

Doppel-Kilometer Streckenzurücklegung von rd. 500 000 Zügen, also mit 4 Millionen Zug-Einfachkilometer bzw. mit 2000 Tonnen-Kilometern an Tages-Nettoleistung) gegenwärtig zu rund jährlich 8000 Netto-Tonnen-Kilometer (pro Einfach-Kilometer Fahrrohrnetz). Bei Depeschrohrposten erreicht α selten höhere Werte als 10 Tonnen-Kilometer jährlich (pro 1 km Fahrrohr). Die Geringfügigkeit der Nutzungsprozentziffer ϵ und der spezifischen Verkehrsgröße α fast aller Rohrposten des Fernverkehrs Mitteleuropas tritt bei der Gegenüberstellung der Anlagekapitalien verschiedener großstädtischer Verkehrsmittel besonders hervor. Trotzdem wird bei richtig angelegten und zweckmäßig betriebenen bzw. tarifierten pneumatischen Posten auch das finanzielle Ergebnis ein genügendes sein und den Rohrposten der Vorzug vor anderen Organisationen des Nachrichten-Schnellverkehrs eingeräumt bleiben, solange für den Transport der in Frage kommenden Sendungen verkehrstechnisch und betriebsökonomisch bessere Ersatz-Einrichtungen nicht bestehen. Je länger die von den Patronen zurückgelegten Durchschnitts-Wegstrecken sind, umso größer wird unter sonst gleichen Verhältnissen die Nutzung.

Zusammenfassung.

Die sich gegenüberstehenden Beförderungsverfahren im Nachrichten-Schnellverkehr der Großstädte werden nach ihrer Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit erörtert. Das reine Botensystem mit vorwiegender Zentralisation des Abtragungsdienstes in einem Amte wird (auch bei ergiebiger Benutzung von Fahrrädern, Straßenbahnen etc.) im allgemeinen nur für Städte mittlerer Größe als zweckmäßig erachtet. Die hauptsächlich während des Krieges 1914/18 und in den ersten Nachkriegsjahren eingeführten Systeme der telegraphenamtlichen Straßenbahnbotenposten, der Straßenbahn-Schloßbeutel (ohne postalische Transportbegleitung) sowie das auch heute noch mehrfach benutzte Straßenbahn-Briefkastenverfahren können verkehrstechnisch und betriebsökonomisch lediglich als Aushilfsmethoden in Betracht kommen. Die Depeschbeförderungen im reinen Ortstelegraphiersystem werden geschildert und hierauf die Vorteile der Betriebsabwicklung mittels Stadtrohrposten näher ausgeführt. Hierfür werden noch einige Bauwürdigkeitsfragen erörtert. Am Schlusse werden Hinweise auf die sogenannten Nutzungsprozente und auf die spezifischen Verkehrsgrößen der Stadtrohrposten gegeben.



VERKEHRS-RUNDSCHAU.



Regierungsrat DR. STAEDLER, BERLIN:

Stabile und veränderliche Tarife im internationalen Postverkehr.

Die Valutaschwankungen, die seit einigen Jahren den internationalen Handelsverkehr beunruhigen, haben bekanntlich, abgesehen von der empfindlichen Steigerung der absoluten Verkehrsunkosten — Frachten und Gebühren —, dazu geführt, daß in der kaufmännischen Gewinn- und Unkostenberechnung, namentlich im ausländischen Kleingüter- und Postpaketverkehr, die Versendungsunkosten längst aufgehört haben, eine nebensächliche Rolle zu spielen. Dabei ist hier das Leiden der Handelsinteressen ein doppeltes: die absolute Höhe der gegenwärtigen Postgebührensätze und neben ihr — eben eine Folge der Valutaschwankungen — der fortwährende Wechsel in den Auslandposttarifen. Verwirrend kommt hinzu, daß dieser Wechsel sich immer nur auf einem Teilgebiet des internationalen Postverkehrs geltend macht, wie namentlich bei der Paketversendung, nicht aber auch beim Briefverkehr, do daß z. T. zwar mit leidlich stabilen Unkosten gerechnet werden kann, aber trotzdem z. T. auch um so überraschendere Wandlungen gewärtigt werden müssen. Ueberdies folgen diese dann wieder noch scheinbar ganz undurchsichtigen Veränderungsgesetzen, so daß sie sich nach Eintritt und Betrag niemals mit Sicherheit vorausberechnen lassen, jedenfalls mit den unschwer erkennbaren Kursschwankungen des öffentlichen Börsenverkehrs niemals zeitlich gleichen Schritt halten.

