



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Zur Reform des Postpaketportos : (Schluß)

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

So ist denn die politische Geschichte des Reichslands um ein wohlgemeintes, aber nutzloses und gefährliches Experiment bereichert worden. Es ist nicht das erste. Wann werden wir endlich die allein frommende Verwaltungspolitik erhalten? Eine Politik ist damit gemeint, die den Landesausschuß und die obere Tausend höflich, aber als das behandelt, was sie sind, als quantités négligeables. Eine Politik weiterhin, die mit eignen Augen sieht, nicht nach Stimmungen, sondern nach dauernden Werten fragt, in stetiger ernster Arbeit, durch festes Auftreten unserm neuen Staat eine Stätte im Volksgemüt bereitet. Wo darnach verfahren wird, reißt sich ein Tag an den andern zur Zukunftsernte an, nicht so, daß sie schnell und in die Augen springend reißt, aber sicher und tief Wurzel fassend. Saure Wochen, frohe Feste!

Größere Lebenskraft als politische Experimente bewähren die politischen Aussprüche Fürst Bismarcks. Davon lautet einer dahin, daß Elsaß-Lothringen als Festungsglacié annektiert worden sei, ein anderer so, daß sich nur fertige Staaten den Luxus parlamentarischer Regierungsweise erlauben könnten. In Österreich hat die Blüte der „Herbstzeitlose“ in der That nicht lange gedauert; mit dem reichsländischen Gegenstück wird es kaum anders gehen. Wohl aber wird es, so lange als Menschen und menschliche Leidenschaften mit einander kämpfen, immer so bleiben, daß sich der Sieger gegen neue Angriffe des Besiegten zu sichern sucht, sei es auch durch Eroberung. Die Menschen im Festungsglacié trifft es hart, aber jede Notwendigkeit ist erträglich, und keine, richtig ertragen, tastet die Menschenwürde an. Dagegen widerstreitet dem echten Freiheitsgefühl nichts mehr, als wenn steter Wechsel der äußern und innern Lebensbedingungen von Menschen über Menschen verhängt wird, sei es auch in der besten Absicht. Hiergegen bäumt sich das Beste im Menschen auf. So ist es dem Reichsland seit der Einverleibung ergangen: Wechsel auf Wechsel, Versuch auf Versuch. Darüber hätten unsere neuen Landsleute das Recht zu klagen. Aber darüber klagt keiner, und das ist das Schlimmste. Werden doch die Gemüter im Lande fast nur durch Mode und Neuerungs sucht beherrscht, durch die ärgsten Feinde von Freiheit und Würde.



Zur Reform des Postpaketsportes

(Schluß)



Bei einem Portogeseß sowie bei jeder sonstigen gesetzlichen Maßregel kommt es aber doch darauf an, wie sie im großen und ganzen wirkt. Deshalb werden einige ungünstige Nebenwirkungen schwerlich die Wiederaufhebung eines sonst guten Geseßes rechtfertigen. Oft sind sie aber gar nicht zu ändern und daher ebenso mit in den Kauf zu nehmen wie der Schatten, den jedes Licht wirft. Wenn

das 50-Pfennigporto nicht ganz in dem Sinne benutzt wird, wie die Gesetzgeber seinerzeit voraussetzten, so haben sich diese eben getäuscht. Aber ein ehrlicher Paketabsender oder ein ehrlicher Konkurrent darf deshalb doch nicht des „Mißbrauchs“ geziehen werden, weil er sich eine bestehende Einrichtung ebenso wie jeder andre zu nütze macht. Wir wissen nicht, wie groß die Zahl der wirklich großen Versandhäuser in Deutschland ist. Aber sagen wir, es seien 500, und diese schickten täglich je 100 5-Kilopakete ab. Das würden im ganzen Jahre erst $18\frac{1}{4}$ Millionen Pakete sein. Aber die Zahl der Paketsendungen beläuft sich zur Zeit in Deutschland auf etwa 140 Millionen jährlich, darunter etwa 112 Millionen Pakete nach dem 5-Kiloporto. Soll man dieser 500 Versandgeschäftsbefitzer wegen nun das Porto allgemein verteuern und somit zugleich die übrigen 52 Millionen Reichsbewohner mit ihren 128 Millionen Paketen bestrafen? Werden nicht gerade die reichen Großräumer oder Großhändler auch ein teureres Porto viel leichter tragen als die übrige Bevölkerung? Denn die überwältigende Mehrzahl ist immer arm, nur etwa 1 Prozent der Bevölkerung hat ein Einkommen von mehr als 3000 Mark. Sollte man aber bei gleichzeitiger Auslieferung von mehr als 5 Paketen noch eine besondere Gebühr erheben, wie die Kreuzzeitung seinerzeit vorschlug, was würde die Folge sein? Ein großes Versandhaus in Berlin würde seinen Kommissionär im Geschäftswagen mit den 100 Paketen ruhig immer von einem Postamt in das andre fahren und überall je 5 Pakete ausgeben lassen, oder es würde wiederholt und kurz nacheinander mehrere Boten mit je 5 Paketen schicken und den Absender nicht namhaft machen oder vielleicht sogar hier und da ein Pseudonym wählen. Und eine Gebühr von je 10 Pfennigen würde oft kaum abschrecken, ganz abgesehen davon, daß sie ungerecht wäre. Denn einem guten Kunden und en gros macht man es doch sonst eher billiger als teurer. Eine höhere Gebühr aber wäre sinnlos.

