

Post, Verkehr und Wirtschaft

Von Staatssekretär a. D. Dipl.-Ing. Hans Schubert,
Direktor der Hauptverwaltung für das Post- und Fernmeldewesen
des Vereinigten Wirtschaftsgebietes, Frankfurt (Main)¹⁾

Meine Damen und Herren!

Mit besonderem Dank gegen das Institut und seinen Leiter, Herrn Prof. Dr. Berkenkopf, schicke ich mich an, vor Ihnen ein Thema zu entwickeln, das — ebenso sehr, wie es uns Postler erfüllt — in der breiten Öffentlichkeit, wie auch weiterhin in Wirtschafts- und Verwaltungskreisen völlig unbekannt ist. Ja, ich habe die Beobachtung gemacht, daß man gar nicht wünscht, tiefer in die Postwissenschaft eingeführt zu werden, einfach mit dem Hinweis darauf, daß die Post ja immer und auch heute noch gut funktioniert. Vielleicht ist das wirklich der Grund dafür, daß man auch in der Presse so sehr wenig von der Post spricht, abgesehen von einigen polemischen Äußerungen, die fast immer peripherische Dinge oft aus persönlicher, z. T. verständlicher Verärgerung behandeln.

Leider erwachsen aus solcher Unkenntnis auch Dinge von sehr weittragender Bedeutung nicht nur in Betrieb und Verwaltung der Post, sondern — was sehr beachtliche Folgen haben kann — auch hinsichtlich ihrer staatsrechtlichen Stellung, ihrer staatspolitischen Wirksamkeit.

Wenn Sie z. B. in den letzten Monaten in den Zeitungen etwas über die Arbeiten des Parlamentarischen Rates in Bonn gelesen haben, so werden Sie sich kaum sehr schmerzhaft Gedanken darüber gemacht haben, daß dort im Grundgesetz zwar eine Bundespost, nicht aber ein eigenes Bundespostministerium vorgesehen war. Es sollten offenbar die Verkehrseinrichtungen, Bahn, Straßen, Wasserstraßen, Binnen- und Seeschifffahrt und die Post, in einer einheitlichen Bundesverwaltung unter einer Leitung zusammengefaßt werden. Das gab Veranlassung, von seiten der Deutschen Post, grundsätzlich zu dem Gedanken eines Verkehrsministeriums Stellung zu nehmen, das alle Verkehrsbetriebe umfaßt und schließlich beherrscht. Diese Stellungnahme war um so mehr geboten, weil eine solche — staatsrechtlich wohl einmalige — Konstruktion schon in der Weimarer Zeit nicht nur Gegenstand sorgfältigster politischer und fachlicher Überlegungen, sondern auch scharfer Polemiken war und schließlich — im sogenannten Dritten Reich einmal praktisch versucht — nach einem eindeutig unbefriedigenden Ergebnis wieder aufgegeben worden ist.

Den Vätern eines einheitlichen Bundesministeriums für alle Verkehrszweige schwebt heute genau so wie den Kritikern der Jahre 1920 bis 1932 ganz zweifellos die einheitliche Steuerung des deutschen Verkehrswesens nach vorwiegend wirtschaftlichen Gesichtspunkten vor. Und gerade das führt auf den entscheidenden Punkt, der allen anderen Betrachtungen vorausgestellt werden muß; die Post ist nicht allein Transportunternehmen für Kleingüter, in verhältnismäßig kleinem Rahmen etwa auch für Personen, sie hat vielmehr eine weitausreichende soziologisch-konstitutive Bedeutung, die sich auf alle Bereiche menschlichen Seins und menschlicher Betätigung erstreckt. Freilich steht im

¹⁾ Vortrag, gehalten am 17. 2. 1949 im Rahmen einer Vortragsveranstaltung des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln.

Vordergrund das wirtschaftliche und öffentliche Leben. Aber einen sehr breiten Raum nehmen auch die Bildung und Pflege privater Gemeinschaftsbeziehungen ein. Aus solchen Wirkungsmöglichkeiten der Post in allen Lebensbezirken ist ihr überall und zu allen Zeiten eine weitgehende Eigengesetzlichkeit zuge wachsen. Das schönste Dokument derselben ist der Postbote, der immer als die Verkörperung der Ordnung und Redlichkeit, als Träger eines allgemeinen menschlichen und staatsbürgerlichen Vertrauens, nämlich des Postgeheimnisses, geachtet war.

Das Post- und Fernmeldegeheimnis ist nicht nur unentbehrlicher Bestandteil des allgemeinen Staatsrechtes, der staatlichen Ordnung, es ist schlechthin ein Hort bürgerlicher Freiheit, ein unverletzbarer Grundstein jeglicher Demokratie.

Die Post hat eine ganze Reihe öffentlich-rechtlicher Aufgaben zu erfüllen: Sie ist Organ des Nachrichtenverkehrs. Sie handhabt das Post-Telegraphenregal und damit die Monopolrechte des Staates, auf die er nie wird verzichten können, ganz gleich wie er gestaltet ist. Sie besorgt die gesamten amtlichen Nachrichten, ihre stete Dienstbereitschaft ist unabdingbar. Sie knüpft die auswärtigen Post-, Fernsprech- und Telegraphenbeziehungen über den Draht oder auf dem Funkweg. Im Brief- und Zeitungsdienst sind ihr große kulturelle Werte anvertraut, in der Verkehrsbedienung aller Teile des Landes — auch bei mangelnder Wirtschaftlichkeit — wichtige volkswirtschaftliche Aufgaben übertragen und in der gleichen Behandlung aller Bevölkerungskreise staatspolitische und soziale Pflichten auferlegt. Die Post nimmt den öffentlichen Nachrichtendienst wahr in allen Zweigen des Funkdienstes, so des Polizei-, des Küstenfunkdienstes, des Funkdienstes mit Schiffen auf See und der kommerziellen Funkdienste. Daneben übt sie gemäß den internationalen Vereinbarungen die Kontrolle der Funkwellen im Äther aus. Sie besorgt weiter den Funkentstörungsdienst, die Schwarzhörerbekämpfung und zieht die Rundfunkgebühren ein. Sie erteilt die Rundfunkempfänger- und die Amateursendelizenzen.

Vielleicht kommt auch einmal die Zeit, in der die Post — allein oder zusammen mit der Presse — ein eigenes Pressenetz über Draht und Funk und weiter ein eigenes Sicherungsfunknetz für den Weltluftverkehr betreiben wird. Vielleicht!

Meine Damen und Herren, ich darf hoffen, daß Sie aus diesen kurzen Darlegungen schon ersehen haben, daß es sich bei der Post nicht nur um ein Betriebsunternehmen zum Zweck des Transportes von Briefen oder Paketen handelt, oder um ein Tätigkeitsgebiet, das nach privatwirtschaftlichen und privatkapitalistischen Grundsätzen geführt ist, um Gewinn zu erzielen, sondern um weit mehr. Das ist eine sehr alte politische Überlieferung. In der alten Oldenburger Verfassung von 1870 war ausdrücklich festgelegt, daß die Post nicht Quelle irgendeines Ertrages sein dürfe, und der vom Frankfurter Parlament im Jahre 1848 ausgearbeitete erste Entwurf einer Reichsverfassung enthielt eine ähnliche Bestimmung, nämlich: „Die Post soll nur im Sinne der Beförderung und Erleichterung des Verkehrs eingerichtet und verwaltet werden.“ Kennzeichnend für die Handhabung ist die Tatsache, daß die meisten ehemaligen Länderposten Zuschußbetriebe waren. Das war mitbestimmend für den Erlaß des Reichspostfinanzgesetzes im Jahre 1925, welches die Post unter Abtrennung eines Sondervermögens vom allgemeinen Reichsvermögen auf ihre eigenen Füße stellte, mit dem Zwang zur Bilanzierung und Balancierung ihres Haushaltes, und damit zu einer vernünftigen Tarif- und Personalpolitik mit dem Zwang zu kaufmännischer, betriebs- und finanzwirtschaftlicher Planung. Dabei waren ausdrücklich die Aufgaben in der Weimarer Verfassung als Staatsaufgaben erklärt, die nach den Grundsätzen des Gemeinnutzens, d. h. in der Form der öffentlichen Verwaltung zu erfüllen sind. Überschüsse sollten nicht erzielt werden und die gesetzmäßige Abgabe von 6½ vH. aus dem Gesamtunternehmen des Posthaushaltes an das

Reich — diese Abgabe wird heute in Höhe von 120 000 000 DM pro Jahr an die Bizone abgeführt — ist in einem gewissen Sinne nichts anderes als eine indirekte Steuer.

