



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Die Post im Reichstage

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



Die Post im Reichstage



Bei der vor einigen Tagen beendigten zweiten Lesung des Postetats klang aus den Reden aller Parteien bis in die Reihen der Konservativen hinein — bei aller Anerkennung für die hervorragende Bedeutung unsers Generalpostmeisters — der Ton der Unzufriedenheit heraus, daß die Post so wenig Überschuß (für 1894/95 veranschlagt auf 25 Millionen Mark) liefere, obgleich sie von der Eisenbahn Leistungen im Beförderungsdienste im Werte von 24 Millionen Mark jährlich unentgeltlich erhalte. Einzelne Redner erklärten sogar unumwunden, daß die Reichspost, wenn sie diese unentgeltlichen Leistungen den Eisenbahnen bezahlen müßte, überhaupt keinen Überschuß liefern würde, daß die zahlreichen stattlichen Posthäuser lediglich aus den der Eisenbahn vorenthaltenen Beträgen gebaut würden u. dergl. m.

Der Herr Staatssekretär des Reichspostamts hat diese Klagen im wesentlichen durch die Gegenklage widerlegt, daß die Reichspostverwaltung den Eisenbahnen nicht allein das höchst wertvolle Regal der Personenbeförderung ohne besondere Entschädigung abgetreten, sondern außerdem noch große Lasten zu Gunsten anderer Behörden unentgeltlich übernommen habe, z. B. die portofreie Beförderung der Postsendungen in Militär- und Marineangelegenheiten, den Vertrieb der Marken für die Unfall- und Altersversicherung u. s. w.

Ob das von der Postverwaltung an die Eisenbahn abgetretene Regal allein jene 24 Millionen Mark, die angeblich die von der Eisenbahn für die Postverwaltung unentgeltlich geleisteten Beförderungsdienste kosten sollen, wert sei, mag dahingestellt bleiben. Daß aber dieses Regal und die erwähnten umfangreichen Leistungen der Post für andre Behörden sowie zur Ausführung der sozialpolitischen Gesetze zusammen genommen jene 24 Millionen Mark reichlich aufwiegen, dürfte kaum zweifelhaft sein.

Obgleich hiernach die Angriffe auf die Reichspostverwaltung erfolgreich zurückgewiesen sind, so bleibt für den Kundigen doch die Frage, weshalb den mißvergnügten Rednern nicht klipp und klar vor Augen geführt worden ist, daß die Post an der Beibehaltung der unentgeltlichen Beförderungsdienste von seiten der Bahnen gar kein besonderes Interesse hat, sondern daß dieses Interesse lediglich auf der Seite des deutschen Volkes und seiner Vertreter zu suchen ist. Es ist eigentlich zu beklagen, daß Männer von den Verdiensten Stephans in so hoher Stellung so vielseitige Rücksichten zu nehmen haben, daß sie ihre besten Waffen zur Abwehr anscheinend nicht ins Feld führen dürfen, mit den schlagendsten Gründen zurückhalten müssen.

Der Hauptgrund für die Beibehaltung der unentgeltlichen Eisenbahnleistungen liegt für die Reichspost auf politischem Gebiete. Das deutsche Reich ist gegenüber den Einzelstaaten mit so wenig eignen Rechten und besonders mit so unzulänglichen eignen Einnahmen ausgestattet, daß es auf jene 24 Millionen Mark zu Gunsten der Staatsbahnen nicht Verzicht leisten mag. Die Reichspost an sich könnte diesen Betrag ohne weiteres an die einzelnen Landeskassen zahlen und würde dabei doch noch ein sehr gutes Geschäft machen. So sonderbar das klingt, wahr ist es doch!

Nach der geschichtlichen Entwicklung, die das Eisenbahnwesen in dem größten deutschen Bundesstaate Preußen genommen hat, ist zuerst der Landes- und später der Reichspostverwaltung das Recht zugestanden worden, mit jedem fahrplanmäßigen Zuge einen Postwagen unentgeltlich befördern zu lassen.

Daß dieses gesetzliche Recht — gegen das übrigens fünfzig Jahre lang niemand ernstlich etwas einzuwenden hatte — von der Postverwaltung möglichst ausgenutzt worden ist, liegt in der Natur der Sache und ist daher selbstverständlich. Ebenso selbstverständlich ist es aber, daß die Postverwaltung infolge dieser geschichtlichen Entwicklung eine große Anzahl von Zügen benutzt, die sie ebenso gut entbehren könnte.

