

# Stellung und Aufgaben der Deutschen Reichspost innerhalb des nationalen Transportsystems

Von Postrat Dr. K. Timm, Oppeln

## I.

Die Deutsche Reichspost (DRP) nimmt in dem Verkehrswesen des nationalsozialistischen Staates sowohl in ihrem Verhältnis zu den einzelnen Verkehrsunternehmungen als auch nach ihren Aufgaben, die sie innerhalb der Volks- und Staatswirtschaft zu erfüllen hat, in mehrfacher Beziehung eine besondere Stellung ein. Sie gehört an sich nicht zu den eigentlichen Transport- oder Beförderungsanstalten wie die Schienenbahnen und die Seeschiffahrtsunternehmungen, noch weniger ist sie ein Verkehrsmittel wie der Kraftwagen und das Luftfahrzeug, sondern die Post stellt ihrem Wesen nach eine Organisation dar, die sich aller ihrem Beförderungszweck entsprechenden Transportanstalten und Verkehrsmittel bedient, die ihr jeweils nach den Raum- und Zeitverhältnissen zur Verfügung stehen. Daß die Auffassung, die Post sei eine Beförderungsanstalt, immer wieder vorgetragen wird, läßt sich nur aus der verkehrsgeschichtlichen Entwicklung und aus der Tatsache erklären, daß der Begriff der Post von der Einrichtung der Relais abgeleitet ist (*positae stationes*), die in der früheren Entwicklung tatsächlich dem Transport von Postsachen, Gütern und Personen dienten. Während die Post früher mit ihrem Beförderungsdienst im wesentlichen auf die Landstraßen angewiesen war und sich sogar ihre eigenen Verkehrswege schaffen mußte, ist sie im Verlaufe des großen technischen und wirtschaftlichen Substitutionsprozesses, der mit der Entstehung der Eisenbahn begann und zu einer vollständigen Umgestaltung des gesamten Verkehrswesens führte, mit dem größten Teile ihres Beförderungsdienstes zur Benutzung anderer Verkehrsunternehmen übergegangen, so daß in der Gegenwart der eigentliche Transport gar nicht mehr zu den wesensmäßigen Aufgaben der Post gehört. Denn sie befördert ihre Sendungen zum weitaus größten Teil gar nicht mehr selbst oder doch nur aus Hilfsweise und auf kurzen Strecken, sondern bedient sich zu diesem Zwecke anderer Transporteinrichtungen. Sie selbst ist also offenbar keine Transportanstalt, ebensowenig lassen sich die Verkehrseinrichtungen des Fernmeldebetriebs als Transportanstalten bezeichnen, weil es hier an einem eigentlichen Beförderungsgegenstände, der von der Post transportiert wird, überhaupt fehlt. Die Verkehrsmittel der Post sind zwar zum Teil auch Glieder ihres eigenen Betriebes wie z. B. der Kraftwagen. Zum weitaus größten Teil ist aber die Post auf die Benutzung fremder Verkehrsmittel und auf die Zusammenarbeit mit anderen Transportanstalten und Verkehrsunternehmungen angewiesen.

Von den Verkehrsmitteln, deren sich die Post zur Beförderung bedient, sind unzweifelhaft die wichtigsten die Eisenbahnen, die den weitaus größten Teil des Brief- und Kleingüterverkehrs der Post vermitteln und an Leistungsfähigkeit, Sicherheit und Regelmäßigkeit des Verkehrs alle anderen Verkehrsmittel übertreffen. Das Recht der DRP, die Eisenbahnen für die Bedürfnisse des Postbeförderungsdienstes in Anspruch zu nehmen, gründet sich auf das Eisenbahn-

Postgesetz vom 20. 12. 1875 und die dazu erlassenen Vollzugsbestimmungen, die auch heute noch in ihrem wesentlichen Inhalt in Kraft sind. Danach sind die Eisenbahnen grundsätzlich verpflichtet, mit jedem für den regelmäßigen Beförderungsdienst bestimmten Zuge auf Verlangen der Post einen oder mehrere Postwagen zu befördern oder an Stelle eines Postwagens eine Abteilung eines Eisenbahnwagens zur Verfügung zu stellen. Für die Privat- und Kleinbahnen gelten im wesentlichen die gleichen Bestimmungen, insbesondere das Gesetz betreffend die Verpflichtungen der Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung für die Zwecke des Postdienstes vom 28. 5. 1879. Die Bedeutung, die die Eisenbahnen für den Postbeförderungsdienst besitzen, ergibt sich insbesondere aus den folgenden Benutzungsziffern:

	Ende März	
	1935	1934
Täglich zur Postbeförderung benutzte Eisenbahnzüge .....	13 313	12 904
Bahnpostwagen .....	3 428	3 430
Poststrecken auf Eisenbahnen .....	69 453	68 090
Für die Postbeförderung im vorangegangenen Jahr geleistete Wagenachskilometer		
von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft .....	Mill. 509,8	498,6
von den Privat- und Kleinbahnen .....	Mill. 6,8	6,8

Bei der Bedeutung, die die Eisenbahnen für die schnelle und sichere Beförderung der Postsendungen besitzen, ist die Deutsche Reichspost auch auf die Benutzung der neugeschaffenen Schnellverkehrsmittel der Reichsbahn angewiesen. Ob und in welchem Umfange die DRP hierbei besondere Posttriebwagen für den Postbeförderungsdienst einstellen muß, wird vor allem von der weiteren Entwicklung des Schnelltriebwagenverkehrs der Reichsbahn abhängen.

Neben den Eisenbahnen gehört zu den wichtigsten Beförderungsmitteln der Post vor allem der Kraftwagen, dessen vielseitige Verwendbarkeit und zahlreiche Vorzüge ihn für die Postbeförderung unentbehrlich gemacht haben, so daß er von der Post in Eigenbetrieb genommen worden ist.

Die geringen Anlagekosten und kleinen Beförderungseinheiten sowie die in technischer Beziehung gegebene Eigenart des Kraftwagens, insbesondere seine größere Beweglichkeit und Anpassungsfähigkeit, machen den Kraftwagen vor allem für Gegenden mit schwachem Verkehr geeignet. Darüber hinaus aber benutzt die DRP den Kraftwagen in umfangreichem Maße auch in den Großstädten zur Verbindung der Verkehrsanstalten untereinander und mit den Bahnhöfen, zur Paketzustellung, zur Briefkastenleerung, Eil- und Telegrammzustellung usw.

Die DRP gehört nach dem gegenwärtigen Umfange ihres Kraftpostnetzes sowie nach dem Bestande an Kraftfahrzeugen mit zu den größten Kraftverkehrsunternehmen überhaupt. Das zeigen deutlich die nachstehenden Zahlen (s. Tab. S. 75).

Im Vergleich mit den übrigen Kraftverkehrsunternehmen, insbesondere auch der Reichsbahn, befindet sich die DRP dabei insofern in günstiger Lage, als sie den Kraftpostbetrieb ohne weiteres den vorhandenen Verkehrseinrichtungen einzugliedern vermag und auf diese Weise, namentlich durch die Zulassung des Personenverkehrs mit der Postsachenbeförderung, imstande ist, zahlreiche Linien abseits der Eisenbahn zu betreiben, die andere Verkehrsunternehmen überhaupt nicht wirtschaftlich betreiben könnten.