Sind es auch, verglichen mit den Gefahren der Preisschwankung im Güterverkehr an sich, nur Nadelstiche, die dem internationalen Handelsbetrieb durch solche Ungewißheit der Nebenkosten zugefügt werden, so ist ihre Wirkung zugleich leider, daß die vordem großartige Schöpfung des Weltpostvereins mit seinen vorbildlich gesicherten Verkehrseinrichtungen zunehmender Geringschätzung zu verfallen droht, die weder nach der ursprünglichen Anlage der Vereinsschöpfung, noch nach den einwandfreien Leistungen einer vierzigjährigen Vorkriegszeit verdient ist.

Von einem Vorschlag zur Abstellung der beschriebenen Mängel kann hier nicht die Rede sein, wohl aber von einer Darlegung der Gründe, auf die das fortwährende und unregelmäßige Schwanken der internationalen Posttarife zurückführt, und innerhalb ihres Kreises wiederum die Abweichungen zwischen den Brief- und den Paket- usw. Tarifen untereinander.

Solange die Idee eines allgemeinen gebührenfreien Postverkehrs nichts weiter ist als ein reformatorisches Dogma, bleibt es dabei, daß der Postverkehr sich nach Möglichkeit aus den eigenen Betriebseinnahmen erhalten soll. Der Zwang zu haushälterischer Vorsicht leitet also naturgemäß die Unternehmungen jeder Landespostverwaltung bei der Handhabung ihrer Verkehrs- und Tarifpolitik, und zwar erst recht dem Auslande gegenüber, d. h. wenn es gilt, die Gebühreneinkünfte aus dem internationalen Postverkehr so zu berechnen, daß der eigene Haushalt nicht Schaden erleidet. Das Ideal einer solchen Vorsicht ist es allerdings, wenn jedes Land von jeder einzelnen Postsendung, die den Bereich seiner Postverwaltung berührt, von Fall zu Fall seine eigenen Gebührenanteile bezieht. Und dieses System beherrscht denn auch in der Tat den modernen Weltpostverkehr. Der Weltpostverein hat nur in einer einzigen Beziehung zu einer Ablösung dieser lästigen Einzelrechnerei zu gelangen vermocht: nur über Briefe (und Briefsendungen, wie Drucksachen, Postkarten, Warenproben

usw.) ist der Grundsatz der Stückabrechnung über die Gebührenanteile zwischen den Vereinsverwaltungen beseitigt. Hier überläßt jedes Land der Aufgabeverwaltung — oder bei unfrankierter Versendung, der Bestimmungsverwaltung — den ganzen Betrag der Postgebühren. Deshalb kann also auch der Weltpostvertrag für die Briefpostsendungen eine stabile Gebühr verordnen, die ohne Rücksicht auf die Länge der Beförderungsstrecke sich gleichbleibt und durch die Zahl der an der Beförderung im Einzelfalle beteiligten Länder nicht beeinflusst wird. Diese Gebühr war in der Vorkriegszeit der bekannte Briefportosatz von 25 französischen Centimes oder 20 Pfennig, der niemals überschritten wurde und bei Postkarten sich auf 15 C. oder 10 Pfg. stellte; ähnlich bei den übrigen Briefsendungen (5 C.-Satz für je 50 g).

