

Deutschland. O. C. Reichstags-Verhandlungen.

14. Sitzung des Reichstages. (3. April.)

1 Uhr. Am Ende des Bundesrates: Delbrück, Stephan u. A.

Auf der Tagesordnung steht die zweite Beratung des Gesetz-Einführung, betreffend einige Änderungen des Gesetzes über das Posttarifwesen im Gebiete des deutschen Reiches vom 28. October 1871 in der Fassung der Commission.

Der § 1 lautet: Das Porto für Pakete beträgt: I. bis zum Gewichte von 5 Kilogrammen a. auf Entferungen bis 10 Meilen einschließlich $2\frac{1}{2}$ Sgr., b. auf alle weiteren Entferungen 5 Sgr. Für unfrankierte Pakete wird ein Portozuschlag von 1 Sgr. erhoben. II. Bei einem Gewichte über 5 Kilogramme a. für die ersten 5 Kilogramme oder den überschreitenden Theil eines Kilogramms bis 10 Meilen $\frac{1}{2}$ Sgr., über 10 bis 20 Meilen 1 Sgr., über 20–50 Meilen 2 Sgr., über 50–100 Meilen 3 Sgr., über 100–150 Meilen 4 Sgr., über 150 Meilen 5 Sgr.

Der Postverwaltung bleibt überlassen, für sperriges Gut einen Zuschlag zu nehmen, derselbe darf jedoch 50 Prozent der obigen Taxe nicht übersteigen.

In der Vorlage war der Zuschlag für sperriges Gut auf 50 Prozent eine Ausnahme berechnet.

Zu diesem § 1 beantragen die Abgeordneten Braun (Hersfeld) und Genossen für Pakete bis zu 5 Kilogrammen das Porto bis zu 10 Meilen von $2\frac{1}{2}$ auf 2 Sgr. herabzusetzen, dagegen für jedes Kilogramm über 5 oder einen Theil davon auf Entferungen über 20–50 u. i. v. Meilen von 2, 3, 4 und 5 Sgr. auf 3, 4, 5 und 6 Sgr. zu erhöhen. Außerdem ist von den Abg. Braun (Gera) und v. Behr folgende Resolution eingekommen: Das Haus wolle beschließen zu erklären: In Betracht, daß nach § 1 des Posttarifgesetzes das Paketporto auf Entfernung bis 10 und 15 Meilen gegen die bisherigen Ansätze nicht unwesentlich erhöht wird, ist auf eine Ausdehnung des Säges von $2\frac{1}{2}$ Sgr. bis auf die Entfernung von 15 Meilen Bedacht zu nehmen, soweit die durch das vorliegende Gesetz entstehende Mindereinnahme durch generelle Mehreinnahmen der Postverwaltung gedeckt sind.

Referent Wilmanns: Die Vorlage bezweckt zunächst und hauptsächlich eine Vereinigung des bis jetztigen Tariffs für Paket- und Werthsendungen. Das solche wünschenswerthe, wurde in der Commission allseitig anerkannt, dagegen erhoben sich entchiedene Bedenken gegen den in dem Gesetz angewandten Modus der Ausgleichung. Dies ist dadurch bewirkt, daß in dem Gesetz das Paketporto für geringe Entferungen und die Taxe für kleine Werthbeträge zum Theil nicht unwesentlich erhöht, dagegen für größere Entfernungen resp. Beiträge durchweg erheblich ermäßigt ist. Es wurde ausgeführt, daß schon im J. 1867 der Tarif für den kleinen Verkehr zu Gunsten des großen wesentlich verhürt worden sei. Achtzt auf diese Verhürtung zu befreiten, sollte jetzt der Klein- und Nahverkehr auf's Neue zu Gunsten des Großverkehrs belastet werden. Mit diesem Opfer darf die an sich wünschenswerthe Reform nicht erlaubt werden. Könnte die Vereinigung des Tariffs nicht ohne Compensation gewährt werden, so möge sie dadurch geschehen, daß man den Portozuschlag gleichmäßig für alle Entfernungen und Werthbeträge erhöhe. Dies erfordere die Gerechtigkeit.

In dem Volte sei und nicht mit Unrecht die Überzeugung weit verbreitet, daß die moderne Gesetzgebung den Großhandel und die Großindustrie auf Kosten der abrigen Wirtschaftszweige, d. h. die Interessen des Kapitals auf Kosten der Interessen der gewerblichen Arbeit begünstige. Durch dieses Gesetz werde diese Überzeugung neue Nahrung bekommen. Die anwesenden Bundescommissionen hielten diese Erwiderungen für nicht begründet. Die Taxe für den Lokal- und Klein-Verkehr sei allerdings theilweise erhöht, aber diese Erhöhung entspreche nur der ganzen Verkehrsentwicklung, welche die Entfernungen ausgleiche; die großen Reformen auf dem Gebiete der Gesetzgebung seit Gründung des deutschen Reiches zügen die Entwicklung des Verkehrs insbesondere die auf größere Entfernungen nach. Ohne die vorgenannte Erhöhung der niedrigsten Säge sei der angestrebte einheitliche Tarif überhaupt nicht erreichbar. Die aus dem Lokal- und Kleinverkehr für die Postverwaltung resultirenden Kosten seien größer als die aus demselben erwachsenden Einnahmen. Der § 1 des Gesetzes wurde schließlich von der Commission in der vorgeschlagenen Fassung angenommen, nachdem verchiedene Amendmenten meist nur mit einer Stimme Majorität abgelehnt wurden, unter diesen auch das heute wiederum eingebrachte Amendment Braun (Hersfeld). Ueber den zweiten Theil desselben kann ich im Namen der Commission eine Erklärung nicht abgeben; doch hätte er sicher ihre Zustimmung gefunden, wenn die Bundesregierung sich damit einverstanden erklärt would.

Abg. Braun (Hersfeld): Mein Vorschlag ist ein durchaus rationeller. Die Aufgabe der Post ist in erster Linie die Förderung des kleinen Verkehrs und nicht des Verkehrs mit großen Sendungen und auf weite Entfernungen hin. Für diesen großen Verkehr in Paketsendungen sorgen andere Transportmittel. Die ganze Vorlage aber leidet an dem Grundfehler, daß der kleine Verkehr höher tarirt und der Verkehr auf weite Entfernungen in ganz unverhältnismäßiger Weise ermäßigt wird. Meine Vorschläge bezwecken eine Ausgleichung dieses Missverhältnisses, und das große Publikum, das hauptsächlich den Kleinverkehr benutzt, wird dem Hause für die Annahme meines Antrages dankbar sein.

Generalpostdirektor Stephan: Wenn Sie überhaupt die Einheitssätze wollen, so ergibt sich mit logischer Notwendigkeit, daß eine Erhöhung der einzelnen Säge eintreten muß. Wenn die Braunschen Anträge angenommen werden, so ergibt sich in den Einnahmen der Post außer der Million, die bereits das Gesetz darbringt, ein weiterer Ausfall von 689,000 Thlr. im Ganzen also ein Ausfall von 1,689,000, und dieser wäre so groß, daß die Einführung der Einheitssätze unmöglich gemacht wird. Die Hauptklagen gegen den jetzigen Tarif haben sich keineswegs auf die kleinen Entfernungen und geringen Gewichte bezogen, sondern darauf, daß die Taxen auf weite Entfernungen so überaus hoher waren. Es gibt eine Grenze auf dem Gebiet des Posttarifwesens, die nicht überschritten werden kann: diese ist ausgedrückt durch die Selbstkosten. Der Braunsche Antrag aber übersteigt diese Grenze. In Belgien wurde der Versuch gemacht, mit der Minimal-Taxe von 30 Centimes, also $2\frac{1}{2}$ Sgr., für das ganze Land auszukommen, doch dieser Versuch ist gescheitert und man mußte wieder auf die frühere Taxe von einem halben Franc zurückgehen. Alle übrigen Transportsmittel und die Paketbeförderung in allen anderen Ländern haben erheblich höhere Minimalsätze als wir, so England, wo auf diesem Gebiete eine sehr lebhafte Privatconcurrent besteht, $6\frac{1}{4}$ Sgr., Frankreich $4\frac{1}{2}$ Sgr., Belgien 4 Sgr. Bei uns ist der Minimalsatz $2\frac{1}{2}$ Sgr., unter den wir in keinem Falle heruntergehen können.

Abg. v. Behr: Der ganze Verlust, der durch die Erhöhung der Taxe in der ersten Zone bis 5 Meilen entsteht, wird ausgeglichen durch die Ermäßigung in der Zone von 5 bis 10 Meilen, und damit können wir uns, was den hier in Betracht kommenden Kleinverkehr betrifft, beruhigen. Schlimmer ist die Sache in der Zone von 10 bis 15 Meilen. Ich wisse auf die vorstellige Darstellung der Handelskammer zu Köln hin, die ausdrücklich darauf anträgt, man möge den Saz von $2\frac{1}{2}$ Sgr. bis auf die Entfernung von 15 Meilen ausdehnen. Einen derartigen Antrag habe ich in der Commission gestellt. Da ihn aber der Bundescommission für unannehmbar erklärt hat, so habe ich den Antrag heute in Gemeinschaft mit dem Abg. Braun-Gera nur in der abgeschwächten Form einer Resolution eingebroht.

Abg. v. Below: Der Vorredner hat betont, daß der Paragraph in der Commission einstimmig angenommen sei. Aber unser Amendment wurde mit Stimmgleichheit zurückgestellt und dann erst nahmen wir den Vortrag der Regierung an und werden ihn auch jetzt wieder annehmen, wenn die Herren die Gerechtigkeit oder Ungerechtigkeit haben sollten unseres Ammentums abzulehnen. Ich möchte Sie warnen die Revolution des Abg. von Behr anzunehmen und 15 Meilen für den Nahverkehr zu normiren. Eine Erhöhung für den Nahverkehr muß existieren, so in Württemberg ist der Verkehr von 3 bis 6 Meilen; aber eine Erhöhung desselben auf 15 Meilen scheint mir bedenklich. Alle Ammentums abzulehnen, weil der Herr Generalpostdirektor erklärt hat, die Regierung könne keines derselben annehmen,

scheint mir nicht notwendig. Auch bei dem Landbestellgeld wurde uns ein "non possumus" entgegengestellt, wir haben schließlich unseren Zweck doch erreicht und werden ihn vielleicht auch heute erreichen. Alle neuenen Finanzgesetze schlagen immer zu Gunsten des großen Verkehrs und des Großhandels aus, sorgen wir auch einmal für den Kleinverkehr. Die Süddeutschen, die in ihrer Heimat die Wohlthat des Nahverkehrs genießen, werden uns nicht entgegen treten. Der Generalpostdirektor hat dem Braun'schen Antrag vorgeworfen, daß er über das Ziel hinausschieße und 100,000 Thlr. zu viel verlige. Wir haben nicht nur auf § 2, welcher einen Ausfall von 228,000 Thlr. enthält, Rücksicht genommen, sondern auch auf andere möglicher Weise eintretenden Ausfälle. Mit Recht macht man die Tarifstruktur von den Selbstkosten abhängig, aber nur in ihrer Vertheilung auf den Vertrieb im Ganzen, nicht im Einzelnen.

Abg. v. Unruh: Nach dem alten Tarif steigt das Porto für Pakete von 5 zu 5 Meilen bis zu 25 Meilen, sodann von 10 zu 10 Meilen. Dann muß aus einer Tabelle erschen werden, wie viel das Porto beträgt, denn auswärts kann kein Postbeamter alle diese Säge wissen, noch weniger ein Privatmann. Diese Verhältnisse gegenüber ist das neue Gesetz ein großer Fortschritt. Eine Erhöhung des bestehenden Portozuges ist allerdings eine ungemeine Erscheinung. Man hat gesagt, das schädigt den kleinen Verkehr. Ja, hier in unserer Gegend, in Westpreußen und Pommern schadet der kleine Mann überhaupt keine Pakete mit der Post, außer an seinen Sohn, der Soldat ist, und dafür existieren bestimmte Portofolge. Ich kann mit dem § 1 in der Fassung, wie ihn die Commission festgelegt hat, nur einverstanden sein.

Abg. Schmidt (Stettin): Jede große Reform muß notwendiger Weise auf die Grenzländer zu wirken; die Kaufleute in denselben werden ihre Regierungen auffordern, in gleicher Weise vorzugehen und wenn die öffentliche Meinung sich genügend geltend macht, wird die Postverwaltung ähnliche Concessions machen müssen, besonders da wo Postverwaltung und Paketförderung nicht getrennt ist, wie in der Schweiz, in Österreich, Russland, Norwegen, Schweden und Dänemark. Man muß dahin streben, daß ein internationales Brief- und Paketporto eingeführt wird, und dazu ist das vorliegende Gesetz ein weiterer Schritt.

Abg. Weigel: Der Unterschied zwischen Kleinverkehr und Großverkehr wird mit befriedender Sicherheit in diesen Verhandlungen, sowie im Commissionsbericht festgehalten, obwohl er durch und durch unhalbar ist und unsere Debatte nur irre führen kann. Im Commissionsbericht wird die Bebauung erwähnt, daß manche Firma durch die Einführung des Großportos für Briefe im Jahre ihrer gesammten Staatssteuern erspart. Aber wer wird glauben, daß die schenbare Erfahrung am Briefporto als Nutzen in die Taschen der Kaufleute fließt? Kommt denn nicht jedes Einsparnis an Handels- und Verkehrsuntkosten dem Verkehr in seiner ganzen Ausdehnung, also mittelbar auch dem Detailisten und schließlich auch dem letzten Dorfbewohner zu Gute? Seht nicht der Bezug jedes Artikels in der letzten Form des Kleinhandels den Transport großer Waren- und Geldsendungen aus großen Entfernungen voraus? Es ist ein Uebergang, hier eine Scheidung von Groß und Klein zu etablieren und von einer Benachteiligung des kleinen Verkehrs durch eine dem großen Verkehr gewährte Erleichterung zu sprechen. Jeder kann gönnt dem localen Verkehr möglichst wohlfühle Säge; aber wenn der Generalpostmeister mit einer Vorsicht, die für uns nicht immer controllirbar ist und zuweilen übertrieben erscheinen mag, ihm noch weiter gehende Ermäßigungen nicht gewähren zu können versichert, so bleibt uns nichts übrig als das zu acceptiren. Eine große Reform, die wir solche anernten, darf deshalb nicht gestört, daß Bessere darf gegen das Gute nicht als Feind in's Feld gestellt werden.

Generalpostdirektor Stephan: Die Resolution des Abg. v. Behr kann ich nicht befürworten, einmal weil damit ein Ausfall von 330,000 Thlr. verbunden sein würde; dann bindet man der Zukunft zu sehr die Hände, wenn man eine Resolution annimmt über etwas, was erst nach Jahren ausgeführt werden soll. Es ist nicht an der Zeit, in dieser Weise der Zukunft vorzugreifen. Der Abg. v. Below hat gesagt, daß es auf die Selbstkosten nicht anfängt, daß diese sich ausgleichen; man könnte die Selbstkosten nicht für das einzelne Object berechnen. Daraus ist der Schluss gezogen worden, daß für den Local- oder Kleinverkehr billigere Taxen eingesetzt werden sollen; das heißt also, man soll zu Gunsten des Nahverkehrs die übrigen Verkehrs belasten; es wird also, frei herausgesagt, ein Priviliegium für den kleinen Verkehr verlangt. Dazu liegt nicht die geringste Veranlassung vor. Ich will Ihnen nur ein Beispiel anführen. Zwei Personen schicken Pakete von Berlin, der eine nach Potsdam, der Andere nach Dortmund; der Erstere ziebt sein Paket auf der Hauptpost ab, der Zweite auf dem Bahnhof. Das Paket des ersten muss erst nach dem Bahnhof befördert werden und in Potsdam vom Bahnhof nach der Post. Das Paket des Zweiten macht der Post gar keine Kosten, denn in Dortmund liegt die Post nicht beim Bahnhof. Der Letztere soll 5 Sgr. bezahlen, der Erstere nur $2\frac{1}{2}$ Sgr. Vielleicht sprechen Sie nun einmal zusammen über die Kosten und der Dortmund wundert sich, warum er das Doppelte zahlen muß. Dann sagt ihm der Andere: Das liegt daran, daß ich Localverkehr treibe. Das mag er nun vielleicht mit einem Selbstgesühl sagen, aber es ist äußerst wenig Logik darin. Der Herr Reichskanzler hat mir, ehe er das Haus verließ, mitgetheilt, daß auf dem Lande ganze Säde mit Getreide per Post nach der Mühle geschickt werden, weil das Porto auf diese nahen Entfernungen so billig ist, daß keine andere Anstalt es billiger machen kann. Es sollte mich gar nicht wundern, wenn die Männer die Säde mit Mehl zusammischen, wenn die Post das überhaupt annähme.

Es ist also irrig, wenn man in dieser Weise einen Unterschied machen will. Beim Credit, der sich zum Verkehr verhält wie der Athem zum Blutumlauf, ist noch niemals Jemand auf den Einfall gekommen, daß für Hypotheken, die im zehnmaligen Umkreis übertragen werden, nur die Hälfte der Gebühren gezahlt werden soll; einer Bank ist noch nicht das Priviliegium ertheilt worden, für einen bestimmten Umkreis Banknoten auszugeben. Ich möchte ferner daran erinnern, daß der Saz von 2 Sgr. ein irrationaler ist im Vergleich zum Briefporto; ein doppelter Brief, der noch lange nicht so viel Umstände macht als ein Paket, kostet schon 2 Sgr. Als im Jahre 1867 das Briefporto auf 1 Sgr. festgelegt wurde, war es notwendig, an einzelnen Stellen das Porto um 100 und 200 Prozent zu erhöhen, weil in diesen Bezirkten der Portozug $2\frac{1}{2}$ Sgr. oder 1 Kreuzer betrug. Niemand hat in dieser Erhöhung zu Gunsten der Unifizierung eine drückende Last gesehen. Der Briefverkehr hat seitdem eher zu als abgenommen. Wenn der Briefverkehr einen Aufschlag von 100 Prozent vertragen kann, so ist es nicht gerechtfertigt, anzunehmen, daß eine Verhöhung des Paketportos von 2 Sgr. auf $2\frac{1}{2}$ Sgr. jemanden von der Versendung abhalten wird. Wenn einige Pakete nicht geliefert werden sollten, so sind sie überhaupt das Schaden nicht wert. Von dem Abg. Schmidt ist der internationale Geschäftspunkt berücksichtigt worden; ich möchte Sie bitten, diese Ausführungen zu berücksichtigen; denn alle diese Maßregeln haben in der That eine gewisse internationale Wirkung. Es wäre zu bedauern, wenn wir fremden Staaten den Beitritt erschweren würden, daß wir ihnen einen größeren Finanzaufwand zumuteten, als nötig ist. Der Abg. Dernburg hat vorgeslagen, den Antrag Braun (Hersfeld) in zwei Theile zu zerlegen, das sagt einfach, wir wollen den Ausfall annehmen, aber die Correlation streichen. Wenn dem Gesetz zu Liebe schon ein Opfer von ungefähr 228,000 Thlr. gebracht wird, ist nicht dazu zu ratthen, noch weiter zu gehen; Sie erschweren fremden Staaten den Beitritt. Die Erfahrungen bei der Briefpost lassen es unbedenklich erscheinen, eine kleine Erhöhung eintreten zu lassen, die unvermeidlich ist. Ich möchte Sie bitten, das Gesetz, wie es vorliegt, anzunehmen und die Ammentums zu verwerfen; nur das Ammentum zu § 2 möchte ich Ihnen empfehlen, weil ich es für eine entchiedene Verbesserung halte.

Abg. Dernburg: Der Generalpostdirektor hat sich eine sehr günstige und schwer angreifbare Stellung geschaffen, indem er sich hinter statistischem Material verschonzt, das uns nicht so zugänglich ist, wie ihm und ich glaube auch, daß der Antrag Braun (Hersfeld) mit seinem zweiten Theil in die Wolfsgruben hineingefallen ist, welche diese Stellung umgeben. Dagegen kann ich den ersten Theil nur befürworten. Wenn wir schon den Stat von uns hätten, würden wir sehr leicht einen Weg finden, den Ausfall von 228,000 Thlr. auf anderem Wege zu decken, die Vorlage sieht den Localverkehr mit zu norddeutschen Augen an; in Mittel- und Süddeutschland hat der Localverkehr eine viel größere Bedeutung und wenn wir ihn er-

leichtern, wird das ein sicheres Mittel sein. Bayern und Württemberg zum Ausgeben ihrer Sonderstellung zu bewegen. Ich beantrage deshalb eine sonderte Abstimmung über den ersten Theil des Braunschen Antrags.

Der Generalpostdirektor: Die Vorlage ist, wie alle Welt anerkennt, ein großer Fortschritt und die Postverwaltung muß große Opfer bringen, um ihn zu ermöglichen. Sie muß für diese Opfer irgendwelche Compensation haben und wenn Sie ihr dieselbe durch Annahme auch nur des ersten Theils des Braunschen Antrags verweigern, wird das Gesetz nicht zu Stande kommen. Es handelt sich hier nicht um Erhöhung des Localverkehrs, sondern um Ausgleichung eines Privilegiums, das er lange genossen hat. Bayern hat übrigens ganz genau dieselben Taxen.

Nach einem kurzen Schlußwort des Referenten wird zunächst der erste Theil des Amendements Braun (Hersfeld), dann das ganze Ammentum abgelehnt und § 1 unverändert in der Fassung der Commission angenommen. Die Resolution v. Behr's wird gleichfalls abgelehnt.

Der § 2 handelt vom Porto und der Versicherungsgebühr für Sendungen mit Werthangabe. Für Sendungen mit Werthangabe wird erhöht:

a) Porto und zwar 1 für Briefe ohne Unterschied des Gewichts auf Entfernungen bis 20 Meilen einschließlich 2 Sgr., auf alle weiteren Entfernungen 4 Sgr. Für unfrankierte Sendungen wird ein Portozuschlag von 1 Sgr. erhoben; b) für Pakete und die dazu gehörige Begleit-Adresse: der nach § 1 sich ergebende Betrag; und b) Versicherungsgebühr ohne Unterliegen der Entfernung und zu jeder Höhe der Werthangabe gleichmäßig $\frac{1}{2}$ Sgr. für je 100 Thlr. oder ein Theil von 100 Thalern, bei Entfernungen über 20 Meilen jedoch mindestens 1 Ege.

Die Commission hat die Vorlage an den zwei durch gesperrte Schriftstellenden Stellen abgeändert; die Entfernung sub a ist von 10 auf 20 Meilen ausgedehnt und dieselbe Distanz ist für die Versicherungsgebühr eingestellt.

Abg. v. Unruh (Magdeburg) bittet die Änderungen der Commission zu streichen. Der Paragraph gewähre dem Verkehr eine so große Wohlthat dadurch, daß die niedrige Gebühr Federmann ermögliche, seine Werbungsstücke zu declariren, daß es sich gar nicht würde rechtfertigen lassen, um verhältnismäßig unwesentlicher Verbesserungen willen sein Standkommen zu gefährden.

Der Generalpostdirektor hält die unveränderte Genehmigung des Paragraphen für eine einfache, logische Consequenz der Annahme des § 1. Mit den Änderungen der Commission könne er sich um so weniger einverstanden erklaren, als sie der Postverwaltung einen Ausfall von 3,854,000 Thlr. verursachen würden.

Abg. Braun (Gera) protestiert dagegen, daß die neuerrichtete Praxis vieler Geschäftsleute, ihre Werbungsstücke nur zu einem geringeren Theil zu declariren und sie gegen mäßige Zinsen bei Assuranz-Gesellschaften zu versichern, in den Motiven des Gesetzes als eine bedeutsame Industrie charakterisiert werden, die leicht zu gemeingefährlichen Folgen führen könnte. Im Gegenteil würde das Monopol der Post auf Werbungsstücke vollaufwirtschaftlich verderblich sein, weshalb man es ja auch abgeschafft habe.

Abg. Braun (Hersfeld) bittet die Änderungen der Commission um so über zu genehmigen, als § 1 in seiner jetzt angenommenen Fassung der Post eine erhebliche Mehreinnahme verschaffen werde.

§ 2 wird unter Ablehnung der Commissionsvorschläge in der Fassung der Regierung angenommen, ebenso § 3 und § 4.

Die Commission schlägt endlich folgende Resolution zu dem Gesetz vor: Der Reichstag wolle beschließen: „Zur Ergänzung des Gesetzes über das Posttarifwesen bedarf es gleichzeitiger Reform des Postanweisungsvorlasses in der Richtung, daß das Porto für Sendungen bis auf Höhe von 15 oder 20 Thalern – 1 Sgr. bis auf 50 Thlr. – 2 Sgr. beträgt.“

Abg. v. Behr (Greifswald) bittet um Genehmigung der Resolution, welche ein unübliches und namenlos Verkehrsmitteil noch weiteren Kreisen zugänglich machen will. Mit dem Hinweis auf etwaige Ausfälle in den Posteinnahmen möge ihm der Generalpostdirektor nicht kommen, die würden sich durch den erhöhten Verkehr leicht ausgleichen.

Der Generalpostdirektor: Ich muß doch damit kommen, daß die Postkasse durch eine Reform im Sin

