

keit unterrichtet der Kalender über die Betriebseinrichtungen der Reichspost, spiegelt er auch für die Betriebspolitik der Reichspost charakteristische Erscheinungen wieder wie die gewaltige Ausdehnung der Kraftpost, die zahlreichen Neubauten, die betriebstechnischen Verbesserungen, die weitgehende Personal-Wohlfahrtspflege. Zugleich wirkt er eindringlich für die Inanspruchnahme der Reichsposteinrichtungen jeder Art. N.-Z.

**Hermann Loening**, Dr., Die Landstraßen in den Vereinigten Staaten, ihre Verwaltung und Finanzierung. Eindrücke von einer Studienreise. Berlin 1930. Verlag von Reimar Hobbing. 36 S. Die Schrift ist eine lesenswerte Ergänzung bzw. Vertiefung der bekannten Feilchenfeld-Denkschrift. Sch.

**Kutschke**, Dr.-Ing. e. h., Stadtbaurat, Königsberg als Hafenstadt. Königsberg 1930. Ostpreußische Druckerei und Verlagsanstalt A. G. 67 S. mit 58 Abbildungen; dazu 3 Karten und 1 Tafel. 4<sup>o</sup>. Der 1929 erfolgte Abschluß des während des Weltkriegs aufgenommenen Hafenausbaus und der Vertiefung des Königsberger Seekanals begründen das Erscheinen dieser würdig ausgestatteten Schrift, die vornehmlich die technische Entwicklung und den Stand des Hafens und der anschließenden Wasserstraßen, ferner den Verkehr und Betrieb des Hafens mittels eines das Wesentliche klar herausstellenden Textes und guter Aufnahmen wiedergibt. N.-Z.

**Ludwig Werthelmer**, Hofrat. Die wirtschaftlichen Grundlagen der Donauschifffahrt. Österreichisches Kuratorium für Wirtschaftlichkeit. Veröffentlichung 3. Wien 1930. Verlag von Julius Springer. 60 S. Mit der Einbeziehung der Donau-Probleme in seine Arbeiten hat das ÖKW. sich auf ein staatswissenschaftliches Gebiet begeben, das man im Reich schwerlich als zum Aufgabenkreis des Kuratoriums für Wirtschaftlichkeit gehörig betrachten dürfte. Nichtsdestoweniger kann diese Erstreckung der Untersuchungen des ÖKW. für die Wirtschaft Österreichs wie die Wirtschaftswissenschaft schlechthin als bedeutsam und willkommen betrachtet werden. Insbesondere muß man der vorliegenden Studie des Generaldirektors der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft attestieren, daß hier in der konzentrierten Herausstellung der Grundlagen und der vielschichtigen Probleme der Donauschifffahrt Hervorragendes geleistet worden ist. N.-Z.

**Max Menzel**, Handbuch des reisenden Kaufmanns. Band 23 der Hamburger Kaufmannsbücher. Hamburg 1929. Hanseatische Verlagsanstalt. 284 S. Der Geschäftsführer des Bundes reisender Kaufleute im Deutschen Nationalen Handlungsgehilfen-Verband bietet seinen Kollegen hier ein vielseitiges Vademecum, das ihnen insbesondere in den meisten Rechtsfragen ihres Berufs sowie über die Benutzung der Verkehrsmittel Auskunft erteilt und zahlreiche Ratschläge für eine erfolgreiche Tätigkeit gibt. N.-Z.

**Berliner Verkehrs-A.-G. (B. V. G.)** (Literarische Abteilung). 1. Verkehrsplan der B.V.G. (zeigend: Untergrundbahnen, Straßenbahnen, Omnibuslinien, Stadtbahn; mit Nebenkarten: Anschlüsse an die U-Bahn; Ausflugsverkehr Straßenbahn, desgl. Omnibus; Nachtlinien Straßenbahn, desgl. Omnibus). Dazu Beiheft enthaltend: Tarif, Straßenbahn- und Omnibus-Linienverzeichnis, Straßenverzeichnis. 112 S. — 2. „Wohin in Berlin?“, enthaltend die Verkehrsverbindungen zu mehreren tausend Zielpunkten. 64 S. Preis der beiden auf allen städtischen Verkehrsmitteln erhältlichen Veröffentlichungen RM 0,25.

**Deutscher Touring-Club**. Handbuch 1930. München. Touring-Verlag G.m.b.H. 192 S. Enthält hauptsächlich ein Vertragsfirmen- (insbesondere Gasthof-) Verzeichnis, daneben Angaben über den DTC. sowie zahlreiche Auskünfte automobilrechtlicher und touristischer Art.

## Preisbemessungsgrundsätze und Tarifpolitik der Deutschen Reichspost im Nachrichten-, insbesondere im Drucksachenverkehr.

Von Oberpostdirektor Dr. H. Hellmuth, Nürnberg.