Wo der Wasserweg als Verkehrsstraße in Betracht kommt, ist das Schiff das wichtigste Verkehrsmittel, dessen sich die Post zur Beförderung ihrer Sendungen bedient. Die Postsachenbeförderung geschieht auch hier in der Regel unter Inanspruchnahme bestehender Verkehrsverbindungen auf Grund von Ver-

Kraftpostnetz	Ende März	
	1935	1934
Kraftpostlinien.....	2 380	2 366
Streckenlänge..... km	50 713	48 718
Landkraftposten.....	1 510	1 436
Streckenlänge..... km	87 534	82 408
Andere Kraftfahrverbindungen zur Postsachenbeförderung.....	578	567
Streckenlänge..... km	7 383	7 278
<b>Kraftfahrverbindungen insgesamt</b>	<b>4 468</b>	<b>4 369</b>
<b>Streckenlänge..... km</b>	<b>145 630</b>	<b>138 404</b>
<b>Kraftfahrzeuge für den Kraftfahrdienst</b>		
Kraftomnibusse.....	3 681	3 793
elektrische Kraftwagen im Ortsverkehr.....	2 243	2 198
Lastkraftwagen im Fernmeldedienst.....	1 804	1 706
sonstige Kraftfahrzeuge.....	6 646	6 009
<b>Kraftfahrzeuge insgesamt</b>	<b>14 374</b>	<b>13 706</b>
Außerdem waren vorhanden Anhänger		
zur Personenbeförderung.....	200	210
zur Lastenbeförderung.....	2 241	2 128
zu Landkraftwagen.....	8	9
als Seitenwagen zu Krafträdern.....	231	209
<b>Anhänger insgesamt</b>	<b>2 680</b>	<b>2 556</b>
Mit Kraftposten im vorangegangenen Jahr beförderte Personen Mill.	65,0	59,8

trägen mit den Reedereien und Schiffahrtsgesellschaften. Grundsätzlich wird die Post überall mit den schnellsten Gelegenheiten versandt ohne Rücksicht darauf, ob es sich um deutsche oder fremde Schiffe handelt und ob die Zuführung in deutschen oder fremden Häfen geschieht. Nur zur Beförderung der weniger eiligen Massendrucksachen und Warenproben werden ausschließlich deutsche Schiffahrtsgesellschaften benutzt.

Die Reedereien und Schiffahrtsgesellschaften stehen mit der DRP vielfach in einem besonderen Vertragsverhältnis und sind durch besondere Abkommen verpflichtet, die deutschen Posten und die Posten fremder Verwaltungen, die der DRP zugehen, nach den verschiedenen Anlegeplätzen zu befördern. Die Vergütung entspricht im allgemeinen den im Weltpostvertrag vorgesehenen Seebeförderungsgebühren und ist nach Gewicht und Entfernung in Seemeilen gestaffelt. Die Zusammenarbeit der DRP mit den Schiffahrtsgesellschaften ist somit in einfacher und gesicherter Weise geregelt.

Als schnellstes Verkehrsmittel ist schließlich das Luftfahrzeug in den Dienst der Postbeförderung gestellt. Die Bedeutung des Luftverkehrs liegt vor allem in der überragenden Beförderungsgeschwindigkeit und in der Fähigkeit, große Entfernungen und unwegsame Gebiete auf kürzestem Wege (Luftlinie) zu überwinden, Leistungen, die andere Verkehrsmittel nur mit sehr viel höherem Kosten- und Zeitaufwand vollbringen können.

Für den Luftpostverkehr kommen sowohl das innerdeutsche Flugnetz wie die Flugverbindungen mit den wichtigsten Wirtschaftsplätzen Europas und die großen Weltverkehrslinien in Betracht, die für Deutschland von besonderer Bedeutung sind. Außer den bestehenden allgemeinen Luftverkehrslinien hat die DRP aber

noch besondere Reichspostflüge eingerichtet, die lediglich der Post- und Frachtbeförderung dienen. Eigene Luftfahrzeuge besitzt die DRP dagegen bislang nicht, sondern sie bedient sich ausschließlich der Betriebsmittel privater Unternehmungen und regelt die Postbeförderung mit Luftfahrzeugen durch unmittelbare Verträge mit den Luftverkehrsgesellschaften, wobei die Vergütungen, die die Post für die Beförderung ihrer Sendungen an die Luftverkehrsgesellschaften zahlt, einen wichtigen Faktor in der Finanzierung des Luftverkehrs bilden.

Das Recht der Post, die Luftverkehrsunternehmen für den Postbeförderungsdienst in Anspruch zu nehmen, ist durch das Luftverkehrsgesetz vom 1. 8. 1922 in ähnlicher Weise wie bei den Eisenbahnen geregelt. Danach sind die Luftfahrtunternehmen mit öffentlichem Betrieb verpflichtet, auf Verlangen der Post mit jeder flugplanmäßigen Luftfahrt Postsendungen gegen angemessene Vergütungen zu befördern. Der Umfang der Verpflichtungen richtet sich nach den Bedürfnissen des Unternehmens und der Reichspost.

Die wachsende Bedeutung, die das Luftfahrzeug für die Postbeförderung erlangt hat, ist aus den nachstehenden Entwicklungszahlen ersichtlich:

	1934/35	1933/34
Luftpostnetz		
Luftpostlinien		
Zahl im Sommer.....	99	94
Zahl im Winter .....	50	36
Streckenlänge..... km	42 100	32 900
Luftpostverkehr		
mit Luftpost beförderte Sendungen 1000 kg		
Gesamtgewicht.....	627,0	414,0
davon		
Briefsendungen .....	200,3	127,9
Pakete .....	128,4	111,2
Zeitungen .....	298,3	174,9

Neben den Beförderungsanstalten des allgemeinen Verkehrs aber benutzt die Post für ihre besonderen Zwecke auch gegenwärtig noch die ursprünglichsten Beförderungsmittel, wie Boten und Fuhrwerke; eine ausgedehnte Zusammenarbeit der Post besteht schließlich mit dem Speditions- und Fuhrgewerbe, besonders in Form von Posthaltereien. Wenn auch durch den technischen Fortschritt und die wirtschaftliche Entwicklung der modernen Verkehrsmittel die Benutzung von Boten und Fuhrwerken immer mehr zurückgedrängt wird, so versehen doch für die örtlichen Fuhrleistungen im Güterpostverkehr und in der Paketzustellung an solchen Orten, an denen der Kraftwagenbetrieb nicht geeignet ist, zahlreiche Posthalter mit eignen Fahrzeugen den Beförderungsdienst der Post. Darüber hinaus werden bei besonderem Verkehrsanfall die privaten Speditions- und Fuhrunternehmen zu Leistungen im Einzelfall herangezogen.

## II.

Die besondere Stellung, die die DRP innerhalb des nationalen Transportsystems einnimmt, zeigt sich jedoch nicht nur darin, daß sie eine Organisation darstellt, die als einzige die Benutzung aller ihrem Beförderungszweck entsprechenden Transportanstalten und Verkehrsmittel vereinigt, sondern auch darin, daß sie das einzige Verkehrsunternehmen in dem organischen Aufbau des deutschen Verkehrswesens ist, das sich mit allen Zweigen und Arten des Verkehrs, mit der Beförderung von Nachrichten, Gütern und Personen sowie endlich mit der Besorgung des Geld- und Bankverkehrs befaßt.

Zu den Betriebszweigen des Nachrichtenverkehrs, der zugleich die Grundlage des Postbetriebs nach der Einnahmeseite bildet, gehört zunächst der Briefpostverkehr, der die körperliche bzw. gegenständliche Vermittlung von Nachrichten aller Art, insbesondere Briefen, Postkarten, Drucksachen, Warenproben, Postwurfsendungen usw. umfaßt. Neben der körperlichen Übermittlung von Nachrichten dient die Post im Fernmeldeverkehr, der die technischen Betriebszweige der Telegraphie, des Fernsprech- und Funkverkehrs sowie des Fernsehens vereinigt, der unkörperlichen Nachrichtenübertragung, deren gemeinsames Wesen darin besteht, daß die an einem Orte durch Zeichen oder Laute wahrnehmbar gemachten Gedanken oder Mitteilungen oder Bilder an einem anderen Orte wiedergegeben werden, ohne daß ein Gegenstand als körperlicher Träger der Mitteilung befördert wird.

Im Zusammenhang mit dem Nachrichtenverkehr der Post steht der Zeitungsverkehr. Die Post besorgt indes nicht allein die Beförderung der Zeitungen vom Herausgeber zum Bezieher, sondern auch die weiteren zur Vermittlung des Bezuges erforderlichen Geschäfte, indem sie die Bestellung des Beziehers annimmt und das Bezugsgeld von ihm einzieht und an den Verleger abführt.

