



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

**Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

T., G.: Die Reform des Packettarifs der Reichspost.

**urn:nbn:de:gbv:46:1-908**

## Die Reform des Packer tariffs der Reichspost.

In der Reihe jener wichtigen organischen Gesetze, welche den weiteren Ausbau der neubegründeten Reichseinheit in so erfreulichem Maße fördern, nehmen die auf das Postwesen bezüglichen Fundamental-Bestimmungen, sowohl wegen ihrer Bedeutung für die Entwicklung des Verkehrslebens der deutschen Nation als auch wegen des kosmopolitischen Geistes, der sich in ihnen ausgeprägt findet und der ihnen weit über die Grenzen deutschen Landes hinaus Werth verleiht, einen hervorragenden Rang ein. So manche für das Gedeihen des neuen Reichs unerläßlichen Gesetze und Einrichtungen müssen über die Zwingburgen des Particularismus hinweg erst von Etappe zu Etappe mühsam erkämpft werden, oder bleiben fort und fort in dem Stadium endloser Versuche, wenn nicht gar frommer Wünsche: anders in der Reichspost; auf diesem Gebiete sehen wir seit den denkwürdigen Tagen von Versailles unter dem Beifall der ganzen Nation Reformen von größter Tragweite und mit einer Schnelligkeit ins Werk gesetzt, welche, wie sie den Bedürfnissen des Verkehrs voranzueilen scheint, von der Einsicht und schöpferischen Thatkraft des Leiters der Reichspost ein glänzendes Zeugniß ablegen.

Die rasch vollendete Verschmelzung von mehr als einem Duzend Territorial-Postinstituten, jenen Resten der alten deutschen Feudalzeit, zu einem lebensvollen Ganzen, die Organisation des Postwesens in den Reichslanden Elsaß-Lothringen mit ganz neuen Betriebsformen und einer Leistungsfähigkeit, welche die alten französischen Einrichtungen weit hinter sich läßt, sodann die Herstellung des einheitlichen Briefportotarifs in Deutschland, endlich die Begründung eines gemeinsamen deutschen Postrechts, dessen Herrschaftsgebiet von Memel bis Constanz, von Passau bis Flensburg reicht, sind als ebenso viele Bausteine zur Stärkung des nationalen Einheitsbewußtseins zu betrachten, wie sie mächtige Hebel für die Entfaltung der wirtschaftlichen Verhältnisse des zu neuem Leben erwachten deutschen Volkes geworden sind. Neben diesen echt nationalen Werken reifen Reformen von kosmopolitischer Bedeutung ihrer Vollendung entgegen. Das internationale Element, welches die charakteristische Seite des Postwesens, als eines Trägers der Kulturbestrebungen der Neuzeit, bildet, verdankt dem General-Postdirector Stephan eine durchaus neue Gestaltung, eine Wiebergeburt aus den Fesseln kleinlicher Fiscalität und veralteter Traditionen. In der langen Reihe von Postverträgen, welche Stephan für das deutsche Reich mit dem Auslande abschloß, sind ganz neue Grundsätze für den internationalen Verkehr zur Geltung gebracht, unter denen das Princip des freien Transits als eine der werthvollsten Errungenschaften einer erleuchteten Handels-

politik zu bezeichnen ist. Dieser von Stephan in das Völkerrecht neu eingeführte Fundamentalsatz des internationalen Verkehrs wurde zuerst in dem jüngsten deutsch-französischen Postvertrage proklamirt, wo er als ein Sieg des deutschen Geistes über die noch dem veralteten Mercantilsystem huldigende Finanzpolitik Frankreichs leuchtet; seitdem ist er, wenn auch zum Theil vorerst nur in der Theorie, allgemein zur Geltung gebracht, und wird nicht verfehlen, den internationalen Postverkehr von Grund aus umzugestalten, da kein Kulturstaat sich der Macht der neuen Ideen zu entziehen vermag. Die Wirkung derselben zeigt sich darin, daß ein Bollwerk nach dem anderen, das als Verkehrschanke die Nationen so lange getrennt hat, zusammenstürzt; ihr letztes Ziel wird die Errichtung einer großen Verkehrsgemeinschaft aller Kulturländer, eine Welt-Postunion, sein, deren Grundlagen Stephan bereits festgestellt hat.