Anders schon vor dem Kriege bei den Paketen des Auslandverkehrs. Hier bezieht auch unter der Herrschaft des Weltpostvereins jedes Beförderungsland seinen eigenen Anteil an der vom Absender vor auszubezahlenden Gesamtbeförderungsgebühr, d. h. es gibt hier keinen Einheitsportosatz wie bei den Briefsendungen. Die Aufgabeverwaltung kann also auch den von ihr erhobenen Gebührensatz nicht für sich allein behalten, sondern muß den übrigen im Einzelfalle beteiligten Verwaltungen nachträglich die diesen gehörenden Gebührenanteile vergüten, mit anderen Worten: die Aufgabeverwaltung muß über jedes von ihr angenommene Auslandpaket nachträglich mit den anderen Verwaltungen abrechnen. Erleichtert wird dieses Verfahren dadurch, daß die meisten Länder ohne Rücksicht auf ihre eigenen Beförderungskosten einen einheitlich bemessenen Gebührenanteil beziehen; vor dem Kriege waren dies 50 C. für jedes Paket.

Nun wird bereits ersichtlich, worauf es zurückführt, daß im Weltpostverkehr die Briefgebühren ein stabileres Bild zeigen als die Paketgebühren. Bei Briefen spielt die Anzahl der an der Beförderung beteiligten fremden Postverwaltungen geldlich keine Rolle, wohl aber bei Paketen. Bei diesen ändert sich deshalb die Gebühr u. a. auch dann, wenn ein anderer Beförderungsweg eingeschlagen wird, der über mehr oder über weniger fremde Ländergrenzen führt als ein anderer Weg nach demselben Bestimmungslande. Es wird aber zugleich auch ersichtlich, inwiefern die Valutaschwankungen unserer Zeit dazu führen, daß die Höhe der Paketgebührensätze so häufigen Änderungen unterliegt. Muß beispielsweise die deutsche Post die französischen, schweizerischen, italienischen Gebührenanteile bei der Auflieferung des Pakets miterheben, um sie später den fremden Verwaltungen im Abrechnungswege zu vergüten, so muß mit jeder Valutaschwankung zugleich auch der Umrechnungsfuß wechseln. Die Abrechnung selbst geschieht auf Grund monatlich aufgestellter Listen über die im Laufe des zurückliegenden Monats ausgetauschten Pakete. Vierteljährlich übersendet jede Gebührengläubiger-Verwaltung ihren einzelnen Schuldnerverwaltungen ihre Rechnungen, abgestellt auf das Ergebnis der monatlichen Listen. Der Restbetrag aus den Vierteljahrsrechnungen ist von jeder Schuldnerverwaltung spätestens vor Ablauf des folgenden Vierteljahrs zu zahlen; Verzugszinsen betragen 7⁰/₁₀₀. Zu zahlen ist in Gold oder in Sichtwechseln auf die Hauptstadt oder einen Handelsplatz des Gläubigerlandes. Wird mit Wechseln gezahlt, so müssen diese in der Währung des Gläubigerlandes auf einen Betrag aufgestellt sein, welcher der geschuldeten Summe nach dem Kurs am Tage des Ankaufs entspricht. Das alles galt schon vor 1914. Jetzt aber wird die Restschuld selber nicht mehr in der früheren stabilen französischen Frankenwährung festgestellt, sondern (seit dem Madrider Weltpostvertrag 1920) in einer fingierten Währung, dem sogenannten Goldfranken des Weltpostvereins. Der Wert dieser imaginären Münze ist von komplizierter Berechnung; er beträgt soviel als diejenige Menge Goldes — nach Gewicht und Feingehalt — wie sie dem Münzfuß der Länder, die den Franken als Münzeinheit haben, nach der geltenden Gesetzgebung entspricht. Für die Um-

rechnung des Goldfranken in die einzelnen Landeswährungen ist dann noch der Börsenkurs eines Landes zu wählen, dessen gesetzliches Geldsystem auf der Freiheit der Goldausfuhr beruht und überdies die Einlösbarkeit von Papiergeld in das dem Nennwert dieses Geldes entsprechende eigentliche Goldgeld vorsieht.

