

Nichtamtlicher Theil.

Die Post, ihre Portosätze und der Geschäftsverkehr, insbesondere der Buchhandel.

Herr Feodor Streit, Inhaber der Firma: F. Streit's Verlagsbuchhandlung in Coburg, hat unter der vorstehenden Aufschrift soeben ein Circular d. d. 19. Mai erlassen, welches die besondere Beachtung des Buchhandels verdient und daher auch an dieser Stelle zur allgemeinen Kenntniß gebracht wird. Dasselbe lautet folgendermaßen:

Die nachstehenden Bemerkungen und insbesondere den daran geknüpften Antrag erlaubt sich der Unterzeichnete den sämtlichen Herren Kollegen im deutschen Buchhandel zu geneigter Beachtung dringend zu empfehlen.

Die hohe wirtschaftliche Bedeutung der Verkehrsmittel verpflichtet die betreffenden Anstalten, sich lediglich als Diener des Gemeinwohls und des Fortschrittes zu betrachten, und bei allen Einrichtungen einzig nur das öffentliche Interesse maßgebend zu machen. Dies von ihnen zu fordern, ist das unbestrittene Recht des Publicums; darüber zu wachen, daß es auch geschehe, ist vor allem die Pflicht jenes Theiles der Gesellschaft, dem der Austausch der Erzeugnisse jeder Art obliegt: also des gesammten Handelsstandes, und in diesem wieder zunächst dem Verbreiter der unmittelbaren Geisteswerke: dem Buchhandel.

Das Strebziel aller, dem Verkehr dienenden Anstalten ist dasselbe und lautet einfach: Leichtigkeit und Sicherheit.

Leichtigkeit, d. h. nicht nur erreichbarste Schnelligkeit der Beförderung, sondern auch thunlichste Wohlfeilheit derselben, durch die allein sie dem Verkehr die größte Entfaltung ermöglicht.

Sicherheit, d. h. nicht nur Zuverlässigkeit in der Beförderung und möglichste Fürsorge gegen Störung und Verlust, soweit sie unmittelbar in der Macht jener Anstalten liegt, sondern auch Sicherung gegen alle willkürlichen Eingriffe höherer und niederer Behörden.

Daß unsere deutschen Verkehrsanstalten noch weit davon entfernt sind, diesen berechtigten Anforderungen genügend zu entsprechen, ist eine allbekannte und vielbeklagte Thatsache. Der Tadel trifft so ziemlich alle Zweige und Arten der Beförderung, aus denen wir aber, als uns zunächst liegend und einer Verbesserung am dringendsten bedürftig, für jetzt nur die Briefpost, die Packetpost und den Zeitungsdebit einer kurzen Beleuchtung unterziehen und daran die im Interesse der Abhilfe erforderlich erscheinenden Anträge knüpfen wollen.

1. Die Briefpost.

Die Briefbeförderung ist überall in Europa als ein Regal der öffentlichen Concurrrenz entzogen, und zwar heutzutage — da die Zeit beabsichtigter willkürlicher Eingriffe in das Briefgeheimniß in Deutschland wohl vorüber ist — zunächst, um durch ihren Reinertrag der Staatscasse eine erhebliche Einnahme zu gewähren, und dann wohl auch, um dem correspondirenden Publicum eine im Allgemeinen größere Sicherheit zu bieten.

Läßt sich, bei unbedingter Achtung des Briefgeheimnisses, dies Monopol seinem letztgenannten Zwecke nach billigen, so gilt doch in Betreff des ersteren, der einfach nur auf eine maskirte Steuer von willkürlicher Höhe hinausläuft, der volkswirtschaftliche Satz, nach welchem jede Steuer schlechthin verwerflich ist, die den Verkehr erschwert und hierdurch nicht nur die Geistesentwicklung hemmt, den Volkswohlstand beeinträchtigt, sondern eben damit auch die Productivität ihrer eigenen Quelle vermindert.

Der Geltendmachung dieses letzteren Grundsatzes verdanken wir die seit 1848 erwirkten Portoverminderungen, wie so manche andere Erleichterungen im Briefverkehr. Ebenso wenig zu verkennen aber ist auch, daß die bis jetzt stattgefundenen Reformen auf halbem Wege stehen geblieben sind, was um so mehr beklagt werden muß, als England uns seit mehr denn 20 Jahren mit seiner, auf die größte Einfachheit und Wohlfeilheit abzielenden Posteinrichtung ein Vorbild lieferte, das bei uns einfach nur hätte nachgeahmt zu werden brauchen, um jede Klage verstummen zu machen.

Wir sagten, daß die deutschen Postreformen auf halbem Wege stehen geblieben seien. Es konnte nicht anders kommen, denn es mangelte ihnen jedes klare, einheitliche Prinzip, mit dessen Verwirklichung ihre Aufgabe sich abgeschlossen hätte. Während die durch Rowland Hill bewirkte Umgestaltung des englischen Briefpostwesens sich einfach die Aufgabe stellte, mit dieser Verkehrsanstalt ihren alleinigen Herrn, das Publicum, auf die wohlfeilste und einfachste Weise zu bedienen, blieben bei unseren bezüglichen Reformen endlose Absichten und Rücksichten,