Auch seine neueste Reform, wir meinen die Umgestaltung der Packetaxe im Gebiete der deutschen Reichspost, ist von hervorragender Bedeutung. Es hieße Gulen nach Athen tragen, wenn man versuchen wollte, die Wichtigkeit der Päckereibesörderung durch die Post weiltäufig zu erörtern; ihr Werth für das wirtschaftliche und sociale Leben springt klar in die Augen, und die deutsche Post hat das große Verdienst, diesen Zweig des Verkehrs weit vollkommener ausgebildet zu haben, als es von den Postinstituten anderer Länder geschehen ist. In vielen auswärtigen Staaten existiren nur ganz unzureichende Privat-Unternehmungen für diesen Zweck. Bei uns erfreut jedes noch so entlegene Dorf sich des Genusses einer wohlorganisirten Packetpost.

Die Benutzung einer solchen dem allgemeinen Bedürfnisse dienenden Anstalt hängt, abgesehen von der Pünktlichkeit und Sicherheit ihrer Leistungen, von einem rationell festgestellten Tarife ab. Man sehe sich die buntscheckigen Tarife unserer Eisenbahngesellschaften an, man mühe sich vergeblich ab, die vielgestaltete Skala und die verklausulirten Tarbedingungen der letzteren zu verstehen, man erinnere sich aller Bemühungen, in dieses Chaos Einheit zu bringen, und die berechtigten Anforderungen des Verkehrs erfüllt zu sehen: dann wird man zu würdigen verstehen, was es heißt den Packettarif reformiren, ihn rationell gestalten. Allerdings ist die Reichspost in ihrer geschlossenen Einheit hierbei in günstigerer Lage; aber denken wir doch daran weshalb unsere deutsche Eisenbahn-Misère, diese *confusio divinitus constituta*, so lange conservirt und einbalsamirt gehegt wird, und halten wir die Thatsache dagegen: daß im Postwesen Deutschlands vor gar nicht langer Zeit die Sonderinteressen der Partikularinstitute ebenso freies Spiel hatten, als in unseren jetzigen Eisenbahn-Königreichen. Man schaffe gleiche Einheit im Eisenbahnwesen, und Deutschland wird aufhören, die Arena für Aus-

beutung durch mächtige Aktiengesellschaften zu sein, deren oberster Grundsatz: „Geld verdienen“ ist. Aber auch dann noch würde der Columbus gesucht werden müssen, der das Ei der Lösung jener verwickelten und heiklichen Tariffragen „auf den Tisch des Hauses“ stellt. — Im Postwesen ist diese Frage durch das neueste Taxgesetz vom 17. Mai 1873 auf das glücklichste gelöst worden. Was einst Rowland Hill für die Reform des Briefportotarifs gethan, hat Stephan auf dem Gebiete der Packettaxe ins Werk gesetzt, und, was noch verdienstlicher, aus durchaus freier Initiative, in rechtzeitiger Erkenntniß der Nothwendigkeit einer durchgreifenden, die Verkehrsfranken hinweg räumenden Maßregel. Es ist ungemein lehrreich und von kulturgeschichtlichem Werth, die Phasen zu betrachten, welche der Packettarif in Deutschland durchlaufen hat. Stephan gab darüber im Reichstage interessante Aufschlüsse, die in lebendigen Zügen ein Bild der Entwicklung deutschen Lebens aufrollen. Der Urzustand des Fahrpostwesens in Deutschland, dessen Beginn in die Zeit Maximilian's zurückreicht, ist ein ziemlich chaotischer gewesen. Privatunternehmer, meist die Aeltesten der Kaufmannschaft in den großen Handelsstädten, hatten einige Beförderungsanstalten ins Leben gerufen, durch die Güter aller Art aus diesen Städten nach den Residenzen der Fürsten oder nach anderen Hauptplätzen befördert wurden. Diese Anstalten hatten jede ihren eigenen Tarif, bei dessen Feststellung schwierige Wege- und Witterungsverhältnisse, Stromübergänge u. s. w. eine große Rolle spielten. Für gewöhnliche Güter bestand ein geringer Tarif, für kostbare Waaren stieg die Taxe auf das Doppelte; irgend welche Vorausberechnungen konnte das Publikum hierüber nicht aufstellen. Etwas mehr Klarheit kam in die Sache, als die einzelnen Staaten das Postwesen übernahmen. Brandenburgs großer Kurfürst war der Erste, der die Taxen vereinfachen und niedriger stellen ließ; seinem Einflusse ist es zu danken, daß die Postämter einen directen Tarif einführten, d. h. einen solchen, bei dem die Taxe unabhängig von dem Wege ermittelt wurde, den die Collis nahmen: ein für die Entwicklung des Verkehrs überaus bedeutender Fortschritt. Später 1713 wurde auch die Verschiedenheit der Sommer- und Wintertaxe beseitigt. Nach dem siebenjährigen Kriege, sowie unter der französischen Regie traten in Preußen vorübergehende Taxerhöhungen ein, welche mit einzelnen Schwankungen bis 1821 dauerten. Ähnlich war der Zustand in den anderen deutschen Ländern, wo die große Anzahl der Territorien die einheitliche Gestaltung des Tarifs auf lange Zeit verhinderte. 1821 that Preußen unter Hardenberg's Ausspicien einen weiteren Schritt zur Reform der Taxe, indem das sogenannte Binnenporto d. h. die Lokaltaxe für zahlreiche, von der directen Poststraße abgelegene Orte aufgehoben wurde. Fortan galt die Luftlinie als Maßstab für die bei der Taxirung zu Grunde zu legende Entfernung. Die nächste Phase für die Entwicklung des Tarifs rief