Auf dem Gebiet des Drucksachenverkehrs besitzt die Deutsche Reichspost (=DRP) grundsätzlich eine nur tatsächliche, und dabei keineswegs unbeschränkte Monopolstellung. Die Anziehungskraft ihrer Verkehrseinrichtungen auf das Bedürfnis vor allem der Geschäftswelt nach einem zuverlässigen Drucksachenversand beruht lediglich auf der Vollkommenheit und Leistungsfähigkeit dieser öffentlichen Verkehrsanstalt. Eine rechtliche Stütze findet in diesem Punkt die Stellung der DRP nur in beschränkter Weise, insofern das Gesetz „den Betrieb von Anstalten zur gewerbsmäßigen Einsammlung, Beförderung oder Verteilung von unverschlossenen Briefen, Karten, Drucksachen und Warenproben, die mit der Aufschrift bestimmter Empfänger versehen sind, verbietet“ (Verbot der sog. Privatbriefbeförderungsanstalten; Artikel 3 des Gesetzes, betr. einige Änderungen von Bestimmungen über das Postwesen, vom 20. Dezember 1899 RGBL. S. 715).

Bei dieser weitreichenden tatsächlichen Vorzugsstellung darf die DRP die Tarifbildung in ihrem Drucksachenverkehr ebensowenig nach freiem Belieben vornehmen wie in jenen ihrer Geschäftszweige, wo ihr ein Alleinbetriebsrecht zur Seite steht. Der Drucksachentarif der DRP bleibt daher ebenfalls allen jenen gemeinwirtschaftlichen Gesichtspunkten unterworfen, welche die Preisbildung der DRP auf den ihr rechtlich ausschließlich vorbehaltenen Geschäftszweigen (Beförderung verschlossener Briefe gegen Entgelt, Zeitungsvertrieb, Fernmeldeverkehr) wesentlich beeinflussen. Bei der Festsetzung der Drucksachengebühren sind daher vor allem die gemeinwirtschaftlichen Gebote der Gleichheit des Preissatzes für alle Verkehrsteilnehmer und der Bemessung einer wirtschaftlich richtigen Preishöhe zu beachten, die den Verkehrsnutzern die erreichbar volle Befriedigung ihrer Verkehrsbedürfnisse und damit die Sicherung eines tunlichst hohen Gesamtnutzens gewährleisten. Eine Untersuchung der hier einschlägigen Preisbestimmungsgründe darf aber auch die theoretisch wie praktisch längst bewährte Erfahrung nicht unberücksichtigt lassen, daß dieser „Gesamtnutzen“ der Verkehrsteilnehmer nicht dazu dienen kann, gewisse betriebswirtschaftlich wesentliche Einflüsse auf die Drucksachentarifsätze einseitig auszuschalten.

### 1. Die Preisbemessungsgrundsätze.

#### a) Die Wertung durch den Verkehrsnutzer. Das Preisgesetz.

Das Kostengesetz des Verkehrs lehrt, durch ein Höchstmaß der erreichbaren Verkehrsstärke eine weitgehende Minderung der Selbstkosten zu erzielen. Auf die Zahl der hierbei notwendigen Verkehrsdienste übt nun die Preisstellung für diese Leistungen einen weitreichenden Einfluß aus. Wer eine Verkehrsleistung der DRP begehrt, verfolgt damit einen besonderen Zweck, dessen Erfüllung ihm

einen bestimmten Zweckwert darstellt. Der von der Verkehrsanstalt für ihren Dienst verlangte Preis (die Gebühr) bedeutet für den betreffenden Verkehrsnutzer eine Ausgabe, erscheint ihm als ein (begehrenswerter oder — weil zu hoch — abzulehnender) Kostenwert. Der einzelne wird nur dann die Tätigkeit der Anstalt für sich in Anspruch nehmen, wenn dieser Kostenwert über jenen besonderen Zweckwert der Verkehrsleistung wenigstens nicht hinausgeht. Zum Verkehrsnutzer wird also im allgemeinen der, welcher dem angestrebten Verkehrsdienst einen höheren Wert beimißt als der Gütermenge des für die Dienstleistung geforderten Preises. In der arbeitsteiligen, tauschwirtschaftlichen Gütererzeugung und Güterverteilung kaum man allerdings von einem eigenen Zweckwert, der mit dem Aufsuchen der postalischen Verkehrstätigkeit verbunden wäre, nicht sprechen; denn die verlangten Verkehrsdienste der DRP dienen der Privatwirtschaft lediglich als ein Mittel zur vorbeschriebenen Zweckerfüllung, stellen mithin selbst einen Abschnitt jener tauschwirtschaftlichen Wirksamkeit dar. Die Geschäftskreise schätzen die Beförderung von Nachrichten durch die Post nicht nach ihrem persönlichen Wertstand, sondern danach, ob ihnen die Beförderungskosten einen geschäftlichen Gewinn übriglassen. In der Regel bleibt hier der Zweckwert nur durch den Kostenwert meßbar, d. h. „durch diejenige Gütersumme, welche jemand im vorliegenden Falle für den Ankauf der Verkehrsleistung mit Rücksicht auf den Zweckwert aufzuwenden bereit ist“. Beim geschäftlichen Nachrichtenverkehr greift also nicht die persönliche Wertung Platz, die Verkehrsleistungen werden vielmehr als Kosten mit Rücksicht auf den wirtschaftlichen Ertrag in Rechnung gesetzt (Sax I S. 98 u. 101). Je niedriger nun der Preis und damit der Kostenwert für den Dienstleistungsbegehrer sich erweist, desto geringer kann im allgemeinen der Zweckwert sein, um dessentwillen eine postalische Arbeit beansprucht wird, desto größer wird aber im allgemeinen der Kreis der Personen ausfallen, die nach ihrem Besitzstand und entsprechend der jeweiligen Verkehrsbedeutung einer Dienstleistung diese von der DRP verlangen. Die Allgemeinheit der durch die Postbeförderungsgeschäfte zu befriedigenden Verkehrsbedürfnisse bedingt es, daß die Preise (hier die Briefpostgebühren) dem Wertstand der großen Masse der Verkehrsteilnehmer, in unserem Falle dem durchschnittlichen Wertstand der ganzen Bevölkerung angeglichen werden.