Neben dem Nachrichtenverkehr befaßt sich die Post ferner in umfangreichem Maße mit der Beförderung von Kleingütern, Paketen, Postgütern, Poststücken und Päckchen. Während der Großgüterverkehr die erforderlichen Transportmittel stets findet, ist der Kleingüterverkehr, wenn er entsprechend wirtschaftlich sein soll, immer auf organisatorische Einrichtungen angewiesen, die durch Zusammenfassung der einzelnen Sendungen zu größeren Mengen die Beförderungskosten so weit mindern, daß die Transportfähigkeit durch die Höhe des Beförderungspreises nicht eingeschränkt wird. Die Einrichtungen dafür, insbesondere für die Annahme, Beförderung und Zustellung, können von der Post wirtschaftlicher als von jedem anderen Verkehrsunternehmen geschaffen werden, weil dabei die für den Briefpostverkehr notwendigen Anlagen, Beförderungsmittel und Arbeitskräfte mitbenutzt werden können.

Einen besonderen Betriebszweig der Post bildet sodann der Kraftpostverkehr, der sowohl der Beförderung von Postsachen als auch der Personenbeförderung dient. Der besondere Vorteil des Kraftpostverkehrs liegt auch hier in den verhältnismäßig kleinen Transporteinheiten begründet, die auch bei geringem Verkehr eine günstige Ausnutzung der vorhandenen Verkehrsmittel ermöglichen und auch auf weniger verkehrsreichen Strecken eine weit dichtere Fahrtfolge als die Eisenbahnen gestatten. Auch in der Kostengestaltung ist der Kraftpostverkehr besonders durch die Verbindung mit der Beförderung von Postsachen sowohl dem privaten Kraftwagenverkehr als auch den Eisenbahnen überlegen bis zu einer gewissen Verkehrsdichte, da der Anteil der fixen Kosten wesentlich niedriger ist, als bei den Eisenbahnen. Der Kraftpostverkehr eignet sich daher besonders für Gebiete mit weniger dichtem Verkehr sowie auf kurze und mittlere Entfernungen, er ist daher das geeignete Verkehrsmittel zur Erschließung des Landes, dessen örtliche Verkehrsbedürfnisse er sowohl bei der Postsachenbeförderung als auch im Personenverkehr hinsichtlich Kosten wie gebotener Transportleistung im allgemeinen besser zu befriedigen vermag als jedes andere Verkehrsunternehmen, insbesondere als die Eisenbahnen. Bei der Beförderung von Postsachen und Personen auf kurze und mittlere Entfernungen aber kommt der Vorteil des Kraftpostverkehrs ganz allgemein zur Geltung, da sich hier die Zeit- und Kostenersparnis im direkten Verkehr besonders fühlbar macht. Eben

aus diesen Gründen unterhält die DRP als Ergänzung des Schienenwegs ein eigenes dichtes Netz von Kraftpostlinien, an die sich betrieblich die kleineren Landkraftpostlinien anlehnen.

Die verschiedenartigsten Aufgaben hat die DRP schließlich im Geldverkehr zu erfüllen. Die körperliche Übermittlung von Geldbeträgen an Zahlungsempfänger, die räumlich vom Absender getrennt sind, wird in weitestem Umfange durch den Postanweisungsverkehr ersetzt. Die Postnachnahme so- dann besteht darin, daß die Post die mit Nachnahme belastete Sendung nur gegen Entrichtung des Nachnahmebetrages aushändigt und an den Absender abführt. Sie ermöglicht den Warenabsatz Zug um Zug gegen Bezahlung, den Barverkauf auch auf große Entfernungen und gestattet dem Verkäufer Lieferungen auch an unbekannte und unsichere Empfänger. In ähnlicher Weise wird beim Postauftragsverkehr gegen Aushändigung einer ihm beigefügten Urkunde (Quittung, Wechsel) der vom Auftraggeber angegebene Betrag eingezogen und überwiesen.

Eine besondere wirtschaftliche Bedeutung hat endlich der Postscheckverkehr gewonnen. Hervorgegangen aus dem Postanweisungsverkehr hat er die Aufgabe, den Zahlungsverkehr noch mehr zu vervollkommen, vor allem aber die großen Mengen baren Geldes, die für die laufenden Zahlungen auf dem Barwege sich in zahlreichen Kassen befinden, in einer Hand zusammenzufassen und zum Vorteil der Gesamtwirtschaft durch weitere Verwertung dem Geldumlauf nutzbar zu machen.

### III.

Die in dem Betriebe der DRP zusammengefaßten Verkehrszweige des Nachrichten-, Kleingüter-, Personen- und Geldverkehrs gehören fast ausnahmslos zu denjenigen, die verkehrspolitisch und betriebswirtschaftlich nicht anders als unter einem faktischen oder rechtlichen Angebotsmonopol betrieben werden können. Sie sind wirtschaftlich gebundene Betriebe, für die das Monopol die in jeder Hinsicht adäquate Organisationsform darstellt. Die Sicherung des Angebotsmonopols durch Zusammenfassung des gesamten Angebots an Verkehrsleistungen in einem Unternehmen, das damit eine tatsächliche Monopolstellung erlangt, oder durch Schaffung eines gesetzlichen Alleinbetriebsrechtes des Staates (Regals) ist eine der wesentlichen Voraussetzungen für die Wirtschaftlichkeit des Post- und Fernmeldebetriebes überhaupt. Die Post hat verkehrspolitisch die Aufgabe, mit ihren Verkehrsverbindungen alle Orte ohne Unterschied ihrer Lage und des Umfangs des Verkehrs zu erfassen und überall ausreichende und billige Verkehrsmöglichkeiten zu schaffen. Das bedingt von vornherein eine planmäßige Organisation und einheitliche Gestaltung des Betriebes, um die wirtschaftliche Zusammenarbeit der einzelnen Verkehrsanstalten untereinander und mit den fremden Verkehrsmitteln, deren sich die Post zur Beförderung ihrer Sendungen bedient, zu ermöglichen. Jedes Nebeneinanderbestehen mehrerer Verkehrsunternehmungen, die den gleichen Aufgaben dienen, muß notwendig zu mangelnder Ausnutzung der Verkehrs- und Betriebseinrichtungen und damit zur Unwirtschaftlichkeit führen. Darüber hinaus aber müssen der Post auch bestimmte Vorrechte eingeräumt werden, um ihr die notwendigen Mittel und Einnahmen zur Durchführung ihrer Aufgaben, die sie innerhalb der Volks- und Staatswirtschaft zu erfüllen hat, zu sichern. Ohne solche Vorrechte wäre die Post nicht in der Lage, ihre Verkehrsverbindungen im Post- und Fernmeldeverkehr auch bei unzulänglichem Ertrag und mangelnder Wirtschaftlichkeit überall aufrechtzuerhalten, wo dies im Interesse der Volksgesamtheit liegt. Um ihre verkehrspolitischen und staatswirt-

schaftlichen Aufgaben so erfüllen zu können, wie es die Bedürfnisse der Volksgemeinschaft ergeben, muß ihr daher das Monopol in der Weise gesichert werden, daß sie da, wo ihr Betrieb Überschüsse erbringt, nicht dem Wettbewerb anderer Verkehrsunternehmen ausgesetzt ist und sich in den Verkehr mit diesem teilen muß, so daß sie die Möglichkeit des Ausgleichs für ihre Zuschußbetriebe verlieren würde.

Die gesetzliche Grundlage der Monopolstellung des Postverkehrs bildet das Postregal und der Postzwang.

Das Postregal umfaßt das alleinige Recht des Staates, daß gewisse Beförderungsgeschäfte nur von dem Staat mit seinen Posteinrichtungen betrieben werden dürfen, daß andere Unternehmen sich nicht mit diesen Beförderungsgeschäften befassen dürfen; es bedeutet also eine ausschließliche Betriebsberechtigung des Staates.

Der Postzwang dagegen bedeutet das gesetzliche Gebot an die Allgemeinheit, einschließlich der öffentlichen Behörden, sich zur Beförderung bestimmter Gegenstände ausschließlich der staatlichen Posteinrichtungen zu bedienen. Ihrer Wirksamkeit nach haben also das Postregal und der Postzwang einen verschiedenen selbständigen Zweck. Das Postregal richtet sich als Verbot, Postanstalten zur Beförderung bestimmter Gegenstände zu errichten, gegen andere Unternehmer, der Postzwang dagegen wendet sich als Verbot, bestimmte Beförderungsgeschäfte anders als durch die staatliche Post besorgen zu lassen, an die Benutzer selbst.