Wenn nun aber ein notleidender Landwirt, der sich ja gern die Zwischenhändler vom Leibe halten und deren Gewinn selber verdienen möchte, durch die 5-Kilopakete einen unmittelbaren Verkehr zwischen Produzenten und Konsumenten geschaffen hat und nun allwöchentlich oder täglich mit einem Duzend 5-Kilopakete einen Boten zur Post fahren läßt, so würde er von dieser Gebühr nicht minder getroffen werden. Tatsächlich werden aber Butter, Eier, Honig, Milch, Sahne, Käse, Geflügel, Wildbret, Obst, Pilze, Spargel und andre feinere Gemüse oft genug von den Landwirten per Post nach fernern Großstädten gesandt, wo sie von Restaurateuren, Speisewirten oder Privatkunden wegen ihrer sichern Reinheit und unmittelbaren Frische gern mit höhern Preisen bezahlt werden als am Orte selbst. 10 5-Kilopakete kosten aber auf 1000 Kilometer nur 5 Mark; als preussisches Expreßgut würden sie 25 Mark, als Eilgut 11 Mark 20 Pfennige und selbst als Frachtgut noch 5 Mark 60 Pfennige kosten.

Da müßt ich ja ein Esel sein,
Ein Kerl als wie ein Kinde!

wird wohl in diesem Falle auch der Landwirt, mit dem Fürsten Bismarck, für sich denken: „wenn ich nicht die Versendung per Post den teuern andern Versendungsweisen vorzöge, die außerdem zum Teil viel langsamer sind und keine Bestellung ins Haus einschließen.“

Auf kürzere Strecken, wo sie bequemer und billiger sind, da wird man sie allerdings wählen; sonst aber nicht. Also der Pakettarif ist durchaus nicht zu billig, sondern die Eisenbahntarife sind auf weite Entfernungen unverständlich und sinnlos teuer. Nur deshalb wendet sich alles der Post zu. Wir aber werden uns hüten, dem Landwirt im obigem Falle „Mißbrauch“ vorzuwerfen. Das wäre zum mindesten nicht fair, denn er handelt doch vollständig gesetzlich. Ein Kaufmann thut im gleichen Falle aber nur dasselbe. Sinnlos ist es nur, der Post durch die Zerlegung in viele Einzelpakete, die als solche im Tarif bevorzugt werden, mehr Mühe zu machen. Eine fähige, kluge Verkehrsanstalt muß aber jedem Verkehr gewachsen sein und darf ihn sich nicht durch so teure Verschleichungstarife vom Leibe halten, wie es bei den schwerern Postpaketen in ganz unverhältnismäßigem Grade geschieht. Gäbe es in Deutschland einen billigen Express- und Eilguttarif, so würden der Post die schwerern Päckereien oder die vielen 5-Kilogramm Pakete seltner zugewiesen werden. Da es diesen Tarif aber nicht giebt, so ist man eben auf die Post angewiesen, besonders im Fernverkehr. Andre Länder sind darin glücklicher. In Dänemark z. B. können auch andre Dinge als Reisegepäck zum Gepäcktarif aufgegeben werden, der für 50 Kilogramm auf 500 Kilometer Entfernung nur 3 Kronen (3 Mark 27 1/2 Pfennige) berechnet (Preußen dagegen 12 Mark 50 Pfennige).

Bei Licht betrachtet ist es doch der Gipfel aller Widersinnigkeit, wenn die Eisenbahnen für Express- und Eilgut viel teurere Frachtgebühren erheben als die Post, die ihre Wagen von den Lokomotiven derselben Eisenbahnzüge mitziehen läßt und außerdem, trotz größerer Billigkeit, noch die Bestellung ins Haus übernimmt. Das erscheint umso bedenklicher, als gerade die Personenzüge im Durchschnitt ohnehin schon zu 75 Prozent leer fahren und ihre Gepäckwagen sogar zu 97,5 Prozent unausgenutzt bleiben. Wie unendlich viel Platz für Pakete und Eilgutsendungen in tragbaren Stücken ist also in jedem Zuge noch vorhanden! Wie leicht lassen sich noch zahlreiche Abteilungen für Pakete und Gepäck in ihm einrichten! Wie verschwenderisch und unwirtschaftlich ist es doch, einen Zug, bei dem die bewegte tote Wagenlast immer etwa das fünfunddreißigfache Gewicht der mitgeführten Menschen und Gepäckstücke beträgt, auch in dieser Hinsicht so unausgenutzt zu lassen! Volle Ausnutzung ist ja nie zu erzielen; aber die Güterwagen werden doch durchschnittlich mit 43 Prozent netto ausgenutzt. Natürlich spielt der billigere Tarif hier eine große Rolle.