der Bau der Eisenbahnen hervor; diese Periode beginnt 1847 und weist zunächst insofern eine Taxerhöhung auf, als alle nicht mit den Eisenbahnen beförderten Güter einem höheren Tarif unterworfen wurden. Letzterer Unterschied verschwand erst 1852. Besondere Schwierigkeiten hatte von jeher der internationale Verkehr zu überwinden. Auch innerhalb Deutschlands bestanden selbst nach der Begründung des deutsch-österreichischen Postvereins für Pakete wahrhaft vorsündfluthliche Tarigrundsätze. Noch in den fünfziger Jahren concurrirten z. B. bei der Taxe für ein Packet von Bremen nach München, die hannoverschen Posten mit dem Portoantheil für die Strecke Bremen-Neine, sodann Braunschweig mit demjenigen bis Jerxheim, ferner Preußen mit dem Porto von Jerxheim bis Scheuditz, und Sachsen von da bis Plauen; endlich Bayern mit dem Antheil von Plauen bis München. Dabei waren die Tarife je nach der Absendungszeit und dem Expeditionsweg verschieden normirt; eine wahrhaft babylonische Verwirrung, in der sich kaum der gewandteste Postbeamte zurecht zu finden vermochte, um wieviel weniger also das liebe zahlende Publikum! Erst 1858 gelang es, das in Preußen seit 1824 bestehende Princip der directen Entfernungstaxe auch in ganz Deutschland-Oesterreich zur Geltung zu bringen: seitdem gilt dieses Gebiet für den deutschen Postverkehr als ein ungetheiltes; und es werden die Antheile eines jeden Staats an der gemeinschaftlichen Fahrpost-Einnahme nach bestimmten, vertragsmäßig vereinbarten Durchschnitts-Procentfäßen, unabhängig von dem Wege, den die einzelnen Sendungen selbst nehmen, im Ganzen ermittelt.

Der Tarif, welcher 1867 bei Gründung des Norddeutschen Bundes für Packet- und Geldsendungen (die zusammen den Begriff „Fahrpost“ ausmachen) eingeführt wurde, war das Product eines Compromisses; es galt damals, die Tarife verschiedener Verwaltungen nach Möglichkeit zu verschmelzen, bis nach Beendigung eines nothwendigen Uebergangsstadiums sichere Erfahrungen über weitere Gestaltung der Tarifverhältnisse gewonnen sein würden. Diese Uebergangszeit ist nunmehr beendet. An dem Ende der Perspective des Bildes zeigt sich, wie der General-Postdirector im Reichstage treffend hervorhob, die Einheitstaxe. „Die Abstände wurden immer kleiner, die Linien traten näher und näher zusammen; der Fortschritt ist von der Vielgestaltigkeit bei der Einheit angelangt.“ Nach dem neuen Gesetze wird im Gebiete der Reichspost vom 1. Januar 1874 ab das Porto für Päckereien bis zum Gewichte von 5 Kilogramm (10 Pfund) a) auf Entfernungen bis zu 10 Meilen einschließlich  $2\frac{1}{2}$  Sgr. (hierbei kommen 77% aller Pakete in Betracht), und b) auf alle weiteren Distancen 5 Sgr. betragen. Bei schwereren Paketen wird vom 6. Kilogramm ab, außer den vorstehend

bezeichneten Säken, für jedes weitere Kilogramm bis 10 Meilen ein Porto von  $\frac{1}{2}$  Sgr., bis 20 Meilen von 1 Sgr., bis 50 Meilen von 2 Sgr., bis 100 Meilen von 3 Sgr., bis 150 Meilen von 4 Sgr., über 150 Meilen von 5 Sgr. erhoben. Sogenanntes sperriges Gut kann mit 50 Procent Zuschlag zu dieser Taxe belegt werden; bei unfrankirten Packeten jeder Art tritt stets ein Zuschlag von 1 Sgr. ein.

