

Einwohnerzahl auf 30,6 Millionen Menschen, wovon aber nur 6,8 Millionen auf die 2269 Landstädte entfielen.

Unter den Gründen für die vorgeschlagene Aufhebung des billigen Ortsportos spielte die Behauptung eine Rolle, daß 2  $\text{h}$  die Selbstkosten nicht deckten, insbesondere nicht bei den Ortspostkarten, deren Herstellung und Material der Post selbst auf 0,3 bis 0,4  $\text{h}$  zu stehen komme, so daß also nur 1,6 bis 1,7  $\text{h}$  als Portovergütung verblieben. In Wirklichkeit wird aber die größere Hälfte der Ortspostkarten von der Privatindustrie geliefert und mit Marken beliebt. Fertig gestempelte Karten dieser Art wurden 1904 von der Reichspost bloß 136 Millionen verkauft, während der Gesamtverkehr der 2 Pfg.-Karten gegen 300 Millionen Stück betrug. Außerdem ist es eine ganz unhaltbare Behauptung, mit  $1\frac{3}{4}$   $\text{h}$  würden die Selbstkosten nicht gedeckt. Hieß es doch in der Postvorlage von 1899, daß die Beförderung einer Zeitungsnummer der Reichspost selbst auf 0,3  $\text{h}$  zu stehen komme! Weshalb sollen da die Beförderungselbstkosten bei einer Postkarte größer sein?

Die Resolution des Reichstags will aber auch die Ortspreise für Drucksachen, Warenproben und Geschäftspapiere wieder aufheben, obwohl die 2  $\text{h}$  für 50 Gramm Drucksachen der Post voll zufallen, ohne die Selbstkostenabzüge bei der Postkarte; obwohl die 3  $\text{h}$  für 100 Gramm schon reichlich sind und künftig eine offene Ortsdrucksache oder Warenprobe von 250 Gramm 10  $\text{h}$  kosten würde, während ein geschlossener Ortsbrief von 250 Gramm nach wie vor nur auf 5  $\text{h}$  zu stehen käme. Eine Postkarte am Ort jedoch würde ebenso teuer sein wie ein geschlossener Brief, womit das jetzige System der Differenzierung einen bedenklichen Stoß erhielte. Es würde dann eine offene Briefnachricht von  $2\frac{1}{2}$  Gramm im Ortsverkehr ebenso 5  $\text{h}$  zahlen wie eine hundertmal so schwere und große geschlossene Brieffendung (250 g) ohne das für die Post so bequeme einheitliche Kartenformat; eine Drucksache unter Streifenband aber würde auf 50 g (3  $\text{h}$ ) und 100 g (5  $\text{h}$ ) abgestuft und wäre bei 250 g (10  $\text{h}$ ) schon doppelt so teuer wie ein geschlossener gleich schwerer Brief, während doch sonst das Drucksachenporto grundsätzlich wohlfeiler gehalten wird.

Man verspricht sich von der Wiedererhöhung der Ortspreise etwa 12 Millionen Mark Mehreinnahme und rechnet mechanisch, daß bei 300 Millionen Stück Ortskarten zu 2  $\text{h}$  jetzt bloß 6 Millionen Mark eingehen, zu 5  $\text{h}$  aber 15 Millionen Mark hereinkommen müßten, also 9 Millionen Mark mehr. Bei den Ortsdrucksachen (1904 etwa 140 bis 150 Millionen Stück) kommen bei einem Durchschnitt von 3  $\text{h}$  jetzt bloß etwa 4 Millionen Mark heraus, bei einem Durchschnitt von 5  $\text{h}$  würden dagegen etwa 7 Millionen Mark einkommen, oder 3 Millionen Mark mehr. Die  $4\frac{1}{2}$  Millionen Ortswarenproben würden vielleicht eine Viertelmillion Mark mehr einbringen, die 2 Millionen Geschäftspapiere etwa 200 000  $\text{M}$  mehr.

Auf dem grünen Tisch nimmt sich diese Rechnung ganz hübsch aus. In Wirklichkeit aber dürfte manches anders kommen. Werden wirklich auch noch 300 Millionen Ortspostkarten benutzt werden, wenn ihr Preis von 2 auf 5  $\text{h}$ , also um 150 vom Hundert steigt? Zweifellos wird der Verkehr in solchen Karten dann bedeutend nachlassen. Große Firmen mit Massenversand werden dann statt der Postkarte häufig eine Drucksache oder Druckkarte zu 3  $\text{h}$  versenden. Kleine Firmen und Privatleute aber werden den Verkehr einschränken, namentlich auch den in Ansichtskarten. Besonders hart betroffen würde die große Zahl von stellesuchenden und mittellosen Arbeitern, Handlungsgehilfen, Wirtschaftserinnen, Erzieherinnen, Stützen der Hausfrau, Verkäuferinnen usw., die oft auf Inserate hin wochenlang alle Tage 10—15 Karten schreiben müssen. Ebenso die meist von

Sorgen belasteten Vermieterinnen möblierter Zimmer, die vielen kleinen Agenten aller Art, kurzum eine große Zahl derer, die viele handschriftliche Offerten versenden müssen. Sie würden nun natürlich besonders benachteiligt, große Firmen mit Massenversand aber verhältnismäßig bevorzugt werden. Die Berliner Paketfahrtgesellschaft erwägt bereits, ob sie nicht den Massenvertrieb unadressierter Drucksachen, die nach Listen bestellt werden, für  $1\frac{1}{2}$   $\text{h}$  für das Stück wieder eröffnen solle. Der Reichspost würde damit natürlich wieder Abbruch geschehen.