Die einzelnen Aufgaben, die der Post durch Gesetz oder Verordnung zugewiesen wurden, sind also Gegenstand behördlicher Verwaltung und erhalten dadurch hoheitlichen Charakter, auch wenn für den betroffenen Aufgabenbereich kein Zwangsrecht oder Alleinrecht ähnlich wie der Postzwang besteht. Die Tätigkeit der Post spielt sich also nicht im Rahmen des Privatrechtes, sondern im Rahmen des öffentlichen Rechtes ab.

Ein sehr eindringliches Beispiel dafür, daß die behördliche Verwaltung einen anderen Charakter hat als die privatwirtschaftliche Besorgung, bildet das Kraftpostwesen.

Es ist nicht richtig, daß — wie heute wieder von interessierter Seite behauptet wird — die Post den Kraftfahrlinienbetrieb aufgenommen hat, um der Privatwirtschaft Konkurrenz zu machen, daß sie sozusagen die Personenbeförderung mit Kraftwagen an sich gerissen habe. Wie so oft in anderen Geschäftszweigen der Post waren die postalischen Erfordernisse — nämlich die Beschleunigung der Postsachenbeförderung auf dem flachen Lande — der Ausgangspunkt für die gleichzeitige Erschließung schwachbesiedelter Gegenden für den Personenverkehr durch neuzeitliche Verkehrsmittel, eben durch das Kraftfahrzeug. Diesem Doppelzweck dient auch die von der Post entwickelte Sonderkonstruktion der sogenannten Reichspostomnibusse. Zumeist konnten solche Verkehrsmöglichkeiten von privatwirtschaftlicher Seite nicht geboten werden, weil die Linien nicht gewinnbringend waren und sein konnten. Die Post aber mußte — wenn sie ihrer gemeinnützigen Aufgabe gerecht werden wollte, — die Kraftfahrlinie ohne Rücksicht auf einen etwaigen Ertrag einrichten, und sie hat das getan.

Freilich, der Druck, trotz allem den Liniendienst nach Möglichkeit wirtschaftlich zu gestalten, hat dazu geführt, daß er im Laufe der Jahre sich zu einem anerkannten Musterbetrieb entwickelt hat. Die Fahrzeugtypen sind nach langen technischen und betrieblichen Beobachtungen in enger Zusammenarbeit mit den Postingenieuren gebaut und unterliegen laufenden technischen Prüfungen hinsichtlich Leistung, Kraftstoffverbrauch usw. In vorbildlich eingerichteten Werkstätten werden die Fahrzeuge laufend instand gehalten, überholt und erneuert. Und zwar gibt es Großwerke für Motoren-, Getriebe-, Fahrgestell- und Karosseriebau, sogar mit eigenen Vulkanisieranstalten, z. B. in Bamberg, Karlsruhe und Dortmund; mittlere Betriebe für laufende Instandhaltungen und Überholungen in den Zentren des Linienbetriebes und kleine Ortswerkstätten, die der normalen Wagenpflege dienen. In diesem Dienstzweig sind nur Spezialkräfte beschäftigt; kein Kraftwagenführer besteigt einen Omnibus, der nicht das Gesellenzeugnis als Automechaniker hat. Eigene, besonders erfahrene und ausgesuchte Prüfbeamte kontrollieren unvermutet ständig und laufend Führer und Fahrzeug draußen auf der Strecke. Große, umfassende Ersatzteillager und ein angemessener Bestand an Reservefahrzeugen gewährleisten zusammen mit den anderen genannten Umständen größtmögliche Pünktlichkeit und Sicherheit des Betriebes und darüber hinaus einen Tarif, den kein Privatbetrieb erreichen kann. Das sind für die Normalfahrkarte 6 Pf/km, für die Arbeiter- und Schülerkarte aber nur 2,4 bzw. 2 Pf/km. Dabei kann die Post aber nachweisen, daß sie bei der jetzigen Frequenz, die allerdings wegen der Überfüllung des flachen Landes mit Flüchtlingen eine anormale ist, mit diesen Preisen völlig auskommt. Zudem werden aber die Postsachen — und das sind rund 6000 t pro Monat in der Bizone — sozusagen umsonst befördert.

Ich glaube, es gibt kaum ein besseres Beispiel für die Richtigkeit der behördlichen Verwaltung in solchen Tätigkeitsbereichen; ja, ich stehe nicht an, zu be-

haupten, daß solche Betriebsweise dem Ideal einer vernünftigen Sozialisierung am nächsten kommt, sowohl für die Benutzer als auch für die Bediensteten in diesem Dienstzweig. Das sind nämlich zumeist Beamte, welche kraft dieser ihrer Eigenschaft wiederum nicht ihr Interesse, sondern das der Allgemeinheit wahrnehmen.

Vor mehr als 40 Jahren, im Jahre 1905, hat die Deutsche Post damit begonnen, aus staatspolitischen, allgemeinwirtschaftlichen und sozialen Gründen unrentable Kraftpostlinien einzurichten, und heute beweist sich, daß der Gedanke richtig war, allein durch den Umstand, daß der Fahrgast den Postlinienverkehr wegen seiner Sicherheit und Pünktlichkeit dem zivilen Omnibusverkehr vorzieht. Wichtig zu wissen ist in diesem Zusammenhang, daß vor allem der Arbeiterverkehr bei der Post verblieben ist.

Ein anderer Geschäftszweig der Deutschen Post, welcher zeigt, daß behördliche Verwaltung der privatwirtschaftlichen Geschäftsführung vorzuziehen ist — sowohl nach volkswirtschaftlichen, finanzwirtschaftlichen und sozialen Gesichtspunkten — ist das Postscheckwesen.

Bereits im Jahre 1899 trat die Deutsche Reichsregierung mit dem Plan, ein solches Geldverkehrssystem einzuführen, an den Reichstag heran. Aber erst zehn Jahre später gewann er Gestalt. Der damals von den Gegnern vorgebrachte Einwand, daß der Postscheckverkehr den Banken Konkurrenz mache, ist deshalb nicht stichhaltiger geworden, weil er in letzter Zeit — besonders zur Zeit des Währungsschnittes — mit großem Kraftaufwand wiederholt wurde.

