

Postvereins um ein und dasselbe Porto. Sie kann es also ohne Verlust thun; und wenn für das Kreuzband, warum nicht ganz ebenso für das Briefcouvert? Der Widersinn ist zu handgreiflich, als daß es nöthig wäre, noch ein Wort darüber zu verlieren, und die Forderung, daß diese Belästigung und Ausbeutung des correspondirenden Publicums ihr Ende erreiche, bedarf keiner weiteren Begründung.

Auf diese beiden Punkte: die Ermäßigung der Briestare auf den jetzt gültigen Satz für Kreuzbandsendungen, und Gleichmäßigkeit des Porto für alle Entfernungen, also mit andern Worten: völlige Gleichstellung der Briefe mit den Kreuzbandsendungen, mögen für jetzt unsere bezüglichen Anträge sich beschränken. Mit Erreichung dieser beiden Wünsche ist dem Verkehr und Gedankenaustausch eine unermessliche Entfaltung gesichert; und sollte auch, was jedoch nach den Erfahrungen der englischen Post kaum zu erwarten steht, im Reinertrag der Briefpost ein dauernder Ausfall eintreten, so werden in Folge der großen, dem Gemeinwesen aus dieser Reform erwachsenden Vortheile die öffentlichen Mittel von anderer Seite her nur um so reichlicher fließen und das hier Verlorene leicht verschmerzen lassen.

2. Die Packetpost.

Vornehmlich zweierlei haben wir in Betreff der Packetbeförderung durch die Post zu rügen: erstens die verhältnismäßig hohe Portogebühr, und zweitens die nicht seltene Unpünktlichkeit in der Ablieferung. Diese letztere Beschwerde, als lediglich die Unterbeamten treffend und durch eine strenge Vermahnung seitens der Oberbehörden leicht erledigt, bedarf hier keiner weiteren Ausführung; jener erstgenannte Mißstand aber fordert zum kräftigsten Zusammenwirken auf.

Durch die Zwangsverordnung, nach welcher alle Pakete bis zu 20 Pfund Gewicht der Post zur Beförderung übergeben werden müssen, hat sich diese Verkehrsanstalt, unterstützt von der Staatsgewalt, mit wahrhaft unbegreiflicher Willkür eines Monopols bemächtigt, das schlechterdings keinem andern denkbaren Zweck dienen kann, als dem der offenbarsten Ausbeutung des Publicums. Den handgreiflichsten Beweis hierfür liefert die allbekannte Thatsache, daß sehr oft ganz leichte Pakete, um sie dem Zwangscours durch die Post zu entziehen, mit Steinen beschwert werden, weil die Eisenbahngesellschaften Colli von 30—40 Pfund noch immer weit wohlfeiler befördern, als die Post ebensolche von 2—3 Pfund.

Es bedarf wohl nichts weiter als dieser Thatsache zur Begründung der doppelten Forderung: erstens, Abschaffung des genannten Monopols der Post; und zweitens, Ermäßigung des Portosatzes der durch die Post versandten Pakete nach Verhältniß der von andern Transportgesellschaften festgesetzten Preise. Wie wichtig aber im Interesse des ganzen Publicums wie des Buchhandels insbesondere eine Reform unserer Posteinrichtungen in den zu 1. und 2. erörterten Beziehungen, namentlich aber in der letzteren ist, das ergibt unter anderem ein Blick auf den damit in engem Zusammenhang stehenden Zeitungsvertrieb.

3. Der Zeitungsvertrieb.

Wenn die Einrichtung des Zeitungsdebites durch die Post dem Publicum manche Bequemlichkeit zu bieten scheint, so ist diese doch in Folge der getroffenen Postbestimmungen sowohl, als auch der nabeliegenden Versuchung zu polizeilichen Maßregelungen und Willkürlichkeiten von so vielen Nachtheilen begleitet, daß die Frage, ob der Buchhandel nicht im wohlverstandenen eigenen wie öffentlichen Interesse den Zeitungsvertrieb selbst in die Hand nehmen sollte, eine ernste Würdigung verdient.

Die von der Post ihren Zeitungsabonnenten gebotenen Vortheile beschränken sich ganz und gar nur auf eine gewisse Pünktlichkeit in der Ablieferung, auf eine Fürsorge gegen solche Nachlässigkeiten bei der Versendung, die zu verhüten wohl in der Macht der Postverwaltung liegt. Das ist aber nicht mehr, als die Post schlechtthin Jedem schuldet, der sich ihrer bedient; und da nicht anzunehmen ist, daß sie die entstehende Concurrnz des Buchhandels durch das strafbare Mittel einer absichtlichen Pflichtversäumnis, z. B. vorsätzliche Verschleppung oder Nichtbeförderung der buchhändlerischen Zeitungspakete u. s. w. bekämpfen werde, so kann nach dieser Seite hin der Buchhandel dem Publicum ganz dieselben Vortheile gewähren wie die Post.

Dagegen aber bieten, wie schon erwähnt, die vielen, in jeder „Zeitungs-Dienst-Instruction“ einzuschenden lästigen Postbestimmungen, sowie die stete Gefahr wohlbekannter polizeilicher Eingriffe und Postdebitentziehungen dem Buchhandel Gelegenheit, sich durch die Befreiung von diesen Unannehmlichkeiten sowohl das Publicum wie auch die Zeitungsverleger hoch zu verpflichten.