Die Monopolstellung der DRP im Fernmeldeverkehr beruht auf dem Telegraphenregal, das ähnlich wie das Postregal das ausschließliche Recht des Reiches umfaßt, für die Vermittlung von Nachrichten Telegraphen-, Fernsprech- und Funkanlagen zu errichten und zu betreiben. Unter dieses Fernmeldehoheitsrecht fallen hiernach alle Anstalten und Einrichtungen, durch welche die an einem Orte durch Zeichen oder Laute sinnlich wahrnehmbar ausgedrückten Gedanken und Mitteilungen an einem anderen Orte wiedergegeben werden, ohne daß ein Gegenstand als körperlicher Träger der Mitteilung, wie im Postverkehr der Brief, befördert wird. Ein dem Postzwang entsprechender Telegraphenzwang ist dagegen im Fernmeldeanlagengesetz nicht zum Ausdruck gebracht. Der Benutzungszwang auf dem Gebiete des Fernmeldeverkehrs ist demnach kein besonderer Rechtszwang, sondern ein aus dem Fernmeldehoheitsrecht des Reiches sich ergebender tatsächlicher Zustand. Das Gesetz über Fernmeldeanlagen enthält auch keinen negativen Benutzungszwang, insbesondere kein Verbot der Benutzung anderer als der vorhandenen öffentlichen Anlagen, sondern richtet sich vielmehr gegen Unternehmer gleichartiger Anlagen. Gleichwohl wirkt sich die so geschaffene Unmöglichkeit, die Verkehrsbedürfnisse im Schnellnachrichtenverkehr auf andere Weise als durch Inanspruchnahme der Fernmeldeverkehrseinrichtungen der Post zu befriedigen, als ein tatsächlicher Benutzungszwang aus und sichert der DRP insoweit ein absolutes Monopol.

Während die Post früher auch in den übrigen Betriebszweigen des Kleingüter-, Personen- und Geldverkehrs ein gesetzliches Alleinbetriebsrecht besaß, das durch das Postregal und den Postzwang geschützt war, ist ihr in der Gegenwart hierin überall ein wirksamer Wettbewerb entstanden.

Im Kleingüterverkehr steht der Post vor allem der Expressgutverkehr der Reichsbahn und der Sammelladungsverkehr der privaten Spediteure gegenüber, dazu kommt der sogenannte Werkverkehr der Großunternehmen der Fertigungsindustrie und des Einzelhandels. Der Expressgutverkehr war von den Eisenbahnen

ursprünglich nur gedacht als eine Einrichtung zur beschleunigten Beförderung von leicht zu handhabenden Stückgütern unter wirtschaftlicher Ausnutzung der ohnehin vorhandenen Einrichtungen des Eisenbahnverkehrs und stellte sich als eine Ergänzung und Ausgestaltung des Postpaketverkehrs dar. Dieser Grundsatz kam in den früheren Versendungsbedingungen dadurch zum Ausdruck, daß das Mindesttaxgewicht für Bahngüter jeder Art 20 kg betrug. Anders wurden die Verhältnisse jedoch, als nach dem Kriege das Mindesttaxgewicht für Expressgut auf 5 kg herabgesetzt und die Tarife und Einlieferungsformen dem Postpaket angepaßt wurden. Wenn mit dieser Maßnahme auch seitens der Bahn an sich nicht beabsichtigt war, in einen Wettbewerb mit der Post einzutreten, so trat ein solcher Wettbewerb doch praktisch bald in die Erscheinung, der sich wirtschaftlich überaus nachteilig auswirkte und beiden Verwaltungen Verluste erbrachte, die durch den Wettbewerb der privaten Spediteure noch vermehrt wurden. Aus diesem Grunde wurde zwischen Reichspost und Reichsbahn am 31. 7. 1931 ein Übereinkommen geschlossen, worin beide Verwaltungen sich gegenseitig verpflichteten, keine Propaganda zu betreiben, die ausdrücklich gegen das andere Unternehmen sich richtete, insbesondere nicht Post- und Eisenbahntarife gegenüberzustellen und nicht auf etwaige bessere Einrichtungen oder Bedingungen des anderen Unternehmens hinzuweisen. Darüber hinaus wurde am 12. 12. 1932 ein weiteres Abkommen zwischen der DRP und der Reichsbahn geschlossen, wonach die Beförderung von Kleingut künftig zum Geschäftsbetrieb der Post, die Beförderung von Großgut dagegen zum Geschäftsbereich der Bahn gehören und eine Betätigung der DRP und der Reichsbahn auf den gleichen Verkehrsgebieten möglichst vermieden werden soll.

Damit ist auf dem Gebiete der Kleingüterbeförderung der Wettbewerb zwischen Reichspost und Reichsbahn beseitigt. Dagegen ließ sich der Wettbewerb der privaten Spediteure nur auf gesetzlichem Wege regeln. Die Erfolge der Spediteure im Sammelladungsverkehr beruhten vor allem darauf, daß sie an keinerlei volkswirtschaftliche Rücksichten gebunden sind und daher nur die gewinnbringenden Verkehrsbeziehungen mit intensivem Verkehr bedienen, den weniger ertragreichen Güter- und Kleingüterverkehr dagegen der Reichspost und Reichsbahn überlassen, die nach § 3 des Postgesetzes und § 3 der Eisenbahnverkehrsordnung dem Kontrahierungszwang unterliegen. Die Stellung, die die DRP und die Reichsbahn im Wettbewerb mit den privaten Spediteuren einnehmen, ist daher von vornherein ungleich, denn die Spediteure sind sowohl in der Auswahl der Versender als auch in dem Abschluß der Beförderungsverträge völlig freigestellt. Dabei liegen die Wettbewerbsverhältnisse für die Reichsbahn insoweit günstiger, als die Abwanderung des Verkehrs zu den privaten Unternehmern für die Reichsbahn nur dann einen Verlust bedeutet, wenn die Beförderung der Güter von den Spediteuren durch Kraftwagen besorgt wird. Die Bestrebungen der Reichsbahn mußten daher vor allem darauf gerichtet sein, eine Abwanderung des Verkehrs von den Schienen zu verhindern und den bereits abgewanderten Teil der Schiene zurückzubringen oder aber, soweit das nicht möglich ist, sich den zur Wahrung der Wirtschaftlichkeit ihres Betriebes erforderlichen Einfluß auf den Kraftwagenverkehr zu sichern. Wesentlich ungünstiger ist dagegen die Stellung, die die DRP im Wettbewerb mit dem Sammelladungsverkehr der Spediteure einnimmt, denn für die Reichspost bedeutet die Abwanderung des Kleingüterverkehrs zu den privaten Unternehmern in jedem Falle einen Verlust, da sie an der Beförderung alsdann überhaupt nicht mehr beteiligt ist.



Um einen gerechten Leistungswettbewerb zwischen den am Groß- und Kleingüterverkehr beteiligten Unternehmen sicherzustellen, hat daher die nationalsozialistische Regierung die bis dahin geltenden völlig unzureichenden gesetzlichen Bestimmungen, die in der 3. Notverordnung zur Sicherung von Wirtschaft und Finanzen vom 6. 10. 1931 getroffen waren, aufgehoben und ein besonderes Gesetz über den Güterfernverkehr vom 26. 6. 1935 geschaffen. Nach diesem Gesetz sind die gesamten Unternehmer zu einem öffentlich-rechtlichen Verband zusammengeschlossen, der den Namen „Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband“ führt. Die Beförderung von Gütern für andere mit Kraftfahrzeugen über die Grenzen eines Gemeindebezirks hinaus außerhalb eines Umkreises von 50 km bedarf nunmehr der Genehmigung, mit Ausnahme der Beförderung von Postsendungen. Die Genehmigung darf nur erteilt werden, wenn der Unternehmer zuverlässig und die Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Betriebes gewährleistet ist. Von besonderer Bedeutung aber ist die Bestimmung, daß die Genehmigung zu versagen ist, wenn kein volkswirtschaftliches Bedürfnis vorliegt.