Das 5-Kilopporto der Post ist gegenüber den Eisenbahntarifen für Express-
Grenzboten I 1898

und Eilgut auf weitere Entfernungen eine wahre Wohlthat, nicht nur für den Produzenten, sondern auch für den Konsumenten, ganz besonders aber auch für die Landbewohner. In kleinen Städten und in Dörfern kann der Kaufmann nicht alles auf Lager halten, was zu den Bedürfnissen des Menschen gehört. Er muß sich auf das beschränken, was häufiger verlangt wird; und die durchschnittlich von den Kunden gewünschte Qualität ist für ihn maßgebend. Der Konsument, der Zeitungen liest, weiß aber, daß es anderweit noch viele andre Dinge giebt, die er brauchen könnte; und deren schnelle Beschaffung wird ihm durch das billige Paketporto ermöglicht, sei es nun direkt vom Großhändler, vom Fabrikanten oder durch Zwischenhändler. Ein Gutsbesitzer wird seinen Gesellschaftsanzug, seinen Hut, seine Stiefel und Kravatten, die Toilette und den Schmuck seiner Frau und Tochter, Tanzschuhe und Galoschen, Handschuhe und seine Seifen, feines Schreibpapier und guten Tabak sicherlich nicht gern beim Dorfschneider oder Dorfkaufmann bestellen oder einkaufen, da er bei diesen schwerlich Waren von einer auch nur leidlichen Qualität erhalten würde. Eine jedesmalige Reise nach der nächsten größern Stadt oder nach der Hauptstadt wäre bei den jetzigen Fahrpreisen aber eine unverhältnismäßige Verteuerung dieser Gebrauchsgegenstände. Was ist da natürlicher, als daß er sie sich brieflich — mit Angabe der Maße und Qualitäten — bei den ihm wohlbekannten Handwerkern oder Kaufleuten in der Stadt bestellt, wo er sie am besten zu finden glaubt? Das bald darauf eintreffende Postpaket ist ihm also eine wirkliche Wohlthat. Dasselbe wird aber auch beim einfachen Bauern oder Dorfhandwerker der Fall sein, denn die außerordentlichen Bedürfnisse, die sich nur aus der Ferne gut befriedigen lassen, sind zahlreich: mögen es nun kleine Geschenke aller Art, Galanteriewaren, Genußmittel, Werkzeuge oder sonst was sein.

Neunundneunzig Prozent der Bevölkerung werden immer an einem möglichst billigen Porto interessiert sein. Es wäre ein Irrtum, zu glauben, daß ein reicher Konkurrent in der Ferne durch Verteuerung des Portos wesentlich beeinträchtigt würde. Wohl aber litte unter ihr auch der kleine Kaufmann mit. Nur wenige reiche Leute und Großindustrielle, deren Fabrikate sich nicht zur Versendung in Form von Postpaketen eignen, dürften dem Paketporto gleichgiltig gegenüber stehen oder gar seine Erhöhung wünschen, für die heute jedoch schwerlich eine parlamentarische Mehrheit zu finden wäre.

Erfreulicherweise sieht man das neuerdings auch in den leitenden konservativen Kreisen ein und giebt dort die Volkstümlichkeit des Paketportos zu. Mit Unrecht aber wendet man sich gegen eine Beseitigung seiner Mängel und Widersprüche. Es ist doch eine ganz unbegründete Furcht, wenn man glaubt, weitere Paketportoverbilligungen müßten notwendig immer große und dauernde Einnahmeausfälle schaffen.

Mit dem 5-Kiloporto, wiederholen wir, ist man gewiß zufrieden. Aber für erheblich leichtere Sendungen von $\frac{1}{2}$ oder 1 Kilogramm, deren Wert das

Porto oft nur wenig übersteigt, erweist es sich als zu teuer. Andre Staaten haben billigere Sätze für kleinere Gewichtsstufen eingeführt. Aber auch die Thatsache giebt zu denken, daß in Deutschland Druckfachen oder Warenproben bis zu 250 Gramm Gewicht 10 Pfennige, Druckfachen bis zu 500 Gramm nur 20 Pfennige und bis 1000 Gramm nur 30 Pfennige kosten, während Pakete von 250, 500 oder 1000 Gramm Schwere bei Entfernungen über 74,2 Kilometer hinaus 50 Pfennige und 5 bis 15 Pfennige an Bestellgebühr kosten. Darin liegt sicherlich ein Widerspruch und eine Härte. Ein Kilogramm ist für die Eisenbahn und den Briefträger nicht leichter und nicht schwerer zu befördern und zu bestellen, wenn es das einmal in Büchern unter Streifband und das andermal in Büchern unter festgeklebter und umschnürter Papierhülle oder in einer Pappschachtel voll Taschentüchern besteht. Warum soll man denn veranlaßt werden, dieses Kilo Taschentücher erst in vier Stücke „Warenproben“ zu zerlegen und so sich und der Post mehr Arbeit zu machen, um vielleicht nur 10 Pfennige am Paketporto und 5 bis 10 Pfennige am Bestellgeld zu sparen? Außerdem leidet man dabei immer Gewissensstrudel, ob Dinge, die keineswegs bloß als „Proben“ geschickt werden, als solche aufgegeben werden dürfen, wie aber ziemlich allgemein üblich ist. Wirkliche „Warenproben“, „die keinen Handelswert haben“ sollen, wie die Postordnung vorschreibt, dürften vielleicht sogar die Minderheit bilden.

