

Ich weiß nicht, ob Sie selbständig die einzelnen Förmlichkeiten über äußere Ausstattung, Druck, Format &c. bestimmen oder ob sich Ihre Herren Vollmachtgeber, der Buchhändler-Börsenverein, die Entscheidung über diese Frage vorbehalten hat. Jedenfalls bitte ich, die Regelung dieser Frage baldmöglichst veranlassen zu wollen, denn wenn nicht etwas ganz Unerwartetes dazwischen kommt, so rechne ich darauf, daß wir — Ihren des-

falligen Beschluß vorausgesetzt — vor der Ostermesse 1884 zu drucken anfangen werden.

Eine gefällige äußere Ausstattung, Eleganz der gewählten Schrift, Format, Papier und Druck liegt ja übrigens so sehr in Ihrem eigenen Interesse und ist so ausschließlich Ihre Sache, daß ich mich jeder Bemerkung darüber enthalten kann.

Berlin, 14. Januar 1883.

Friedrich Kapp.

Nichtamtlicher Theil.

Die Ablösung Leipzigs durch die Post

Ist wohl nur noch eine Frage der Zeit; in ihr allein kann die natürliche Lösung so vieler heute schwebender Klagen und Fragen des Buchhandels gefunden werden. Zunächst noch ein Problem, baut sie sich auf einer Vorbedingung auf, die factisch nicht existirt, die aber in der Luft liegt und heute oder morgen verwirklicht werden kann.

Die Vorbedingung besteht darin, daß die deutsche Reichspostverwaltung dem latenten Bedürfnisse des Buchhandels entgegenkommt und ihm nach Art der englischen Book Post einen billigen für Deutschland (und Oesterreich?) einheitlichen Bücherposttarif beschert, der gestatten würde, unseren aus unzähligen kleineren leichten Sendungen bestehenden Verkehr auf die Post zu übertragen, ohne dabei unsere Spesen wesentlich zu erhöhen. Ein Tarif z. B., welcher das Fünf-Kilopaket zu Grunde legt und dessen Gebühr im Verhältnisse des Gewichtes der einzelnen Sendung theilbar machte. Kosten also 5 Kilo = 50 Pf., so sollten 100 Gramm 1 Pf. kosten oder den bestehenden Postwerthzeichen entsprechend abgerundet; Sendungen bis 300 Gr. kosten 3 Pf., bis 500 Gr. 5 Pf., 600 Gr. 6 Pf., 900 Gr. 9 Pf., 1 Kilo 10 Pf. u. s. w. Ein solcher Tarif würde für die weiteren Entfernungen von Leipzig schon die Portokosten geringer gestalten, als die Fracht des Güterballens ausmacht, ganz abgesehen von den bei directer Anwendung ausfallenden Leipziger Commissionsgebühren. Eine Ergänzung müßte dieser Tarif außerdem noch dadurch finden, daß für einzelne Journalnummern ohne Rücksicht auf ihr Gewicht sowie für Circulare, Prospective, Bücherbestellzettel und Rechnungspapiere durch ganz Deutschland nur je 1 Pf. zu bezahlen wäre, eine Einrichtung, die sich in einigen Ländern, z. B. Belgien, trefflich bewährt.

Nehmen wir einmal an, der obige Tarif sei factisch gültig eingeführt, und wägen wir die dadurch geschaffene Umwälzung der Verkehrsverhältnisse des deutschen Buchhandels nach ihren Vortheilen und Nachtheilen ab.

Zunächst würden alle Provinzial-Buchhändler (wir wenden diesen Ausdruck der Bequemlichkeit halber für alle nicht in Leipzig domicilirenden Buchhändler an) bei einem ausschließlich directen Verkehre beträchtlich billiger fahren und dazu noch den Vortheil eines rascheren, prompteren Verkehrs genießen. — Während die Verleger wohl gerne das dann überflüssige Auslieferungslager in Leipzig mit seinen bekannten Uebelständen entbehren, würden die Sortimentere mit dem allmählichen Wegfall des Leipziger Spesencontos wohl zufrieden sein. Die Praxis würde es als das Gebotene und Richtige bald herausfinden und zur Usance ausbilden, daß die Verleger alle ihre Artikel überallhin franco expediren und die Portokosten schon bei der Calculation der Nettopreise berücksichtigen. Der größte und gerechteste Vortheil aber läge darin, daß die Chancen für das Sortiment in ganz Deutschland die gleichen würden, daß der Sortimenter überall seine Waare spesenfrei ins Haus erhielt, daß dadurch die Leipziger Schleudersortimente einen Vorzug einbüßen würden, den sie von jeher zum Schaden des Provinzial-Sortimentes ausgebeutet haben. Der Einpennigtarif für