Den Beweis für die Richtigkeit dieser Behauptung bieten die Verkehrsverhältnisse Englands. London, die größte Verkehrs- und Handelsstadt der Welt, steht mit den wichtigsten Seehäfen Englands und Schottlands an Wochentagen höchstens durch je acht zur Postbeförderung benutzte Eisenbahnzüge in Verbindung, Sonntags überhaupt nur durch einen Postzug. Von diesen Zügen werden aber auf jeder Eisenbahnlinie an Wochentagen nicht mehr als höchstens drei Züge von Postwagen und von Postbeamten begleitet. Morgens und mittags genügt zur Aufnahme der Postsendungen und des zu ihrer Bearbeitung unterwegs erforderlichen Personals sogar nur je ein Postwagen, während um 8¹/₂ Uhr abends zur Fortschaffung der außerordentlich zahlreichen Postsendungen nach dem Norden von England, nach Irland und Schottland, einschließlich der starken überseeischen Posten, ein besondrer Eisenbahnzug (special-post-train) aus acht bis zehn Postwagen lediglich für die Zwecke und auf Kosten der Post

abgelassen wird. Und wie hoch diese Kosten sein mögen, kann man daraus schließen, daß die Post allein für jedes mit der Eisenbahn beförderte Paket 55 Prozent des erhobnen Paketportos an die Eisenbahnen vergüten muß! Gleichwohl lieferte die englische Post im Jahre 1892 einen Überschuß von 61 Millionen Mark, während unsre Reichspost nur 21 Millionen Mark abwarf.

Für die seltenen Fälle, wo besonders eilige Briefe in den Zwischenzeiten versandt werden sollen, besteht die Einrichtung, daß solche Briefe gegen Entrichtung des doppelten, halb der Post, halb der Bahn zuschießenden Briefportos dem Zugführer mitgegeben und auf der Bahnstation des Bestimmungsortes vom Adressaten abgeholt werden können. Von dieser Gelegenheit wird aber nur in verschwindend geringem Umfange Gebrauch gemacht.

Mit diesen wenigen Postbeförderungsgelegenheiten ist das englische Publikum, obgleich es die Post im Durchschnitt häufiger benutzt als das deutsche — auf den Kopf der Bevölkerung fallen im Reichspostgebiet 67, in England 70 Briefsendungen —, vollkommen zufrieden, denn alle am Schlusse der kaufmännischen Geschäftsstunden z. B. in London eingelieferten Briefe gelangen bestimmt mit der ersten Bestellung am nächsten Tage selbst in Glasgow, Edinburgh und Perth in die Hände der Empfänger, und umgekehrt.

Vergleicht man nun die Zahl der täglichen Postzüge Londons mit seinen $4\frac{1}{2}$ Millionen Einwohnern mit der Berlins mit seinen $1\frac{1}{2}$ Millionen Bewohnern, so ergibt sich für London eine Anzahl von 36, für den Fernverkehr Berlins dagegen die ungewöhnlich hohe Zahl von 108 Postzügen, also genau die dreifache Anzahl!

Nun ist allerdings nicht außer Acht zu lassen, daß der Paketverkehr des Reichspostgebiets den Englands bei weitem übertrifft — 107 Millionen gegen 50 Millionen Stück im Jahre 1892 —, aber zur Fortschaffung der Pakete bedarf es nicht der kostspieligen, mit vollständiger Büreaueinrichtung versehenen Bahnpostwagen, sondern dazu genügen einfache Eisenbahngepäckwagen, deren Stellung und Unterhaltung überdies nicht Sache der Post, sondern der Eisenbahn wäre!

Es wird hiernach ohne weiteres einleuchten, daß die Postverwaltung diese große Anzahl von Zügen lediglich zur Fortschaffung der Postsendungen bei weitem nicht braucht, sie könnte wahrscheinlich sehr wohl mit der halben Anzahl, also z. B. für Berlin mit etwa 50 Zügen auskommen. Daß trotzdem bisher die doppelte Anzahl von Zügen benutzt worden ist, muß dem Leiter des Reichspostwesens besonders hoch angerechnet werden. Gerade dadurch hat er dem Publikum die willkommene Gelegenheit geschaffen, fast jeden Eisenbahnzug auch zur Beförderung von Postsendungen benutzen zu können, obgleich der Postverwaltung hieraus ganz empfindliche Mehrausgaben erwachsen.

Gerade der letztere Umstand bedarf, um zu einer richtigen Würdigung unsrer Posteinrichtungen zu gelangen, einer eingehenden Darstellung. An-