Die Preiserniedrigung hebt bei richtiger Einstellung der Tarifpolitik auf solche Einflüsse die Verkehrsstärke und vermindert damit die Anteilkosten jeder Leistungseinheit. Über diese Wirkung des Preisgesetzes des Verkehrs, aber auch über die Grenzen für eine solche verkehrssteigernde Preisermäßigung vgl. Sax (I S. 90f., II S. 398). Heute hört man mehr denn je Wünsche der Geschäfts- und Handelswelt nach einer Gebührensenkung im postalischen Nachrichtenverkehr, die mit jener verkehrserhöhenden Wirkung solcher Tarifsenkungen begründet wird. Demgegenüber ist mit Sax (I S. 94) zu betonen, daß bei einer fortschreitenden Gebührenermäßigung der Spielraum für eine weitere Ermäßigung gering bleibt, weil die Wirkung der dann noch möglichen immer geringeren Ermäßigung auf eine Verkehrshebung stetig abnehmen und endlich verschwinden muß. „Wenn die bei jeder — berechtigten oder unberechtigten — Forderung nach einer Tarifherabsetzung gehörte Behauptung, der ernäßigte Beförderungspreis würde eine derartige Steigerung des Verkehrs nach sich ziehen, daß der Ausfall in den Einnahmen sich in kurzer Zeit wieder ersetzen werde, in ihrer nackten Allgemeinheit und Unbestimmtheit richtig wäre, so bestünde das Geheimnis der höchsten Betriebsökonomie ganz einfach in der niedrigsten Preisstellung“ (Sax II S. 456). Wie weit die DRP dem Verlangen beteiligter Ge-

schäftskreise nach günstigerer Verkehrs- und Tarifgestaltung unter Vernachlässigung dieser Erfahrungssätze entsprochen hat, wird also zu besprechen sein.

#### b) Die Kostenverursachung im Postbetrieb.

Eine Preisstellung, die zur Erzielung höherer Verkehrsziffern auf tunliche Preisermäßigung gerichtet ist, wird in dieser Art von Tarifpolitik nicht allein durch die eben erwähnten Schranken des Preisgesetzes gehemmt, sie muß auch die entstehenden Kosten als die regelmäßige Untergrenze jeder Preisbildung in Rechnung ziehen. Dabei sind die Grenzen der Selbstkostenrechnung im Betrieb der DRP im Auge zu behalten. Für eine Selbstkostenrechnung zum Zwecke der Preisbestimmung bleibt die Erfassung der Gesamtheit der Kosten das zunächst Wichtigste. Es ist hervorzuheben, daß die Kosten des Postbetriebs durch den Verkehr in seiner Gesamtheit veranlaßt sind. Die Entfernung des Bestimmungsortes der einzelnen Nachricht hat keinen bestimmbareren Einfluß auf die Gesamtsumme der Selbstkosten. Die in Massen anfallenden Verkehrsleistungen des postalischen Nachrichtendienstes sind äußerst mannigfaltig nach dem Maße der Beanspruchung der Postverkehrsmittel, nach der Ausdehnung der Ortsveränderung (Beförderungsweg), nach Umfang und Ausstattung der Versendungsgegenstände. Die einzelne betriebliche Beförderungshandlung anlässlich jedes einzelnen Verkehrsdienstes tritt kostentechnisch in ihrem Einfluß auf die Gesamtkosten um so mehr zurück, je stärker an Zahl und betrieblicher Aufeinanderfolge, je vielseitiger nach körperlicher Ausstattung und nach ihrem Beförderungsziel die Briefbeförderungsgegenstände anfallen. Die Kostenberechnung bekommt es daher mit großen Durchschnittsklassen zu tun, in welche sich die verschiedenen Nachrichtenbeförderungsgegenstände nach ihrer Beanspruchung der Postbetriebseinrichtungen einreihen lassen. Es müssen innerhalb dieser durchschnittlichen Kostengruppen für jede dazugehörige Verkehrsleistung (z. B. für eine Briefbeförderung, für eine Drucksachenbeförderung usw.) die auf sie entfallenden Anteilkosten als Mindestpreis berechnet werden. Zu diesem Zweck werden die ermittelten Güteraufwendungen der Lastleistungen auf alle innerhalb des der Kostenfeststellung zugrunde liegenden betrieblichen Zeitabschnitts angefallenen Nutzleistungen — nach dem Verhältnis des Anteils der Nutzleistungen an den Lastleistungen — aufgeteilt (über Einzelheiten vgl. Sax I S. 102f.).

