

Oesterreichische Zeitschrift für Verwaltung.

Die Rohrpost.

Am 1. März 1875 wurde in Wien der Rohrpostverkehr für das Publikum eröffnet. Die Kette der postalischen Betriebsformen war damit um ein neues Glied bereichert, und zwar um ein Glied von technisch ganz besonderer Art. Mag es sich daher hier zunächst auch nur um ein locales Betriebsmittel handeln, schon die Neuheit des Betriebes rechtfertigt die nähere Untersuchung, welche Wirkung die Eingliederung dieses Verkehrszweiges in den postalischen Gesamtbetrieb hervorgerufen hat, ob hier eine postalische Einrichtung von nothwendig örtlich begrenzter Bedeutung vorliegt, oder ob der Einfluß des pneumatischen Verkehrs, direkt oder indirect, auch für weitere Kreise des Postbetriebes geltend geworden ist, beziehungsweise geltend werden kann.

Um über alle diese Punkte klar zu werden, ist es nöthig, das Verhältniß des pneumatischen Betriebes zu dem allgemeinen Postbetriebe mit einigen Worten zu beleuchten.

Der pneumatische Postverkehr beruht zunächst auf einem eigenen Sammeldienst mit besonderen Briefsammelkästen ^[1], die Beförderung erfolgt durch die eigene pneumatische Rohranlage, die Zustellung geschieht gesondert von jener der Briefpost durch eigene Boten. Die Verknüpfung des pneumatischen Dienstes mit dem allgemeinen Postdienste vollzieht sich somit lediglich in der internen postamtlichen Behandlung und auch hier treten als pneumatische Stationen nur bestimmte Postämter in Action. Es ist also ein in der Hauptsache selbstständiger Apparat, welcher von der Postverwaltung in beschränktem Maße persönliche Kräfte entlehnt und sich dafür, wie wir noch sehen werden, bestimmten postalischen Zwecken, nämlich der Beförderung von Dienstbriefen und der Telegrammbeförderung zur Verfügung stellt.

Die eigenthümliche Technik der Anlage hat natürlich einen zwingenden Einfluß auf die Gestalt der zum pneumatischen Verkehr zugelassenen Correspondenzen geübt; nur Briefschaften von sehr geringem Gewicht und Volumen finden hier ihren Platz. Schon die Kleinheit der pneumatischen Sammelkästen wirkt jetzt in dieser Richtung, die Postverwaltung hat aber auch von Anfang an durch directe Verordnung auf ein Normalformular von minimalem Umfang, bezw. Gewicht hingewirkt. Obwohl der Gebrauch der von der Post ausgegebenen Correspondenzpapiere auch in der Pneumatik kein obligatorischer geblieben ist, haben sich doch hier die von Privaten hergestellten Stücke den amtlichen in der Förmlichkeit enge anzuschließen und so ist hier factisch die Einheitlichkeit eines minimalen Formats zum Durchbruch gelangt. Hiemit geht das Vorwiegen der postalischen Ganzsachen selbstverständlich Hand in Hand. Nicht nur hat die Postverwaltung selbst 1875 mit den pneumatischen Couverts begonnen und hieran 1879 die pneumatischen Correspondenzkarten und 1887 die pneumatischen Kartenbriefe gereiht, sondern auch dort, wo von dem Publikum nicht gerade, diese pneumatischen Ganzsachen verwendet werden, sind es gewiß zumeist gewöhnliche postalische Ganzsachen (Correspondenzkarten und Kartenbriefe), welche, mit den Ergänzungsmarken versehen, den Weg in die Sammelkästen der Rohrpost finden. In Allem und Jedem kommen also nur jene Schreibformen zur Erscheinung, welche sich zu Ausdrucksmitteln für kurze, eilige Mittheilungen eignen.

Mit der Raschheit der Beförderung im Einklang steht die Organisation des Sammeldienstes (Aushebung der Kasten von 30 zu 30 Minuten) und des besonderen, nur mit der Zustellung von Telegrammen verbundenen Bestelldienstes. Gleichfalls dem Telegraphenverkehr entnommen ist die Sicherung der Zustellung durch besondere Abgabescheine, nämlich auch dann, wenn die Sendung keine recommandirte ist. Die Gleichförmigkeit der Beförderung in allen Fällen geht hier sogar noch weiter als bei dem Telegramm, weil eine Steigerung in der Beförderungsschnelligkeit in Einzelfällen, wie sie bei dem dringenden Telegramm existirt, hier nicht vorkommt.

