



Schwarz zu betreten. Man kann das Auftreten der Polizei...

Die Bevölkerung gab der Aufforderung Folge. Während...

Es ist zu sehen, dass die Polizei auf die Soldaten...

Freiwillig ist die Stadtverwaltung angedeutet und auch Herr...

In der That, wenn man nicht annehmen will, dass der...

And wenn nicht alle braven Bürger zu vereintem Wider...

Gelten wir daher die Augen offen und achten wir genau...

Nicht etwa, dass wir irgendwelche Furcht hätten! Nein, Gott...

Der Jubel der vernünftigen Deutschen war allgemein...

Wahrer Dank hätte sich über keinen Mann. Die...

Mortensen aber sah sich im Kreise um und sagte: „Ja...

Mortensen hatte das mit seinem gewöhnlichen, zweideutigen...

Dreimal lachte aber niemand, denn in diesem Augenblick...

neuen in blühender Zusammenkunft. Zwei Patronen...

Politische Uebersicht.

Die Einigung der Brotwucherer.

Wird nach dem Befehl des Herrn v. Nordhoff in der...

Er kann schon nicht anders — er muß erst mit der...

Unklar ist die Stellung der Nationalliberalen. Der Abg...

Der Antrag Herold kann nicht übersehen — die Ver...

Es ist damit nachdringlich werden, darauf konzentriert...

Es nicht optimistische Gemüther — dazu gehört die alle...

Das Verl. Ingebl. meint: Will Graf Willow verhindern...

Tagegen erklärt die Kölnische Volkszeitung:

Es muß sich erst bald zeigen, ob die Regierung des Reichs...

Und die nationalliberale Landessammler des Zentrum...

Das Verdict, daß eine Einigung über eine geringfügige...

Einmal ist doch poetischer Sprüche wird der literarisch...

Schlüssig teilen sich die beiden Kontrahenten — Regierung...

Einmal ist doch poetischer Sprüche wird der literarisch...

Ob Nordhoff wirklich, wie Sonnabend gemeldet wurde...

Die Schweinefleisch...

Es ist bekanntlich die deutsche Regierung abfolgt nicht — die...

Im Monat Januar hat die Preissteigerung einen Grad...

Table with 3 columns: Year (1900, 1901, 1902) and various locations (Berlin, Breslau, Magdeburg, Dresden, Hamburg, Köln, Frankfurt a. M., Stuttgart).

Zwei erhebliche Preissteigerungen ereignet sich auf alle...

Table with 3 columns: Year (1900, 1901, 1902) and various locations (Sachsen, Preußen, Bayern, Württemberg, Baden, Elsaß-Lothringen).

in einer Periode rückgängiger Löhne und geringeren...

Aber die Grenzen bleiben geschlossen von wegen der...

Deutsches Reich.

Berlin, 17. Februar. Die Frage der Wohnungs...

Der Reichstag erledigte in seiner Sonnabend...

Eine längere Debatte fiel nur der Rest des Beirats...

Die übrigen Etats wurden debattelos angenommen —

— Das preussische Abgeordnetenhaus sprach...

Justizminister Schönfeldt erwiderte, daß den Richtern...

— Am preussischen Abgeordnetenhaus haben...

Die...

Die...

Die...

Die...

Die...

Die...

Die...

Die...

Die...





# Beilage der Sächsischen Arbeiter-Zeitung.

Nr. 39.

Dresden, Montag den 17. Februar 1902.

13. Jahrgang.

## Kommunal-Politik.

### Das Hamburger Projekt einer Stadt- und Vorortbahn.

II.