Journalnummern schaffte die Möglichkeit, den Zeitungshandel, den die Post ohnehin wohl gern daran geben wird, wieder in den Buchhandel zurückzuführen und ihm damit eine sehr ergiebige neue Erwerbsquelle zu eröffnen.

Das Baarpaket freilich, besonders das kleinere, findet in dem neuen Modus keinen Platz; ein Schaden, den wir aber kaum für einen Schaden halten können. An seine Stelle würde die dreimonatliche oder sechsmonatliche Regulirung der höher zu rabattirenden Festbezüge per Tratte zu treten haben. Zur Unmöglichkeit würde dadurch der directe Verkehr der Verleger mit den 5000 Firmen, die sich heute alle Buchhändler nennen. Wer hierfür schwärmt, sände allerdings bei der neuen Einrichtung seine Rechnung nicht — denn der directe Verkehr per Post hat nur einen Verkehr in laufender Rechnung zur Voraussetzung. Es würde sich naturgemäß allmählich auch in der Provinz wieder der Zwischenhandel entwickeln, den Leipzig zum offenbaren Schaden des Provinzial-Sortimentes ganz an sich gerissen hat.

Arbeiten einmal die größeren Sortimentere allerorts mit gleichen Spesen, so könnte auch Jeder den in seiner Nachbarschaft wohnenden Kleinsortimentern ein Commissionär werden und ihnen dieselben Vortheile bieten, die jene bisher nur in Leipzig finden konnten. Das Committentengeschäft, welches früher in keinem größeren Sortimentere fehlte und ihm eine große Kraft verlieh, das sich aber in den letzten Decennien ganz nach Leipzig gezogen hat, kehrte wieder zurück zu der alten weit natürlicheren Verbindung, weil auch dem Kleinsortimenter aus dem Verkehre mit dem benachbarten Lieferanten größere Bequemlichkeiten und Vortheile erwachsen.

Unsere Phantasie hat in Obigem freilich einen weiten Flug gemacht und sich von der Wirklichkeit, zu der wir nun zurückkehren, weit entfernt. Wir dürfen nicht verkennen, daß es einen harten Kampf mit Leipzig, welches sich in seinen wichtigsten Interessen gefährdet sieht, kosten würde, daß Leipzig seinen mächtigen Einfluß, den es als Capitalmacht auf einen großen Theil des Buchhandels ausübt, aufs äußerste geltend machen, daß die dortigen Verleger und Commissionäre Schulter an Schulter diesen legerisch verderblichen Ideen entgegen treten würden. Wir verkennen auch nicht, daß die ärgste Feindin jedes Fortschrittes, die Macht der Gewohnheit, das Hängen am Alten und Hergebrachten, der Verwirklichung einen mächtigen Damm entgegenstellt; ebenso wenig, daß in Rücksicht auf mancherlei Bequemlichkeiten, die das bestehende alte System unstreitig bietet, noch auf unabsehbare Zeit hinaus der Verkehr über Leipzig neben dem directen Verkehre am Leben erhalten und derselbe für viele Handlungen nothwendig bleiben würde.

Aber immerhin scheint es an der Zeit, diese wichtige Frage einmal in Fluß zu bringen und eine sachgemäße Discussion an dieser Stelle hervorzurufen. Würde man nach dem Ausfalle derselben zu der Annahme berechtigt sein, daß die oben entwickelten Ideen auf einen starken Rückhalt in der Gesinnung der Collegen rechnen dürfen, so läge es nahe, die geeigneten Schritte (etwa die Bildung einer freien Coalition zum Zwecke motivirter Eingaben