genommen, die unentgeltlichen Leistungen der Eisenbahn für die Zwecke der Post entsprächen wirklich einem Werte von 24 Millionen Mark jährlich, so würden sich diese Kosten bei Benutzung der erwiesenermaßen ausreichenden halben Anzahl von Zügen ohne weiteres auf 12 Millionen Mark ermäßigen. Die nächste Folge würde die sein, daß sich bei der Verminderung ankommender Postzüge auch die Bestellungen entsprechend vermindern würden. Statt der bestehenden acht bis zehn und mehr Briefbestellungen in den größten Städten würden vier bis fünf Bestellungen täglich genügen. Das bedeutet aber eine Verminderung des Bestandes an Briefträgern um vielleicht 10000 Mann, wodurch allein schon die an die Eisenbahn mehr zu zahlenden 12 Millionen Mark eingebracht sein würden. Eine noch weit größere Ersparnis würde sich aber ergeben aus dem Wegfall sehr zahlreicher und kostspieliger Fahrten nach den Bahnhöfen, aus der notwendigen Verminderung der Begleitmannschaften dieser Bahnhofsposten, sowie des Personals, das zur Umladung an den Bahnhöfen und zur Bearbeitung der künftig viel weniger zahlreich ankommenden und ebenso abgehenden Posten erforderlich ist, und vor allem aus der Verminderung der teuren Bahnpostwagen und des Postbegleitpersonals dieser Wagen. Nebenbei bemerkt würde sich mit dem Wegfall der bisherigen Zersplitterung der Postdienstgeschäfte eine bessere Ausnutzung der Kräfte und besonders aller Beförderungsmittel auf Eisenbahnen und Landwegen, sowie auch eine nennenswerte Verminderung des Verwaltungspersonals von selbst ergeben. Alle hieraus folgenden Ersparnisse lassen sich zwar nur annäherungsweise schätzen. Das aber darf als sicher angenommen werden, daß die Postverwaltung mindestens das doppelte der an die Eisenbahn zahlbaren Beträge, also etwa 25 Millionen Mark jährlich, weniger Ausgaben haben würde. Damit ergäbe sich also, trotz der vollen Bezahlung der Eisenbahnleistungen, mit völliger Sicherheit ein An wachsen des Überschusses der Postverwaltung auf mindestens die doppelte Höhe: von 25 auf 50 Millionen Mark! Daß dieser Betrag keineswegs zu hoch gegriffen ist, wird auch dem Nichtfachmann ohne weiteres einleuchten, wenn er berücksichtigt, daß es sich hierbei um einen Ausgabebetrag von 200 Millionen Mark handelt, und daß von diesem nur eine Ersparnis von $12\frac{1}{2}$ Prozent angenommen ist, während die Einschränkung der Postbeförderungsgelegenheiten mehr als 50 Prozent ausmachen würde.

Wie schmerzlich mag es den Vertretern des Postetats am Tische des Bundesrats gewesen sein, diese auf unwiderlegbare Thatfachen gestützte Rechnung dem Reichstage nicht vorlegen zu dürfen, und welche Stellung würden dann wohl die Herren Volksvertreter dieser Angelegenheit gegenüber eingenommen haben! Sicherlich wäre ihnen das Verständnis dafür aufgegangen, daß die so viel berufenen Gratisleistungen der Eisenbahnen für die Reichspost lediglich ein Danaergeschenk sind, dessen sie sich in ihrem eignen Interesse jederzeit gern entäußern möchte und nur aus weitgehendster Rücksicht auf das

Publikum bisher nicht entäußert hat. Das Gerüde von einem Geschenk an die Postverwaltung würde unter diesem Gesichtspunkte schwerlich aufgekommen sein und noch viel weniger Nachbeter gefunden haben, vielmehr würde allgemein als feststehende Thatsache erkannt worden sein, daß die Eisenbahn nicht der Post, sondern ganz allein den die Post benutzenden breiten Schichten des Volks dieses Geschenk macht, und daß infolge dessen die mit Unrecht so heftig angegriffene Post dem Volke noch ein viel kostbareres Geschenk (jährlich vierzig Millionen Mark) dazu machen muß!

Wenn es also die Herren Volksvertreter vor ihren Wählern verantworten wollen, daß sie dem Publikum eine große Anzahl der bestehenden und zweifellos weit über das wirkliche Bedürfnis hinausgehenden Eisenbahnpostbeförderungsgelegenheiten entziehen, so mögen sie doch die Post von der für dieselbst überaus kostspieligen Berechtigung auf die Gratisleistungen der Eisenbahnen befreien. Sie werden damit der Eisenbahn, namentlich aber der Post eine sehr große und dankbar angenommene Wohlthat erweisen, vieles und kostspieliges, nur teilweise ausgenutztes rollendes Material von den Schienen, von den Bahnhöfen, von den Straßen der Städte und von den Landstraßen fernhalten, ein kleines Heer von Beamten entbehrlich machen und dem deutschen Reiche eine jährliche Mehreinnahme von mindestens 25 Millionen Mark zuführen.

Der über diese Summe hinaus zu erwartende Überschuß und die bei der Verminderung der Postzüge unfehlbar eintretende Mehreinnahme an Telegraphen- und Fernsprechgebühren würden übrigens wohl eine solche Höhe erreichen, daß die nun schon seit einer langen Reihe von Jahren eifrig verbreitete Bertröstung auf eine allgemeine Befoldungserhöhung der Beamten wenigstens für Post und Telegraphie endlich wahr gemacht werden könnte.

Die vorgeschlagene Maßregel würde hiernach wirklich berechnigte Interessen des Publikums nicht schädigen, eine große Menge kostspieliges Reichsmaterial an Eisenbahn- und Landpostwagen und eine bedeutende Anzahl von Menschen- und Pferdekraften entbehrlich machen, den Reichspostkassen und den Landes-eisenbahnkassen viele Millionen jährlicher Mehreinnahmen sichern, die noch immer auf die allgemeine Befoldungszulage wartenden Postbeamten endlich befriedigen und den Steuerzahlern im Reiche von den in Aussicht stehenden neuen Steuern die ansehnliche Summe von 25 Millionen Mark jährlich ersparen.