In Deutschland setzte nun, wie erinnerlich, die Entwertung der Mark schon während des Krieges ein. Da Deutschlands internationaler Postverkehr damals so gut wie abgeschnitten war, so machte sich der Kursfall im Bilde der Auslandspostgebühren zunächst nur andeutungsweise fühlbar. Es war anfangs der Verkaufspreis der sog. Antwortscheine — ein Ersatz für Antwortfreimarken im Auslandsbriefverkehr — der zuerst vom 1. 4. 16. ab von seinem Normalsatz (25 Pfg.) vorsichtig auf 30 Pfg. stieg. Am 1. 10. 17 folgte ein weiteres energischeres Steigen auf 45 Pfg., mit kurzfristigen Erholungen auf 35 Pfg. am 1. 2. 18, 40 Pfg. am 1. 7. 18 (bis 14. 8. 18). Nach dem November 1918 folgten sich alsdann: 50 Pfg. ab 10. 3. 19, 60 Pfg. ab 10. 4. 19, 70 Pfg. ab 20. 7. 19, 85 Pfg. ab 10. 8. 19, bis mit dem 10. 9. 19 der Satz von 1 Mk. erreicht war. Inzwischen war dann auch der internationale Postverkehr Deutschlands wieder aufgenommen worden, und bereits ab 1. 10. 19 verdoppelte sich das Porto für Postpakete aus Deutschland nach dem Auslande, nicht weil der damals noch geltende Weltpostvertrag von Rom 1906 entsprechend geändert worden wäre, sondern ausdrücklich als Folge des niedrigen Standes des Markkurses, der eine Aenderung der deutschen Gegenwerte für die vertragsmäßig festgesetzte internationale Paketgebühr erforderte. Mitte März 1920 wurde sodann der internationale Postpaketverkehr Deutschlands fast im vollen Umfange der Vorkriegszeit wiederhergestellt, und zugleich zeigte sich, daß bei der weiteren Schwächung der deutschen Valuta mit der bisherigen Zurückhaltung beim Erhöhen der Gebühren nicht mehr auszukommen war. Die folgende Zahlenübersicht zeigt die Valutaschwankungen seit dem März 1920 im Spiegel des deutschen Auslandspostpakettarifs.

| | | Goldfrank = M. | Dollar = M. |
|------|----------------------|-----------------|--------------------|
| | | | (durchschnittlich) |
| 1920 | Februar 1. | 8 | 99,11 |
| | März 15. | 12 (+ 50 %) | 83,89 (— 10,54 %) |
| | Juli 1. | 8 (— 33,33 %) | 39,48 (— 52,94 %) |
| 1921 | März 20. | 10 (+ 25 %) | 62,45 (+ 58,19 %) |
| | August 1. | 12 (+ 20 %) | 84,31 (+ 35 %) |
| | Oktober 1. | 16 (+ 33,33 %) | 150,20 (+ 78,15 %) |
| | November 1. | 20 (+ 25 %) | 262,96 (+ 75,07 %) |
| | November 15. | 48 (+ 140 %) | 262,96 (+ 75,07 %) |
| | Dezember 15. | 36 (— 25 %) | 191,93 (— 27,01 %) |
| | | | (datiert) |
| 1922 | März 1. | 44 (+ 22,22 %) | 230,00 (+ 19,84 %) |
| | März 10. | 50 (+ 11,11 %) | 254,00 (+ 10,46 %) |
| | März 24. | 56 (+ 12 %) | 331,50 (+ 30,51 %) |
| | April 1. | 66 (+ 17,85 %) | 298,00 (— 9,95 %) |
| | April 18. | 56 (— 15,15 %) | 292,00 (— 2,01 %) |
| | Juli 1. | 70 (+ 25 %) | 402,00 (+ 37,67 %) |
| | Juli 10. | 100 (+ 42,86 %) | 528,50 (+ 31,47 %) |
| | August 7. | 160 (+ 60 %) | 752,00 (+ 42,29 %) |

| | | Goldfrank = M. | Dollar = M. |
|------|---------------|----------------|---------------------|
| | | | (durchschnittlich) |
| 1922 | August 19. | 200 (+ 25 %) | 1252,50 (+ 66,45 %) |
| | August 22. | 250 (+ 25 %) | 1300,00 (+ 3,79 %) |
| | August 26. | 400 (+ 60 %) | 1800,00 (+ 38,46 %) |
| | September 4. | 250 (- 37,5 %) | 1460,00 (- 18,89 %) |
| | September 16. | 300 (+ 20 %) | 1487,50 (+ 1,89 %) |

Aus der Gegenüberstellung des Börsenkurses der Dollarwährung zeigt sich, wie selten die Schwankungen des börsenmäßigen Marktkurses mit denjenigen der Auslandsposttarife zeitlich oder dem Betrage nach relativ gleichen Schritt halten. Aber auch der absoluten Höhe nach bestehen Unterschiede, indem die Tarifierhöhungen stets wesentlich hinter der Valutaänderung zurückbleiben. Die verwickelten Gründe hierfür darzulegen, würde hier zu weit führen; genug, daß dem deutschen Handelsverkehr mit dem Auslande insofern ein mäßiger Vorteil erwächst. Dennoch bleiben der Unzulänglichkeiten genug bestehen, ein Beweis, wieviel auch der deutsche Auslandsposttarif von einer internationalen Stabilisierung des Marktkurses zu erhoffen hat. Dieselben unerfreulichen Erscheinungen wie bei den Pakettarifen zeigen sich übrigens auch im internationalen Telegrammverkehr, weil auch hier eine Einzelabrechnung über die Gebührenanteile der verschiedenen Beförderungsverwaltungen stattfindet.



Professor A. Endres †.

Am 14. Mai 1922 wurde Professor Alois Endres durch einen plötzlichen Tod seiner Arbeit entrissen. In ihm hat die junge Verkehrswissenschaft einen ihrer ersten und eifrigsten Vorkämpfer verloren. Als Sohn einfacher Leute geboren, hat er es verstanden in hartem Ringen sich zu einem der geistigen Leiter des Verkehrswesens emporzuarbeiten. Seinen Posten als Kollegialmitglied der preußischen-hessischen Eisenbahndirektion Mainz verließ er, um vom 1. Juli 1909 ab an der Handelshochschule Mannheim als Professor der Verkehrswissenschaft zu wirken. Aus der Praxis hatte er die Erkenntnis gewonnen, daß aus nationalen, wirtschaftlichen wie sozialen Gründen die Überführung der deutschen Bahnen in Reichsbesitz zu erstreben sei. Diesem Gedanken widmete er sich in ausdauernder, nach außen weniger bekannt gewordener Arbeit. Wie ja sein Ziel weniger auf äußere Erfolge ging, sondern der Förderung derer galt, die mit ihm zu arbeiten bereit waren. Wenn er auch publizistisch nicht hervortrat, so entstammte seinem verkehrswissenschaftlichen Seminar an der H. H. Mannheim manche beachtenswerte Arbeit, besonders auf dem Gebiet des südwestdeutschen Verkehrswesens. Er selbst bekleidete neben dem akademischen Posten auch andere angesehenere Stellungen im öffentlichen Leben. Freudig hatte er sich auch bereit gefunden zur Einweihung des Neubaus des Instituts für Verkehrswissenschaft einen Vortrag zu übernehmen. Der schnell raffende Tod verhinderte ihn hieran wie an mancher weiteren Arbeit zum Nutzen des deutschen Verkehrswesens, des deutschen Volkes. Wir alle betrauern in ihm einen Mann, der auf dem Grundstock praktischer Erfahrung ein reiches Wissen aufgebaut hatte, von dem er freigiebig und ohne Ruhmsucht seinen Mitmenschen zu teilen bereit war. —

137

Zeitschrift für Verkehrswissenschaft

HERAUSGEGEBEN VON DR. ERNST ESCH
DIREKTOR DES

INSTITUTS FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT
AN DER UNIVERSITÄT KÖLN

INHALT

Dr. OTTO BRAMSLOW: Die Entwicklung des Stauereiwesens.

Ob.-Reg.-Rat RÜHL: Großraum-Güterwagen.

Verkehrsrundschau:

Dr. Napp-Zinn, Köln: J. J. Bechers (um 1630—1682)
Stellung zu Verkehrs- und Weltwirtschaft.

Dr. Senckpiel, Werder: Die Schadenersatzpflicht des
Frachtberechtigten beim Frachtvertrage.

Buchbesprechungen.



1. Jahrg.

1922

Heft 6

OSKAR MÜLLER VERLAG KÖLN