Ansprüche und Bedenklichkeiten maßgebend, und das Publicum stand, wie immer, in letzter Linie; denn auch diese Administrationen konnten sich noch nicht mit dem Gedanken versöhnen, daß sie lediglich dazu da seien, um dem Publicum zu dienen, statt wie seither, es auszubeuhen. So wurden denn alle Reformen auch diesmal noch von der Absicht der Bevormundung und Ausbeutung bestimmt, und wenn Erleichterungen und Ermäßigungen stattfanden, geschah es nicht nach Maßgabe des öffentlichen Interesses, sondern nur nach einer kurzfristigen Wahrscheinlichkeitsberechnung des eben hierdurch erstrebten Mehrertrags. So bleibt, zur größten Beeinträchtigung des Gemeinwohls, der Briefverkehr noch immer erschwert, und zwar einerseits durch die ganz willkürliche, ungerechtfertigte Höhe der Portosätze, wie andererseits durch die vernunftwidrige Ungleichheit derselben in Folge der Distanzberechnung.

Ergibt sich aus der hohen sittlichen Bedeutung der Verkehrsmittel überhaupt, sowie aus dem angeführten volkswirtschaftlichen Grundsatz insbesondere die Folgerung, daß die Briefpost bei richtiger Erkenntniß ihrer socialen Aufgabe von vorn herein auf jeden Reinertrag zu verzichten und ihren Portosatz bis auf die Deckung ihrer Kosten zu ermäßigen habe, so muß die rein willkürliche Höhe und Ungleichheit der deutschen Briestaxe als eine der gemeinschädlichsten Verkehrtheiten bezeichnet werden.

Daß aber die Höhe des Briefportos eine ganz willkürliche, völlig ungerechtfertigte ist, das bezeugt die Postanstalt selbst durch ihre eigenen Anordnungen.

Die Post übernimmt die Beförderung von Druckbogen unter Kreuzband um $\frac{1}{2}$ bis $\frac{1}{3}$ von dem, was sie für einen gleich schweren Brief an dieselbe Adresse verlangt. Offenbar nun muß der Portosatz für Kreuzband ihre Kosten vollauf decken, ansonst sie ihn gar nicht gewähren könnte, denn sie müßte im entgegengesetzten Falle den Verlust auf dieser Seite durch eine verhältnismäßige Uebertheuerung auf der andern decken, d. h. den Einen benachtheiligen, um dem Andern einen unberechtigten Vortheil zu gewähren. Solcher Unredlichkeit sie fähig zu erachten, liegt kein Grund vor, und es steht demnach fest, daß der Portosatz für Kreuzband die entstehenden Auslagen vollkommen deckt. Die Beförderung eines Briefes verursacht aber nicht die geringste Mehrbemühung, genau nur dieselben Kosten, und müßte sonach um ganz den gleichen Preis geschehen. Wenn daher die Post für die Beförderung eines Briefes 3- bis 5mal soviel nimmt als für Kreuzband, so findet hier eine selbsteingestandene, mindestens 3- bis 5fache Uebertheuerung Statt, und dies Angesichts der hohen socialen Aufgabe dieser Verkehrsanstalt, bei vollem Bewußtsein des schweren Nachtheils, der dem Gemeinwohl durch diese Behinderung des Gedankenaustausches entstehen muß! Vollkommen berechtigt erscheint daher die erste Forderung: daß die Briestaxe durch weg auf den jetzt üblichen Satz für die Beförderung von Kreuzbandsendungen ermäßigt werde.

Als einen zweiten Beschwerdegrund haben wir die, für das Publicum wie für die Briefexpedition gleich lästige, zeitraubende und dabei noch so kostspielige Portoverschiedenheit je nach der Entfernung bezeichnet. Es mag dahingestellt bleiben, ob die Aufrechterhaltung dieser Bestimmung, die in frühern Zeiten vielleicht gerechtfertigt war, ihren Grund mehr in einem conservativen Wahnglauben oder nur in der Benützung eines willkommenen Scheinvorwandes zur Ausbeutung des Publicums hat, immerhin kann sie, nachdem die englische Post seit so langer Zeit den allein richtigen Grundsatz des gleichen Portosatzes praktisch durchgeführt hat, dem Vorwurf eigensinniger Beschränktheit oder Böswilligkeit nicht wohl entgehen.

Gerechtfertigt wäre diese geld- und zeitraubende Anordnung offenbar nur dann, wenn die Entfernung den auf den einzelnen Brief zu berechnenden Kostenbetrag irgendwie beeinflussen könnte: das ist aber in keiner Weise der Fall. Die Transportkosten von dem einen Ende Deutschlands zum andern, von Memel bis Constanz, betragen auf den einzelnen Brief noch nicht ein Zehntel-Pfennig. Es liegt also auf der Hand, daß dieser ganze Factor bei der Normirung der Briestaxe so gut wie gar nicht in Betracht kommen kann; und da alle übrigen, allein maßgebenden Mühewaltungen, nämlich Sortirung, Verpackung, Adressirung u. s. w. genau dieselben sind, gleichviel ob der Brief 10 Meilen oder 100 zu laufen hat, so ermangelt die gerügte Portoverschiedenheit nach der Entfernung jedweder Berechtigung, und ist als eine rein willkürliche Uebertheuerung anzusehen.

Auch hier können wir zur Rechtfertigung unserer Klage auf die eigenen, sie bestätigenden Anordnungen der Post selbst verweisen. Die Post befördert Kreuzbandsendungen auf jede Entfernung innerhalb des