Es ist dieß ein immenser Fortschritt, dessen Wirkung und Umfang sich vom nächsten Jahre an bald in ausgedehntem Maße geltend machen werden. Dem kundigen Auge zeigt sich hier ein bedeutsames Kulturelement: es ist der stets wachsende Einfluß der Verkehrsmittel auf die Gestaltung des modernen Lebens. Allerdings springt die völkerverbindende Macht des electrischen Telegraphen, dessen Kabel nach Ueberbrückung des Oceans die Begriffe von Raum und Zeit zu wesenlosen Schemen gemacht haben, auf den ersten Blick mächtiger in die Augen, ebenso sind die rastlos dahinbrausenden Schnellzüge unserer modernen Schienenstraße eine weit sinnlicher wirkende und deshalb um so beredtere Illustration der Macht der Verkehrsmittel: aber die Wirkung des Postwesens, mag sie sich auch weniger uns aufdrängen, bleibt eine gleichwol nicht geringere, schon weil sie alle Lebensverhältnisse mit gleicher Macht umfaßt, während von den andern beiden Verkehrsmitteln manche Lebenskreise nicht so unmittelbar berührt werden. Die Wirkung der neuen Packettaxe wird der reiche Handelsherr, dessen Probepackete den ganzen Weltmarkt füllen, der Buchhändler, welcher den geistigen Verkehr vermittelt, der Student, dem die sorgsame Mutter substantiellere Leckerbissen zuschickt, als sie die alma mater bietet, ebenso zu schätzen wissen, wie der kleine Krämer, der seine Waaren von der nächsten Provinzialhauptstadt bezieht, der wandernde Hausfrier und der Landmann, in dessen niedriger Hütte die Wogen des rollenden Verkehrs nur in schwachen Kreisen sich bemerkbar machen. Der erleichterte Waarenbezug, der schnelle Austausch materieller und geistiger Güter muß auf die Gestaltung unsres wirtschaftlichen und socialen Lebens naturgemäß einen merklichen Einfluß ausüben; selbst auf die Preisverhältnisse mancher Waaren wird die Reform des Packettarifs einwirken. Sehr wichtig ist dieselbe für die Entwicklung des buchhändlerischen Verkehrs; sie wird namentlich der Ausbreitung des Colportagegeschäftes eine werthvolle Unterstützung gewähren und diesen Verkehr auf die Höhe des britischen Buchhandels heben helfen. Endlich wird ohne Zweifel das platte Land des Segens einer erleichterten Verkehrsbewegung und innigeren Verbindung mit den Hauptstädten und anderen Centren in größerem Maße als sonst sich zu erfreuen haben.

Neben dieser nationalen Bedeutung des Gesetzes muß das kosmopolitische

Gepräge desselben hervorgehoben werden. Die Vereinfachung des Tarprinzips ist von so zwingender Gewalt, daß die anderen Staaten dem Beispiele Deutschlands früher oder später folgen müssen. Soweit der internationale Packetverkehr auf den von der Reichspost geschlossenen Verträgen beruht, wird die letztere nicht säumen, die neuen Grundsätze auch für diesen Verkehr nutzbar zu machen. Es gilt dies beispielsweise für den Verkehr nach Oesterreich, Frankreich, Belgien — Holland, Dänemark und Rußland. Oesterreich hat seine Zustimmung zur Reform der internationalen Packettaxe bereits gegeben; es ist nicht zu bezweifeln, daß die Französische Ostbahngesellschaft, die Packet-Continental-Agentur in London, die Belgische Staatsbahnverwaltung, die Unternehmung van Gend en Loos in Rotterdam u. s. w., mit denen die Reichspost Verträge über den Packetbeförderungsdienst abgeschlossen hat, diesem Impulse folgen werden, — eine Perspektive, welche uns den großartigen Erfolg der Stephan'schen Reformen und deren Bedeutung für den Weltverkehr in rechtem Lichte zeigt. Der Reichstag hat ein volles Verständniß dieses Standpunktes documentirt, indem er über die kleinlichen Marotten von der Benachtheiligung des „Localverkehrs“ zur Tagesordnung überging. Es wird immer Menschen in Deutschland geben, welche aus lauter „Localpatriotismus“ die Grenzpfähle ihres Dorfes für die „Welt“ ansehen.