Das Bedürfnis, kleine Pakete von etwa 1 Kilogramm Gewicht zu versenden, ist aber sehr groß. Man denke nur daran, daß es in Deutschland über 52 Millionen Geburtstage und über 17 Millionen katholischer Namenstage giebt (vom Weihnachtsfest ganz abgesehen), und daß „die schenkende Tugend“ von fernem Freunden und Verwandten sich an diesen Festtagen gar gern bethätigen möchte. Fünfzig Pfennige sind hier aber oft schon ein prohibitiver Tarif, denn die kleinen Geschenke und Überraschungen, die die Familien- und Freundschaftsbeziehungen aufrecht erhalten sollen, haben häufig kaum einen größern Wert als der Portobetrag.

Die Städter sind hierbei übrigens wieder ein wenig begünstigt, denn sie können z. B. Bücher zu Geschenken kaufen und diese billiger versenden als die Landbewohner ihre Geschenke, da ihnen ja meist kein Buchladen zur Verfügung steht. Die Leute auf dem Lande müssen für kleine zu verschenkende Gegenstände daher stets das Paketporto entrichten, also 25 oder 50 Pfennige, während Bücher von $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{2}$ oder 1 Kilogramm Gewicht nur 10, 20 oder 30 Pfennige Porto kosten. Aber, ob Landbewohner oder Städter, fast jeder kommt einmal in den Fall, sich kleine leichte Pakete zuschicken zu lassen oder solche selbst abzusenden: ein Parlamentsmitglied, das sich von seinem Landgute oder aus seiner fernen Heimatstadt seine vergessene Cigarrentasche oder Spize, seine Morgenschuhe oder seine Taschenuhr oder sein Federmesser nachsenden lassen möchte, um sie nicht in der Hauptstadt von neuem kaufen zu müssen; oder ein gewöhnlicher Gutsbesitzer, der sich ein Pfund Pulver oder Patronenhülsen für

die Jagd oder gute Cigarren und neue Karten zu den nächsten Gesellschaften an den langen Winterabenden oder ein wenig Siegellack und Syndetikon oder gar ein Fläschchen Stonsdorfer oder Benediktiner schicken lassen will, um das einförmige Dasein ein wenig zu verschönern; oder eine brave deutsche Hausfrau, die ein wenig wirklich guten Kaffee, Thee, Schokolade oder eine Torte für ein bevorstehendes Familienfest braucht; oder ein Arbeiter, dem ein Teil seines Handwerkszeugs zerbrochen ist, oder eine Arbeiterfrau, die ein halbes Duzend selbstgestrickter Strümpfe versenden und nicht verteuern möchte. Die Fälle, in denen man kleine Pakete versenden würde, sind also zahlreich, und wenn das Porto billiger wäre, würden sie sicherlich noch sehr zunehmen.

Deutschland rühmt sich schon eines großen Verkehrs. Aber im deutschen Reichspostgebiet kommen doch nur 2,7 Inlandpakete auf den Kopf der Bevölkerung, während in der Schweiz schon 4,7 Inlandpakete auf jeden Einwohner entfallen, also fast das doppelte. Pakete und Wertsendungen zusammen aber entfallen auf den Kopf: 4,8 im Reichspostgebiet und 7,7 in der Schweiz.

Dafür haben die Schweizer aber auch einen viel billigern Pakettarif, namentlich auch für kleine Pakete ($\frac{1}{2}$ Kilogramm kostet nur 12 Pfennige, beliebig weit).

Aber auch Österreich-Ungarn, Dänemark und Holland und andre Länder haben billigere Tarife für leichtere Pakete. Der Miniaturgüterverkehr — wie man den kleinen Paketverkehr nennen könnte — hat in diesen Ländern daher einen relativen Tarifvorsprung, den auch Deutschland bald wieder einholen sollte.

Da ja ohnehin gewogen werden muß, so würde eine einzige neue Gewichtsvorstufe den Tarif auch keineswegs umständlicher machen, zumal wenn man dafür in den höhern Gewichtsstufen zusammenfassende Vereinfachungen vornähme.

Tarifierhöhungen sind meist ein Rückschritt. Sie würden auch in den seit fünfzig Jahren einheitlich geregelten deutsch-österreichischen Postvereinsverkehr störend eingreifen, da unsre Nachbarn sie doch schwerlich mitmachen würden, und der Inlandstarif ohne Widersinnigkeit nicht höher sein dürfte als der fürs Ausland, das sonst ja bevorzugt werden würde. Portoverbilligungen dagegen sind fast immer ein Fortschritt und sind stets $\frac{99}{100}$ der Bevölkerung erwünscht.

Unter den deutschen Postpaketen haben jetzt (1895/96) schon 13,8 Prozent nur ein Gewicht bis zu 1 Kilogramm. Diese Zahl spricht eine beredte Sprache für das vorhandne Bedürfnis nach der Versendung so kleiner Pakete, die bis jetzt durch das zu hohe Porto sicherlich eingeschränkt und gehemmt wird.