#### c) Das gegenseitige Verhältnis zwischen Wert und Kosten

wirkt sich dahin aus, daß im Zweifel die Wertung eines Beförderungsgeschäfts durch den Verkehrsnutzer für die Preisbemessung (Gebührenfestsetzung) den Ausschlag gibt (vgl. Sax I S. 104). Die Wirkung dieser Preisbestimmungsregel geht dahin, daß in solchen Fällen „der Kollision zwischen den beiden Preisbemessungsgründen Wertung und Kostenverursachung“ der Preis nur bis zu dem der Wertung entsprechenden Punkt gehen darf, selbst wenn die Kostenverursachung eine weiterreichende Gebührenerhöhung begründen würde. Praktische Beispiele für solche tarifpolitischen Erscheinungen bieten im Betrieb der DRP vor allem der Postzeitungsvertrieb und der Telegrammverkehr. Hier werden die erwachsenen Kosten durch die Gebührenerinnahmen bei weitem nicht gedeckt. Der Zeitungsdienst wird von der ertragreicheren Briefpostbeförderung mitgeschleppt, der finanzielle Ausfall im Telegrammverkehr wird von den Fernsprecheinnahmen getragen.

Einen besonders dankbaren Gegenstand für das gegenseitige Kräfteverhältnis zwischen Wertung und Kostenverursachung bietet die gegenwärtige Verkehrs- und Tarifpolitik der DRP im Drucksachenverkehr. Hierauf soll im folgenden eingegangen werden.

## 2. Die Verkehrs- und Tarifpolitik der DRP im Drucksachenverkehr.

### a) Die Gründe für die herkömmliche Preisermäßigung im Drucksachenverkehr der DRP.

a) Die tarifliche Behandlung des Drucksachenverkehrs durch die DRP bietet ein besonders hervorstechendes Beispiel für die Rückwirkung von Preisermäßigungen auf die Ausdehnungsfähigkeit der Nachfrage, auf die Steigerung des Verkehrs und auf die dadurch erzielte Massennutzung. Die Preisbildung im Drucksachenverkehr trägt zunächst das gleiche allgemeine Kennzeichen wie die Preisbildung im übrigen postalischen Nachrichtenverkehr: die Unabhängigkeit des Beförderungspreises von der örtlichen Kostengestaltung und die kosten- und preistechnische Vernachlässigung des Beförderungswegs im einzelnen Fall, die zu einem Ausgleich zwischen den früheren Beförderungspreisen auf den verschiedenen Linien (Bemessung der Postgebühr auf allen Postwegen nach dem Durchschnitt des ganzen Verkehrsnetzes für alle daran beteiligten Örtlichkeiten) geführt hat (Gesetz der Nivellierung im Tarifwesen; über seine Merkmale im einzelnen vgl. Sax I S. 107 u. Sax II S. 401). Bekanntlich weisen nun die Drucksachen gegenüber den Briefen und Postkarten eine bemerkenswerte Ermäßigung der Beförderungsgebühren auf. Nach den gegenwärtig geltenden Tarifsätzen beträgt die Gebühr im Fernverkehr für Briefe bis 20 Gramm 15 Rpf, über 20 bis 250 Gramm 30 Rpf, über 250 bis 500 Gramm 40 Rpf. Postkarten kosten im Fernverkehr 8 Rpf. Drucksachen dagegen wurden von der DRP befördert zufolge den bis zum 1. März 1931 gültigen Tarifsätzen: in Form einfacher, offen versandter Karten, auch mit anhängender Antwortkarte, zu 3 Rpf, im übrigen — d. h. in anderer Form und Ausstattung — bis zu 50 Gramm zu 5 Rpf, über 50 bis 100 Gramm zu 8 Rpf, über 100 bis 250 Gramm zu 15 Rpf, über 250 bis 500 Gramm zu 30 Rpf. Postwurfsendungen übernahm die DRP als Drucksachen bis zu 50 Gramm, gegen eine Gebühr von 3 Rpf für das Stück, zur Beförderung und Verteilung. Nach den im Zeichen des allgemeinen Preisabbaues ergangenen Vorschlägen zur Senkung der Postgebühren, die vom Reichspostministerium Mitte Dezember 1930 dem Verwaltungsrat der DRP unterbreitet und mit dessen Zustimmung durch Verordnung vom 20. Januar 1931 in Kraft gesetzt worden sind, ist ab 1. März 1931 im Drucksachenverkehr, wo bisher die Mindestgebühr bis zu 50 Gramm 5 Rpf betrug, eine neue Gewichtsstufe bis zu 20 Gramm mit der Gebühr von 4 Rpf eingeschaltet worden. Bei Postwurfsendungen in Drucksachenform ist die Gebühr für Beförderung und Verteilung von 3 Rpf auf 2 Rpf ermäßigt worden.