Die über alles Maß und alle Erwartung hinaus großartige Entwicklung hat ja den schlagenden Gegenbeweis erbracht, obwohl die Postscheckgelder für den Einleger nicht verzinst werden. Gerade wegen dieser Zinslosigkeit wurde seinerzeit im Reichstag dem Postscheckverkehr von vornherein jede Entwicklungsmöglichkeit abgesprochen, aus rein privatwirtschaftlichen Ideengängen heraus. Die staatspolitische Überlegung, daß durch den Postscheckdienst, d. h. den bargeldlosen Überweisungsverkehr, der Notenbedarf und sonstige Umlaufmittel erheblich eingeschränkt werden konnten, daß die im Postscheckfonds sozusagen als Bodensatz des fluktuierenden Geldes festliegenden Mittel — im Frieden rund 5 Milliarden RM — eine sehr bedeutsame Stärkung der Betriebsmittel des Staates darstellte, ist den liberalistischen Kritikern des Postscheckwesens offenbar bis heute noch nicht aufgegangen. Nicht aufgegangen, obwohl gelegentlich in der Presse zu lesen ist, daß die Post als Großkreditgeber auftritt. In Wirklichkeit tut sie nichts anderes, als den Postscheckfonds — das ist der obengenannte Bodensatz — zu möglichst günstigen Zinssätzen nach genauen Vorschriften anzulegen, so Staat und Wirtschaft zu fördern und mit dem Nebenzweck den Postscheckdienst aus den Zinsen zu finanzieren.

Daß die aufgezeigte Entwicklung im großen und ganzen richtig war, wird zwingend wohl dadurch bewiesen, daß die Besatzungsmächte das Postscheckwesen beim Währungsschnitt als Bankinstitut anerkannt haben.

Aber es ist mehr als das, und eben das will ich Ihnen nahezubringen versuchen.

Durch das bargeldlose Zahlungsverfahren mit Hilfe der Postschecküberweisung ist der kleine Geschäftsmann, der Handwerker, der Landwirt auch dort, wo er aus örtlicher Bedingtheit keinen Zugang zu einer Privatbank haben konnte, in den Genuß eines modernen und dazu fast kostenfreien Geldverkehrsmittels gekommen, vornehmlich deshalb, weil nur der Post der ungeheure Verwaltungs- und Verteilapparat von z. B. rund 20 000 Postanstalten allein in der Bizone zur Verfügung steht.

Ich darf wohl hoffen, daß Ihnen schon aus diesen Beispielen klar geworden ist, daß solche großen, für das staatliche und volkliche Gemeinschaftsleben entscheidend wichtigen Aufgaben, wenn sie vor allem auch in sozialer Hinsicht richtig

gelöst werden sollen, eben nur von einer Verwaltung öffentlich-rechtlichen Charakters gemeistert werden können. Der Augenschein lehrt, daß das eben nur die Post sein kann, auch deshalb, weil sie mit den letzten Verästelungen von Staat, Volk, Wirtschaft, Kultur usw. irgendwie verknüpft ist.

Ganz ähnlich liegen die Dinge bei der Postsparkasse, welche in Ländern wie Großbritannien und USA z. B. längst eingeführt war, ehe sie im sog. Großdeutschen Reich 1938 von Österreich übernommen wurde, obwohl schon seit 1880 unablässig um ihre Einführung gerungen worden ist. In Deutschland gab es vor dem Aufkommen der Postsparkasse rund 50 000 Orte ohne irgendwelche Spargelegenheit. Diese Lücke ist ausgefüllt worden. Im Jahre 1945, beim Zusammenbruch, gab es 13,5 Millionen Postsparer mit einem Sparkapital von 8,5 Milliarden RM, das allerdings in Berlin festgefroren und deshalb in den Westzonen nicht verfügbar war. Trotzdem hat die Deutsche Post im Vereinigten Wirtschaftsgebiet aus eigenem Entschluß in der Übergangszeit von 1945 bis 1946 Postspargelder ohne Beschränkung ausbezahlt, obwohl den Auszahlungen kein entsprechendes Aufkommen an Einzahlungen gegenüberstand. Finanziert wurde das Defizit durch Vorschüsse aus der zonalen Hauptkasse in der britischen Zone und durch Zugriff zu den Postscheckgeldern in der US-Zone in der Gewißheit, daß — welches deutsche Staatsgebilde auch immer entstehen würde — einmal der Ausgleich durch den Staat geschaffen werden müsse. Inzwischen hat der Währungsschnitt die Lösung gebracht. Aber in einer Zeit der Ungewißheit war das Verhalten der Post eine historische Tat, die sehr geholfen hat, das totale Erliegen der Wirtschaft zu verhindern, vielleicht zum Teil auch offene soziale Revolution. Viele Millionen Menschen sind vor dem Schlimmsten bewahrt worden.

Vor einer ähnlichen weittragenden Entscheidung stand die Post, als es im Juli—August 1945 galt, die Sozialrenten auszuzahlen. Sie wissen, meine Damen und Herren, daß die Post das Netz ihrer Dienststellen auch noch für die Auszahlung von Invalidenrenten, Unfallrenten und Körperbeschädigtenrenten zur Verfügung stellt. Die dazu notwendigen Gelder wurden je nach Bedarf in einem besonderen Abrechnungsverfahren von den Versicherungsträgern bereitgestellt. Nach dem Zusammenbruch konnte von dieser Stelle her nicht eher etwas erwartet werden, bis zuständige staatliche Instanzen ins Leben gerufen waren. Bis zu diesem Zeitpunkt aber hat die Post — ohne irgendeine Garantie aus ihren Kassenmitteln, hohe Beträge — in Bayern allein waren es etwa 45 Millionen RM — ausgezahlt. Das geschah allein aus der staatspolitischen und sozialen Verantwortung heraus, die bei der Post wie bei allen deutschen Verwaltungsstellen eben beste Überlieferung ist. Vielleicht darf ich mir bei dieser Gelegenheit die Bemerkung gestatten, daß solche weittragenden Entschlüsse von Beamten gefaßt und in die Tat umgesetzt worden sind, von denselben Beamten, die heute wieder einmal Gegenstand unsachlicher Kritik sind, um nicht viel mehr zu sagen, und die dadurch gezwungen werden, um eine gerechte Beurteilung ihres Standes und ihrer Arbeit zu kämpfen. In diesem Zusammenhang muß noch eine Einrichtung erwähnt werden, die seit dem Jahre 1879 von der Deutschen Post verwaltet wurde, nämlich die Reichsdruckerei.

Selbstverständlich können Druckwerke, wie Amtsblätter aller Verwaltungen, der Reichsanzeiger, Formulare der Steuer- und Zollverwaltung, das Steuergesetzblatt, die amtlichen Teile der Gesetze in Buchform, Gesetzesvorlagen, Haushaltspläne, Drucksachen für den Zollgrenzschutz auch von Privatanstalten gedruckt werden. Immerhin hat sich in der Praxis gezeigt, daß solche Drucksachen in so kurzen Zeiträumen — meistens über Nacht — gefertigt werden müssen, also Personal und Maschinen stoßweise belasten, daß sich private Druckereien, welche aus Rentabilitätsgründen auf Fließbetrieb eingerichtet sein müssen, das niemals

leisten können. Außerdem gibt es eine Menge von Druckerzeugnissen, die teils geheim, teils unter besonderen Sicherheitsmaßnahmen gefertigt werden müssen.

dazu gehören z. B.:

Wechselsteuermarken,
Börsenumsatzsteuermarken,
Urkundensteuermarken,
Kraftfahrzeugsteuermarken,
Steuerbanderolen,
Banknoten, und last not least,
Postwertzeichen,
Postkarten mit Wertaufdruck,
Scheckformulare.

Ich darf Ihnen an Hand von Zahlen einmal aufzeigen, wie wichtig eine solche staatliche Druckerei ist. Die Reichsdruckerei hat im Frieden ohne den Postbedarf rund 35 Tonnen Papier je Tag verbraucht, mit dem Postbedarf rund 65 Tonnen je Tag. Im Krieg waren die Verhältniszahlen

160 Tonnen je Tag
und 240 Tonnen je Tag.

Heute benötigt die Deutsche Post in der Bizone bereits wieder rund 300 Tonnen je Tag.