Ebenso wie im Kleingüterverkehr stehen der DRP auch im Personenverkehr die verschiedenartigsten staatlichen und kommunalen, gemischtwirtschaftlichen und rein privaten Verkehrsunternehmungen gegenüber. Die Personenbeförderung durch Kraftwagen wird sodann teils unter Bindung an Linien und Fahrpläne, also in der Form der Verkehrsanstalt, teils als Bedarfsverkehr betrieben. Die Folge davon war ein erhebliches Überangebot an Leistungen, das bei ungleicher Lastenverteilung überall zu unwirtschaftlichen Wettbewerbsverhältnissen und dadurch bedingten ungünstigen wirtschaftlichen Ergebnissen führte. Während sich die bisherige gesetzliche Regelung, in der 3. Notverordnung des Reichspräsidenten vom 6. 10. 1931 (Fünfter Teil, Kap. V), darauf beschränkte, lediglich die regelmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen gegen Entgelt über die Grenzen eines Gemeindebezirks hinaus einer staatlichen Genehmigungspflicht zu unterwerfen und den Unternehmern die Verpflichtung aufzuerlegen, Fahrplan und Beförderungspreise öffentlich bekanntzumachen und gleichmäßig anzuwenden, hat die Verkehrspolitik des nationalsozialistischen Staates die gesamte Personenbeförderung zu Lande durch das Gesetz vom 4. 12. 1934 einheitlich geregelt, um einen gerechten Leistungswettbewerb sicherzustellen. Das Gesetz geht von dem Grundsatz aus, daß „jedem Beförderungszweige diejenigen Aufgaben zugewiesen werden müssen, die er im Rahmen des Gesamtverkehrs und der Wirtschaft am besten zu lösen vermag“. Demgemäß erstreckt sich die Genehmigungspflicht nicht nur auf den gewerbsmäßigen Linienverkehr mit Kraftomnibussen, sondern auch auf die nicht linienmäßige Personenbeförderung mit Landfahrzeugen, den sog. Bedarfs- oder Gelegenheitsverkehr. Für den Gelegenheitsverkehr ist dabei von besonderer verkehrspolitischer Bedeutung, daß nach dem Gesetz die Genehmigung versagt werden kann, wenn kein Bedürfnis vorliegt, und einheitliche Vorschriften für den Betrieb dieser Verkehrsunternehmen gegeben sind. Die DRP und die Deutsche Reichsbahn nehmen nach dem Gesetz insofern eine Sonderstellung ein, als sie zur Einrichtung von Linienverkehr und für den Gelegenheitsverkehr, soweit er mit Fahrzeugen des Linienverkehrs ausgeführt wird, keiner Genehmigung bedürfen.

#### IV.

Obwohl die DRP nach der Umgestaltung, die sie im nationalsozialistischen Staate durch das Gesetz zur Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung erfahren hat, ein finanziell selbständiges Unternehmen des Reichs

geblieben ist, das je nach der Höhe der alljährlichen Betriebseinnahmen Ablieferungen an das Reich zu leisten hat, so gehört sie doch nicht zu den im Sinne einer kapitalistischen Ideologie nach „kaufmännisch wirtschaftlichen Grundsätzen verwalteten“ öffentlichen Erwerbsunternehmen, die der Gewinnerzielung dienen sollen und zu der Absicht und zu dem Zwecke betrieben werden, Überschüsse über die aufgewandten Kosten zu erzielen, sondern die DRP stellt ein nach gemeinwirtschaftlichen Grundsätzen verwaltetes Reichsverkehrsunternehmen dar, das bestimmte volkswirtschaftliche und staatswirtschaftliche Aufgaben zu erfüllen hat und seine eigenwirtschaftlichen Interessen den gemeinwirtschaftlichen Zwecken unterzuordnen hat. Die Post zu einem nach kaufmännisch-wirtschaftlichen Grundsätzen geleiteten Unternehmen zu machen, die Privatisierung des Post- und Telegraphenwesens ist eine Forderung, die sich mit den Aufgaben, die die Post innerhalb der Verwaltung und Wirtschaft des Staates zu erfüllen hat, nicht vereinbaren läßt und die vor allem aus staatspolitischen und allgemeinwirtschaftlichen Gründen abgelehnt werden muß. Die DRP gehört jedoch auf der anderen Seite auch nicht zu den Anstalten im wirtschaftlichen Sinne, die grundsätzlich nur ihre Kosten und u. U. nicht einmal diese zu decken brauchen, bei denen also das eigenwirtschaftliche Interesse und selbst das Kostenprinzip völlig zurücktreten gegenüber der gesamtwirtschaftlichen, politischen, sozialen und kulturellen Zwecksetzung.

Was das kaufmännisch-wirtschaftliche Erwerbsunternehmen von der nach gemeinwirtschaftlichen Grundsätzen verwalteten öffentlichen Unternehmung und von der Anstalt unterscheidet, das ist nicht so sehr die verschiedene Art und der Inhalt ihrer Leistung oder die Anwendung anderer wirtschaftlicher Mittel, sondern vielmehr die verschiedene wirtschaftliche Zwecksetzung. Auch die nach gemeinwirtschaftlichen Grundsätzen verwaltete öffentliche Unternehmung und sogar die Anstalt führt ihre Leistungen für den individuellen Bedarf anderer aus und wirtschaftet wie das Erwerbsunternehmen für den Markt; ihre Wirtschaftsführung richtet sich in gleicher Weise nach dem „ökonomischen Prinzip“, sucht den gesetzten Zweck mit dem gegebenen Mittelbestande in der wirtschaftlichsten Weise zu erreichen. Wenn auch für das nach kaufmännisch-wirtschaftlichen Grundsätzen verwaltete öffentliche Erwerbsunternehmen nach der nationalsozialistischen Wirtschaftsauffassung nicht das Erwerbsprinzip, das fiskalische Eigeninteresse des Staates entscheidend sein darf, so wird es doch mit der Absicht und zu dem Zwecke geführt, Überschüsse über die aufgewendeten Kosten zu erzielen, und wird danach seine Wirtschaftsführung einrichten müssen. Für ein öffentliches Verkehrsunternehmen aber, das wie die DRP nach gemeinwirtschaftlichen Grundsätzen verwaltet wird, sind seine wirtschaftlichen Zwecke in höherem Maße Mittel zur Erreichung anderer Zwecke. Sie muß in ihrer gesamten Wirtschaftsführung die Entwicklung des Verkehrs und der Wirtschaft und die Förderung der Volkswohlfahrt zum eigentlichen Zwecke nehmen und ihren eigenwirtschaftlichen Interessen unterordnen.

#### V.

Wenn man die verschiedenartigen Aufgaben zusammenfaßt, die die Post als gemeinwirtschaftlich verwaltetes öffentliches Verkehrsunternehmen innerhalb der Volks- und Staatswirtschaft zu erfüllen hat, so dient sie in der Gegenwart des nationalsozialistischen Staates nebeneinander zwei verschiedenen Zwecken, Bedürfnissen der Volksgemeinschaft als solcher (Gemeinschafts- oder Kollektivbedürfnissen), die sich als objektive Gemeinschaftsbedürfnisse aus den

mit dem Dasein des Staates gegebenen Aufgaben und Zielen der Erhaltung und Förderung der Gemeinschaft ergeben, und individuellen Bedürfnissen der einzelnen Volksgenossen, denen die Post ihre Verkehrseinrichtungen zur Verfügung stellt. Wie das Postwesen ursprünglich allein für die eigenen Zwecke des Staates, seiner inneren Verwaltung und äußeren Behauptung geschaffen worden ist, so stellt auch die DRP im nationalsozialistischen Staate eine unentbehrliche Einrichtung der Staatsverwaltung dar.

