vorschlag des Verwaltungsrates werden die durch diesen vorgeschlagenen Maßnahmen wirksam. Erfolgt der Vorschlag in dem Zeitraum zwischen zwei Parlamentssitzungen, so kann die Frist auf drei Monate verlängert werden.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten kann im Einvernehmen mit dem Finanzminister von der S.N. eine Herabsetzung ihrer Tarife verlangen. In diesem Fall hat die Regierung sofort beim Parlament die Bewilligung eines Kredits zur Deckung des mit der Tariferabsetzung verbundenen Einnahmeverlustes zu beantragen, dessen Betrag der S.N. überwiesen wird. Die Tarifsenkung kann nur nach Bewilligung des Kredits in Kraft treten.

Die Deckung aller Ausgaben einschließlich der Verpflichtungen aus den vor dem 1. 1. 1938 aufgenommenen Anleihen soll schrittweise verwirklicht werden und zwar derart, daß ab 1. 1. 1939 ein innerhalb fünf Jahren gleichmäßig steigender Betrag dieser Anleiheverpflichtungen gleichfalls unter die durch Betriebseinnahmen zu deckenden Ausgaben genommen wird, so daß spätestens mit dem Rechnungsjahr 1943 das volle finanzielle Gleichgewicht hergestellt ist. Soweit diese Anleiheverpflichtungen bis 1943 noch nicht durch Betriebseinnahmen gedeckt werden, hat die Staatskasse der S.N. entsprechende Vorschüsse zu leisten.

Eine gewisse Erleichterung wird die Aufgabe des Haushaltsausgleichs der S.N. erfahren durch die künftige Verpflichtung der Postverwaltung, die S.N. für die bisher umsonst oder zu ermäßigtem Preis der Post durch die Eisenbahnen geleisteten Dienste zu entschädigen. Auf Vorschlag der S.N. soll der Minister der öffentlichen Arbeiten im Einvernehmen mit dem Postminister alljährlich den der S.N. für diese Leistungen zu erstattenden Selbstkostenbetrag feststellen. Mangels Verständigung vor dem 1. 1. 1939 sind die der Postverwaltung geleisteten Dienste von diesem Tag an von der Postverwaltung zu den handelsüblichen Tarifen gleichartiger Leistungen zu bezahlen.

Da der S.N. zufolge vorstehenden Ausführungen ein Haushaltsausgleich zur Pflicht gemacht ist und der Staat bis 1942 die ganze bzw. teilweise Deckung der Anleiheverpflichtungen aus der Zeit vor dem 1. 1. 1938 übernimmt, bleibt bei strikter Einhaltung der Vorschriften kein Raum für eine Geldaufnahme der S.N. zur Deckung von Haushaltsfehlbeträgen. Kommt es gleichwohl zu solchen, so springt die Staatskasse mit Vorschüssen ein, die aber sofort im folgenden Jahr zu erstatten sind. Ausdrücklich ist bestimmt, daß die S.N. nur Geld aufnehmen darf zur Deckung von Anlageausgaben sowie des Kassenbedarfs. Die Ausgaben für neue Anlagegegenstände (z. B. Fahrzeugpark, Ausstattung) sind zufolge Entscheidung des Verwaltungsrates zunächst aus einem Erneuerungsfonds, für dessen Bildung eingehende Vorschriften aufgestellt sind, zu bestreiten, darüber hinaus aus dem Ertrag von Schuldverschreibungen und Schatzwechseln, deren Typen der Finanzminister bestimmt. Von neuen Eisenbahnlinien sollen nur diejenigen weiter gebaut werden, die bereits bewilligt oder von öffentlichem Nutzen erklärt sind und deren eigentliche Bauarbeiten zum Zeitpunkt des Übereinkommens (31. 8. 1937) im Gange waren. Für alle weiteren Streckenbauten sollen die Anlage- und Finanzierungsbedingungen in jedem Einzelfall durch ein Übereinkommen zwischen Staat und S.N. festgelegt werden.