Der erhöhten Leistung durch die pneumatische Post entspricht natürlich ein dem gewöhnlichen Briefporto gegenüber wesentlich erhöhter Portosatz. Das pneumatische Porto beträgt gegenwärtig genau das Fünffache des Localportos (10kr. für Correspondenzkarten, 15kr. für Kartenbriefe und Couvertbriefe), doch ist nicht zu übersehen, daß der allgemeine Zug nach Portoermäßigung sich auch hier schon geltend gemacht hat.

Wie hat sich nun auf diesen Grundlagen der Verkehr in Wien im Laufe von zwanzig Jahren thatsächlich entwickelt? Das ist die erste Frage.

¹ Seit 1880. Ursprünglich in erster Linie für die Beförderung telegraphischer Depeschen bestimmt, entbehrte die Pneumatik eines besonderen Sammeldienstes für Briefschaften.

Um die Antwort hierauf zu finden, ziehen wir zunächst jene Ziffern in Betracht, welche sich in einer Beilage zu dem Budgetberichte des Abgeordnetenhauses pro 1896 in dankenswerther Weise zusammengefaßt finden ^[2]. Hienach wurden (ohne die Dienstbriefe) nachstehende Mengen von Briefen und Correspondenzkarten beziehungsweise aufgegeben und behandelt:

1875	5,300
1876	6,300
1877	6,900
1878	7,100
1879	18,600
1880	80,700
1881	190,300
1882	288,200
1883	420,000
1884	514,000
1885	582,500
1886	675,600
1887	740,600
1888	920,300
1889	1,083,400
1890	1,177,700
1891	1,375,800
1892	1,549,800
1893	1,670,600
1894	1,824,300

Es springt somit in die Augen, daß der Verkehr sich zunächst durch ein volles Quinquennium in ganz minimalen Ziffern bewegte und erst im Jahre 1880 (beziehungsweise 1879) einen plötzlichen, von da an nie mehr unterbrochenen Aufschwung nahm. Erinnert man sich dabei daran, daß in das Jahr 1879 (Verordnung vom 31. Juli) die Einführung der einfachen pneumatischen Correspondenzkarten zu 10 Kreuzer fiel, während es bis dahin nur pneumatische Briefe zu 20 Kreuzer gegeben hatte, und daß im Jahre 1880 (Kundmachung im Verordnungsblatte für Telegraphenämter Nr. 9) die pneumatischen Doppelkarten zu 20 Kreuzer für den Antwortverkehr dazu traten, so ist die ausschlaggebende Ursache dieser Entwicklung außer allen Zweifel gestellt. Mit der Einführung der Correspondenzkarte hatte der Rohrpostverkehr das feinem innersten Wesen entsprechende Correspondenzmedium gefunden und damit erst war in die Schöpfung das volle Leben gebracht. Nicht der Erfolg ist hier überraschend, sondern es kann nur Wunder nehmen, daß die dem Bedürfniß beschleunigter Mittheilung in erster Linie entsprechende Karte, welche im gewöhnlichen Verkehr schon seit 1869 bestand, in den Rohrpostverkehr so spät Eingang gefunden hat.

Es haben dann später gewiß noch andere verwandte Maßnahmen in der gleichen Richtung gewirkt, so die Einführung der Kartenbriefe zu 15 Kreuzer und die Herabsetzung des Couvertbriefes auf gleichfalls 15 Kreuzer im Jahre 1887 (Verordnung vom 6. August); es ist der Einfluß sicherlich nicht zu verkennen, welchen die Ausgestaltung des Rohrpostnetzes, zumal in ihrer continuirlichen Entwicklung seit 1886, auf die Vermehrung des pneumatischen Verkehrs üben mußte. Mit dem Umschwung von 1879 bis 1881 läßt sich aber keine der anderen in der Geschichte der Rohrpost zeitlich hervortretenden Veränderungen auch nur entfernt vergleichen, es kann daher der Correspondenzkarte die bahnbrechende Wirkung auf diesem Gebiete nicht abgesprochen werden.

Diese Wirkung tritt in ihr volles Licht, wenn man sowohl von den oben angegebenen Summen, dem Budgetberichte folgend, die auf die Briefe (Kartenbriefe und Couvertbriefe) einerseits und die Correspondenzkarten andererseits entfallenden Quoten auseinandersetzt, als auch die relative Intensität des Verkehrs (nach Kilometereinheiten und Stationen der Rohrleitungen) berechnet.

Wohl sind die beförderten Briefe, welche 1886 neben den Correspondenzkarten noch fast verschwinden (44,000 gegen 682,000), seit 1887, d.i. seit Einführung der Kartenbriefe, beziehungsweise seit Herabsetzung des Portos der

² Wir meinen den Nachweis VIII (über die Beförderung von Briefen, Correspondenzkarten und Dienstbriefen im Rohrpostnetze seit 1875) zu dem von Dr. Exner als Berichterstatter gefertigten Berichte zu dem Staatsvoranschlage pro 1896, Capitel XI, Handelsministerium B.9, Post- und Telegraphenanstalt (Nr. 1280 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Abgeordnetenhauses, XI. Session 1896).

Briefe auf 15 Kreuzer, mächtig gestiegen (bis zu 347,000 im Jahre 1894 und nach der Berechnung im Budgetberichte sogar auf 428,000 im Jahre 1895), sie haben aber jene Summe, zu welcher die Correspondenzkarten schon in dem ersten Decennium ihres Bestandes im pneumatischen Verkehre gelangt waren (821,000 im Jahre 1888), doch auch heute fast nur zur Hälfte erreicht. Das Wachsthum des Briefverkehres im zweiten Decennium war somit geringer, als jenes des Correspondenzkartenverkehres im ersten Decennium, obwohl in dem zweiten Jahrzehnt der allgemeine Verkehrsausschwung mit in Anschlag kommt und obwohl insbesondere der Umfang der ganzen Rohrpostanlage in der zweiten Zeitperiode ein fast verdoppelter war.

Hiemit sind wir zu dem zweiten Gesichtspunkte gelangt.

Wie schon einige wenige Ziffern sprechend zeigen, haben wir es mit einer in fortwährender Ausgestaltung befindlichen Anlage zu thun. Namentlich in den letzten Jahren, vielleicht von der jähen Erweiterung des Wiener Gemeindegebietes mitbestimmt, scheint der Entschluß an maßgebender Weise gereift zu sein, das Rohrpostnetz energisch zu erweitern. Von 1888 bis 1894 hat sich die Länge der Leitungen, die Zahl der Stationen und Sammelkästen, wie folgt, gehoben ³:

	Kilometer	Stationen	Sammelkästen
1888	21.6	19	??
1889	27.3	23	??
1890	30.8	25	377
1891	35.5	25	387
1892	35.5	28	387
1893	38.4	35	415
1894	43.9	39	418

Greifen wir nur die Leitungslängen heraus, so entfällt aus einem Kilometer im Durchschnitt folgende Beförderung von pneumatischen Correspondenzen:

1888	42,600
1889	39,700
1890	38,200
1891	38,700
1892	43,700
1893	43,500
1894	41,500

Und machen wir die gleiche Rechnung nach Stationen, so ergeben sich die nachstehenden Durchschnittsziffern:

1888	48,400
1889	47,100
1890	47,100
1891	55,000
1892	55,300
1893	47,700
1894	46,800

In beiden fast übereinstimmenden Ziffernreihen spiegelt sich somit die Thatsache wieder, daß die Intensität des pneumatischen Verkehrs im letzten Decennium entweder gar nicht oder nur wenig gewachsen ist, und daß sie jedenfalls durch die gewaltige Ausdehnung der Anlage bisher weniger beeinflußt wurde, als man bei einer dem telegraphischen Verkehre verwandten, auf die rasche Ueberwindung von Entfernungen berechneten Correspondenz von vorneherein erwarten möchte. Die kleinen Mittel der Ganzsachentechnik und Portogliederung scheinen hier wirksamer zu sein, als die großen und kostspieligen Maßnahmen der Erweiterung des Rohrpostnetzes.

Aus dieser Thatsache, so interessant sie auch für die Erkenntniß der inneren Gesetze des Verkehrs ist, ergibt sich aber das naheliegende Bedenken, ob die Intensität des pneumatischen Verkehrs zu der Größe der Anlage im richtigen

³ Wir folgen an dieser Stelle nicht der in Beilage VII zu Exner's Bericht enthaltenen Zusammenstellung über die für die Wiener Rohrpost seit ihrer Errichtung gemachten Investitionen, sondern den vom statist. Depart. des Handelsmin. herausgegebenen "Nachrichten über Industrie, Handel und Verkehr", bzw. der hier enthaltenen "Statistik des österreichischen Post- und Telegraphenwesens", deren Daten in diesem Punkte den jeweiligen Stand mit Jahresschluß genauer widerspiegeln.

Verhältnisse steht. Gewiß ist die Leistung der Wiener Rohrpostanlage mit den oben angegebenen Daten bei Weitem nicht erschöpft. Zu der Beförderung der pneumatischen Privatcorrespondenzen tritt zunächst jene der Dienstbriefe hinzu, deren Zahl in den letzten Jahren schon je 200,000 bis 300,000 betrug. Es kommt sodann die Beförderung von Telegrammen in Betracht, deren Zahl (über zwei Millionen jährlich) jene der gesammten (privaten und officiellen) Pneumatischen Briefcorrespondenz übertrifft ^[4]. Allein es fragt sich, ob eine Anlage mit einer Leitungslänge von über 40 Kilometern und 400 Sammelkästen mit einer solchen Leistung von etwa 10,000 Verkehrsfällen im Tage ihre volle Ausnützung findet. Uns scheint das Gegentheil ohne besonderen Nachweis klar zu sein, und wir halten es daher für geboten, die Frage auszuwerfen, wie sich eine Steigerung der Verkehrsintensität innerhalb des vorhandenen Leitungsnetzes erreichen ließe ^[5].

Von den in dieser Richtung denkbaren Maßnahmen entziehen sich jene, welche durch die Organisation des Betriebes auf die Beschleunigung des Verkehrs und damit auf die Erhöhung der specifischen Leistung wirken wollen, unserer Beurtheilung. Wir wollen nur untersuchen, ob die in der Pneumatik zugelassenen Correspondenzmedien in ihrer Technik und Oekonomie dem Bedürfnisse voll entsprechen, oder ob nicht vielleicht hier der Ansatz zu einer Reform gegeben wäre.

Was zunächst die technische Seite betrifft, so glauben wir, daß durch die heute in der Pneumatik zugelassenen Correspondenzformen, sowohl der Zahl als der Art nach, jedem wirklichen Bedürfnisse entsprochen ist. Es könnte viel eher in Frage kommen, ob die Postverwaltung im Interesse der Beschleunigung des Betriebes hier die Formen nicht mehr als bisher vereinheitlichen, als daß sie eine größere Fülle von Formen zulassen sollte. Daß hier der Gebrauch der pneumatischen oder wenigstens der postalischen Ganssachen nicht ein obligatorischer ist, erscheint uns schon als eine große Concession an die Freiheit des Verkehrs.

Wie wenig der Reichthum an Correspondenzformen im pneumatischen Verkehre im Bedürfnisse der Correspondirenden liegt, zeigt sich noch schlagender als in den oben mitgetheilten allgemeinen Beförderungsziffern in dem mit den sonstigen Erfahrungen der Post contrastirenden Verhältnisse, in welchem hier die einzelnen Ganssachen dem Absätze nach zu einander stehen ^[6]. Seit 1887, d.i. seitdem die Trias der Ganssachen (Correspondenzkarten, Kartenbriefe und Couverts) im pneumatischen Verkehre steht, concurriren diese Werthzeichen in folgender bezeichnender Weise:

	Corr-K	K-Briefe	Couv-Br
1887	670,000	48,000	59,000
1888	800,000	38,000	72,000
1889	866,000	75,000	101,000
1890	997,000	93,000	123,000
1891	1,026,000	134,000	103,000
1892	1,084,000	147,000	130,000
1893	1,069,000	165,000	117,000
1894	1,123,000	195,000	128,000

Obgleich die Correspondenzkarte also seit 1887 im pneumatischen Verkehre die Concurrnz mit zwei Ganssachen von weit größerem Correspondenzraume und nur wenig höherem Porto zu bestehen hat, so beherrscht sie den Verkehr noch immer in überwältigender Weise; die pneumatischen Kartenbriefe und Briefcouverts zusammen erreichen nicht 29% der pneumatischen Correspondenzkarten.

⁴ Vgl. Nachweis IX zu dem mehrerwähnten Berichte (Nachweis über die seit 1. März 1875 im Rohrpostnetze beförderten Telegramme).