(Sicher sehr überzeugend die Tatsache, daß das Briefmarkenpapier bei 1 m Breite im Monat eine Länge von 600 km erreicht!)
Sie sehen, daß schon aus Zweckmäßigkeitsgründen solche Tätigkeiten von staatlichen Dienststellen wahrgenommen werden müssen. Die Herausgabe von Briefmarken z. B. ist ein Hoheitsakt, und es hat mich mit großer Befriedigung erfüllt, als mir dieses alte Hoheitsrecht von den Militärgouverneuren zurückgegeben wurde.

Sie werden sich nach meinen bisherigen Darlegungen sicher fragen, was haben sie mit dem Thema Post — Verkehr — und Wirtschaft zu tun.

Ich möchte mir die Antwort erlauben: Alles!

Nur mit dem Hinzufügen, daß eben die Post eine besondere Art von Verkehr bewältigt, daß sie ihr besonderes Verhältnis zur Wirtschaft hat.

Ich möchte das so ausdrücken: Die Post ist wie ein Ferment im Volks- und Wirtschaftskörper. Sie erspürt dadurch, daß sie verwachsen und verknüpft ist mit fast jeder persönlichen, aber auch staatlichen, wirtschaftlichen, organisatorischen Lebensäußerung, auch die jeweils auftretenden, dauernden und zeitbedingten Bedürfnisse, ohne dabei selbst in ihrer inneren Struktur zeitgebunden und abhängig zu sein.

Die Post wird immer ein statisches, ein erhaltendes und dabei im besten Sinne demokratisches Element sein, das allen zur Benutzung freisteht und alle gleichmäßig, ohne Ansehung der Person gewissenhaft, treu, zuverlässig und auch schnell bedient. Ist es nicht so, daß der Postbote noch immer — oder vielleicht schon wieder — als wandelndes Symbol dieser guten Attribute anerkannt wird? Und die Post wird immer ein staatliches Instrument sein müssen, wenn sie so sein will, wie eben gesagt. Diese Einsicht ist ja auch Gemeingut bei allen Kulturvölkern.

Wie sehr diese meine Ausführungen richtig sind, dafür mag Ihnen folgender alter Erfahrungssatz der Post Beweis sein: „Der Post geht's immer gut“; bei guter Wirtschaftskonjunktur sowieso, bei schlechter deshalb, weil Wirtschaft und Behörden und Privatpersonen besonders um eine Besserung bemüht sein müssen. Und das bedeutet vermehrte Benutzung der postalischen Einrichtungen. Das ist natürlich nur bedingt richtig, gibt aber ein anschauliches Bild und ist tatsächlich durch mehr als hundert Jahre Geschichte der Deutschen Post bewiesen.

Aus diesem Charakteristikum läßt sich auch unschwer herleiten, daß die Aufgaben der Post auf einer höheren Ebene liegen als die der reinen Verwaltungsaufgaben des Staates, also z. B. der einzelnen Länder.

Die Nachrichtentechnik drängt die Post über die nationalen Grenzen hinaus. Schon deshalb muß sie zentral gesteuert werden, und daraus sind die Kämpfe um die unitarisch-zentralistische und föderalistische Form der Postverwaltung bis auf den heutigen Tag nicht abgerissen. Die „Postfrage“ begleitet das staatspolitische Werden Deutschlands seit mehr als hundert Jahren. Bereits auf dem Wiener Kongreß 1814 wurde die Post eingehend behandelt als ein wahrhaftes Bindeglied zwischen den Einzelstaaten. Der Kampf zwischen den Unitaristen und Föderalisten entbrannte besonders heiß im Jahre 1848 in der Pauluskirche in Frankfurt. In einem der Verfassungsentwürfe heißt es einleitend:

„Die Selbständigkeit der einzelnen deutschen Staaten wird nicht aufgehoben, aber soweit es die Freiheit Deutschlands erfordert, beschränkt. Zu den Verwaltungen, die die Einheit Deutschlands erfordern, zählt auch die Deutsche Post.“ In der Verfassung des Norddeutschen Bundes von 1866 ist der Grund für die zentrale Verwaltung der Post gelegt, und in der Reichsverfassung von 1870 ist sie weiter ausgebaut worden und fand in der Weimarer Verfassung ihre Krönung als eine Reichsbehörde mit eigenem Sondervermögen.

Die Weimarer Verfassung, die nach 1933 formell nicht aufgehoben wurde, ist durch den Zusammenbruch im Jahre 1945 praktisch außer Kraft getreten. Deutschland besteht zwar als Staatsgebilde fort, die oberste Regierungsgewalt ruht aber zur Zeit in den Händen der vier Besatzungsmächte. Ausgeübt wird sie durch den Oberbefehlshaber, und zwar getrennt für jede Besatzungszone und gemeinsam in Ansehung aller Deutschland als Ganzes berührenden grundsätzlichen Fragen. Zu diesen Fragen gehört auch das Postwesen. Folgerichtig muß es zentral verwaltet werden. Aus bekannten Gründen ist es nicht möglich oder erwünscht.

So ist zu verstehen, daß auf Veranlassung der amerikanischen und britischen Gouverneure zunächst auf zentraler Basis Zentralverwaltungen eingerichtet wurden, die sich schließlich im März 1947 zur Verwaltung für das Post- und Fernmeldewesen im Vereinigten Wirtschaftsgebiet zusammenfanden, zu einem quasi-Ministerium mit heute nahezu denselben Befugnissen, wie sie das Reichspostministerium hatte. Die Alliierten haben sich also die historisch gewachsene Vorstellung von der Eigenart der Postverwaltung zu eigen gemacht.

Aus diesem Grunde ist auch die Form des dreigliedrigen organisatorischen Aufbaus genau so geblieben wie sie seither war:

an der Spitze steht der Direktor mit seinem Stab —
der Hauptverwaltung —

die in fünf Abteilungen gegliedert ist, in
Postwesen,
Fernmeldewesen,
Personal,
Finanzen,
Wohlfahrt.

In der zweiten Instanz stehen gleichgeordnet das Post- und Fernmeldetechnische Zentralamt, die Versorgungsanstalt der Deutschen Post und 15 Oberpostdirektionen. Die Oberpostdirektionen befinden sich in:

Braunschweig,
Bremen,
Dortmund,
Düsseldorf,
Frankfurt,
Hamburg,
Hannover,
Karlsruhe,
Kiel,
Köln,
München,
Nürnberg,
Münster,
Regensburg,
Stuttgart.

Den Direktionen untergeordnet sind nach dem Stand von 1946:

1300 Postämter,
2150 Zweigpostämter,
7 Bahnpostämter,
10 Postscheckämter,
4500 Poststellen I
9400 Poststellen II
1900 Hilfspoststellen.

Dazu kommen 2 Postsparkassenämter,
46 Fernsprechämter,
10 Telegraphenämter,
39 Telegraphenbauämter mit den dazugehörigen
Telegraphenzeugämtern.

Ferner kommen hinzu:

Hauptwerkstätten und Orts-Bezirkswerkstätten
für Postkraftwagen.

Vorhanden sind 3014 Ortsfernsprechnetze mit

3220 Vermittlungsstellen, davon
2800 Wählvermittlungen.

Daran sind angeschlossen zur Zeit:

985 108 Hauptanschlüsse, davon 47 vH. durch
Wählvermittlungen.

Ferner sind vorhanden:

652 000 Nebenanschlüsse und
34 000 Öffentliche Sprechstellen.