Die Aufgaben, die die Post vornehmlich für den Bedarf des Staates zu erfüllen hat, sind naturgemäß wesentlich und inhaltlich andere als die Verkehrsleistungen, die den individuellen Bedürfnissen der einzelnen Volksgenossen dienen. Denn bei allen diesen Aufgaben handelt es sich in erster Linie um Gemeinbedarf, Kollektivbedarf, d. h. um Befriedigung von Bedürfnissen der Volksgesamtheit als solcher, als deren totale Organisation der Staat die wichtigsten Gemeinschaftsfunktionen zu erfüllen hat. Als Kollektivbedarf geht er wohl auch den einzelnen an, doch wird er von dem einzelnen nicht unmittelbar als Bedürfnis empfunden, und andererseits kommen die Leistungen, die der Staat und die staatlichen Einrichtungen wie die Post für die Gesamtheit erbringen, allen einzelnen als Gliedern der Volksgemeinschaft ohne weiteres zugute, ob sie es wünschen oder nicht und ob sie zu den Kosten beitragen oder nicht. Die Bedürfnisbefriedigung ist insoweit eine rein passive.

Die Unterscheidung zwischen diesen beiden Arten von Leistungen der Post ist vor allem für die Beurteilung ihrer Rentabilität von Bedeutung.

Bei den Verkehrsleistungen, die die Post für die individuellen Bedürfnisse der einzelnen Benutzer erbringt, geschieht die Kostendeckung im allgemeinen dadurch, daß für die Benutzung der Verkehrseinrichtungen der Post Gebühren erhoben werden, die so bemessen sind, daß sie im ganzen und auf die Dauer auch die Kosten der Befriedigung decken müssen.

Bei denjenigen Verkehrsleistungen dagegen, die die Post nicht für den Individualbedarf der einzelnen Volksgenossen, sondern für den Gemeinbedarf der Volksgesamtheit und des Staates als solchen zu erbringen hat, ist diese Art der Kostendeckung nicht möglich, denn da die Bedürfnisbefriedigung eine rein passive ist und sie jedem einzelnen ohne weiteres zugute kommt, ohne daß es möglich ist, ihm ein bestimmtes Maß der Nutzung zuzurechnen, so ist es auch nicht möglich, sie von der Zahlung eines Preises oder einer Gebühr abhängig zu machen und diejenigen, die den festgesetzten Preis oder die Gebühr nicht entrichten wollen, von der Bedürfnisbefriedigung auszuschließen. Solche Leistungen, die der einzelne nur als Teil und Glied des Ganzen in dieser rein passiven Weise empfängt, müssen offenbar von der Gesamtheit erbracht und ihre Kosten aus allgemeinen Mitteln gedeckt werden. Denn bei fast allen diesen Leistungen produziert der Staat nicht, jedenfalls nicht im rein marktwirtschaftlichen Sinne, und schafft keine marktmäßig bewertbaren und in Preisen sich ausdrückenden Leistungen, sie können daher nicht speziell verkäuflich sein, ihrem inneren Wesen und dem Zwecke des Staates nach, sondern müssen nach anderen Kostendeckungs- und Verteilungsprinzipien erbracht werden.

Zu den allgemeinen Staatsleistungen der Post, die der Deckung eines solchen Kollektivbedarfs dienen, gehört zunächst die Erfüllung gewisser wesensmäßiger Funktionen der Staatsverwaltung und Regierungstechnik, die jeder Staat notwendig erfüllen muß, die Unterhaltung des gesamten amtlichen Nachrichtendienstes und die Besorgung des Schrift- und Mitteilungsverkehrs der Organe und Behörden des Staates. Dabei handelt es sich um Hoheitsfunktionen im

engeren Sinne, die innerhalb jeder politischen und ökonomischen Staatstätigkeit erst die Mittel und Voraussetzungen aller übrigen Staatstätigkeit schaffen. Demgemäß sind auch diese Leistungen der Post eher politische als wirtschaftliche.

Eine andere Gruppe der allgemeinen öffentlichen Leistungen der Post, die dem marktwirtschaftlichen Preis- und Rentabilitätsmechanismus nicht unterstellt werden können, bilden diejenigen Leistungen, durch welche die Post als Trägerin des Nachrichtenverkehrs für die Marktwirtschaft als solche diejenigen Grundlagen schafft, ohne die sich der marktwirtschaftliche Prozeß nicht vollziehen könnte.

Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Nachrichtenverkehrs zeigt sich insbesondere darin, daß er den Erzeugern und Verbrauchern die notwendige Kenntnis der Produktions- und Absatzbedingungen der einzelnen Märkte, also die Kenntnis aller derjenigen Umstände vermittelt, die auf die jeweilige Gestaltung des Produktions- und Verteilungsprozesses und auf die Preisbildung der Güter und Leistungen einwirken. Ein ausgebildeter Nachrichtenverkehr hindert namentlich, daß unrichtige Vorstellungen über das Maß des Bedarfs und der Vorräte entstehen oder mit Erfolg verbreitet werden können, wodurch die Preise in ungebührlicher Weise beeinflußt würden. Durch den Post- und Fernmeldeverkehr erlangt man von allen Gegenden Berichte über den jeweiligen Stand der Saaten, den Ausfall der Ernten, über das Maß der auf Markt gelangenden Produkte usw. Der Nachrichtenverkehr ermöglicht, sich an jedem Orte und in jedem Augenblicke ein vollkommenes Bild darüber zu machen, ob das Bedürfnis Zufuhren erforderlich macht oder unter dem Vorrat bleibt und daher einen Absatz nach außerhalb gestattet.

Das aber setzt voraus die Schaffung und Unterhaltung eines am Gesamtbedarf der Volkswirtschaft gemessenen technisch und wirtschaftlich leistungsfähigen Post- und Fernmeldeverkehrs und erfordert weiter, daß die Verkehrseinrichtungen der Post allen Teilen des Landes in gleicher Weise zugänglich gemacht werden, daß namentlich gleichgelagerte Verkehrsstandorte und Wirtschaftsgebiete, die Großstädte, die Industriezentren, das Land, entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung und der Eigenart ihrer wirtschaftlichen Verhältnisse auch verkehrsmäßig so behandelt werden, daß jedem Landesteile die angemessenen Vorbedingungen für seine wirtschaftliche Entwicklung gesichert bleiben, auch da, wo in einzelnen Gebieten oder auf einzelnen Verkehrslinien eine Ertragsfähigkeit im erwerbswirtschaftlichen Sinne nicht erreichbar sein kann, weil infolge der relativ geringen Verkehrsdichte und der dadurch bedingten Höhe der Kosten des ständigen Betriebes die Aufrechterhaltung der Verkehrsverbindungen dauernd unter den Selbstkosten liegen muß.

Auch bei der Erfüllung dieser verschiedenartigen allgemeinwirtschaftlichen Aufgaben der Post, die man zusammenfassen kann in die Aufgaben der Verkehrspolitik auf großem Raum, in die Aufgaben zur Eingliederung des flachen Landes in den Gesamtverkehr und in die innere Ausgestaltung der Verkehrseinrichtungen, handelt es sich um Leistungen, die überwiegend der Deckung eines reinen oder anteiligen Gemeinbedürfnisses dienen und deren Bewertung eine grundsätzlich andere sein muß als die Leistungen der Marktwirtschaft. Denn es fehlt auch hier die Möglichkeit, die Rationalität des Kostenaufwandes dieser Leistungen in derselben Weise festzustellen wie etwa bei einem privaten Erwerbsunternehmen. Es fehlt der Ertrag, zu dem die Kosten dieser Leistungen in Beziehung gesetzt werden können. Bei einem privaten Unternehmen zeigt sich eine am Ertragszweck gemessene unwirtschaftliche Produktionsmittelverwendung durch die Minderung der

Rentabilität sofort an. Bei einem nach gemeinwirtschaftlichen Grundsätzen verwalteten öffentlichen Unternehmen fehlt diese Beziehung, weil ihre Leistungen z. T. überhaupt keinen Marktpreis haben, also auch kein Maßstab vorhanden ist, zu dem die Kosten in Beziehung gesetzt werden können.