β) Gegenüber der Beförderung von Briefen und Postkarten erscheint die wohlfeilere Behandlung der Drucksachen vom Standpunkt der Selbstkosten zunächst nicht einleuchtend. Die betriebliche Arbeit und damit der persönliche und sächliche Gesamtkostenaufwand ist bei Drucksachen — von der Menge der aufgelieferten Verkehrsgegenstände und ihrem kostentechnischen Einfluß zunächst abgesehen — der gleiche wie in der Briefbeförderung. Jede mit der Anschrift eines bestimmten Empfängers versehene Drucksache durchläuft grundsätzlich die gleichen Betriebsabschnitte wie jede Briefsendung und jede Post-

karte. Sie muß einzeln gestempelt, einzeln vor- und feinverteilt werden, sie erfährt auch nach der Ankunft am Bestimmungsort die gleiche betriebliche Sorgfalt bei der Vorbereitung zur Zustellung wie ein Brief. Schaltet man den Gesichtspunkt des Massenverkehrs ein, so trifft man — wenn auch nach der Gesamtmenge nicht in demselben Umfang — bei den Briefen auf die gleiche Erscheinung wie bei den Drucksachen. Kostentechnisch verkleinert im Brief- wie im Drucksachenverkehr die steigende Zahl der aufgelieferten Sendungen bei gleichbleibenden Gesamtkosten die auf das einzelne Stück entfallenden Anteilkosten. Der hier maßgebende Unterschied zwischen Brief und Drucksache liegt in der Stärke der Anlieferung. Nach den Angaben in den Geschäftsberichten der DRP zeigte während der verfloßenen drei Jahre der Postverkehr in Briefen, Postkarten und Drucksachen innerhalb Deutschlands folgendes Zahlenbild:

	Briefe	Postkarten	Drucksachen (ohne Postwurfsendungen)
Rechnungsjahr 1927/28:	3477,3 Millionen,	1576,4 Millionen,	1588,7 Millionen
" 1928/29:	3659,9 "	1596,7 "	1608,8 "
" 1929/30:	2933,3 "	1349,6 "	2657,3 "

Im Drucksachenverkehr kann sich unter dem Einfluß des vorerwähnten Kosten- und namentlich des Preisgesetzes der Umfang dieses Geschäftszweiges derart massenhaft heben, daß die Stückkosten erheblich heruntergehen, wodurch zwischen ihnen und dem niedrigen Gebührensatz immer noch eine Gewinnspanne auftritt, wobei zum mindesten die Stückkosten nicht über den angesetzten Beförderungsstückpreis hinausragen. Dabei soll nicht unerwähnt bleiben, daß sich die Drucksache wegen dieser tariflichen Begünstigung gegenüber dem Brief und der Postkarte eine gewisse Hintansetzung in der Beförderung und in der sonstigen betrieblichen Behandlung gefallen lassen muß. Namentlich die Massendrucksachen erleiden am Bestimmungsort dadurch eine Verzögerung, daß sie nicht schon am Aufgabeort, vielmehr erst bei besonderen, für größere Verkehrsgebiete aufgestellten Drucksachenverteilstellen (zur Zeit 14 im Reichspostgebiet) zur Beförderung an den Bestimmungsort verarbeitet werden. Im Gegensatz zu anderen unanbringlichen Briefpostgegenständen unterbleibt ferner bei sog. wertlosen Drucksachen die Rücksendung an den Aufgabeort. Auf der anderen Seite verursachen die Drucksachen einen besonderen betrieblichen Arbeitsaufwand insofern, als eine gewissenhafte Nachprüfung der Übereinstimmung ihrer Ausstattung und sonstigen Beschaffenheit mit den für sie geltenden besonderen Drucksachenvorschriften verhältnismäßig mehr Zeit beansprucht als das einfache Prüfungsgeschäft bei einem Brief oder gar bei einer Postkarte. Dagegen läßt sich bei Postwurfsendungen ein erheblich kleinerer Kostenaufwand für das Stück feststellen als bei Briefen, Postkarten und den beanschrifteten Drucksachen. Postwurfsendungen gelangen in der für jeden Bestimmungsort vorgesehenen Stückzahl in einfacher Verpackung ohne jede betriebliche Befassung mit ihnen an diesen Ort und werden dort mit Hilfe eines bestimmten Verteilschlüssels in der für die betreffenden Empfängergattungen vorher ermittelten Stückzahl auf die beteiligten Briefzusteller zur Zustellung verteilt.

γ) Von besonderem Einfluß auf die Gebührenermäßigung im Drucksachenverkehr erscheint der oben schon behandelte weitere Preisbemessungsgrund, die Wertung durch den Verkehrsnutzer. Der Brief und die Postkarte bilden Träger persönlicher Mitteilungen, sind oft von erheblicher geschäftlicher, namentlich finanzieller Bedeutung. Die Drucksache und ihr Inhalt sollte ursprüng-

lich für einen größeren Kreis von Empfängern bestimmt sein, ihr sollte, im Gegensatz zum verschlossenen Brief und seiner „vertraulichen“ Eigenschaft, keine „persönliche“ Beziehung zwischen dem Absender und einem bestimmten Empfänger zugrunde liegen. Die Drucksache war als Nachrichtenträger allgemeiner Art gedacht, sie wollte sich in der gleichen Sache an eine Vielheit von Lesern wenden. Die Drucksachen durften daher grundsätzlich Geschriebenes nicht enthalten, die Verkehrsbestimmungen über sie waren genau nach dem Wortlaut zu handhaben und dabei als Ausnahmenvorschriften eng auszulegen.