In diesen Post- und Fernmeldeeinrichtungen wurden behandelt:

Briefsendungen:	1938 Dez.	1947 Dez.	1948 Dez.
	274 Millionen	325 Millionen	315 Millionen
Pakete:	13,1	7,6	9,6
Einzahlungen:			
Zahlkarten u.			
PAw	759 Millionen RM	1502 Millionen RM	1292 Millionen DM
	14,2 Stück	8,2 Stück	11,9 Stück

Eingelieferte Zeitungsnummernstücke:

1938 Dezember	1948 Dezember
44,3 Millionen	19,4 Millionen

Auszahlungen:	1938 Dez.	1947 Dez.	1948 Dez.
	341 Mill. RM	748 Mill. RM	569 Mill. DM

Zahlkarten u. PANw	5,6	„ Stück	4,53	„ Stück	5,9	„ Stück
-----------------------	-----	---------	------	---------	-----	---------

Im Jahresdurchschnitt wurden rund 800 Kraftpostlinien mit etwa 20 000 km Streckenlänge und 790 Landkraftposten mit 43 000 km Streckenlänge befahren. Bei den Landkraftposten betragen die zurückgelegten Wagenkilometer

Dezember 1938	Dezember 1947	Dezember 1948
4,2 Millionen km	2,3 Millionen km	4,2 Millionen km

Die Zahl der beförderten Personen betrug:

Dezember 1938	Dezember 1947	Dezember 1948
3,7 Millionen	6,0 Millionen	8,6 Millionen

In diesem Zusammenhang sei bemerkt, daß die Post mehr als 10 000 Kraftfahrzeuge betreibt, darunter Omnibusse, Landkraftwagen, Lastwagen für Fernmeldebauämter, Personenwagen für den Entstörungsdienst, Krafträder usw.

Postscheckwesen

Dezember 1938	Dezember 1947	Dezember 1948
---------------	---------------	---------------

Gutschriften:	3426 Millionen RM	4368 Millionen RM	5115 Millionen DM
	23,8 „ Stück	10,3 „ Stück	17,2 „ Stück

Lastschriften:	3419 Millionen RM	4214 Millionen RM	4997 Millionen DM
	14,7 „ Stück	7,0 „ Stück	11,1 Millionen Stück

Die Zahl der Postscheckteilnehmer betrug:

(Zahl)	Dezember 1948	Dezember 1947	Dezember 1948
	570 106	912 120	946 620

Wie bereits an anderer Stelle erwähnt, sparten bei der Postsparkasse bis zum Zusammenbruch im sogenannten Großdeutschen Reich etwa 13,5 Millionen Personen.

Sie hatten ein Gesamtguthaben von 8 Milliarden RM.

Ende 1947 waren rund 4 Millionen Sparbücher in der Bizone erfaßt. Inzwischen dürften es wohl 5 Millionen geworden sein. Jedoch sind die Einlagen noch sehr mager, immerhin steigen sie von Woche zu Woche.

Fernsprechwesen

	Dezember 1938	Dezember 1947	Dezember 1948
Ortsgespräche:	103,6 Millionen	131,1 Millionen	121,7 Millionen
Ferngespräche:	15,0 Millionen	21,9 Millionen	22,0 Millionen
Telegramme:	0,9 Millionen	3,4 Millionen	2,1 Millionen

Die Zahl der Rundfunkgenehmigungen betrug:

	Dezember 1938	Dezember 1947	Dezember 1948
	5,2 Millionen	5,2 Millionen	5,9 Millionen

Rentendienst

Dezember 1938	Dezember 1947	Dezember 1948
2,2 Millionen Stück	2,9 Millionen Stück	liegen noch keine Angaben vor

Aus der gegebenen Darstellung des Geschäftsumfanges vermögen Sie zugleich einen gewissen Überblick über die Tätigkeitsgebiete meiner Verwaltung zu gewinnen. Aber das ist eigentlich nur der dem Benutzer zugekehrte, der sichtbare Teil unserer Arbeit. Was sich dahinter abspielt, wird Ihnen schon etwas deutlicher, wenn Sie erfahren, daß die genannten Dienstgeschäfte nach dem Stande von Ende 1948 von:

104 000 Beamten
46 000 Angestellten
64 000 Arbeitern
16 000 Beamten im Nebenamt
3 200 Postjungboten und
1 600 Lehrlingen bewältigt wurden.

Zu diesen vordergründigen Dienstgeschäften treten solche, die mittelbar erst ihre Abwicklung ermöglichen. Der Postbenutzer kennt die Post im allgemeinen nur vom Schaltervorraum aus oder vom Fernsprecher, der dann nie geht, wenn man ihn am dringendsten benötigt. Aber was dahinter kommt, ist das Wichtigste. Niemand außer den Verantwortlichen hat sich wohl je Gedanken darüber gemacht, wieviel Handgriffe nötig sind, um einen Brief an seinen Empfänger zu bringen, wieviel betrieblicher, technischer, baulicher Aufwand, angefangen von der Briefmarke zum Briefkasten, über den Briefkastenleerer, der heute in allen Städten sich des Spezialmotorrades bedient, zum Abfertigungsamt, durch die Stempelmaschine zur Sortierung nach Zügen, nach Großstädten, nach Kursen, im Beutel, mit dem Kraftwagen oder der Untergrundbahn oder den Spezialstraßenbahnwagen zum Bahnhof, mit Spezialbahnsteigkarren und Elektro-schleppern zum Bahnpostwagen, um dort während der Fahrt von den Bahnpostfahrern, den ausgesuchten Postgeographen auf die Anschlußzüge verteilt zu werden. Dort muß geschafft werden, denn die Züge sind im allgemeinen pünktlich, und wehe dem Bahnpostfahrer, der vom unerwartet auftauchenden Kontrollbeamten ertappt wird mit Briefen, die den Anschlußbahnhof überfahren haben.

Am Bahnhof der Bestimmungspostanstalt läuft das eben geschilderte Spiel rückwärts in das Zustellpostamt, zum Briefträgersaal, um von dort, nachdem die Briefe auf die einzelnen Zustellgänge erst grob, dann fein sortiert worden sind, abgetragen zu werden. Auch dort laufen die Arbeitsgänge genau nach der Uhrzeit ab, denn die Zusteller müssen pünktlich auf den Marsch gehen. Wenn ich von Uhrzeit sprach, so habe ich nicht die nach umfangreichen Zeitstudien erforschte Stopzeit für die einzelnen Arbeitsgänge gemeint. Solche Studien sind aber nötig, um das für die Durchschnittsarbeitskraft zumutbare und gerechte Arbeitsmaß zu finden. Es ist gefunden und niedergelegt in einem großen Katalog, der sogenannten Dienstpostenbewertung.

Meine Damen und Herren,

dieser Katalog schreckt nur den Faulpelz, denn wir haben die Stoppuhr nie als Peitsche gebraucht, sondern um das beste Arbeitsgerät, die kraftsparende Maschine zu entwickeln, die sogenannte Postbetriebsmechanik, die — sinnvoll eingesetzt — unseren Arbeitskräften jeden unnötigen Arbeitsaufwand fernhalten soll. Ähnlich wie beim Brief läuft die Arbeit beim Paket ab, nur sind dabei die technischen Hilfsmittel, die baulichen Einrichtungen, entsprechend abgewandelt. Eine eigene Stellung innerhalb der Nachrichtenübermittlung nimmt der Postzeitungsdienst ein, der seinerseits am Abgangs- und Empfangsort Sondereinrichtungen verlangt, allein schon wegen der Schnelligkeit, die er naturgemäß voraussetzt. Die Zeitungen werden ja früh morgens von den Verlagen aufgeliefert und sollen beim Frühstück am anderen Ort auf den Tisch flattern.