Der zweite Punkt, welcher durch dieses Gesetz seine Regelung erhält, ist die Versicherungsgebühr für Werthsendungen. Bei dem früheren verhältnißmäßig hohen Tarife für diese Kategorie von Postsendungen hatte sich in der Praxis namentlich der größeren Handlungshäuser die Uebung gebildet, zur Ersparung des hohen Werthportos nur einen Theil der in die Sendung eingeschlossenen Werthe zu declariren, den anderen Theil aber bei einer Affecurengesellschaft zu versichern. Mag man hierüber denken wie man will, der Zustand dieses Versendungs Zweiges war kein gesunder, da durch die unrichtige Werthangabe mancher Postbeamte zu Spoliationen und Unterschlagungen von solchen Werthsendungen verleitet wurde, in denen er einen höheren, als den declarirten Werthinhalt zu finden hoffte. Das Geschäft der Versicherungsgesellschaften wird durch die Ermäßigung des Werthportos freilich empfindlich betroffen, im allgemeinen Interesse aber ist das Gesetz als eine erhebliche Verbesserung zu begrüßen, welche den Geldverkehr durch die Post in erwünschter Weise erleichtert. Auch hierin sind die Grundsätze der Einheitstaxe nach Möglichkeit zum Ausdruck gebracht. Das Porto für Werthbriefe beträgt (vom nächsten Jahre ab) ohne Unterschied des Briefgewichts auf Entfernungen bis 10 Meilen einschließlich 2 Sgr., auf alle weitere Entfernungen 4 Sgr., die Versicherungsgebühr gleichmäßig  $\frac{1}{2}$  Sgr. für je hundert Thaler oder deren Theil, mindestens aber 1 Sgr. Für unfrankirte Sendungen wird ein Zuschlagsporto von 1 Sgr. erhoben.

Deutschland kann sich zu diesen Fortschritten seiner wirthschaftlichen Entwicklung um so mehr beglückwünschen, als es hierin den übrigen Nationen weit vorangeeilt ist.

G. T.

## Ministerium und Opposition in Sachsen.

Dresden, im Juni.

„Alar zum Gefecht!“ Das scheint die Losung zu werden, mit welcher die Liberalen auf der einen, das Ministerium und seine Anhänger auf der andern Seite in die bevorstehenden neuen Landtagswahlen eintreten. Die Liberalen haben dießmal mit ungewohnter Schnelligkeit die Wahlbewegung begonnen und scheinen gewillt, sie mit aller Energie fortzuführen. Das Ministerium hat den Kampf mit polizeilichen Maßregeln gegen ein paar liberalisirende „Amtsblätter“ eröffnet, und hat sodann in seinem publicistischen Organ, dem Dresdner Journal, einen lauten Noth- und Hülfsschrei ins Land hinaus ertönen lassen, als ob die Revolution vor der Thür stände!

Und warum Letzteres? Weil eine Anzahl liberaler Stimmen, weniger in der sächsischen Presse selbst, als in auswärtigen Blättern gewagt haben, Schwarz schwarz zu nennen — wie Bismarck neulich gesagt: *j'appelle un chat un chat* — weil sie gewagt haben, von einer „Reaction“ zu sprechen, die über Sachsen im Anzuge sei, und die wohlmeinende Mahnung ergehen zu lassen: *Videant consules, ne quid detrimenti capiat respublica*.

Als ob die Liberalen ihre Freude daran hätten, Reaction zu sehen, wo keine wäre, oder in eine Opposition mit dem Ministerium gewaltsam und künstlich sich hineinzureden! Als ob es ihnen nicht weit erwünschter sein müßte, — persönlich und sachlich — mit der Regierung auf gutem Fuße zu stehen und so weit möglich Hand in Hand mit ihr oder doch im Wege verständlicher Compromisse, für den liberalen Fortschritt zu arbeiten! Aber sollen sie deshalb die Augen verschließen und wie auf der bekannten Caricatur von 1848 resignirt ausrufen: „Wir sehen keine Reaction“, auch wenn die drohenden Anzeichen einer solchen sich ihnen aufdrängen?

Wenn je eine liberale Partei es dem Ministerium leicht gemacht hat, mit ihr sich zu verständigen, so war es die liberale Partei in der II. Kammer des sächsischen Landtags von 1871/73 — das Zeugniß muß jeder unparteiische Beobachter des sächsischen Verfassungslebens ihr geben. Von allen Un-