Auf die Dauer von fünf Jahren kann die S.N. bzw. der Staat noch die bisherigen fünf Eisenbahn-Gesellschaften als Kreditträger einschalten. Auf Ersuchen des Finanzministers haben sie nämlich bis zum 1. 1. 1943 ihrerseits die zur Deckung neuen Anlagebedarfs nötigen Anleihen zu begeben und den Anleihendienst zu versehen, wobei sie für die ihnen so entstehenden Aufwendungen Ersatz erhalten. Bis zum Erlöschen der jeweiligen Konzessionen (1955—1960) versieht jede der Gesellschaften auch den Dienst der von ihr, sei es für ihre Rechnung, sei es für Rechnung des Staates, vor dem 1. 1. 1938 begebenen Anleihen. Doch kann die S.N. vom 1. 1. 1943 an mit Beginn jeden Jahres nach vorheriger Ankündigung mit Jahresfrist ihrerseits den Dienst dieser Anleihen übernehmen. Auf jeden Fall wird dies nach Erlöschen der Konzession der betreffenden Gesellschaft bis zum 31. 12. 1982 geschehen. Der Dienst der von der Verwaltung der Elsaß-Lothringischen Eisenbahnen begebenen Anleihen wird bereits zum 1. 1. 1938 von der S.N. übernommen, derjenige der Anleihen der Staatsbahn direkt von der Staatskasse wahrgenommen. Soweit Verpflichtungen aus Anleihen, die die fünf großen Eisenbahn-Gesellschaften, die Staatsbahn, die Elsaß-Lothringischen Bahnen oder die S.N. begeben haben, über den 31. 12. 1982 hinausgehen, übernimmt sie der Staat. Die Laufzeit der nach dem 1. 1. 1938 zur Ausgabe gelangenden Anleihen soll unter keinen Umständen über 60 Jahre hinausgehen.

### C. Wesen und Problematik der Reform von 1937.

Die Neugestaltung des französischen Eisenbahnregimes durch Übereinkommen und Dekret vom 31. 8. 1937 wahrt trotz ihres einschneidenden Charakters die traditionelle komplizierte Auswägung staatlicher und privater Kräfte als Ergebnis von Verhandlungen zwischen Staat und Privatwirtschaft. Dieses vertragsmäßige und tatsächlich eine Verständigung beinhaltende Zustandekommen der Neuordnung wird in der französischen Öffentlichkeit als ein wesentlicher Zug betrachtet. Da die alte sozialistische Forderung nach Verstaatlichung der Eisenbahnen zugleich eine Kampfansage gegen die im Eisenbahnwesen wirksamen kapitalistischen Elemente beinhaltete, war es denkbar, daß die Verstaatlichung als Schlag gegen die Privatwirtschaft durchgeführt wurde. Statt dessen erfolgt ein auf einen langen Zeitraum verteilter Platzwechsel in gegenseitigem Einvernehmen. Späteren geschichtlichen Untersuchungen zur politischen Soziologie muß es vorbehalten bleiben zu klären, inwieweit dieser Vorgang mehr durch den Wunsch der Staatsmänner nach Aufrechterhaltung vertraglicher, Rechte wahrer Formen oder mehr durch ein nach außen nicht in Erscheinung tretendes Einvernehmen der gegenwärtigen Beherrscher des Staates mit den Repräsentanten des Eisenbahnkapitals bedingt war.