Es ist nur eine alte Legende, daß das deutsche Paketporto das billigste in der Welt sei. Ein Blick auf die Tarife einiger anderer Länder wird den Irrtum dieser Ansicht zerstreuen. Österreich-Ungarn hat ja (bis auf die Vorstufe von $\frac{1}{2}$ Kilogramm: Porto 40,8 Pfennige; 1. Zone nur 20,4 Pfennige) denselben Pakettarif wie Deutschland; nur entstehen, infolge der Kreuzerwährung, statt 5, 10, 20, 30, 40, 50 Pfennigen etwas höhere Werte, nämlich 5,1 Pfg. (3 kr.), 10,2 Pfg. (6 kr.), 20,4 Pfg. (12 kr.), 30,6 Pfg. (18 kr.),

40,8 Pfg. (24 fr.), 51 Pfg. (30 fr.), sodaß namentlich bei den höhern Gewichtsstufen in den Fernzonen das Porto ein wenig teurer ist als das deutsche. Aber andre, allerdings meist kleine Länder haben eine sehr viel billigere Paketportotaxe.

Man würde vielleicht einwenden, daß wegen des Größenunterschieds der Postgebiete eine Vergleichung nicht zulässig sei. Aber ganz abgesehen davon, daß die Entfernung, also die Eisenbahnfahrt, im heutigen Postverkehr fast gar keine Rolle mehr spielt, wäre dieser Einwand auch deshalb schon hinfällig, weil von den deutschen Paketen 82 Prozent, d. h. über $\frac{4}{5}$, in die 1. bis 3. Zone fallen, also die Entfernung von 371 Kilometern, die auch in mehreren der kleinen Länder vorkommt, nicht überschreiten.

Wir werden unten in der vergleichenden Portozusammenstellung zum Überfluß, um nur ja nicht illoyal zu erscheinen, noch die Preise der einzelnen, einander einigermaßen entsprechenden Zonen neben einander halten (z. B. die der Schweiz und die in Deutschland).

Übrigens sei auch darauf hingewiesen, daß in einem kleinen Lande mit lebhaftem Verkehr die Eisenbahnpostwagen oft leichter überfüllt werden können als in einem großen, wo die Sendungen sich mehr verteilen. In der Schweiz besteht außerdem noch das System der Privatbahnen, die ja doch Entschädigung fordern. Trotz alledem hat sie uns in Bezug auf Billigkeit der Posttaxen weit überflügelt, woran allerdings vielleicht der Artikel 36 der Schweizer Verfassung mit schuld ist, der „möglichst billige“ gleiche Grundsätze der Tarife vorschreibt. Ein ähnlicher Artikel (45) ist auch in der deutschen Reichsverfassung vorhanden, aber nicht für das Postwesen, sondern nur für das Eisenbahnwesen; darin wird „möglichste Gleichmäßigkeit und Herabsetzung der Tarife“ versprochen. An die Ausführung dieses Artikels scheint in Deutschland aber niemand zu denken, obwohl sich in vielen Nachbarländern drei- bis viermal billigere Personentarife als vollkommen „möglich“ und sogar als finanziell vorteilhaft erwiesen haben.

Aus der nachstehenden Preistabelle, die der Vergleichung halber einheitlich in deutsche Reichspfennige übersetzt ist und neben dem eigentlichen Porto auch das noch zu entrichtende Bestellgeld angiebt, kann man nun ersehen, wie das Paketporto in einigen Ländern noch viel billiger ist als in Deutschland. Dem Normalwerte entsprechend wurde hierbei der österreichische Gulden mit 1 Mark 70 Pfennigen, der holländische Gulden mit 1 Mark 68,7 Pfennigen, der Franken mit 81 Pfennigen und die dänische Krone mit 1 Mark 12,5 Pfennigen angenommen und berechnet. In Dänemark, Holland und meistens auch in der Schweiz wird trotz des billigen Portos ein Bestellgeld gar nicht erhoben. In Deutschland ist das Paketbestellgeld bekanntlich folgendes:

	bei den Postämtern erster Klasse	bei den übrigen Postanstalten	in 14 bestimmten großen Städten (darunter Berlin, Hamburg, Leipzig usw.)
für Pakete bis 5 kg einschließlich	10 Pfg.	5 Pfg.	15 Pfg.
für schwerere Pakete	15 „	10 „	20 „

Postpaketportopreise (in Pfennigen angegeben) für nachstehende Gewichte und Entfernungen in den folgenden Ländern:

	Deutschland	Österreich-Ungarn ¹⁾	Schweiz ²⁾	Dänemark ³⁾	Niederland ⁴⁾	Luxemburg ⁵⁾
Kürzeste Luft- beziehung in gerader Linie	ca. 1385 km	ca. 1290—1300 km	ca. 855 km	ca. 350 km	ca. 385 km	ca. 75 km
Kürzeste Eisen- bahnlinie od. Postroute	ca. 1730 km	ca. 1500—1600 km	ca. 450—500 km	ca. 660 km	ca. 450 km	ca. 90 km
Entfernungs- zonen	1. Zone (bis 74,2 km)	1. Zone (bis 74,2 km)	beliebig weit	beliebig weit	beliebig weit	beliebig weit
1/2 kg Postpaket	25 5—10—15	50 5—10—15	40,8 8,5	18	25,3	20,25 8,1
1 kg Postpaket	25 5—10—15	50 5—10—15	51 8,5	18	25,3	20,25 8,1
2 1/2 kg Postpaket	25 5—10—15	50 5—10—15	51 17	27	33,7	20,25 8,1
3 kg Postpaket	25 5—10—15	50 5—10—15	51 17	36	33,7	20,25 8,1
5 kg Postpaket	25 5—10—15	50 5—10—15	51 17	36	42,1	20,25 8,1
Deutschland						
	1. Zone (bis 74,2 km)	2. Zone (über 74,2 bis 148,4 km)	3. Zone (über 148,4 bis 371 km)	4. Zone (über 371 bis 742 km)	6. Zone (über 1113 km beliebig weit)	
10 kg Postpaket	50 10—15—20	100 10—15—20	150 10—15—20	200 10—15—20	300 10—15—20	10 kg Postpaket
20 kg Postpaket	100 10—15—20	200 10—15—20	350 10—15—20	500 10—15—20	800 10—15—20	20 kg Postpaket
30 kg Postpaket	150 10—15—20	300 10—15—20	550 10—15—20	800 10—15—20	1300 10—15—20	30 kg Postpaket
50 kg Postpaket	250 10—15—20	500 10—15—20	950 10—15—20	1400 10—15—20	2300 10—15—20	50 kg Postpaket
			1. Zone (bis 100 km)	3. Zone (über 200 bis 300 km)	4. Zone (über 300 km beliebig weit)	
			145,8 12,15	437,4 12,15	583,2 12,15	
			243 24,3	729 24,3	972 24,3	
				288		121,5 16,2
				468		202,5 16,2

Anmerkungen zu vorstehender Tabelle

¹⁾ Österreichs Paketportotaxe — vom Tarif für $\frac{1}{2}$ kg abgesehen — ist im wesentlichen genau so wie in Deutschland.

²⁾ Paketporto der Schweiz:

a) bei Paketen bis 20 kg gilt der Tarif ohne Rücksicht auf die Entfernung, nämlich:

bis $\frac{1}{2}$ kg	15 Centimes (12,15 Pf.)
über $\frac{1}{2}$ „ $2\frac{1}{2}$ „	25 „ (20,25 „)
„ $2\frac{1}{2}$ „ 5 „	40 „ (32,4 „)
„ 5 „ 10 „	70 „ (56,7 „)
„ 10 „ 15 „	100 „ (81 „)
„ 15 „ 20 „	150 „ (121,5 „)

b) bei Paketen über 20 kg werden je 5 kg nach 4 Zonen folgendermaßen berechnet:

je 5 Kilo-	1. bis 100 Kilometer	je 30 Cent. (24,3 Pf.)
gramm	2. über 100—200 km	„ 60 „ (48,6 „)
	3. „ 200—300 „	„ 90 „ (72,9 „)
	4. „ 300 km bel. weit	„ 120 „ (92,2 „)

Paketadressen sind nicht obligatorisch. Pakete bis 5 kg entrichten kein Bestellgeld. Über 5 bis 25 kg je 15 Cent. (12,15 Pf.), über 25 kg je 30 Cent. (24,3 Pf.) Bestellgeld.

³⁾ Dänemark hat folgende Pakettaxe:

Pakete nach außerhalb beliebig weit	Ortsentfernungen
bis 1 kg . . . 16 Öre (18 Pf.)	8 Öre (9 Pf.)
über 1 „ $2\frac{1}{2}$ „ . . . 24 „ (27 „)	16 „ (18 „)
„ $2\frac{1}{2}$ „ 5 „ . . . 32 „ (36 „)	24 „ (27 „)
Schwerere Pakete zahlen:	
eine einmalige Grundtaxe: 16 Öre (18 Pf.)	8 „ (9 „)
und außerdem	
für je $\frac{1}{2}$ kg . . . je 4 Öre ($4\frac{1}{2}$ Pf.)	je 4 „ ($4\frac{1}{2}$ „)
Kein Bestellgeld.	

⁴⁾ Niederland. Paketporto bis zum Maximalgewicht von 5 kg, beliebig weite Entfernung:

bis 1 kg	15 Cents (25,3 Pf.)
über 1 „ 3 „	20 „ (33,7 „)
„ 3 „ 5 „	25 „ (42,1 „)

Kein Bestellgeld.

⁵⁾ Paketporto in Luxemburg, auf beliebige Entfernung:

für jedes Kilogramm	je 5 Centimes (4,05 Pf.)
Minimum jedoch	25 „ (20,25 „)
Bestellgeld: bis 25 kg	10 „ (8,1 „)
über 25 „ 50 „	20 „ (16,2 „)

Unter den Ländern, deren Pakettaxe sonst teurer als die deutsche ist, die aber für kleine Gewichtsstufen ein Bedürfnis für billigere Portosätze anerkannt haben, sind zu nennen, im Gegensatz zu der deutschen 50-Pfennigtaxe auch bei ganz kleinen Päckchen:

Schweden	England
(beliebig weit)	(beliebig weit)
bis zu $\frac{1}{2}$ kg: 33,75 Pf. (30 Öre)	453,6 gr (1 engl. Pf.): 25,5 Pf. (3 d)
(gebührenfreie Bestellung)	907,2 gr (2 „): 38,25 „ ($4\frac{1}{2}$ d)
	(gebührenfreie Bestellung)

