

zieht es eine beträchtliche Abänderung des ganzen Reparationsproblems im Rahmen des Versailler Diktats nach sich. Trotz allem wird nun aber für Deutschland eine Zeit kommen, die es die Reparationslasten ganz anders wird fühlen lassen als bisher. Gerade darauf sei zum Schluß noch besonders hingewiesen. Jeder Wirtschaftszweig, auch der Buchhandel, wird die Konsequenzen daraus ziehen müssen.

In einer Beziehung aber muß außerdem noch vor unberechtigtem Optimismus dringend gewarnt werden. Die Annahme des Gutachterplanes bringt eine Besserung. Aber wann? Alle Überlegungen zeigen, daß die Erledigung schon der Annahme nicht von heute auf morgen geschehen wird. Die Durchführung im einzelnen erfordert weitere Zeit, namentlich wenn erst noch Berichtigungen erfolgen sollen. Man wird sich also mit großer Geduld wappnen müssen. Die kritische Periode kann sogar noch lange dauern. Auch darauf hat sich der vorsichtige Geschäftsmann und Wirtschaftler einzustellen.

Die Bahn und die Post nach ihrer Umstellung

Sowohl die Eisenbahnverwaltung als auch die Postverwaltung haben ausdrücklich erklärt, bei Umstellung ihrer Betriebe die Interessen von Handel und Gewerbe berücksichtigen und die Eigenart des Buchhandels beachten zu wollen. Diese Zusage ist leider nicht gehalten worden oder konnte nicht gehalten werden.

Zahlreiche Beschwerden über die Verschlechterung des Verkehrs sind in den letzten Monaten dem Börsenverein und anderen buchhändlerischen Organisationen zugegangen. Lebhaft geklagt wird über die verzögerte Beförderung der in Leipzig aufgelieferten Postpakete. Durch den Ausfall verschiedener Eisenbahnzüge sind die Beförderungsgelegenheiten vermindert, und der Beamtenabbau wirkt sich ebenfalls ungünstig in dieser Beziehung aus. Aber selbst in Würdigung dieser Erschwernisse ist eine Beförderungsdauer bis zu 6 Tagen von Leipzig nach Orten in der Provinz Sachsen, Anhalt, Thüringen und von 14 Tagen nach Orten in Süddeutschland nicht gerechtfertigt. Mit einer Verzögerung, die in den Verhältnissen begründet ist, muß sich der Handel wohl oder übel abfinden, nicht aber mit einer Beförderungsdauer, die über das erträgliche Maß hinausgeht. Man wird den Grund der Verzögerung nicht nur in den veränderten Verkehrs- und Personalverhältnissen zu suchen haben, es scheinen vielmehr hier auch Fehler in der Organisation des Postbetriebes vorzuliegen.

Der Börsenverein hat schon Anfang März die Oberpostdirektion Leipzig um Nachprüfung gebeten, ob tatsächlich die Beförderung der in Leipzig zur Post gegebenen Sendungen mit der erforderlichen Beschleunigung geschieht. Die Oberpostdirektion hat darauf sofort eine Erklärung über die zur Verbesserung des Postverkehrs getroffenen Einrichtungen abgegeben. Es erschien aber doch zweckmäßig, über die Wünsche des Buchhandels mündlich zu verhandeln. Die Besprechung, an der die in Leipzig vertretenen buchhändlerischen Organisationen teilnahmen, hat am 6. Mai 1924 in der Oberpostdirektion stattgefunden.

Der Präsident der Oberpostdirektion eröffnete die Aussprache mit der Erklärung, daß er Besprechungen der Verkehrsbehörden mit den Vertretungen des Handels für fördernd im beiderseitigen Interesse halte, und er betonte, daß er einer Kritik der Verkehrseinrichtungen nicht von vornherein ablehnend gegenüberstehe. Den Verkehrsverwaltungen seien zwar für die Gestaltung des Verkehrs Grenzen gezogen, doch solle geschehen, was innerhalb der gegebenen Möglichkeiten getan werden könne.

Für die Verschlechterung der Paketbeförderung führt die Post verschiedene Gründe an. Durch die Einziehung vieler bisher von der Postverwaltung benutzten Eisenbahnzüge sind die Beförderungsgelegenheiten für Pakete gegen die Vorkriegszeit wesentlich verringert worden. Das Eisenbahnpostgesetz, das der Postverwaltung gewisse Rechte einräumte, hat wesentliche Abänderungen erfahren. Die Post kann sich nicht mehr auf das Gesetz berufen, um die Ausnützung aller Personenzüge für die Postbeförderung durchzusetzen. In der Vorkriegszeit wurden für die Postpakete, wenn der Bahnpostwagen zu ihrer Aufnahme nicht ausreichte, auf Antrag der Post besondere Beiwagen in den Zug eingestellt. Jetzt verkehren diese Päckerei-Beiwagen in den Personenzügen nicht mehr. Abgesehen davon, daß die Bestellung der Beiwagen der Postverwal-