Es wird Sie sehr interessieren, zu erfahren, daß im Postbeförderungsdienst zurzeit 1052 zwei-, drei- und vierachsige Bahnpostwagen auf täglich 2600 Kursen jährlich 160 Mill. Achskilometer zurücklegen, und es wird gewiß Ihre Aufmerksamkeit erregen, wenn Sie hören, daß die Deutsche Post in der Bizone dafür monatlich 4,9 Mill. DM an die Reichsbahn abführt.

Allerdings sind diese Wagen fast alle in einem besorgniserregenden Zustand, aber — und das ist ein Kapitel, dem ich noch ein besonderes Wort widmen muß — wir sind schon im besten Lauf, sie durch neue zu ersetzen. Da ich selbst Fernmeldetechniker bin, gehört meine stille Liebe nach wie vor dem Fernmeldewesen.

Die Post ist da immer in der schwächeren Position gegenüber unserer jüngeren, aber voluminöseren Schwester, der Bahn. Es gibt ja kaum einen überzeugenderen Eindruck von der Verkehrstechnik als etwa einen vorbeibrausenden Schnellzug, und zwar sowohl für den, der drin sitzt, als auch für den, der zuschaut. Unsere Automaten- und Verstärkerämter bewegen zwar stets den Laienbesucher zu einer höflichen Verbeugung, aber nicht zu einer sachlichen Ergriffenheit vor dem zunächst Undurchschaubaren. Dort Makro-, hier Mikrokosmos!

Leitungs-, Übertragungs-, Funktechnik- und schließlich die Fernsprechbautechnik. Es würde an dieser Stelle zu weit führen, Ihnen etwas über die Technik selbst zu sagen. Um sie zu übersehen und zu beherrschen, haben wir Spezialisten viele Jahre gebraucht. Es gibt zwar außerhalb der Post eine ganze Reihe von Spezialisten, aber keinen, der gleichermaßen Wählamts-, Fernamts-, Verstärker-, teilungs-, Übertragungs-, Funktechnik und schließlich die Fernsprechbautechnik genügend beherrscht, um die Betriebserfordernisse in konstruktive Gedanken umzusetzen. Es ist nicht von ungefähr, daß wir vor einiger Zeit wieder unsere großen Post- und Fernmeldeschulen aufgemacht und in jedem Direktionsbezirk laufende Vorbereitungslehrgänge in allen Stufen des Personals haben. Wir haben in der technischen Entwicklung mehr als ein Jahrzehnt verloren, wir haben sehr viel aufzuholen, aber ich kann Ihnen — nicht ohne Stolz — mitteilen, daß wir mit dem besten Fernsprechsystem der Welt nicht nur auf dem Papier, sondern im Versuchsbetrieb erprobt, schon jetzt aufwarten können. Was ich bei meinem Dienstantritt in Frankfurt als Ziel für das Fernmeldewesen in Deutschland herausgestellt habe, nämlich eine Technik zu schaffen, die der Armut unseres Landes entspricht, aber geeignet ist, sich voll leistungsfähig in ein bestehendes und sich weiter vervollkommnendes Weltnetz einzufügen, ist erreicht, erreicht aus der unendlichen Fülle der Erfahrungen mit einem Personalkörper von bester Ausbildung und vorbildlichem Einsatz, trotz aller leiblichen und auch seelischen Not, wie sie Krieg und Zusammenbruch und fast mehr noch die Denazifizierung verursacht haben. —

Meine Damen und Herren, wir mußten — wohl oder übel — auf unsere alten Spezialisten zurückgreifen, und sie sind — gottlob — wieder bei uns, soweit sie politisch tragbar sind. Kann sich ein Mensch vorstellen, daß ein im Jahre 1910 gebautes Wähleramt mit zwei Vorwähler-, drei Gruppenwähler- und einer Leitungswählerstufe, mit Sonderübertragungen vom drei- auf den zweiadrigen Betrieb für die Fernwahl ausgerüstet, im letzten Kriegsjahr noch ausgebombt, ohne daß Ersatzteile zu bekommen waren, überhaupt noch funktionsfähig ist?

Oder ist es ohne weiteres faßbar, daß so wie im Wahlbetrieb auch im handvermittelten Fernbetrieb ein Verkehrsumfang gemeistert wird, der über dem des Jahres 1938 liegt, obwohl mehr als 40 v. H. unserer Amtseinrichtungen ganz- oder teilzerstört sind?

Muß man es nicht mit Hochachtung notieren, daß unser gesamtes Kabel- und Freileitungsnetz für den Fernverkehr mit 60 000 km Gesamtlänge und mit 3 000 000 km Doppeladern für Fernleitungen und Zubringerleitungen, ohne die Ortsleitungen, heute wieder voll betriebsfähig ist, trotz schwerster Bomben-

schäden besonders in den Städten?! Wir betreiben auch im Fernsprech- und Telegrammverkehr wie im Frieden nahezu alle Dienstzweige. Auf einer Normalleitung werden Ferngespräche und unterhalb der Sprechfrequenz in der sogenannten Unterlagerungstelegraphie gleichzeitig Telegramme abgewickelt, oder in anderer Betriebsweise 18 Telegramme gleichzeitig über eine Leitung. Es gibt die sogenannten Breitbandkabel, Zweileiterkabel mit koachialem Aufbau, auf denen zugleich im trägerfrequenten Betrieb bis zu 200 Gespräche abgewickelt werden können. Wir haben schon wieder Dezimeterfunklinien als Kabelersatzwege aufgebaut, auf denen 8 oder 15 Kanäle nebeneinander zum Sprechen oder Telegraphieren betrieben werden können. Alle 18 bis 75 oder 150 km in den Kabelzügen liegen Verstärkerämter, welche die auf der Leitung geschwundene Sprachenergie wieder zu normaler Lautstärke aufpulvern. Eine Ringleitung um Deutschland herum! Fernsprech- und Telegraphenapparate sind vereinheitlicht und genormt. Im Telegraphenbetrieb wird nur noch die einfach zu bedienende und leistungsfähige Fernschreibmaschine benutzt. Der Teilnehmerfernschreibdienst mit rund 1200 Schreibstellen in der Bizone beginnt über die Grenzen zu wachsen.

Die Funkdienste, welche früher von der Reichspost wahrgenommen wurden, sind auch heute wieder Gegenstand ihrer Tätigkeit, so der Küstenfunkdienst, der Funkdienst mit Schiffen auf See, der Polizei- und neuerdings der Feuerwehrfunk, sowie der Funkverkehr mit Schiffen auf dem Rhein. Der wichtigste Auslandsdienstzweig aber ist unser kommerzieller Funkdienst mit Übersee, vor allem mit Süd- und Nordamerika, über den sowohl Telegramme wie Gespräche abgewickelt werden können, und ich glaube, wir sind gar nicht mehr so fern von dem Zeitpunkt, wo wir — wie früher — eine Großfunkstelle haben werden, die den Verkehr z. B. nach Beirut, Kairo, Kapstadt, Singapur, Schanghai, Manila und Tokio vermitteln wird.

In diesem Zusammenhang darf ich Ihnen wohl noch einiges über den Umfang unseres Auslandsdienstes sagen. Im Dezember 1948 wurden gezählt:

11,2	Mill.	Briefe	nach dem Ausland		
6,3	"	"	aus	"	"
0,033	"	Pakete	nach	"	"
1,309	"	"	aus	"	"

Ferner wurden 0,057 Mill. Gespräche nach dem Ausland und 0,061 Mill. Gespräche aus dem Ausland vermittelt.

Die Zahl der in der Bizone nach dem Ausland aufgelieferten Telegramme betrug im gleichen Monat 0,119 Mill., während aus dem Ausland 0,099 Mill. eingingen. Insgesamt betrugen die Einnahmen aus dem Auslandsverkehr beispielsweise im Monat September 1948 1 251 995 Goldfrancs, wozu noch ein Betrag von 250 000 Goldfrancs für Leistungen im Transitverkehr kommt.