Vereinigte Staaten von Nordamerika

(beliebig weit)

je 28,34 gr (1 Unze): 4,98 Pf. (1 Cent)
 also 283,4 gr (10 Unzen): 41,98 Pf. (10 Cent)
 (gebührenfreie Bestellung)

Costarica

(beliebig weit)

50 gr 10 Pf. (5 Centavos, Kurswert)
 200 „ 14 „ (7 „ „)
 300 „ 20 „ (10 „ „)
 (gebührenfreie Bestellung)

Capland

(beliebig weit)

bis zu 113 gr (4 Unzen): 17 Pf. (2 d)
 über 113—226 gr (4—8 Unzen): 34 Pf. (4 d)
 (gebührenfreie Bestellung)

Salvador

(beliebig weit)

je 50 gr 2 Pf. (1 Centavo)
 also 250 „ 10 „ (5 „ „)
 500 „ 20 „ (10 „ „)
 (gebührenfreie Bestellung)

Diese sechs Länder haben also sämtlich für kleine Pakete unter oder bis zu $\frac{1}{2}$ Kilogramm oder gar 1 Kilogramm billige Taxen; und es sind keineswegs nur kleine Staaten, sondern auch solche von großer oder sehr großer Ausdehnung.

In Schweden zahlt man $33\frac{3}{4}$ Pfennige für $\frac{1}{2}$ Kilogramm; in England für das entsprechende englische Pfund $25\frac{1}{2}$ Pfennige (auf jede beliebige Entfernung aber), in Salvador gar nur 20 Pfennige; die andern sind relativ etwas teurer, weil sie kleinere Gewichtsvorstufen haben.

Ein Blick auf die erste große Tabelle aber zeigt uns, daß das Paketporto der Schweiz beim Gewicht bis zu $\frac{1}{2}$ Kilogramm wirklich beispiellos billig ist: 12,15 Pfennige ohne Zuschlag in Form von Bestellgeld, auf beliebige Entfernung, gegenüber 50 Pfennigen (mit Bestellgeld sogar 55 bis 65, und selbst in der 1. Zone noch 30 bis 40 Pfennige) in Deutschland, wo es also drei- bis $5\frac{1}{2}$ mal teurer ist. Auch Dänemark (18 Pfg.) und Niederlande (25,3 Pfg.) sind sehr billig; Luxemburg, das man meistens allerdings nur mit der ersten deutschen Zone vergleichen darf, ist durchweg billiger, als das deutsche Paketporto, auf Entfernungen bis zu 74,2 Kilometer. In Österreich ist die Ermäßigung für die ganz kleinen Pakete (um 5 bis 10 Pfg.) doch wohl etwas gar zu gering und steht zu sehr außer Verhältnis zu dem Tarif für 5 Kilogramm. Auch ist hier das Bestellgeld etwas höher, wie man sieht. Bei ganz kleinen Sendungen und Portotagen ist das aber schon mehr oder weniger wesentlich.

Ein Kilogramm kostet in Dänemark netto nur 18 Pfennige, in Deutschland (mit Bestellgeld) 30 bis 40 oder 55 bis 65 Pfennige: also zwei- bis $3\frac{1}{2}$ mal mehr! Für $2\frac{1}{2}$ Kilogramm ist die Schweiz das billigste Land: nur $20\frac{1}{4}$ Pfennige! Und 5 Kilogramm kosten in der Schweiz beliebig weit auch nur 32,4 Pfennige; ein gleich schweres Paket von Leipzig nach Berlin stellt sich dagegen auf 65 Pfennige netto, also gerade das Doppelte! Nur die 1. Zone in Deutschland ist bei 3 bis 5 Kilogramm unter Umständen um 2,4 Pfennige billiger, als das Porto der Schweiz auf alle Entfernungen; doch bei größern Städten ist sie infolge des höhern Bestellgelds um 2,6 bis 7,6 Pfennige teurer. Auch Dänemark (36 Pfg. netto) und die Niederlande (42 Pfg. netto) sind sehr billig.

In der Schweiz und in Luxemburg entspricht das Porto für 10 und 20 Kilogramm — auf beliebige Entfernung — fast oder ganz genau dem doppelten und vierfachen Satze des 5-Kiloportes; in Dänemark sind 10 Kilo nicht zweifach, sondern dreimal teurer als 5 Kilo. In Deutschland sind 10 Kilo aber schon in der 3. Zone nicht doppelt, sondern dreimal teurer als 5 Kilo, und in der 6. Zone sogar sechsmal so teuer — also ganz unverhältnismäßig im Hinblick auf die beliebig weite Entfernung der 50-Pfennigpakete.

Wenn man aber die geringere Landesausdehnung Dänemarks und der Schweiz (wo übrigens einerseits die getrennten Inseln und andererseits das wilde Hochgebirge die Beförderung oft sehr erschweren) in Betracht ziehen will und sie nur mit der 3. Zone in Deutschland vergleichen möchte, so stellt sich das deutsche Paketporto auch hier schon bei 10 und 20 Kilogramm um etwa 45 und 75 Prozent höher als das dänische und um 180 und 190 Prozent teurer als das schweizerische: nämlich 150 und 350 Pfennige gegenüber 108 und 198 oder 56,7 und 121,5 Pfennigen. In der 6. deutschen Zone wird das 50-Pfennigporto bei 20 Kilogramm aber nicht dem vierfachen Gewicht entsprechend viermal, sondern sechzehnmal berechnet! Das ist enorm!