Auf jeden Fall zeigen sich die Vertreter der Interessen der Eisenbahngesellschaften, wie sich aus deren schriftlichen und mündlichen Verlautbarungen an die Aktionäre entnehmen läßt, von der getroffenen Regelung befriedigt. In der Tat gibt die Behandlung der Gesellschaften hierzu Grund. Statt eines vorzeitigen Todes zu sterben, bleiben sie bis zum Ablauf ihrer Konzessionen als Träger finanzieller Aufgaben und Werte erhalten. So können sie, wie dargelegt, in bestimmtem Rahmen weiter als Träger alter und neuer Anleihen dienen; sie werden ihren Aktionären Zinsen, Dividende und Tilgung übermitteln und haben für sie die Verwaltung der A- und J-Aktien der S.N. durchzuführen. Als ein wesentlicher für die Gesellschaften bzw. ihre Aktionäre in den Verhandlungen mit dem Staat errungener Erfolg wird angesehen, daß neben den Zins- und Tilgungszahlungen auf die Aktien der alten Gesellschaften wie der S.N. der Staat den Gesellschaften außerdem das Eigentum und die freie Verfügung über die „domaines privés“, d. s. von den Gesellschaften angesammelte Reserven, überlassen hat. Des ferneren ist ihnen eine Beteiligung an der Verwaltung der S.N. durch die Bestellung von Verwaltungsratsmitgliedern verblieben.

Die Konservierung der bisherigen Eisenbahngesellschaften als Träger von Vermögenswerten und Verwaltungskompetenzen kann indessen dem entscheidenden Gehalt der Neuordnung von 1937 keinen Abbruch tun, nämlich dem damit vollzogenen Übergang Frankreichs zum Staatsbahnsystem. Zwar ist zufolge der Konstitution der S.N. das neue französische Eisenbahnregime nicht als reine Staatsbahnverwaltung anzusprechen. Die Verwirklichung dieser Verwaltungsform ist vielmehr bis Ende 1982 hinausgeschoben. Während bei Aufrechterhaltung des bisherigen Regimes mit Konzessionsablauf der Eisenbahngesellschaften in den 1950er Jahren ein Übergang zum reinen Staatsbahnsystem hätte erfolgen können, ist es eine Wesenheit der Reform von 1937, daß sie den grundsätzlichen Übergang zum Staatsbahnsystem um rund zwei Jahrzehnte vorverschiebt, andererseits sich bis 1982 mit der Verwirklichung einer kapitalmäßig gemischt öffentlichen und privaten Verwaltung begnügt. Das Übergewicht des staatlichen über den privaten Kapitalanteil beträgt zwar nur ein Minimum, ist aber an sich schon zur Sicherung des entscheidenden Staatseinflusses ausreichend. Dieser ist aber noch durch die dem Staat vorbehaltenen Ernennungs- und Entscheidungsrechte bedeutend erweitert.

Andererseits kann die private Kapitalbeteiligung und damit der Einfluß der Privataktionäre berufen sein, parteipolitische Einflüsse von der Staatsseite her zu dämpfen.

Ersichtlich ist überdies die ganze Organisation der Leitung der S.N. darauf abgestellt, ein stetiges, vom Wechselspiel der Parteien möglichst unbeeinflusstes Arbeiten der Unternehmung zu gewährleisten. Die neue Verwaltungsform der französischen Eisenbahnen stellt damit einen späten Fall der „Autonomisierung“ von Staatsbahnen dar, welche Bewegung nach dem Weltkrieg die Verwaltungsform zahlreicher Bahnen bestimmt hat. Wie sich tatsächlich das Verhältnis der staatlichen Kräfte zu der S.N. gestalten wird, inwieweit sie ein Mitträger der staatlichen Wirtschaftspolitik werden oder mehr den eigenen Haushaltsinteressen folgen wird, ob sie sich tatsächlich von parteipolitischen Einflüssen freihalten oder ihnen doch irgendwie erliegen wird, dies sind naturgemäß bedeutsame Fragen an die Zukunft der S.N.

Neben diesen betont sich das Problem, ob die durch die Neuordnung vorgesehene Wiederherstellung des Haushaltgleichgewichts der französischen Eisenbahnen verwirklicht werden wird. In zahlreichen französischen Kritiken der Neuordnung wird mit Genugtuung festgestellt, daß der Fehlbetragswirtschaft nun eine klare Grenze gesetzt und ihr Ende festgelegt ist. Wer allerdings den Text des Übereinkommens von 1921 genau studiert, kommt nicht um die Feststellung herum, daß bereits dort ein Haushaltsausgleich „zwingend“ vorgesehen war. Die Erfahrung mit der Handhabung der „zwingenden“ Vorschriften von 1921 kann zu einer gewissen Skepsis hinsichtlich der Anwendung der Bestimmungen von 1937 berechtigen. Immerhin ist zu erwarten, daß der Verwaltungsrat der S.N. die ihm übertragene Funktion als Wächter des Haushaltgleichgewichtes ernst nimmt. Es bleibt alsdann die letzte Entscheidung, ob eine zum Haushaltgleichgewicht notwendige Tarifierhöhung Platz greifen oder durch einen Staatszuschuß vermieden werden soll, dem Parlament überlassen. Dabei ist es den Parteien leicht gemacht, es zu einer von den Wählern nicht geschätzten, aber zweckmäßigen Tarifierhöhung kommen zu lassen, insofern diese keines besonderen Votums des Parlaments bedarf.

Den ersten Willen zu einem Haushaltsausgleich zufolge den Vorschriften bei allen Beteiligten als bestehend vorausgesetzt, bleibt die weitere, entscheidende Frage, ob ein solcher Haushaltsausgleich tatsächlich verwirklicht ist. Die schrittweise Anstrengung des vollen Haushaltgleichgewichtes in fünf Jahresetappen — die Parallele zu der Haushaltgestaltung 1921—1926 ist unverkennbar — trägt zwar dem Gedanken einer allmählichen Anpassung der französischen Volkswirtschaft an eine „volle“ Tarifbelastung Rechnung, fordert aber die Gegenfrage heraus, ob die allgemeine Wirtschaftsentwicklung mit oder ohne Zutun der Staatsmänner sich gerade konform dieser Aufstufung gestalten wird. — Wird nun überhaupt ein voller Haushaltsausgleich regelmäßig erzielbar sein? Wir gaben bereits oben der Auffassung Ausdruck, daß trotz der durch die Geldentwertung nach dem Weltkrieg (bis 1927) erfolgten Erleichterung der Last der Anleiheverpflichtungen ein voller Haushaltsausgleich in den letzten Krisenjahren nicht zu erzielen gewesen sei, selbst wenn man ihn durch Tarifierhöhungen hätte erzwingen wollen. Denn die umfangreichen Investitionen der französischen Bahnen in der Zeit nach dem Weltkrieg zu sehr ungünstigen Anleihebedingungen (Effektivverzinsung um 8 vH, zeitweise noch höher) haben die Kapitalverpflichtungen so anschwellen lassen, daß die zu ihrer Deckung nötigen Tarifierhöhungen verkehrs- und einnahmedrosselnd hätten wirken müssen. Anders ausgedrückt: Hätten die französischen Eisenbahnen 1936 bei den gegebenen Betriebsausgaben, staatlichen Auflagen und festen Kapitalverpflichtungen einen Haushaltsausgleich erzielen sollen, so hätten sie mit einer Betriebszahl von 75 (Betriebeinnahmen: Betriebsausgaben = 100:75) arbeiten müssen. Nun bedeutet die neuerliche Geldentwertung 1936/37 (Senkung der inneren Kaufkraft des Franken von etwa  $\frac{1}{5}$  auf etwa  $\frac{1}{8}$  seiner Vorkriegskaufkraft) zweifelsohne eine abermalige und, da sie sich auch auf die Verpflichtungen der Nachkriegszeit erstreckt, besonders fühlbare Erleichterung der Anleiheverpflichtungen der Bahnen. Ebenso liegt es zutage, daß, wenn die französische Regierung

auf dem Wege der Geldentwertung (ohne eine spätere Schuldenuaufwertung) weiterzuschreiten würde, sie mittels dieser fortgesetzten Enteignung des Sparerers auch die Anleihe-last der Eisenbahnen immer weniger bedeutsam werden lassen könnte. Hält sie hingegen das gegenwärtige Geldniveau, so bleibt die Deckung auch der vollen derzeitigen Kapitalverpflichtungen der Eisenbahnen durch Betriebseinnahmen ein in Zeiten eines Wirtschaftstiefstandes, wenn überhaupt, so nur mit größter Anstrengung erreichbares Ziel, wohingegen in Zeiten der Prosperität des Landes diese Aufgabe leichter lösbar erscheint. Wie zahlreiche andere Eisenbahnverwaltungen Europas stehen auch die Eisenbahnen Frankreichs vor der Frage, ob die bisher, von Land zu Land in den verschiedensten Formen, vollzogene Entlastung der Eisenbahnen von einem Teil ihrer Kapitalverpflichtungen genügt, um ein Gleichgewicht zwischen der durch den Wettbewerb anderer Verkehrsmittel strukturell verminderten Ertragskraft der Eisenbahnen und der ihnen verbliebenen Kapitallast zu erzielen. Hier wie dort wird die praktische Beantwortung der Frage wesentlich beeinflusst werden durch eine staatliche Koordination der Verkehrsmittel, zu der in Frankreich durch das ebenfalls unter dem 31. 8. 1937 ergangene Gesetzesdekret zur Koordination des Verkehrs und Errichtung eines Obersten Verkehrsrates ein neuer Anlauf unternommen wurde.

## Die Dienstleistungspflicht und die Haushaltspflicht der Deutschen Reichspost.

Von Oberpostrat Dr. H. Hellmuth, Nürnberg.

### 1. Allgemeines.

Es kann im Gesamtnutzen der Volksgemeinschaft liegen, daß der Staat die Aufgabe übernimmt und erfüllt, als politischer Verband der in seinen geographischen Grenzen zusammengefaßten menschlichen Gesellschaft gewisse lebenswichtige Bedürfnisse seiner Angehörigen, vor allem solche politischer, wirtschaftlicher, gesellschaftlicher oder kultureller Art, zu befriedigen. Das wird vor allem dann geschehen, wenn das im Einzelfall anzustrebende Höchstmaß von Bedürfnisbefriedigung der Staatsangehörigen durch die freie Tätigkeit der Einzelwirtschaften im Wettbewerb sich nicht erreichen läßt, insbesondere wenn aus überwiegenden Gründen der Wirtschaftlichkeit auf einen solchen Wettbewerb verzichtet werden muß und sich aus der Eigenart des Betriebes und aus der Verbreitung eines allgemeinen Bedürfnisses leicht ein Alleinrecht entwickeln kann. Dann wird der Staat als gemeinwirtschaftlicher Verband angerufen, den als Ziel bezeichneten höchsten Gesamtnutzen der Volksgenossen durch Übernahme der fraglichen Bedürfnisbefriedigung in die eigene Verwaltung unter Ausschluß der Privatwirtschaft hervorzu- bringen. Die Gemeinschaft der Volksgenossen erwartet hier vom Staat, daß er durch eigene Befassung mit solchen Aufgaben eine Gegenseitigkeit und beiderseitige Verhältnismäßigkeit des Vorteils für alle herbeiführt und ihnen dank seines die einzelnen Geschlechter überdauernden Bestandes ein Höchstmaß von bleibendem Nutzen im Laufe der Zeit verschafft.

Zu den Obliegenheiten dieser Art zählt das deutsche Post- und Fernmeldewesen, das in der Hand des Reichs (der Deutschen Reichspost = DRP.) einem besonderen öffentlichen Zweck, dem der Befriedigung gewisser Arten von Bedürfnissen der Staatseinwohner durch sachgemäße Dienstleistungen, bleibend gewidmet ist. Neben solchen Diensten für die einzelnen Volksgenossen, für die Gesellschaft und die Wirtschaft spielt die Tätigkeit, die der Staat für seine eigenen Zwecke dem reichseigenen Post- und Fernmeldewesen zugedacht hat, eine bedeutsame Rolle.