Wie weit die Post als gemeinwirtschaftliche, aber finanziell selbständige Unternehmung zur Erfüllung derartiger allgemeiner öffentlicher Leistungen verpflichtet ist, die der Befriedigung eines reinen oder anteiligen Kollektivbedarfs dienen, darüber lassen sich spezielle Grundsätze nicht aufstellen, sondern das hängt von der gleichmäßigen Berücksichtigung aller sonstigen Aufgaben ab, die die Post innerhalb der Volks- und Staatswirtschaft zu erfüllen hat. Dabei müssen eben die volkswirtschaftlichen Wirkungen der Verkehrseinrichtungen der Post in ihrer Ausbreitung über das Staatsgebiet und der kulturelle und politische Nutzen derselben, soweit sie unmittelbar staatlichen Zwecken dienen, diesen anderen Gemeinschaftsbedürfnissen gegenübergestellt werden, die zufolge der Verwendung der Mittel für jene Verkehrszwecke nicht befriedigt werden können. Von einer allgemeinen direkten Verpflichtung der Post, unwirtschaftliche Verkehrsverbindungen in ihren verschiedenartigen Betriebszweigen aus allgemeinerwirtschaftlichen Gründen aufrechtzuerhalten, kann jedenfalls nicht die Rede sein. Eine solche Verpflichtung ist vielmehr so aufzufassen, daß dort, wo es sich darum handelt, Verkehrsverbindungen einzurichten und aufrechtzuerhalten, um einzelnen Landesteilen, insbesondere den Grenzprovinzen, angemessene Bedingungen für ihre wirtschaftliche und kulturelle Entwicklung zu sichern, sie als öffentliches Verkehrsunternehmen berufen ist, eine solche Verkehrspolitik zu betreiben, auch wenn sie zeitweilig auf genügende Rentabilität oder überhaupt auf eine Rente für die hierfür aufgewendete Kapitaldisposition verzichten muß.

Die gemeinwirtschaftliche Verwaltung der DRP geht jedoch in ihren Aufgaben erheblich weiter und gerade der nationalsozialistische Staat hat vor allem die Notwendigkeit erkannt, die Post als das neben der Reichsbahn größte Verkehrsunternehmen des Reichs in seiner gesamten Wirtschaftsführung und Verwaltung auch direkt in den Dienst der allgemeinen Wirtschaftspolitik des Reichs zu stellen und durch ihre großen Aufträge die inländische Produktion zu fördern und die Arbeitslosigkeit überwinden zu helfen. Um wie große Aufträge es sich dabei handelt, geht für die DRP schon aus der Tatsache hervor, daß außer den zusätzlichen Aufträgen in den Jahren 1930—32 in Höhe von 234 000 000 RM allein das zusätzliche Arbeitsbeschaffungsprogramm für 1933 Aufträge in Höhe von 76,6 Millionen RM vorsah, die über den Rahmen des Haushalts hinausgingen und an sich zunächst aufschiebbar waren und eine Vorwegnahme künftiger Leistungen bedeuteten. Daß das Arbeitsbeschaffungsprogramm bewirkt hat, den Kampf der Reichsregierung gegen die Arbeitslosigkeit mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln zu unterstützen, ist außer Zweifel, ebenso, daß es finanztechnisch richtig war, mit diesen Ausgaben nicht das Reich allein, sondern auch die Unternehmungen des Reiches zu belasten. Nicht verkennen darf man aber, wenn man die wirtschaftlichen Leistungen der DRP richtig beurteilen will, daß diese Mehrausgaben, wenn sie einen derartigen Umfang annehmen, unter Umständen zu einer Überkapitalisation führen und den Haushalt der DRP erheblich belasten, indem sie ihr die Mittel nicht anders entziehen, als wenn sie für den unmittelbaren Finanzbedarf des Reiches abgeliefert würden.

## Der Schiffsexpeditionsbetrieb

Von Dipl.-Kfm. Werner Eggers, Kiel

Der Sinn des Betriebes ist die Werteschaffung für die arbeitsteilige Gesamtwirtschaft. Es gibt gesamtwirtschaftlich gesehen Produktions- und Dienstleistungsbetriebe. Die produktionsbetriebliche Leistung ist wegen der materiellen Form sinnfälliger und führt daher leicht dazu, den Produktionsbetrieben in ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung den Vorrang einräumen zu wollen. Da aber im gesamtwirtschaftlichen Kräftespiel die Dienstleistungsbetriebe nicht ohne Produktionsbetriebe und diese nicht ohne erstere daseinsfähig sind, ist es müßig, Unterschiede in ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung zu machen. Jeder Betrieb trägt im nationalwirtschaftlichen Kreislauf zur Schaffung des Sozialproduktes bei. Jeder hat seine Arbeitsfunktion. Das allgemeine Streben nach Fortschritt geht dahin, die Arbeitsgestaltung so zu wählen, daß die größte Leistung erzielt wird.

So sonderten sich die Funktion der Produktion und die der Dienstleistung. Auch diese spalten sich wiederum weiter. Damit ergibt sich der feingegliederte vertikale Aufbau der Wirtschaft. Besonders dort, wo qualifizierte geistige Leistungen gefordert werden, drängt die Entwicklung zur höchsten Spezialisierung der Betriebswirtschaften. Diese tritt dann äußerlich freilich, im Leben der Betriebe, oft nur in bescheidener Form in Erscheinung.

Die Arbeitsteilung in der Schifffahrt, welche im ganzen eine Kette von Dienstleistungsbetrieben umfaßt, stellt sich im einzelnen dar als Befrachtungsvermittlung, Passagebearbeitung, eigentliche Durchführung des Transportes und des Umschlages und als Schiffsexpedition. Diese besteht darin, sämtliche für den Umschlag im weitesten Sinne erforderlichen Geschäfte durch bestimmte Vorbereitung, Besorgung und Überwachung zu betreuen und weitere Hilfsdienste für den Schiffsbetrieb zu leisten. (Die Durchführung des Umschlagsgeschäftes selbst ist also nicht Aufgabe der Schiffsexpedition, sondern wird im allgemeinen speziellen Umschlagsunternehmen, die auch das Stauereigeschäft<sup>1)</sup> betreiben, übertragen.)

Der Unternehmer des Wassertransportes ist der Reeder. Als typischer Verkehrsunternehmer hat er mit hohen unveränderlichen (fixen) Kosten<sup>2)</sup> zu rechnen. Dies führt betriebswirtschaftlich zu dem Streben, die Erscheinung der Kostendegression durch volle Beschäftigung der Schiffe und schnelle Erledigung der einzelnen Beförderungen möglichst weit zu verwirklichen.

Für die Durchführung des Umschlagsgeschäftes stehen die Hafeneinrichtungen zur Verfügung, deren technische Vervollkommnung wiederum zur wirtschaftlichen Erfüllung dieser Teilaufgabe erstrebt wird. Man investiert aus diesem Grunde große Beträge, um die besten technischen Voraussetzungen für die Transport- und Umschlagsgeschäfte zu schaffen. Daher drängte dann auch gleichzeitig die Entwicklung danach, die vorteilhafteste Organisation der Schiffsexpedition zu erreichen.

Ist der Reeder in dem fraglichen Anlaufhafen ansässig, so könnte er zunächst wohl für die Schiffsexpedition selbst Sorge tragen. In anderen Häfen müßte jedoch die Arbeit der Schiffsbesorgung vergeben werden, wollte man nicht darauf warten, daß die Schiffsleitung sie nach Ankunft erst selbst aufnimmt. Wegen der allgemein gebotenen Beschleunigung der Abfertigung und der notwendigen Vorbereitung für die erforderliche Bereitschaft an Land beim Eintreffen des Schiffes

<sup>1)</sup> Stauen nennt man die sachgemäße Unterbringung und Verteilung der Ladung im Fahrzeug.

<sup>2)</sup> Die fixen Kosten betragen je nach der Schifffahrt 50—90 v H der Gesamtkosten.

entschließt sich der Reeder im allgemeinen zur Beauftragung eines Fachmannes. Fachmann für diese Dinge ist der Schiffsmakler und Schiffsagent, in der Binnenschifffahrt auch Schiffsprokureur genannt.