In der Schweiz hört der Einheitstarif der Entfernung bei 20 Kilogramm auf, und es werden für schwerere Pakete 4 Zonen berechnet von 100 zu 100 Kilometern. Die 1. und 2. Zone sind hier also um je 25 Kilometer größer als die in Deutschland und daher relativ ein gut Stück billiger, wenn auch der absolute Preisunterschied nur gering ist.

Die 3. deutsche und die 4. schweizerische Zone entsprechen sich ungefähr im Entfernungsmagimum. Hier sind die schweizerischen Sätze bei 30 und bei 50 Kilogramm sogar um 33 und 22 Pfennige teurer als die deutschen; doch auch die Entfernungen der 2. und 3. Schweizer Zone fallen in die 3. deutsche Zone; und hier ist wiederum die Schweiz ein ganzes Stück billiger als Deutschland, sogar bis zum Unterschiede von mehreren Mark.

In Dänemark dagegen kosten 30 Kilogramm beliebig weit nur 288 Pfennige, in Deutschland (3. Zone) 550 Pfennige; und 50 Kilogramm 468 Pfennige in Dänemark gegenüber 950 Pfennigen in Deutschland. Demnach ist das deutsche Porto also um rund 100 Prozent teurer! Und Luxemburg hat hier sogar Portosätze, die noch um 20 Prozent billiger sind, als die der 1. Zone in Deutschland.

Von allgemeinem Interesse dürfte es auch sein, zu erfahren, daß in der Schweiz Begleitadressen für Pakete nicht notwendig sind, doch kann man solche oder auch verschlossene Begleitbriefe, die ebenfalls portofrei sind, beigeben. Für die Post ist dieser Zustand aus betriebstechnischen Gründen unbequem, doch dem Publikum ist die Ausfüllung der Paketadressen ja recht lästig, und trotz wiederholter Anregung zur Einführung der deutschen Einrichtung ist es bisher dabei geblieben, daß Pakete in der Schweiz nur adressiert und frankiert

zu werden brauchen. Da die Post dadurch mehr Arbeit erhält, so erscheint das schweizerische Paketporto noch ganz besonders billig. Übrigens sind auch in Norwegen, den Vereinigten Staaten von Nordamerika, Argentinien, Kanada, Viktoria (Australien) u. a. Ländern Paketadressen nicht vorgeschrieben.

Wenn aber die Schweiz und andre Länder ein billigeres Paketporto erfolgreich durchführen konnten, so dürfte das doch wohl auch im deutschen Reiche möglich sein. Wir wollen am 5-Kiloporto von 50 Pfennigen weiter nicht rütteln, obwohl es in der Schweiz nur 32,4 Pfennige beträgt, und dort das Bestellgeld noch dazu wegfällt. Aber das deutsche Porto für Pakete über 5 Kilo ist viel zu kompliziert und viel zu teuer. Wenn 50 Kilo auf 1114 Kilometer 23 Mark kosten, während ein Mensch von 75 Kilo Gewicht mit 50 Kilo Gepäck in der 4. Wagenklasse desselben Zugs auf dieselbe Entfernung nur 22 Mark 30 Pfennige zahlt, so ist das doch ein grelles Mißverhältnis.

An einer Verbilligung des Portos für schwerere Pakete haben aber keineswegs bloß Handel und Industrie ein Interesse, sondern vor allen Dingen auch die Landwirtschaft, die mit gewissen, möglichst frisch abzusetzenden Produkten oft sieben Posttage zu spät auf den bestbezahlten Markt kommt, wenn sie statt der Post immer erst die saumseligen Güterzüge benutzen will. Die Expressgut- und Eilgutbeförderung aber ist ihr bei weitem Entfernungen wegen der unbegreiflich teuern Tarife meist unerschwinglich.



Die Kunst für das Volk



'art pour l'art, was in den letzten Zeiten die deutschen Ästhetiker vielfach den Franzosen nachgeschwätzt haben, war doch ein recht einfältiger Grundsatz. Denn den Künstlern und den wenigen, die sich in deren Absichten hineinfinden mögen, überlassen, würde die Kunst bald am Ende ihres Lebens angelangt sein. Das Gegenteil davon will unsre Überschrift: die Kunst für das Volk. Es könnte zunächst bedeuten, daß die Kunst in der Vergangenheit ein Teil des Lebens eines Volkes gewesen ist, von dem sie der Gegenwart Zeugnis geben kann, so gut wie eine Urkunde oder ein Litteraturwerk. Weiterhin aber würde daraus folgen, daß, was in einer Kunst echt und wesentlich und dauernd ist, sich unmittelbar dem einfachen Sinne offenbaren und ohne viel Umwege auch dem schlichten Manne muß verständlich machen lassen. Das ist nun aber in der Praxis nicht so einfach und leicht. Der Gang unsers ganzen Lebens hat es