Sonach bringt die Deutsche Post der Bizone unserer bizonalen Wirtschaft monatlich den beachtlichen Betrag von

1,5 Mill. Goldfrancs an Devisen.

Daß solch erfreuliche Entwicklungen zu reifen beginnen, hat seinen Grund nicht nur in dem allgemeinen Wirtschaftsaufschwung, sondern auch in einer stillen, beharrlichen, zielbewußten Arbeit, einer sehr planvollen Gesamtleistung, einer — und das ist entscheidend — klugen, weitblickenden Gebühren- Finanz- und Wirtschaftspolitik, die letztere klar ausgerichtet auf die „wirtschaftspolitischen Leitsätze“ des Wirtschaftsrats bzw. des Direktors für Wirtschaft Prof. Dr. Ehrhard. Die Post hat deshalb — und ich sage das mit besonderer Betonung — ihre Preise, will heißen Gebühren, tatsächlich gesenkt in dem klaren Bewußtsein, daß der öffentlichen Hand bei der radikalen Umstellung der Wirtschaftsform von der Zwangswirtschaft zur freien aber sozialen Marktwirtschaft eine entscheidende Rolle zufällt.

Zweifellos haben die Geldreform und die daraus folgende Kapitalknappheit die Gefahr einer vorübergehenden Arbeitslosigkeit in sich geborgen. Und ängstliche

Gemüter, politische Hetzer, aber auch fiskalische Rechner sprachen — mehr oder weniger betont, je nach dem Zweck — von Massentlassungen, Einstellungsstop, Zurruesetzung und Gehaltsabbau. Die Postverwaltung hat aber die vom Wirtschaftsdirektor aufgezeigte Linie mit Nachdruck verfolgt und alle diese schrecklichen Dinge, deren Auswirkungen wir schon einmal nach dem ersten Weltkrieg erlebt haben, abgewehrt. Die klare Erkenntnis, daß die Wirtschaft nur in Gang gehalten werden kann dadurch, daß eine zulängliche Kaufkraft des Verbrauchers geschaffen und immer mehr gestärkt wird, war folgerichtiger Anlaß, das vorhandene Personal unter allen Umständen zu halten.

Wenn auch für die Übergangszeit ein gewisser Verkehrsrückgang zu verzeichnen war, so war er doch bald überwunden. Dieselben Gedankengänge haben es uns verboten, an Lohn- oder Gehaltssenkungen auch nur zu denken.

Dabei wurde selbstverständlich die Pflicht der sozialen Fürsorge für das Personal eingeschlossen, eine Pflicht, die seit Jahrzehnten überlieferte Übung der Deutschen Post war, und aus welcher die auch heute noch trotz aller bedrückenden Zeiterscheinungen vorhandene sprichwörtliche Zuverlässigkeit des deutschen Postbeamten zu erklären ist. Die Deutsche Post ist mit einem Personalstand von 245 000 Beamten, Angestellten und Arbeitern einer der größten Arbeitgeber. Sie ist aber auch einer der größten Auftraggeber. Und sie hat durch wohlabgewogene Verteilung von Aufträgen zu ihrem Teil dafür gesorgt, daß der durch die Geldreform entstandene und wohl auch gewollte Deflationsdruck weitgehend durch ihre Investitionspolitik ausgeglichen wird. Die Post hat infolge der Vielseitigkeit ihrer Bedürfnisse dazu alle nur denkbaren Möglichkeiten. Da ist zuerst das Bauwesen. In den 15 Oberpostdirektionsbezirken des Vereinigten Wirtschaftsgebietes sind für rund 250 Mill. DM Kriegsschäden an Postdienstgebäuden zu beheben, für Postwohnungen 750 Mill. aufzuwenden, um die zahllosen Flüchtlinge, Bombengeschädigten und die anderen Wohnungslosen aus den Reihen der Postleute unterzubringen.

Ich kann Ihnen zu meiner großen Genugtuung heute mitteilen, daß wir — unter Verwendung besonderer Finanzierungsverfahren — seit dem 20. Juni von unserem Gesamtwohnungsbauprogramm bereits mehr als 20 v. H., das sind rund 6000 Wohnungen, erfüllt haben.

Für das Fernmeldewesen sind, um die dringendsten Kriegsschäden zu beseitigen, Aufträge im Gesamtwert von 148 Mill. DM vergeben.

Im Postwesen fehlen etwa 1000 Bahnpostwagen 12 000 Kraftwagen, das sind Omnibusse, Landkraftwagen, Lastkraftwagen, Paketkraftwagen, Personenwagen, Krafträder, 27 000 Handfahrzeuge im Gesamtwert von rund 245 Mill. DM.

Die ersten zwei vierachsigen Schnellzugsbahnpostwagen — ein stolzes Zeugnis bester, deutscher Wertarbeit — sind bereits vom Stapel gelaufen, bis zum Herbst dieses Jahres folgen 72 Stück dieser Serie und mehr als 100 zweiachsige. Mehr als 3000 neue Postkraftwagen aller Größen und Typen versehen bereits wieder ihren Dienst, laufend wird der übrige Bedarf von den Großfirmen, wie Mercedes-Benz, Magirus, Ford, Büssing, MAN, seit Beginn dieses Jahres befriedigt. Wie sehr die Deutsche Post als Wirtschaftsregulator geeignet ist, wird sehr deutlich, wenn man ihren Vierteljahresbedarf an Rohstoffen für die geplanten Aufträge betrachtet. Es werden benötigt:

Kohle 534 000 t
Eisen und Stahl 224 000 t
Aluminium 4000 t
Kupfer 31 000 t
Blei 66 000 t
Telegraphenmasten 170 000 cbm
Papier 54 000 t.

Die dargelegten Pläne sind Wirklichkeit geworden, weil die Einnahmen der Post trotz der Gebührenermäßigung entsprechend waren.

Und darüber lassen Sie mich bitte noch ein kurzes Wort sagen: Der Postvoranschlag für 1948/49 schloß mit 1,146 Milliarden DM ab. Er wird nach den bisherigen Ergebnissen fast genau balancieren.

Nicht nur die Gesamtlage hat in finanzieller Hinsicht dem Voranschlag entsprochen, sondern auch innerhalb der einzelnen Dienstzweige liegen die Isteinnahmen genau bei oder sogar über dem Soll. Deshalb war es auch möglich, in diesem Jahr bisher weit mehr als 100 Mill. auf Investitionen, d. h. für Kraftfahrzeuge, Fernmeldeanlagen, Dienstgebäude und Wohnungen zu verwenden.

Ein Personalabbau konnte vermieden werden. Dort, wo Personalverminderung notwendig ist, wird sie organisch vollzogen, dadurch, daß Leistungsunwillige und -unfähige entlassen, durch natürlichen Abgang freiwerdende Dienstposten offen gelassen werden.

Auf diesem Weg hat sich bis heute die Leistungskurve der Kurve des Verkehrsumfanges allgemein und der der zu fordernden Normalleistung im einzelnen bereits erfreulich genähert.

Ich sagte schon, daß sich unsere Gebührenpolitik segensreich ausgewirkt hat, aber sie findet allmählich auch die gerechte Würdigung selbst ihrer schärfsten Gegner, vielleicht auch deshalb, weil der wohl dosierte Segen der Kredite aus Postscheckgeldern seine befruchtende Wirkung auf den in Bewegung gekommenen Wirtschaftsapparat auszuüben beginnt.