Blicken wir auf England, wo der ganze Vertrieb der periodischen Literatur ausschließlich in den Händen der News-vendors liegt und diese reich macht, so kann die Vorteilhaftigkeit dieses Geschäftszweiges auch bei uns einem Zweifel nicht unterliegen. Ueberhaupt ist selbst jetzt noch das Zeitungswesen Deutschlands als erst im Beginn seiner Entwicklung zu betrachten, und bei der steigenden Theilnahme des Publicums an der Politik und dem öffentlichen Leben überhaupt noch eines ungeahnten Aufschwungs fähig. Diesen Aufschwung zu beschleunigen, durch eigene Betriebsamkeit und eine wohlorganisirte locale*) Colportage neue Leserkreise herbeizuziehen und die vielfach noch herrschende stumpfe Gleichgültigkeit zu bekämpfen, ist eine Aufgabe, bei der sich die höchsten allgemeinen Interessen aufs beste mit den privaten vereinen: das Gemeinwohl, der Verlag und der vermittelnde Buchhandel, sie alle gewinnen gleichmäßig dabei.

Daß bei einer größeren Verbreitung der Blätter die Verleger sowohl dem Publicum wohlfeilere Preise, als auch dem Sortimentshandel günstigere Bedingungen stellen können, bedarf kaum der Andeutung, und die enormen Poststaren für den Zeitungsdebit machen die Concurrnz mit diesem Institute zu einer sehr leichten und vortheilhaften.

Die Posttare im Vereinsgebiet beträgt für politische Zeitungen 50 Procent des Abonnementspreises, mindestens aber 2 Thaler jährlich, so daß sie für wohlfeilere Zeitungen bis auf 80—100 Procent und mehr steigt. Aber schon bei dieser Minimaltare genügt eine ganz geringe Abonnentenzahl, um die Versendung der Blätter in Packeten wohlfeiler zu machen, als den directen Bezug durch die Post; denn der Betrag der Posttare deckt bis zu einer Entfernung von 4 Meilen schon bei 8 Abonnenten die Kosten des Packetporto; von 8 Meilen bei 10, von 24 Meilen bei 20, von 72 Meilen bei 30, so zwar, daß der volle Betrag der Posttare für jeden weiteren Abonnenten als ein Reingewinn zu betrachten ist, durch den der Portoaufschlag auf das einzelne Exemplar in gleichem Verhältniß mit der steigenden Anzahl der Abonnenten herabsinkt. Es bedarf demnach keiner weiteren Ausführung, wie wichtig hierfür die Durchsetzung der von uns oben zu 2. hinsichtlich der Packetversendung gestellten Forderungen wird, mit deren Erfüllung der Buchhandel das einzige, namentlich bei aller periodischen Literatur besonders fühlbare Hinderniß seines Vertriebs, den Bezug in der Versendung, ohne die jetzt für solchen Fall erforderlichen Opfer, würde beseitigen können.

Deffnet sich nun hier dem Buchhandel ein, selbst unter den gegenwärtigen Verhältnissen schon sehr lohnendes, zukunstreiches Feld der Thätigkeit, so bedarf es nur eines festen Zusammenhaltens und entschiedenen Auftretens, um jene vielen Mißbräuche unseres Postwesens zu beseitigen, die auch nach dieser Seite hin die volle Entfaltung unserer Kräfte noch hemmen und schon so lange zu allseitigen, aber wirkungslos verhallenden Klagen Anlaß gaben.

Die Berechtigung aller vorstehenden Beschwerden und Forderungen geht aus ihnen selbst hervor. Sie haben ihren Grund in wirklichen, schweren Mißbräuchen, und zielen nur darauf ab, das Publicum vor Nachtheilen zu bewahren und dem Verkehr, soweit er durch die Post geht, die äußere Möglichkeit seiner vollen Entfaltung zu sichern. Gestützt aber sind sie auf den unbestreitbar allein richtigen Grundsatz: daß alle Verkehrsanstalten, ganz vornehmlich aber die in Staats Händen befindlichen, gar keine andere Bestimmung haben dürfen, als nur die, dem Publicum zu dienen und das Gemeinwohl nach Kräften zu fördern.

Die Thatsache, daß wir diese Uebelstände zu unserem eigenen Schaden wie dem des ganzen Publicums nur allzulange ertragen haben, ist kein Grund, daß wir dies auch ferner thun sollen. Und wenn früher vielleicht als Entschuldigung für solche Passivität sich geltend machen ließ, daß die Zeitverhältnisse solchen Reformbestrebungen nicht günstig seien, so fällt auch diese Ausrede jetzt vollständig weg. Gerade was den Verkehr und die wirtschaftlichen Interessen anlangt, legen die deutschen Regierungen überall eine dankenswerthe Geneigtheit zu Verbesserungen an den Tag. Warum sollte nun gerade auf einem der wichtigsten Gebiete und gegenüber so handgreiflichen, im Ausland längst mit den glänzendsten Erfolgen abgestellten Uebelständen diese Reformgeneigtheit unserer deutschen Regierungen nicht ebenfalls sich bewäh-

*) Die Colportage wird allerdings nur bei localer Beschränkung unter Leitung einer rührigen Sortimentsbuchhandlung oder eines sonstigen Local-Agenten, dann aber auch sicher von Erfolg sein. Die vom Verlagsorte aus auf weite Kreise hin direct versuchte Colportage wird dagegen nur selten die gewünschte Wirkung haben, sowohl wegen der größeren Kostspieligkeit und der Unsicherheit der Controle, als wegen des Mangels an ausreichender Local- und Personalkennntnis der Colporteurs.