

## Redaktioneller Teil.

(Nr. 15.)

### Der Verkehr über Leipzig.

Von Dr. Gerh. Menz.

Eine Zeitlang schien es, als ob als ein Opfer der Kriegs- und Nachkriegszeit auch der Leipziger Verkehr auf dem Platze bleiben würde. Im vergangenen Jahr haben insgesamt 2042 Firmen den Verkehr über Leipzig aufgegeben. Darunter befanden sich 109 Firmen, die erloschen, 22, die durch Vereinigung mit anderen als selbständige Betriebe zu bestehen aufhörten, und 9, die im Adreßbuch gestrichen wurden. Zieht man diese ab, so bleiben immer noch rund 1900 Firmen übrig. Von diesen nahmen noch bis zum 31. Dezember 1923 28 den Verkehr über Leipzig wieder auf. Neu schlossen sich im Jahre 1923 dem Leipziger Verkehr 383 Firmen an. Der Gesamtabgang betrug also immerhin noch fast 1500 Firmen. Das sind 11,5% der insgesamt im Adreßbuch 1923 aufgeführten buchhändlerischen Betriebe und 14,9% der davon in Deutschland beheimateten. Ein Prozentsatz, der schon ins Gewicht fällt und Beachtung verdient. Als die Abkehrbewegung im Sommer größeren Umfang anzunehmen anfing, hielten wir es deshalb damals für geboten, die allgemeine Aufmerksamkeit hier darauf zu lenken. In richtiger Einschätzung der Bedeutung dieser Vorgänge setzten ja dann auch energisichere Bemühungen ein, das Leipzig drohende Schicksal abzuwenden.

Dabei war von vornherein klar, daß eine Besserung nicht allein durch Reformen und aus eigener Kraft kommen konnte. Die Abkehr vom Verkehr über Leipzig beruhte ja in weitem Umfang weniger auf gefühlsmäßiger Abneigung und irgendwelcher Verstimmung, sondern auf einfacher kaufmännischer Rechnung! Solange die Reichsbahn und noch mehr die Reichspost eine Tarifpolitik betrieben, die auf Kosten der Steuerzahler unter den Selbstkosten arbeitete, war der Leipziger Verkehr ganz selbstverständlich dem direkten gegenüber nicht konkurrenzfähig. Der Rückgang der Umsätze im Leipziger Verkehr verschärfte dieses Mißverhältnis noch, da naturgemäß die Unkostenbelastung in Leipzig infolgedessen stieg und den direkten Verkehr noch billiger erscheinen ließ, obwohl gerechterweise dort ebenfalls die entstehenden Sonderkosten hätten berücksichtigt werden müssen, was vermutlich das Bild nicht unwesentlich zugunsten Leipzigs verändert hätte. Daß es sich in der Tat um eine allgemeine Zeiterscheinung handelte, geht ja auch daraus hervor, daß nicht nur der Verkehr über Leipzig, sondern auch der über Stuttgart (—169 Firmen) und sogar der über Berlin (—5 Firmen) einen Abgang erlitten, wiewohl natürlich die Veränderungen bei Leipzig infolge seiner überragenden Bedeutung besonders ins Auge fielen. Eine Besserung war aber, wie gesagt, nicht zu erwarten, solange in der Tarifpolitik der öffentlichen Verkehrsbetriebe keine Änderung eintrat. Als diese im November eintrat, erfolgte ja auch ein Umschwung, und seitdem ist unverkennbar wieder eine wachsende Zunahme der Rückkehr zum Verkehr über Leipzig festzustellen. Der Leipziger Verkehr ist ja eben keine Spielerei und keine Willkür, vielmehr eine sich aus der Eigenart des Buchhandels von selbst ergebende Notwendigkeit. Sobald die Verhältnisse ihr natürliches Gleichgewicht wiedergefunden haben, hat er sofort wieder seine Daseinsberechtigung. Jetzt spricht die nüchterne kaufmännische Rechnung wieder genau so für seine Benutzung (vgl. Vbl. Nr. 287 vom 22. Dezember 1923), wie sie in der Inflationszeit dagegen sprach.