Bis Ende November 1948 hatten die Einzahlungen im Postscheckverkehr die Auszahlungen bereits um 624 Mill. DM überschritten, dazu kamen etwa 90 Mill. DM freigegebene Beträge aus früheren Reichsmarkguthaben.

Bis Anfang 1949 ist das Guthaben — das will heißen, der Bodensatz der fluktuierenden Gelder, der übrigens erfahrungsgemäß konstant bleibt — auf nahezu 800 Mill. DM angewachsen.

Die Post wickelt den Postscheckdienst fast kostenlos für den Teilnehmer ab. Die Aufwendungen dafür werden aus den Zinsen des Guthabens gedeckt. Es muß also in bester Weise zinsbringend angelegt werden. Das geschieht nach gesetzlich festgelegten Richtlinien, wobei in erster Linie auf die Liquidität zu achten ist.

Bei Anwendung solcher Grundsätze konnten folgende Kredite gegeben werden, die im Benehmen mit der Länderbank, der Verwaltungen für Finanzen und Wirtschaft, aber in eigener, voller Verantwortung gewährt wurden:

kurzfristig auf 6 Monate

- a) an die Verwaltung für Finanzen:
für die Berlin-Aktion 70 Mill.
für die Kartoffeleinlagerung 10 Mill.
für den bizonalen Wohnungsbau 6 Mill.
- b) an die Hauptverwaltung für Eisenbahn 75 Mill.
- c) an die Länder 52,5 Mill.
- d) an die Bank deutscher Länder für Ausgleichforderungen 150 Mill.
(das ist täglich Geld);

langfristig

für Energiewirtschaft und Schiffsbau unter Bürgschaft der Länder 50 Mill., das sind rund 400 Mill. DM zusammen.

Noch ein Wort zur Postsparkasse. Bei den Einlagen ist in der Zeit vom August 1948 bis Ende Dezember 1948 eine Steigerung von 1,3 Mill. DM auf 2,9 Mill. DM zu beobachten. Die Steigerung hält weiter an.

Meine Damen und Herren!

Sehr viel hätte ich Ihnen noch zu sagen über das Personalwesen, über die Bitternis der Denazifizierung, die soviel leibliche und seelische Not geschaffen, die nach zähem Ringen um Recht und Gerechtigkeit soweit überwunden ist, daß in meiner Verwaltung, dann, wenn die verschiedenen Verfahren abgeschlossen sind, bei Anstellungen und Beförderungen kein Unterschied zwischen Pgs und Nicht-Pgs mehr gemacht wird; daß nach einem gesunden Leistungsgrundsatz befördert werden kann, daß neue Laufbahnvorschriften angewendet werden sollen, die dem unteren, dem mittleren Beamten eine echte Aufstiegsmöglichkeit geben.

Ich möchte sehr gern vor einer solchen Zuhörerschaft einmal sehr ausführlich über das Berufsbeamtenrecht, seine geschichtlichen rechtlichen Grundlagen, seine berufsethischen, soziologischen, staatspolitischen Werte sprechen und damit über den Kampf um ein neues Beamtenrecht.

Ich möchte einmal aufzeigen die Wechselwirkungen zwischen Post und Wissenschaft, über die besondere Systematik des Post- und Fernmelderechtes unter besonderer Berücksichtigung der internationalen Verträge, über Weltpostverein und internationale Konferenzen.

Sehr gern würde ich den Weg zeigen, den die Post zu beschreiten gewillt ist, um durch Selbsthilfe zu einem gerechten sozialen Ausgleich zu kommen, aber meine Postleidenschaft hat mich schon viel zu weit fortgerissen, und wenn ich mich bei Ihnen dafür entschuldige, so habe ich doch die kleine Hoffnung, daß bei einigen der jüngeren Zuhörer ein Funke gezündet hat und sie einmal eintreten in unsere Reihe mit derselben Hingabe, die bewußt so tut, als wäre nur die geliebte alte Deutsche Post auf dieser Welt vorhanden.

Der Föderalismus in der schweizerischen Verkehrspolitik¹⁾

Von Dr. jur. Fritz Wanner.

Generalsekretär der Schweizerischen Bundesbahnen

I. Vom föderalistischen Staatsaufbau: Gemeinde — Kanton — Bund

Vor deutschen Verkehrsfachleuten einen Vortrag über schweizerische Verkehrsfragen halten zu dürfen, ist gleichzeitig eine Auszeichnung und eine Verpflichtung. Eine Auszeichnung, weil es als dankbare und schöne Aufgabe erscheint, nach einer Zeit der Trennung und Zerrissenheit wieder alte Beziehungen aufzunehmen und neue anzuknüpfen. Eine Verpflichtung, weil ich spüre, wie schwierig es heute sein muß, jenen Ton zu finden, der in der Not der Nachkriegszeit Intellekt und Gefühl, Herz und Verstand gleichermaßen anzusprechen vermag.

Ich bitte Sie deshalb zum vornherein um Nachsicht, wenn es mir nicht gelingen sollte meine Ausführungen ganz auf Ihr seelisches Klima abzustimmen. Da man mir hinsichtlich des Themas völlige Freiheit ließ, versuchte ich, soweit das einem Außenstehenden möglich ist, mich in Ihre Situation zu versetzen.

Es ist mein Bestreben, Ihnen mit allen Licht- und Schattenseiten zu zeigen, wie sich in der Schweiz unser tiefeingewurzelt föderalistisches Staatsbewußtsein in der Verkehrspolitik auswirkt. Nichts liegt mir aber ferner, als Ihnen die Schweiz in dieser Hinsicht etwa als Vorbild hinstellen zu wollen. Denn die ausgeprägte föderalistische Staatsstruktur der Schweiz hat sich in den letzten hundert Jahren gar zu oft für die Verkehrsentwicklung auch als Bremsgewicht erwiesen. Sie ist jedoch eine Gegebenheit, mit der zu rechnen ist. Wir müssen sie hinnehmen wie die geographischen und topographischen Verhältnisse oder wie die auch nicht zu ändernde Tatsache, daß ein Drittel der Bodenfläche der Schweiz aus unproduktivem Gletscher- und Felsgebiet besteht.

Föderalismus schweizerischer Prägung ist vielleicht vom Ausland und auch vom deutschsprachigen Nachbarn her als staatsbildende Kraft nicht leicht zu erfassen. Unser Bundesstaat ist keine Reißbrettkonstruktion und widerspricht in mancher Hinsicht rein vernunftmäßiger Überlegung. Denn die Gemeinde und der Kanton, auf deren Existenz der Bund aufgebaut ist, sind kräftige Realitäten und stehen, wenn nicht dem Verstand, so sicher dem Herzen des Schweizlers näher als der Bund. Wenn ein Viereinhalbmillionenvolk sich neben einer gutausgebauten Bundesverwaltung den Luxus von 22 Kantonsverwaltungen und über 4000 Gemeindeverwaltungen leistet, so mag das im ersten Moment einer Verschleuderung von Energien gleichkommen. Dies um so mehr, wenn es sich dabei tatsächlich um eine Vielzahl von politisch autonomen Körperschaften handelt. Die Gemeinde-Autonomie ist aber in der Schweiz kein leeres Schlagwort; die Kantone sind souveräne und oft sehr selbstbewußte und traditionsstolze Staatswesen, die alles andere als Marionetten in der Hand der Bundesregierung sein wollen. Zentralismus und Föderalismus befinden sich in einem wohlausgewogenen Gleichgewicht. Bundesrecht, kantonales und Gemeinderecht stehen sich als selbständige Partner gegenüber. Mit Erdrutschen in der traditionellen Grenzziehung zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden ist ebenso wenig zu

¹⁾ Vortrag, gehalten am 17. 2. 1949 im Rahmen einer Vortragsveranstaltung des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln.