

steht, so hat er auch, namentlich seit den Versammlungen der schwedischen, norwegischen und dänischen Buchhändler im Sommer 1856 in Kopenhagen, im Sommer 1866 in Stockholm, dahin gestrebt, solche Verbindung mit Norwegen und Schweden zu etabliren, und in allen drei skandinavischen Reichen befinden sich jetzt Depots, in welchen sowohl dänische als norwegische und schwedische Literaturerzeugnisse zu haben sind. Seit der Einführung der freien dänischen Verfassung am 5. Juni 1849, mit welcher natürlicherweise alle censurähnlichen und andere die Thätigkeit der Presse und des Buchhandels hemmenden Bande gelöst wurden und die Verkehrsmittel und die Theilnahme am öffentlichen Leben sich in dem kleinen Lande allmählich wahrhaft erstaunlich erweitert und gehoben haben, ist auch der Boden des Buchhandels viel günstiger und ergiebiger geworden als ehedem, und neben wissenschaftlichen und belletristischen Werken kann der Buchhandel nun auch die Hand dazu bieten, eine gediegene Literatur auf dem Gebiete der Fachjournalistik zu schaffen, und sie hat hier ihr Möglichstes in bester Weise gethan. Auch eine Illustrierte Zeitung, zwar nach Muster der Leipziger Weber'schen, aber sonst durchaus original, besitzt Dänemark, dieselbe wird durch einen Actienverein der Firmen Gyldendal, Løse, Gad und Delbanco herausgegeben und ist in allem eine Zierde der Literatur.

Wenn wir nun noch hinzufügen, daß der Buchhandel in Dänemark natürlicherweise geschäftlich gegen Nachdruck und andere Ueberschritte geschützt ist, das literarische Eigenthumsrecht sich bis auf dreißig Jahre nach dem Tode des Urhebers erstreckt, und daß sowohl der wissenschaftliche als auch der populäre Verlag in Dänemark blüht, so haben wir das Wesentliche, für Deutschland Interessante aus unserer im Eingang genannten Quelle geschöpft und schließen mit der uns sehr erfreulichen Aussprache des dänischen Verfassers, daß es die deutsche Entwicklung ist, die wesentlich die der dänischen auf dem Gebiete der Buchdruckerkunst bedingte, und daß es sich gerade ebenso auf dem des Buchhandels verhält.

Zu den Eisenbahnverkehrs-Störungen.

II. *)

Mit Bezugnahme auf meine Mittheilung im Börsenblatt Nr. 109, die Beschwerde des Brandenb. Provinzialvereins bei dem königl. Handelsministerium in Berlin betreffend, lasse heute in Nachstehendem die darauf ergangene Antwort vom 22. Mai folgen; sie lautet:

Auf Ihre an den Herrn Handelsminister mit Uebergang der unterzeichneten Stelle gerichtete und uns als der ressortmäßigen Behörde zur instanzmäßigen Verfügung zugefertigte Vorstellung vom 28. v. Mts. — deren Anlagen anliegend zurückfolgen — betreffs der verzögerten Beförderung des allwöchentlich von Leipzig an Sie abgehenden Eilballens mit Zeitschriften, erwidern wir Ihnen, daß die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft eine Ueberschreitung der reglementsmäßigen Lieferfrist in Abrede stellt, indeß Veranlassung genommen hat, ihren betreffenden Beamten die möglichst prompte Beförderung der quäst. Eilballen anzuempfehlen.

In den meisten Fällen wird die quäst. Verzögerung des Guts durch dessen Ueberführung von dem Berlin-Anhaltischen Bahnhof hier nach dem hiesigen Ost-Bahnhofe durch die Koll-Unternehmer insofern herbeigeführt, als dieselben mit kleinen Colli den weiten Weg nicht gern fahren wollen und erst andere Güter dazu laden.

Wenn die Lieferfrist nicht überschritten, läßt sich diesseits nichts machen und nur rathen, sich mit dem Fahr-Unternehmer speciell in Verbindung zu setzen wegen vorzugsweiser Beschleunigung dieser Bücherpakete.

Berlin, den 22. Mai 1871.

Königliches Eisenbahn-Commissariat.

(gez.) Düring.

Wenn in diesem Schreiben des königl. Eisenbahn-Commissariats von einer „Uebergang dieser Stelle“ die Rede ist, so muß ich zu meiner Entschuldigung anführen, daß mir die Existenz dieser

vom Handelsministerium ressortirenden Behörde nicht bekannt gewesen ist, andernfalls ich mich zuerst an dieselbe gewendet haben würde. Bei weitem wichtiger ist die Mittheilung, „daß die Direction der Berlin-Anhalt. Eisenbahn-Gesellschaft eine Ueberschreitung der reglementsmäßigen Lieferfrist in Abrede stellt“ — „indeß Veranlassung genommen hat, ihren betreffenden Beamten die möglichst prompte Beförderung der quäst. Eilballen anzuempfehlen“. Es wäre nun eine möglichst präcise Beantwortung der Frage wünschenswerth: was unter der „reglementsmäßigen Lieferzeit“ für Eilgut zu verstehen ist? Ist dieselbe in allen Punkten streng innegehalten worden, so bedarf es eben keiner weiteren Empfehlung zur „möglichst prompten Beförderung“ unserer Eilballen für die betreffenden Beamten. Ferner entsteht die Frage: wo hört die „reglementsmäßige Lieferzeit“ für die Anhaltische Bahn auf, und wo beginnt dieselbe für die Ostbahn? Meiner Ansicht nach erstreckt sich dieselbe für erstere bis dahin, wo sie das Eilgut an die Ostbahn abgeliefert hat. Daß diese Auffassung die richtige ist, scheint mir aus dem Umstande hervorzugehen, welchen das königl. Eisenbahn-Commissariat als Grund für die vorgekommenen „Verzögerungen“ angibt, wenn es sagt: „In den meisten Fällen wird die quäst. Verzögerung des Guts durch dessen Ueberführung von dem Berlin-Anhaltischen Bahnhof hier nach dem hiesigen Ostbahnhof durch die Koll-Unternehmer insofern herbeigeführt, als dieselben mit kleinen Colli den weiten Weg nicht gern fahren wollen und erst andere Güter dazu laden.“

Die seit Monaten andauernde verspätete Ankunft unserer pünktlich abgesandten Eilballen hat also „in den meisten Fällen“ nicht ihre Ursache in dem verspäteten Eintreffen der Züge in Berlin gehabt, auch nicht in dem Mangel an Transportmitteln, oder in der Sistirung des Gütertransportes überhaupt, sondern in der Bequemlichkeit der Hrn. Berliner Kollfuhr-Unternehmer, welche mit der Ueberführung nach dem Ostbahnhofe betraut sind und „mit den kleinen Colli den weiten Weg nicht gern fahren wollen“, sondern es vorziehen, so lange zu warten, bis sie „erst noch mehrere Güter dazu laden“ können. Wenn man bedenkt, mit welcher Sehnsucht wir dem jedesmaligen Eintreffen unsres Eilballens, welcher Bazar, Gartenlaube, Modenwelt u. u. für so und so viel ungeduldige Abonnenten enthält, entgegensehen, und wie wir außer den theuern Porti für Postpakete wöchentlich die wahrlich nicht billige Fracht für Eilballen ausgeben, um unsere Kunden rechtzeitig befriedigen zu können, so wird man von obiger Enthüllung nicht besonders erbaut sein, zumal man in derselben auch nicht einmal das Ende derartiger Unregelmäßigkeiten absehen kann, welche unsern Geschäftsbetrieb so empfindlich stören. Freilich ist zur Beseitigung derselben von dem königl. Eisenbahn-Commissariat der Rath ertheilt, sich „mit dem Fahr-Unternehmer speciell in Verbindung zu setzen, wegen vorzugsweiser Beschleunigung dieser Bücherpakete“, doch kann dies unmöglich ernst gemeint sein, da man uns, bei den verschiedenen Entfernungen von Berlin, doch wohl nicht zumuthen kann, diesen mit unendlichen Schreibereien verknüpften, jedenfalls resultatlosen Weg einzuschlagen, um unsern Zweck zu erreichen. Wenn wir Güter mit der Eisenbahn beziehen, so haben wir nicht nöthig, das pünktliche Eintreffen derselben von der Gefälligkeit dabei betheiligter Kollfuhr-Unternehmer abhängig zu machen, sondern der Staat ist entweder als Besitzer, oder als überwachende Behörde der Privat-Eisenbahn verpflichtet, für Aufrechterhaltung der Ordnung und Pünktlichkeit Sorge zu tragen. Thatsache ist, daß wir früher unsere Eilballen, bei der gleichen Abgangszeit von Leipzig, stets pünktlich am Sonntag Vormittag erhielten, und verlangen wir daher nichts Unausführbares, wenn wir jetzt, nach Beendigung des Krieges, und bei wiederhergestelltem reglementmäßigen Verkehr die gleiche Lieferzeit innegehalten zu sehen wünschen.

Cüstrin, den 31. Mai 1871.

Ab. Massute.

*) I. S. Nr. 109.