⁵ Hiemit steht durchaus nicht im Widerspruch, daß, wie der mehrerwähnte Budgetbericht (S.43) sagt, die Entwicklung des pneumatischen Rohrnetzes in Wien mit den noch im Jahre programmgemäß zur Vollendung gelangenden Bauten in einem Stadium angelangt ist, in welchem die Erweiterung desselben, beziehungsweise die Errichtung von neuen Stationen mit der jetzt zur Verfügung nebenden Betriebskraft nicht mehr möglich ist. Was wir an dieser Stelle wollen, ist nicht die Erweiterung des Netzes durch neue Linien, sondern die Steigerung des Verkehrs auf den alten Linien.

⁶ Die folgenden Ziffern sind der "Statistik des österr. Post- und Telegraphenwesens" in den "Nachrichten" des Handelsministeriums entnommen, und zwar der die Darstellung des Abschnittes A in jedem Jahre an vorletzter Stelle abschließenden Tabelle über den "Werthzeichenverkehr". Diese Ziffern sind natürlich kleinere als die in dem Budgetberichte mitgetheilten über sämtliche "beförderten" Stücke, in welchen auch die Nicht-Ganssachen enthalten sind.

Und noch beredter, wenn möglich, als das Vorherrschen der Correspondenzkarte spricht das eigenthümliche Verhältniß, in welchem sich hier der Pneumatische Kartenbrief zu dem pneumatischen Couvert befindet. Ein Portounterschied besteht hier nicht, das Couvert gestattet eine freie Bewegung in der Art der Mittheilung und ist insoferne dem Kartenbriefe weit überlegen; trotzdem hat das jüngere Correspondenzmedium (der Kartenbrief) das ältere (das Couvert) weit überflügelt. In den ersten vier Jahren (1887-1890) geht das Couvert noch vor, im Jahre 1891 ist es schon überholt, im Jahre 1894 beträgt der Absatz der Couverts kaum 66% jenes der Kartenbriefe. Es ist also hiemit deutlich erwiesen, daß wenige, fest bestimmte Correspondenzformen hier genügen und daß gerade die das Correspondenzpapier, die Adresse und Francatur vereinigende, ja wo möglich selbst des Verschlusses enthaltende Ganzsache es ist, welche mit ihrem von vorneherein eng begrenzten Schreiberaume dem Bedürfnisse bei eiliger Mittheilung am meisten entspricht [7]. Alle Maßnahmen, welche sich mit der pneumatischen Post beschäftigen, werden daher gewiß die Correspondenzkarte und den Kartenbrief, wenn nicht ausschließlich, doch vorwaltend in's Auge fassen. Für technische Vervollkommnung ist aber damit wenig Raum gegeben.

Anders liegt die Frage mit der Oekonomie. Wir haben drei Arten von pneumatischen Ganzsachen und daneben noch eine Fülle von Extravaganzen, die Portogliederung der Rohrpost kennt aber nur zwei Abstufungen, für die Correspondenzkarte einerseits und für den Kartenbrief und den Couvertbrief andererseits. Daß eine solche Abstufung principiell unrichtig ist, brauchen wir an dieser Stelle nicht weitläufig nachzuweisen; wir haben es in diesen Blättern wiederholt gethan. Wenn die Postverwaltung besondere Ganzsachen schafft, dann will sie mit jeder derselben eine besondere Correspondenzgattung treffen und dann ist damit auch der Boden für eine besondere Portostufe gegeben, für eine Portobemessung, welche sich durch den Käufer der Ganzsache ohne irgend eine Mühewaltung der Post mit automatischer Sicherheit vollzieht.

Gehen wir also hier von dem Portosatz von 15 Kreuzern aus, welchen die Postverwaltung mit absichtlicher Aenderung des früheren Portosatzes für das pneumatische Couvert gewählt hat, so ergibt sich hieraus die logische Nothwendigkeit einer Herabsetzung des Portos wenigstens für den Kartenbrief. Würde das Porto des Kartenbriefes also z. B. auf 12 Kreuzer herabgesetzt, so hätten wir eine Gradation des pneumatischen Portos von 10 : 12 : 15 und der principiellen Forderung wäre damit allerdings entsprochen. Es fragt sich aber, ob, wenn der Weg der Portoermäßigung einmal beschritten werden soll, dieser Weg nicht noch weiter verfolgt werden könnte, so daß auch das Hauptmedium des pneumatischen Verkehrs, die Correspondenzkarte, dadurch ergriffen würde.

Wir glauben auch diese Frage bejahen zu dürfen. Wir wünschen eine radicale Ermäßigung für die pneumatische Correspondenzkarte und den pneumatischen Kartenbrief (aber, unseren Grundsätzen über die Gliederung des Briefportos getreu, nur für diese beiden und nicht auch für den Couvertbrief) und wir kämen auf diese Weise zu einer Gradation von 5 : 10 : 15 Kreuzern. Unsere Aufgabe muß es nun sein, einen Vorschlag zu machen, welcher diese Reform auch als finanziell ausführbar erscheinen läßt.

Daß bei dem pneumatischen Betriebe mit seiner maschinellen Anlage die Beförderungsschwierigkeiten im engeren Sinne noch mehr verschwinden als bei dem gewöhnlichen Postbetriebe, daß der Sammeldienst gegenwärtig, wie man bei der Oeffnung der häufig leeren Sammelkästen täglich beobachten kann, mit einer Verschwendung von Kraft verbunden ist, daß mit der Vermehrung der Sendungen daher hier weniger noch als sonst die Vermehrung der Betriebskosten parallel geht, wollen wir nur streifen. So wenig wir sonst im Allgemeinen radicalen Maßnahmen geneigt sind, so wenig wir solche bei allen unseren Postvorschlägen empfohlen haben, in dem bezeichneten, begrenzten Rahmen halten wir einen radicalen Vorgang für durch die eben berührten allgemeinen Verkehrsbedingungen motivirt. Wir wollen uns aber mit diesen allgemeinen Erwägungen nicht begnügen, wir wollen einen ganz concreten Vorschlag machen, der die finanziellen Bedenken bannen soll. Es ist dies die Trennung der Abgabebescheinigung von der Expresbestellung.

Wie wir oben gesehen haben, sind diese beiden Einrichtungen gegenwärtig eng verknüpft, wir halten sie aber für nicht nothwendig verbunden, jedenfalls für viel häufiger trennbar als bei dem Vorbild des telegraphischen Verkehrs.

Die pneumatische Correspondenz beruht auf dem Bedürfniß rascher Mittheilung und mit der Raschheit der Mittheilung wird gewiß sehr oft auch die Wichtigkeit derselben eng verbunden sein. Wir bestreiten aber, daß diese

⁷ Wir glauben, dies durch folgende in einem Aufsatz über "die Concurrenz der Werthzeichen in der österreichischen Briefpost" (Statistische Monatsschrift 1889, S.14) schon einmal ausgesprochenen Worte kurz näher begründen zu können: "Das Bedürfniß der Eile zwingt" (im pneumatischen Verkehr) "sich möglichst kurz zu fassen, wie immer geartet auch der Inhalt sei, und rechtfertigt die Formlosigkeit der Mittheilung auch dem sonst anspruchsvollen Empfänger gegenüber. Im Dränge der Eile ist der Verschuß dem Schreiber, wie dem Empfänger der Mittheilung nur eine Last und man greift daher zu der offenen Karte, welche die größte Raschheit möglich macht".

Verbindung in allen Fällen zutrifft, wir behaupten vielmehr, daß in der pneumatischen Correspondenz im Gegensatz zu dem telegraphischen Verkehr, eine große Masse von Mittheilungen vorkommt, die Wohl nur durch die Raschheit der Beförderung irgend einen Werth besitzen, deren Bedeutung aber auch dann noch eine höchst geringe ist. Die pneumatische Correspondenz gehört dem Localverkehr an, durch diese eine Thatsache ist ein wesentlicher Unterschied von dem telegraphischen Verkehr gegeben.

Die pneumatische Correspondenz hat nicht die Aufgabe, den persönlichen Verkehr zu ersetzen, sondern zu ergänzen; sie vermittelt nicht den Verkehr zwischen unbekanntem, sondern bekannten Personen; sie ist nur ein Glied in der Kette fortgesetzter Berührungen, welche der Verkehr von Personen in derselben Stadt erzeugt, und sie schließt sich daher allen Vorkommnissen des kleinen alltäglichen Lebens an.

Wer denkt hier nicht an die tausenderlei Vorkommnisse des geselligen Lebens, an die Einladung und Absage, an die Gratulation und an das Stelldichein? In allen diesen Fällen ist die Raschheit der Mittheilung unerläßlich, jene Sicherheit der Bestellung, welche durch den Abgabeschein urkundlich gewährleistet wird, ist aber hier keine nothwendige, ja vielleicht oft sogar eine gar nicht erwünschte Zuthat. Warum wird nun diese Zuthat allen pneumatischen Sendungen aufgenöthigt, warum hemmt man die Schnelligkeit der Zustellung durch einen Sicherungsproceß, wo dieser gar nicht gewünscht wird, warum überläßt man es nicht dem Absender, wie sonst, so auch hier zu bestimmen, ob die Sendung nicht in gewöhnlicher Weise befördert, sondern noch besonders versichert werden soll? Wir vermögen einen zwingenden Grund hiefür nicht zu erkennen. Wenn sich aber sonach auch hier einfache und bei der Abgabe zu bescheinigende Sendungen scheiden lassen, wäre die oben bezeichnete Herabsetzung des Portos möglich; denn eine große Gruppe, vielleicht mehr als die Hälfte der Sendungen, bliebe durch die dann häufige. Recommandationsgebühr (wie sonst im Localverkehr, 5 Kreuzer) bei dem jetzigen Porto, ja, bei dem Couvertbriefe ginge das Porto dann über das jetzige wohl in der Regel hinaus. Wir postuliren die Herabsetzung zudem nur für die pneumatischen Ganzsachen; wir hätten sogar nichts dagegen, wenn die Extravaganten im Porto erhöht und ausnahmslos mit dem Briefporto (15 Kreuzer) belastet würden.

Die Möglichkeit einer sehr billigen pneumatischen Correspondenz wäre aber durch unseren Vorschlag gegeben und diese Möglichkeit müßte in dem Kleinleben der Großstadt einen Verkehr von ganz ungeahnten Dimensionen wecken.

Wie weit man auf diese Weise aber auch käme, die Rohrpost bliebe in solchen Bahnen doch nur eine Einrichtung von localer Bedeutung. An diesem Wesen würde auch nichts geändert, wenn die Rohrpost noch in anderen Städten zur Einführung gelangte; so weit großstädtisches Leben herrschte, hätten wir dann eine beschleunigte Localcorrespondenz, aber auch nicht mehr [⁸]. Hiebei soll es aber nicht sein Bewenden haben. Jeder localen Verkehrseinrichtung wohnt das Streben nach Verallgemeinerung inne, jeder Staatsbetrieb zumal muß von der Tendenz erfüllt sein, seine Vortheile möglichst weiten Kreisen im Staatsgebiete zugänglich zu machen. Soll es also nicht möglich sein, dieses Ziel auch bei der Rohrpost zu verfolgen?

Wir sind von dieser Möglichkeit überzeugt. Es handelt sich nur darum, den Rohrpostverkehr mit dem gewöhnlichen Briefpostverkehr an einer Stelle in Verbindung zu bringen, die weitere Ausgestaltung wird sich dann von selbst finden. Die erste Form der Anknüpfung scheint uns aber eine sehr naheliegende zu sein.

Die Verbindung der Wiener Rohrpost mit sämmtlichen Bahnhöfen besteht seit Jahren, es kommt daher nur darauf an, daß die auf die Bahnhöfe gelangenden Rohrpostsendungen hier von der Briefpost zur Weiterbeförderung übernommen werden. Die mit einer Zuschlagsmarke versehene pneumatische Ganzsache hat einfach die Umlaufsfähigkeit für das ganze Postgebiet zu erhalten und damit ist mit einem Schlage ein System von beschleunigten Verkehrsmöglichkeiten der wirksamsten Art für die weitesten Entfernungen geschaffen. Sämmtliche von Wien abgehenden Postzüge wären dann vom Briefschalter aus um eine Stunde länger als jetzt erreichbar und es wäre dadurch mit einem minimalen Aufwande eine Beschleunigung der Beförderung geschaffen, welche in vielen Fällen den Gewinn eines Tages bedeutete, eine Beschleunigung, welche, weil sie der beabsichtigten Sendung selbst gilt, mehr leistet als in der jetzigen Betriebsweise das zum Ersatz des Briefes berufene kostspielige Telegramm. Wer jemals das Gedränge an den Postschaltern in den Abendstunden beobachtet oder wer nur die Schwierigkeiten der Briefaufgabe an Sonntagsnachmittagen erfahren hat, der wird mit uns nicht zweifeln, daß hier mit einem wirklichen, täglich sich geltend machenden Bedürfniß zu rechnen ist. Die Ausführbarkeit des Vorschlages nachzuweisen, halten wir uns überhoben, denn wir schlagen nur eine Einrichtung vor, welche außerhalb Oesterreichs schon besteht. Dasjenige, was die Bahnhofbriefe jetzt mit Umständlichkeit und Kosten in umgekehrter Richtung, aber nur für einen kleinen Kreis

⁸ Der Budgetbericht betont die Nothwendigkeit der Errichtung eines Rohrpostnetzes in Prag, mit dem Bemerkem, daß die Regierung zugesagt habe, diese Angelegenheit nicht aus dem Auge verlieren zu wollen.

von Menschen leisten, wäre mit der Verwirklichung dieses Vorschlages leichter und billiger erreicht und damit zugleich der Allgemeinheit wirklich zugänglich gemacht.

Daß, wenn dieser erste Schritt geschehen, sich daran bald eine weitere Entwicklung schließen würde, brauchen wir nicht besonders auszuführen; denn dies liegt im Wesen jeder lebensvollen Reform. Nur kurz wollen wir daher andeuten, welche weitere Entwicklung uns heute schon vorschwebt.

Zunächst wäre zu erwägen, ob man den pneumatischen Ganzsachen, welche von der Briefpost übernommen werden, durch eine weitere Zuschlagsmarke nicht auch die Expresßbestellung am Ankunftsorte sichern könnte. Hieran würde sich die Frage schließen, ob die pneumatischen Ganzsachen nicht zum Träger des Expresßverkehrs überhaupt zu machen wären. Und jedenfalls ließe sich in Erörterung ziehen, ob die pneumatischen Ganzsachen nicht zum Verkehr nach Wien benützt werden könnten, um hier auf die einfachste Weise die Expresßzustellung zu bewerkstelligen. Doch alle diese Dinge liegen in weiterer Ferne. Uns beschäftigt heute nur der Wunsch, die Rohrpost als ein wirksames Glied in den postalischen Gesamtbetrieb einzufügen, die pneumatische Ganzsache über den Rahmen des Localverkehrs hinaus den weitesten Interessentenkreisen dienstbar zu machen; kurz, der Gedanke der Verknüpfung bisher getrennter Zweige derselben großen Verkehrsinstitution.

Dieser Gedanke begegnet sich mit dem Vorschlag der Telegrammbriefe, welchen der Erfinder der Correspondenzkarte bekanntlich im Jubiläumsjahre seiner Erfindung gemacht, leider, ohne unseres Wissens bisher in weiteren Kreisen Anklang gefunden zu haben. Herrmann verlangte in der vorgeschlagenen Einführung von Telegrammbriefen die telegraphische Beförderung einer Mittheilung mit der Bestellung derselben im Postalischen Wege zu einem ermäßigten Porto. In dieser Verbindung von Telegramm und Brief sollte dem Bedürfnisse mittlerer Geschwindigkeit und geräuschloser Zustellung entsprochen werden und die durch die postalische Zustellung bewirkte Ermäßigung der Zustellungskosten sollte zugleich die Ermäßigung des Portos möglich machen. Woran die Verwirklichung dieses Vorschlages bisher gescheitert, wissen wir nicht: aber wir stehen nicht an, in diesem Vorschlage einen Gedanken zu begrüßen, welcher von dem durchdringenden Scharfsinn in der Beurtheilung der Elemente des Verkehrs zeugt, einen Gedanken, der in der Fähigkeit, zu trennen und zu combiniren, sich der genialen Conception der Correspondenzkarte würdig an die Seite stellt.

Unser Vorschlag ist ein bescheidenerer, er strebt aber dem gleichen Ziele zu. Dort die Verbindung von Sonderausgabe und Eilbeförderung mit gewöhnlicher Massenzustellung, kurz die Verbindung von Telegraph, und Post; hier die Verknüpfung von Sonderausgabe und beschleunigter Anfangsleitung mit gewöhnlicher Weiterbeförderung und Zustellung, kurz die Verknüpfung der Pneumatik mit der Post.

Möge unserem bescheidenen Vorschlage ein freundlicheres Schicksal beschieden sein, als dem größeren und kühneren Vorläufer!

Dr. Karl Hugelmann.