Es ist bisher in der Presse noch gar nicht festgestellt worden, wie seinerzeit die Erhöhung des Briefportos im Berliner Ortsverkehr gewirkt hat. Die Berliner Privatpost beförderte nämlich vor der Reform geschlossene Briefe für 3  $\text{h}$  innerhalb Berlins und innerhalb jedes der vier Vororte Charlottenburg, Schöneberg, Wilmersdorf und Rixdorf. Der alte Reichsposttarif für Briefe in Berlin betrug 10  $\text{h}$  und wurde nun auf 5  $\text{h}$  herabgesetzt. Da aber die Privatpost aufgehoben wurde, so bedeutet diese neue Tarifierung für den Verkehr der bisherigen Privatpostbriefe immerhin eine Verteuerung um 67 vom Hundert und mußte einerseits hemmend wirken. Andererseits mußte die Herabsetzung um 50 vom Hundert wieder neuen Verkehr entfesseln, zumal da zugleich der Ortsbezirk bedeutend erweitert und Berlin mit mehr als dreißig Vororten nun das billige Orts- und Nachbarortspporto im gegenseitigen Wechselverkehr genoß.

In der allgemeinen Reichspoststatistik finden wir keine besonderen Angaben über den Berliner Stadtbriefverkehr, wohl aber im Statistischen Jahrbuch der Stadt Berlin, dem die Zahlen von der Postverwaltung alljährlich geliefert werden. Unter dem alten prohibitiv hohen Porto von 10  $\text{h}$  für den geschlossenen Brief stagnierte der Ortsverkehr: 1896 waren es 37,91 Millionen, 1897 nur 35,72, 1898 wieder 37,71, 1899 aber 38,53 Millionen Berliner Stadtbriefe, während sonst der allgemeine Postverkehr eine stetige Steigerung zu zeigen pflegt (um 5—7 v. H., ja sogar 10 v. H.). Nun hieß es in der Postvorlage von 1899\*): »Die Reichspost besorgt zurzeit in Berlin und seinen Vororten rund 35 Millionen verschlossener Briefe zu 10  $\text{h}$  jährlich, während die Zahl der von der Berliner Paketfahrtgesellschaft bestellten derartigen Briefe zu 3  $\text{h}$  mit etwa 45 Millionen angegeben wird. Die Ermäßigung der Postgebühr auf 5  $\text{h}$  bei gleichzeitiger Ausdehnung des Postregals würde mithin dem Berliner Publikum einen Gewinn von  $1\frac{3}{4}$  Million  $\text{M}$ . gegenüber einem Verlust von 900 000  $\text{M}$  bringen.« 35 Millionen Reichspostbriefe oder genauer, nach der Zahl für 1899,  $38\frac{1}{2}$  Millionen Reichspostbriefe plus 45 Millionen Privatpostbriefe ergeben zusammen  $83\frac{1}{2}$  Millionen Ortsbriefe.

Ist nun dieser alte Verkehr nach der Portoreform (1. April 1900) gleich hoch geblieben? Die Portoherabsetzung von 10 auf 5  $\text{h}$  dürfte vielleicht eine Steigerung um 50 vom Hundert erwarten lassen, die Erhöhung von 3 auf 5  $\text{h}$  (um 67 v. H.) aber wieder eine Verminderung von gleicher Höhe: also  $38\frac{1}{2} + 19\frac{1}{4} = 57\frac{3}{4}$  Millionen, und  $45 - 22\frac{1}{2} = 22\frac{1}{2}$  Millionen.  $57\frac{3}{4} + 22\frac{1}{2}$  ergeben dann rund 80 Millionen Briefe.

Waren es nun bald nach der Reform so viel? Im dritten Jahre ja, ungefähr, anfangs aber noch viel weniger, da eben die Portoherabsetzung der Reichspost wohl nur halb wirkte, weil das Privatporto vorher wesentlich billiger war. Die Berliner Briefe im Orts- und Nachbarortverkehr beliefen sich nämlich: im Jahre 1900 auf 43,76, 1901 auf 75,91, 1902 auf 79,59, 1903 auf 84,79 und 1904 auf 88,12 Millionen Stück. Angesichts des hinzugekommenen

\*, Nr. 116 der Reichstagsdrucksachen von 1898/99, S. 27 f.