Es findet also eine Arbeitsteilung zwischen Reeder bzw. Schiffsleitung und Schiffsmakler statt, die durch die Tatsache der hohen fixen Kosten des Reeders und vor allem auch durch die Eigenart des Schiffsbesorgungsgeschäftes veranlaßt wird.

Die volkswirtschaftliche Aufgabe der Schiffsexpedition besteht darin, im Rahmen der Hafengeschäfte für rasche und sichere Beförderung auf dem Wasser zu sorgen. Es gilt weiter einen möglichst nutzbringenden Einsatz der Beförderungsmittel und der Transportanlagen zu sichern. Diese Funktion bedeutet also für die Gesamtwirtschaft Beschleunigung des Umlaufes (Kostensenkung) und stärkere Sicherung im Güterverkehr. So schaltet sich neben dem Reedereibetrieb und dem Schiffsbetrieb (Bordbetrieb) ein zusätzlicher Betrieb ein, nämlich der Schiffsexpeditionsbetrieb. Dieser übernimmt all diese Funktionen der Schiffsbesorgung.

Der Schiffsexpeditionsbetrieb läßt sich also als Geschäftsbesorgungsbetrieb, dieser als eine Unterart der Dienstleistungsbetriebe verstanden, kennzeichnen. Seine Mittel sind die Arbeitskraft des Leiters (meistens des selbständig unternehmenden Schiffsmaklers) und die seiner Gehilfen sowie die geschaffene Organisation. Sie stellen sich zusammen als Dienstbereitschaft auf Grund persönlicher Fähigkeiten, bestimmter geschäftlicher Beziehungen und eines gewissen Kapitaleinsatzes dar.

Die skizzierten Geschäftsbesorgungen lassen erkennen, daß es sich um Leistungen handelt, die nicht auf Vorrat möglich sind. Die Herstellung der Betriebsleistung und der Absatz fallen zeitlich zusammen. Darin liegt ein wesentlicher Unterschied des Dienstleistungsbetriebes gegenüber den allermeisten Produktionsbetrieben.

Diese betriebliche Eigenart ist durch den hohen Grad der Betriebsbereitschaft gekennzeichnet, die eine Kostenstruktur fixen Charakters bedeutet. Kosten und Leistung stehen also nicht im proportionalen Zusammenhang. Kostensenkung je Leistungseinheit ist daher bei gegebener Betriebsorganisation im großen und ganzen nur durch Steigerung des Beschäftigungsgrades möglich. In der heutigen Praxis der Schiffsexpedition besteht aber weiterhin die Möglichkeit, die Betriebsorganisation zu verbessern und dadurch die Leistungsfähigkeit zu erhöhen. Eine solche Steigerung der Leistungsfähigkeit führt dann ebenfalls zur Senkung der Kosten je Leistungseinheit.

Da der Schiffsexpeditionsbetrieb in seiner Betriebsweise besonders arbeitsintensiv ist, spielen die Gehälter eine entscheidende Rolle. Ihre Höhe ist in weiten Grenzen unabhängig von den jeweiligen Leistungen und besonders aber von den erzielten Erlösen. Ganz unabhängig von den betrieblichen Leistungen sind ferner alle Kosten für Kontor und Inventar, für gewisse Steuern, für soziale Beiträge, für Sicherheitsleistungen bei den Hafen- bzw. Kanalbehörden im Rahmen des Klarierungsgeschäftes und für die Bereithaltung von Betriebsmitteln zur Durchführung des Auslagengeschäftes. Es handelt sich insgesamt also um den laufenden Aufwand für die Erhaltung der Geschäftsbeziehungen.

Der Schiffsexpeditionsbetrieb ist daher in hohem Grade gegen wechselnden Beschäftigungsgrad empfindlich. Tatsächlich ist der Betrieb fortlaufend starken Schwankungen ausgesetzt. Der Grad der Beschäftigung ist einerseits von der Konjunktur abhängig. Der Betrieb muß bei schlechter Konjunktur durchgehalten werden, ohne daß durch Arbeit auf Vorrat oder wesentlich kosteneinsparende Be-

triebseinschränkungen ein Schutz gegeben ist. Durch betriebliche Preispolitik können solche Stockungen der Nachfrage nach seinen Betriebsleistungen kaum beseitigt werden. Dies liegt darin begründet, daß die Verkehrswirtschaft und damit auch die Schiffsexpedition keinen primären Einfluß auf die Konjunkturgestaltung hat. Die Verkehrswirtschaft ist vielmehr in starkem Maße von dem Stande der Gesamtwirtschaft abhängig.

Außerdem vermögen verschiffungshemmende Erscheinungen wie Streiks und Aussperrungen in Betrieben, die für die Güterheranschaffung tätig sind, ferner Eis, Nebel und andere Schifffahrtshemmnisse die Geschäfte der Schiffsexpedition stark zu behindern. Selbst wenn diese Ereignisse nicht zur Abwanderung auf andere Transportwege führen, tragen sie doch durch zeitliche Verlagerungen der Schiffsankünfte Unruhe und Unsicherheit in die Betriebsführung hinein. Saisonschwankungen<sup>1)</sup> bedingen gleichfalls eine sehr unterschiedliche Beschäftigung in der Schiffsexpedition. Auch die Anhäufung der Expeditionen auf den Wochenschluß und die starke Beanspruchung vor den Festtagen<sup>2)</sup> hat eine ungleichmäßige Beschäftigung des Betriebes zur Folge.

Der Erfolg hängt in besonderem Maße von der geschickten Organisation der zum Einsatz gebrachten Mittel ab. Wegen der fixen Kostenstruktur geht das Streben von vornherein dahin, die Mittel trotz der Verkehrsspitzen in gewissen Grenzen zu halten. Gute Beobachtungsgabe und Kenntnis sind dabei Voraussetzung. Es gilt, die optimale Betriebskapazität zu schaffen. Hier sei zunächst an Finanzplanung gedacht. Es gehört weiter dazu eine gute Personalauslese und -verwendung. Ein vorteilhafter Einsatz der Arbeitskräfte ist Grundbedingung, um sparsam wirtschaften zu können und die höchste Leistungsfähigkeit des Betriebes zu erreichen.

Die Unternehmungen, die sich auf dem Gebiete der Schiffsexpedition betätigen, sind nicht gleichartig; sie haben unterschiedliche Prägung. Es gibt kaum Unternehmungen, die nur Schiffsexpedition betreiben. In den meisten Unternehmungen der Schiffsexpedition ist diese in verschiedenartiger Kombination mit mehr oder minder verwandten Betriebsarten verflochten.

Außer der Schiffsexpedition führt der Makler meist Befrachtungsvermittlungen, Passagebearbeitungen, vielfach auch Schiffsverkaufsvermittlungen, zuweilen Kontrahierungen von Neubauten und ferner Transportversicherungsvermittlungen aus. Er betätigt sich als Havariekommissar (Havarieagent), ferner auf dem Gebiet der Schiffsparten-, Schiffshypothekenvermittlungen und auf vielen anderen Gebieten, auch solchen, die sich von den typisch gewordenen Schiffsmaklergeschäften entfernen. Der Makler betreibt jedoch diese Geschäfte, weil dafür im Rahmen seines Wirkungskreises günstige Möglichkeiten bestehen (kombinatorisches, kompensierendes Moment).

Neben den genannten Geschäften führen Schiffsmakler vielfach folgende Geschäfte aus: Reederei, Spedition, Stauerei, Lagerhaltung, Öl-, Kohlen- und Holzhandel, Schiffshandel<sup>3)</sup> u. a. Es werden also verschiedene Gewerbebezüge mit der Schiffsexpedition in einem Unternehmen vereinigt. Dies geschieht vor allem auch deshalb, um in Zeiten schlechten Geschäftsganges in der Schiffsexpedition einen Ausgleich durch die gerade in die flauere Zeit fallende Saison eines anderen Gewerbebezuges zu erzielen.

<sup>1)</sup> Wie Ernteversehrungen, Holzverschrungen aus Ländern mit zeitweilig vereisten Häfen.

<sup>2)</sup> Unproduktives Stillliegen von Schiffsraum an Feiertagen soll vermieden werden.

<sup>3)</sup> Handel mit Schiffsbedarf.