Über die Bedeutung der Drucksache für den Geschäfts- und Handelsverkehr soll hier kein Wort verloren werden. In ihr liegt der „Zweckwert“ dieser Sendungsgattung mitbegründet. Es ist aus den vorausgeschickten allgemeinen Ausführungen über verschiedene Preisbestimmungsgründe im postalischen Nachrichtenverkehr bereits bekannt, daß im geschäftlichen Nachrichtenverkehr die „persönliche Wertung“ einer postalischen Dienstleistung durch den Verkehrsteilnehmer und der mit einer Verkehrsbenutzung, hier im Drucksachendienst, verfolgte geschäftliche Zweck (d. h. seine Bedeutung für das „Geschäft“) zusammenfallen. Die Ausgaben jeder Einzelwirtschaft werden hier als „Kosten“ mit Rücksicht auf den Ertrag in Rechnung gestellt. Zweckwert und Kostenwert fallen zusammen oder zeigen sich gegenseitig stark angenähert.

#### b) Der gegenwärtige Drucksachentarif.

Verfolgt man nun die Verkehrs- und Tarifpolitik, welche die DRP bald nach Beendigung des Weltkriegs bei der Aufstellung der Drucksachenbestimmungen und ihrer Anpassung an die übernommene Gebührenermäßigung gegenüber dem Brief und der Postkarte eingeschlagen hat, so findet man, daß im Laufe der Zeit — auf das Drängen der beteiligten Geschäfts- und Wirtschaftskreise — gegenüber den ursprünglich einengend gefaßten Verkehrsgrundsätzen des „Drucksachenparagraphe“ der Postordnung eine ständig zunehmende Erweiterung der Benutzungsmöglichkeiten dieser Verkehrsgattung Platz gegriffen hat. Ein kurzer Vergleich der anfänglichen postalischen Bedingungen für den Drucksachenverkehr mit ihrer heutigen Fassung zeigt deutlich, in welcher einschneidender Weise die Gebührenermäßigung nunmehr auch für solche Zwecke beansprucht werden kann, die früher nur durch die Form des Briefes und der Postkarte gegen die entsprechende höhere Gebühr erreicht werden konnten. Das Kennzeichen dieser Wandlung liegt in einer wesentlichen Annäherung des postalischen Verwendungszwecks der Drucksache an die Benutzungsmöglichkeiten des Briefes und der Postkarte, wogegen die Drucksachengebühren nicht nur gleichgeblieben sind, sondern sogar eine wenigstens teilweise Herabsetzung erfahren haben.

a) Die wesentlichen Änderungen (Erweiterungen) im Verwendungszweck der Drucksache lassen sich der nachstehenden wiedergegebenen alten und neuen Fassung der einschlägigen Ausnahmestimmungen für Drucksachen entnehmen.

Zunächst erklärt der neue § 8 Absatz VIII Nr. 3 der Postordnung ebenso wie schon früher, daß es gestattet ist, bei einer Drucksache „Stellen des Drucks zu streichen, Worte oder Teile des Drucks durch Anstriche hervorzuheben und zu unterstreichen“. Diese Vorschrift war aber früher durch eine Ausführungsbestimmung ergänzt, die lautete: „Die Streichungen, Anstriche und Unterstreichungen dürfen keine brieflichen Mitteilungen in offener oder verab-

redeter Sprache darstellen.“ Es war z. B. nicht gestattet, in einer Drucksache von dem Satz „Ich nehme an dem Essen <sup>teil</sup>“ die für den Fall nicht zutreffenden Worte zu streichen. Als einzige Ausnahme war nachgegeben, daß bei Warenbestellkarten gewisse Stellen der gedruckten Angaben durch- oder unterstrichen werden durften, um kenntlich zu machen, daß sich die Bestellung nur auf die nicht durchstrichenen oder auf die unterstrichenen Gattungen von Waren beziehen sollte. Die Nachtragung nicht aufgeführter Waren und die Angabe der bestellten Warenmengen war dabei aber nicht gestattet. Diese allgemein verbindliche Auslegungsregel besteht heute nicht mehr. Im Rahmen der jetzigen Bestimmung kann daher ein findiger Absender auf den Drucksachen durch entsprechende Anordnung und unter Ausnutzung der nunmehr zugestandenen Handlungsfreiheit sehr wohl persönliche Mitteilungen einem bestimmten Empfänger zugehen lassen, mit dem er vordem in den gleichen Angelegenheiten nur brieflich gegen Entrichtung der höheren Beförderungsgebühr verkehren konnte.

Früher war es ferner — unter Verpflichtung zur Anwendung dieser Ausnahmestimmungen nach dem Buchstaben — lediglich zugelassen, „bei Preislisten, Börsen- und Marktzetteln, Geschäftsanzeigen, Handelsrundschreiben und Anzeigenanerbieten Zahlen nebst solchen Zusätzen, die als Bestandteile der Preisbestimmung zu betrachten sind“, nachträglich einzusetzen. Handschriftliche Nachtragungen von Warengattungen und Zusätze über die Marktlage waren in den Preislisten nicht gestattet. Als Bestandteile der Preisbestimmung waren nur solche Zusätze möglich, die in unmittelbarem Zusammenhang mit der Preisangabe standen.

Ferner war es früher zugelassen, „auf gedruckten Besuchskarten, Weihnachts- und Neujahrskarten Namen, Stand und Wohnort nebst Wohnung des Absenders anzugeben sowie mit höchstens fünf Worten oder mit den üblichen Anfangsbuchstaben Grüße, Glückwünsche, Danksagungen, Beileidsbezeugungen oder andere Höflichkeitsformeln handschriftlich oder mechanisch hinzuzufügen“. Diese Ausnahme galt nach dem Wortlaut der Postvorschrift nur für Besuchs-, Weihnachts- und Neujahrskarten, nicht aber für Geburtstags-, Oster- oder Pfingstkarten. Dabei durften auf jenen bevorzugten Sendungen andere Mitteilungen als Grüße, Glückwünsche und ähnliche Höflichkeitsformeln nicht gemacht werden.

Weiterhin war es vordem nur erlaubt, „bei Reiseankündigungen den Namen des Reisenden, den Tag und die Stunde der Ankunft, den Namen des Ortes, den er zu besuchen beabsichtigte, und die Örtlichkeit, wo er abstieg, handschriftlich oder mechanisch einzutragen oder zu berichtigen und

in Anzeigen über Warensendungen den Tag der Absendung handschriftlich oder mechanisch anzugeben“.

Schließlich durften in Empfangsbestätigungen über Wertsendungen oder Geldbeträge der Betrag, ferner der Tag und die Nummer der Rechnung sowie die Zahl und die Gattung der Gegenstände, auf die sich die Zahlung bezog, handschriftlich oder mechanisch angegeben werden.

Heute dagegen räumt die Postordnung (§ 8 Absatz VIII Nr. 4—6) dem Versender von Drucksachen ein, „Ziffern an offen gelassenen Stellen des gedruckten Wortlauts“, — und zwar handschriftlich, mit der Schreibmaschine, mit Stempel, im Durchdruck- oder Pausverfahren — „nachzutragen“, ferner

„Ziffern zu ändern“ oder „sonstige Änderungen im Wortlaut sowie Nachtragungen an beliebiger Stelle vorzunehmen.“

Diese Änderungen und Nachtragungen dürfen jedoch zusammengezählt nicht mehr als fünf Worte usw. umfassen und müssen in leicht erkennbarem sachlichen Zusammenhang mit der gedruckten Mitteilung stehen.“

Was früher Ausnahme war, gilt damit heute als allgemein zulässige Regel. Ein gewiegter Geschäftsmann hat es in der Hand, unter weitgehender Ausschaltung der kostspieligeren Briefform an seine Kunden und Geschäftsfreunde Bestellungen, Rechnungen, Mahnkarten unter Verwendung der gebührenbegünstigten Drucksache zu versenden und auf die gleiche Art von ihnen Antwort zu bekommen. Die beteiligten Kreise brauchen es nur zu verstehen, durch entsprechende Druckanordnung und richtige Verwendung von Ziffern und den zugestandenen fünf Wörtern ihre persönlichen Mitteilungen auf der Drucksache unterzubringen. Wenn das Nachtragen von Ziffern an offengelassenen Stellen des vorgedruckten Wortlauts außerhalb der handschriftlichen Ergänzung der Drucksache um die erlaubten fünf Wörter stattfindet, kann es in unbegrenztem Maße erfolgen! Solche Ergänzungen werden dann bei der Feststellung der erlaubten Wortzahl (fünf) nicht mitgezählt.

Aus neuester Zeit sei noch folgendes Beispiel angeführt. Nach § 8 Absatz VI der Postordnung können ohne Umschlag versandte Drucksachen in Form einfacher Karten, auch mit anhängender Antwortkarte, gegen die ermäßigte Gebühr von 3 Rpf. verschickt werden. Diese Versendungsform war als ein äußerst billiges Werbemittel gedacht, um dem Empfänger der Karte, dem Kunden, die Antwort an den Aufgeber (die Bestellung) zu erleichtern. Die anhängende Antwortkarte durfte nur den Zwecken des Empfängers der Doppelkarte dienen. Sie konnte wohl für die später zu erteilende Antwort vom Absender durch Aufdruck vorbereitet werden, sie durfte aber keinerlei Mitteilungen des Absenders — weder gedruckte, noch geschriebene — an den Empfänger der Doppelkarte enthalten und auch nicht an offengelassenen Stellen des Vordrucks vom Absender der Doppelkarte ausgefüllt werden. Namentlich Aufdrucke auf der Antwortkarte, die als Mitteilungen des Absenders der Doppelkarte (Lieferbedingungen, Anpreisungen, Werbeaufdrucke) an den Empfänger (also an den späteren Absender der Antwortkarte) angesehen werden mußten, waren unzulässig.