Unter den Nachwirkungen der Kriegs- und Nachkriegsumwälzungen hat nun aber der Leipziger Verkehr unseugbar auch an Präzision und innerer Leistungsfähigkeit verloren. Wenn jetzt die Verhältnisse wieder für den Weg über Leipzig sprechen, wird daher eine volle Wiederbelebung doch nur eintreten, wenn jene Mängel behoben werden und die alte Promptheit und Schnelligkeit wieder erreicht wird. Die maßgebenden Stellen verschließen sich dem durchaus nicht und machen längst Anstrengungen, dieses Ziel ehestens zu erreichen. Aus Rundschreiben und Anmeldungen im Börsenblatt ist bekannt, daß der Verein Leipziger Kommissionäre den früheren »Empfohlen-Dienst« zunächst unter seinen Mit-

gliedern bereits wieder eingerichtet hat. Er soll auch, wie aus der Anzeige im heutigen Börsenblatt zu ersehen ist, für den gesamten Leipziger Platz wiedererstehen. Der Verein der Buchhändler zu Leipzig ist dabei mit seiner Paketaustauschstelle wie mit der Bestellanstalt tatkräftigst mitzuwirken bereit. Nachdem mit der Vereinigung der VAG und Jalso ein Vorbild geschaffen war, hat unter dem Vorsitz des Börsenvereinsvorstands vor einigen Tagen eine Besprechung der Beteiligten in voller Übereinstimmung die Grundsätze der Neuordnung festgestellt. Es kann danach nur noch eine Frage der Zeit sein, daß der Leipziger Verkehr wieder ganz in seiner Vorkriegsform hergestellt wird.

Den Schwierigkeiten, die der sofortigen Erreichung des Ziels zum Teil noch immer im Wege stehen, wird man sich allerdings nicht verschließen dürfen. Die Neuordnung der Arbeitszeit in den Betrieben, die jetzt endlich möglich wird, bringt nur die eine Hälfte der Reorganisation. Als unbedingt notwendige Ergänzung müßte namentlich bei der Bahn und Post erst auch noch die Wiederherstellung der früheren Schalterschlus- und Abfertigungszeiten erreicht werden, um ganz die alte Schnelligkeit und Sicherheit des Verkehrs wiederzuerlangen. Hier ist dem Vertreter des Leipziger Buchhandels in der Leipziger Handelskammer und dem Börsenverein eine dankbare, aber gewiß nicht leichte Aufgabe im Interesse der Gesamtheit gestellt. Abgesehen davon wird es aber vor allem darauf ankommen, daß nun wirklich der gesamte Buchhandel sich wieder einmütig zum Verkehr über Leipzig zurückfindet. Denn nur wenn die vorhandenen Einrichtungen bis zur vollen Leistungsfähigkeit ausgenutzt werden, können sie so rentabel, so billig arbeiten, wie es im Interesse aller liegt. Bleibt der Umsatz zu gering, wird er immer teuer erscheinen. Zurückstellung aller kleinlichen Bedenken und aller hemmenden Sonderwünsche ist nicht die letzte Vorbedingung für die Wiederherstellung des Leipziger Verkehrs. Bei voller Einigkeit aber und allseitigem Entgegenkommen kann er bald wieder ganz sein, was er war.

### Ein Kapitel zum Preisabbau.

Es ist schon viel die Rede gewesen vom Preisabbau, der auf allen Gebieten im Gange ist. Auch der Deutsche Buchdrucker-Verein hat einen Preisabbau im Buchdruckgewerbe veranlaßt, indem er den viel umstrittenen Divisor 16 zugunsten des ursprünglichen von 20 hat fallen lassen und damit eine Erhöhung um 25% wieder strich.

Um der Möglichkeit einer weiteren Preissenkung Raum zu geben, war der letzte Schiedsspruch vom 19. Dezember v. J. seitens der Arbeitgeber angenommen worden. In diesem hieß es, daß die Arbeitszeit im Buchdruckgewerbe wöchentlich 54 Stunden betragen und die Lohnregelung statt des Wochenlohnes die Stundenentlohnung sein solle. Ende des vergangenen Jahres kam die Nachricht, daß der Schiedsspruch seitens des Arbeitsministeriums nicht für verbindlich erklärt würde, in der Begründung des Bescheides wurde aber anerkannt, daß mindestens die Wiedereinführung der Friedensarbeitszeit notwendig wäre. Die Arbeitgeber haben daraufhin einmütig im ganzen Deutschen Reich, bis auf wenige Außenseiter, gekündigt, teils mit acht-, teils mit 14tägiger Wirkung.

Nach Bekanntgabe der Kündigungen kam aus Dresden ein Regierungsrat nach Leipzig, der die Absicht hatte, helfend einzugreifen, und auch für die berechtigten Wünsche der Druckereibesitzer Verständnis besaß. Er schlug vor, die bereits ergangenen Kündigungen, soweit sie achttägig waren, um weitere acht Tage zu verlängern, damit die Kündigungsfrist im ganzen Gewerbe gleichmäßig wäre und in der Zwischenzeit ein Weg zur Verständigung gefunden werden könnte. Am Donnerstag, dem 10. Januar, berieten die leitenden Herren in Berlin, und hier wurde eine Einigung zuwege gebracht, die die »Zeitschrift für Deutschlands Buchdrucker« mit der Überschrift veröffentlicht: »Tarifliche Verständigung noch im letzten Augenblick«.