lung außerordentlich hohe Kosten verursachen würde — es werden der Post bei der Berechnung der Eisenbahngebühren keine Vergünstigungen mehr gewährt, sie muß die vollen Sätze zahlen —, ist die Mitführung von besonderen Postpäckereiwagen in den Personenzügen auch deshalb nicht mehr möglich, weil die Höchstzahl der zulässigen Wagen meist schon durch die Personenzüge erreicht wird. Die Post ist für die Beförderung ihrer Pakete fast ausschließlich auf die Güterzüge angewiesen. Gewiß werden auch die Bahnpostwagen in den Personenzügen für den Paketversand benutzt, doch wird der in den Bahnpostwagen verfügbare Raum durch die Briefpost, durch die für die Zwischenstationen bestimmten Pakete, vor allem aber durch die Eilpakete und die dringenden Pakete, deren Zahl außerordentlich gestiegen ist, ausgefüllt; der größte Teil der gewöhnlichen Pakete wird mit den Güterzügen versandt.

Seit der Stabilisierung der Mark hat der Postverkehr bedeutend zugenommen. Die Paketauslieferung ist um mehr als 100% gestiegen, eine wesentliche Steigerung hat besonders der Versand der umfangreichen und schweren Pakete erfahren. Auf die Beförderung unförmiger und schwerer Pakete, die eigentlich der Bahn zukommt, z. B. Reisekoffer, Tuchballen usw., ist der Postbetrieb aber gar nicht eingerichtet. Durch Häufung derartiger Gegenstände müssen Schwierigkeiten für den gesamten Postverkehr entstehen.

Zur sicheren und beschleunigten Beförderung der Pakete hat die Post die Einrichtung der sogenannten »Sammel-« oder »Sackwagen« getroffen, die nach und von den größten Eisenbahnknotenpunkten abgelassen werden. Man ist geneigt anzunehmen, daß die Pakete angesammelt werden, um eine volle Wagenladung zu erzielen. Das ist aber, wie ausdrücklich versichert wurde, nicht der Fall. Der regelmäßige werktägige Verkehr dieser Sackwagen zwischen den Großstädten ist vereinbart, die Wagen laufen tatsächlich in beiden Richtungen täglich. Außer den regelmäßigen vorher vereinbarten Wagen werden auch Sackwagen nach Bedarf abgelassen. Welche ungeheure Menge von Paketen täglich bewältigt werden muß, ist aus den Zahlen ersichtlich, die uns über den Verkehr auf dem Leipziger Postladebahnhof mitgeteilt wurden. Es werden hier täglich 230 bis 240 Sackwagen abgefertigt. Jeder Wagen enthält durchschnittlich 1500 bis 2000 Pakete. Sonach werden also beinahe 500 000 Pakete täglich auf dem Leipziger Postladebahnhof verladen. Verzögerungen durch Störungen sind nach den Angaben der Oberpostdirektion nicht eingetreten. Obwohl die Dienstzeit der Postbeamten von 48 auf 54 Stunden wöchentlich erhöht worden ist, müssen zur Bewältigung des Paketverkehrs oft Hilfskräfte eingestellt werden.

Wir haben den Vorschlag gemacht, die bis 5 kg schweren Pakete grundsätzlich in den Bahnpostwagen der Personenzüge zu befördern. Dem steht aber entgegen, daß der Raum der Bahnpostwagen, wie schon gesagt, durch die Briefpost und dringenden Pakete ausgefüllt ist. Die Oberpostdirektion wird aber prüfen, ob unsern Vorschlag, der sich mit den Absichten der Postverwaltung deckt, entsprechen werden kann. Hingewiesen wurde auf einen früher in Leipzig zur Beschleunigung des Postversandes der Bücherpakete geübten Brauch. Die Bücherpakete wurden durch gelbe Klebezettel als solche kenntlich gemacht. Es soll festgestellt werden, in welchem Umfang diese Einrichtung unter den gegenwärtigen Verhältnissen für den Buchhandel wieder eingeführt werden kann. Wir glauben, daß die Wiedereinführung der Einrichtung ein Mittel sein wird, den Bücher-Paketversand zu beschleunigen.

Den Wünschen zur Verbesserung des Postverkehrs würde aber erst dann voll entsprechen werden können, wenn wieder mehr Züge verkehren und diese für den Postverkehr ausgenützt werden können. Einige Verbesserungen im Eisenbahnverkehr traten schon am 1. Juni ein. Der Börsenverein wird im Verein mit den anderen Organisationen alles versuchen, eine weitere Verbesserung der Zugverbindungen und im Zusammenhang damit eine Beschleunigung des Postverkehrs zu erreichen. Eine wirksame Änderung zugunsten des Postverkehrs würde sich sicher dann durchführen lassen, wenn die Beförderung der schweren und großen Pakete — über 5 kg oder über 10 kg — der Post abgenommen und ausschließlich der Bahn überlassen würde. Es wird noch zu prüfen sein, inwieweit dieser Plan den Interessen des Buchhandels entspricht.