Diese Regelung wurde nunmehr zugunsten der Werbung für den Warenumsatz durchbrochen. Gegen die ermäßigte Gebühr von 3 Rpf. werden künftig auch solche ohne Umschlag versandte Drucksachen in Form einfacher Karten mit anhängender Antwortkarte zugelassen, die auf der Antwortkarte neben den bisher zugelassenen üblichen Aufdrucken zur Vorbereitung der Antwort noch Werbeaufdrucke des Absenders der Doppelkarte enthalten. Hiernach steht dem Absender der Doppelkarte die Antwortkarte künftig bis auf die für die Anschrift bestimmte rechte Hälfte der Vorderseite und bis auf den für die Antwort vorgesehenen Teil voll für Werbezwecke zur Verfügung.

β) Aus diesen beispielsweise gebrachten Verkehrsbedingungen dürfte es ohne weiteres hervorgehen, daß sich bei solchen Verwendungsmöglichkeiten die Drucksachen in ihrem „geschäftlichen Zweckwert“ dem Zweckwert einer vertraulichen, persönlichen Mitteilung, deren Träger bisher allein der Brief und die Postkarte waren, stark genähert hat. Der beste Beweis für das Verdrängen des Briefs und der Postkarte durch die in ihrer Verwendungsmöglichkeit erheblich ausgebaute Drucksache liegt in den oben gebrachten Verkehrszahlen, die im Laufe der

letzten drei Jahre ein ziemlich erhebliches Zurückgehen der Verkehrsziffer für Briefe und Postkarten und dementsprechend ein bedeutendes Anwachsen der Verkehrsziffer für Drucksachen erkennen lassen. Die unbestreitbare Selbstkostensenkung im Drucksachenverkehr dank der wachsenden Verkehrsmenge darf aber nicht für sich allein als ein Kennzeichen zweckmäßiger Tarifpolitik angesehen werden. Wenn auch die Stückkosten des Drucksachenverkehrs sich dabei mindern und wenn trotz niedriger Gebühr zum mindesten die auf diesen Geschäftszweig treffenden Gesamtkosten als gedeckt bezeichnet werden können, gibt doch der mit den zurückgehenden Verkehrsziffern verbundene Gebührenaussfall im Brief- und Postkartenverkehr zu denken. Ein abschließendes Urteil läßt sich heute noch nicht fällen. Doch wird sich aus den hierfür einschlägigen Ergebnissen der nächsten Geschäftsjahre entnehmen lassen, ob nicht mit Rücksicht auf die geänderte Bedeutung der Drucksache im Nachrichtenverkehr ihr gehobener Zweckwert eine entsprechende tarifliche Berücksichtigung in der Preisbemessung verdient.

## Die Regulierung des gewerbsmäßigen Kraftwagenverkehrs in Großbritannien.

Von Dr. rer. pol. Hans Schultz, Köln.

Es mag einesteils überraschen, daß in Großbritannien die gewerbsmäßige Kraftwagenbeförderung als solche bis zum Ende des Jahres 1930 überhaupt nicht gesetzlich geregelt war. Bis dahin erfolgte nämlich die Regelung in England und Wales immer noch nach Gesetzen aus den Jahren 1847 und 1889, in Schottland nach einem Gesetz von 1892, also Zeiten, in denen man von der großartigen Entwicklung des Kraftfahrzeuges, vor allem des Kraftomnibusses im 20. Jahrhundert noch nicht die geringste Ahnung hatte. Es ist ferner eigentümlich, daß die Regulierungsgesetze sich nur auf die Personenbeförderung beziehen, während der Güterverkehr genehmigungsfrei ist. Der Deutsche Industrie- und Handelstag schrieb in seiner Denkschrift: „Bezüglich der gewerbsmäßigen Güterbeförderung auf den Straßen scheinen Genehmigungsvorschriften nicht zu bestehen.“<sup>1)</sup> Tatsächlich bleibt auch in dem neuen Gesetz von 1930 die Genehmigung auf die öffentliche Personenbeförderung beschränkt.

Im Jahre 1847 erfolgte im englischen Parlament die Annahme der sog. „Town Police Clauses Act“, wonach eine Reihe von Verordnungen über die Regelung der Polizei in Städten in einem Gesetz zusammengefaßt wurde. In diesem Gesetz waren Vorschriften enthalten, welche für die sog. „hackney carriages“<sup>2)</sup> eine polizeiliche Genehmigung erforderlich machten. Einige Arten von Straßenfahrzeugen zur Personenbeförderung waren zwar schon vor 1847 einer gewissen Kontrolle unterworfen, insbesondere die alten Postkutschen, die vor der Einführung der Eisenbahnen das normale Verkehrsmittel über weitere Entfernungen bildeten.<sup>3)</sup> Eine Besonderheit halfte dem Gesetz von 1847 insofern an, als die Vorschriften in irgendeiner Stadt oder einem Distrikt nicht eher in Kraft gesetzt werden konnten, bevor nicht die

<sup>1)</sup> Denkschrift des DIHT. März 1930, S. 90.

<sup>2)</sup> Unter diesem Namen waren damals Droschken verstanden, heute sind darunter alle Personenfahrzeuge zusammengefaßt, die dem öffentlichen Fuhrgewerbe dienen, also Straßenbahnen, Kraftdroschken und Kraftomnibusse.

<sup>3)</sup> Departmental Committee on the Licensing and Regulation of Public Service Vehicles. First Interim Report 1925, S. 4.