In der Prioritätsanleihe liefert bezw. garantiert der Staat der Gesellschaft zwei Drittel ihres Anlage- und Betriebskapitals. Da sollte man meinen, daß die Staatlichen mit allen ihren Jüngern nach den Aktien eines am wenigsten unternehmenden großen würden. Die um den Kapitalmarkt so außerordentlich beherrschten Mannheimer des hamburgischen Staates aber sind anderer Meinung. Weil sie sofort auf eine Dividende zu rechnen ist, soll der Staat auch noch vier bringen, um das Aktienkapital anzulegen. Und hier hat man denn das Mittel gefunden, der Straßenbahnabahnungsgesellschaft die dominierende Stellung in dem Unternehmen zu verschaffen, die ihr die Macht nicht, die Bahn ganz ihren Bedürfnissen anzupassen und die so dringend erforderliche Konzeptionen zu legen. In rührender Selbstlosigkeit hat die Straßenbahnabahnungsgesellschaft sich bereit erklärt, das ganze Aktienkapital zu übernehmen. Sie wollte nur die eine Bedingung, den ihre 1922 ablaufende Konzeption bis zum Ablauf der Konzeption der Stadt- und Vorortbahn, d. h. um mindestens 75 Jahre verlängert werde. Die Hamburger Straßenbahnabahnungsgesellschaft sind eben nicht blöde. Auf diese unerkannte Forderung wollten die hiesigen Unterhändler aber doch nicht eingehen, weil sie bei der in der Hamburger Bevölkerung herrschenden Abneigung gegen die Monopolherrschaft der Straßenbahn einen Sturm der Entrüstung befürchten konnten. Sie fanden aber einen anderen Ausweg, um das verführerische Angebot der Straßenbahnabahnungsgesellschaft zu bezeichnen, nämlich 1922 die Konzeption der Gesellschaft nicht verlängert wird, soll der Staat dieselben den Betrag des Bahnbaufontos, soweit dasselbe noch nicht amortisiert sein wird, vorzahlen. Wie in der Vorlage gesagt wird, ist dabei auf einen sehr erheblichen Betrag zu rechnen. Was das zu bedeuten hat, erfährt man erst noch daraus, daß nach dem Konzeptionsvertrag der Ablauf der Konzeption die Bahn mit Jubel ohne weitere Gegenleistung dem Staate zufallen. Statt dessen bekommt die Gesellschaft entweder eine neue Konzeption oder einen erheblichen Teil des dem Staate verfallenen Betrages bezahlt. Und das alles nur, weil die Gesellschaft die Gnade hat, das Aktienkapital zu übernehmen, für das ihr in gar nicht ferner Zeit immer eine feste Dividende winkt!

Das heißt so aus, als ob wirklich auf keinem anderen Wege die Bahn zur Ausführung gebracht werden könnte. Aber es soll noch mehr zum Vorteil der zukünftigen Aktionäre geschehen. Der Gesellschaft werden auch alle Ausschüttungen gewährt, soweit ein vollständiges Verlehrsmonopol geschaffen wird. Und für den gegenwärtigen Staat garantiert der Staat der Gesellschaft einen Konzeptionsvertrag von 1 Prozent.

Einige weitere kleine Berechtigungen für die Gesellschaft, wie die Aufsichtnahme, die Erhaltung und Verleistung der Anlagen und Vorplätze zu den Stationen, Bahnhöfen und Betriebsanlagen zu Lasten des Staates, sowie die Verpflichtung derselben, hinsichtlich der notwendigen Verhandlungen mit der preussischen und Lübecker Bahn zu handeln, unter der ausdrücklichen vertraglichen Bestimmung, daß der Aktiengehalt der Gesellschaft daraus keinerlei Kosten und Abgaben erwachsen sollen, diese alle ebenfalls der Staat zu tragen hat, seien nur kurz erwähnt, damit die Gesellschaft für die ersten fünf Jahre der Konzeption von den Steuern befreit sein soll.

Sehen wir uns nun einmal nach den Nebenbedingungen an, die der hamburgische Staat für alle die vielen übernommenen Verpflichtungen genossen soll. In nachstehendem für die Situation der zukünftigen Aktionäre trefflich gezeigt, so in gleichzeitiger Vorleistung getroffen, daß der Staat weder in der Konzeption zu viel zu laden, noch finanziell entsprechende Vorteile hat. Trotz des warnenden Beispiels der Straßenbahnabahnung, der gegenüber man, wie in der Bürgerzeitung festgestellt wurde, in einer schwachen Stunde sein Recht vergeben hat, haben die Staatsfunktionäre, die den Vertrag mit den drei Gesellschaften geschlossen haben, sich von diesen den ausserordentlichen Verzinsung des Staates darauf, auf die Befreiung der Bahn von der Steuer einen außerordentlichen Einfluß zu gewinnen, aufzugeben lassen. Nur eine Erhöhung der Konzeptionsgebühren der Bahn soll der beherrschenden Bahnverwaltung gebühren. Für die geringe Höhe der Bahnverwaltung die Gesellschaft aber schon tragen. Und wenn der Vertrag realisiert und auf seiner Grundlage die Bahn in Betrieb gesetzt werden sollte, zu werden die Hamburger es zu lären bekommen, was es heißt, einer mit einem sehr unantastbaren

Monopol ausgestatteten Gesellschaft überliefert zu sein. Auch auf die Bezahlung der Angestellten hat der Staat seinen Einfluß, und das im übrigen der Polizei eingeräumte Aufsichtrecht in den verhältnismäßig wenig belang.

Nun hat man aber eine Gemeinberechtigung des Staates betreiben. Sieht man sich die beängstigenden Bestimmungen aber näher an, so zeigt sich sofort, daß der Staat zu einem Gemeinrecht so leicht nicht kommen wird. Die Sorge für das Wohlergehen der zukünftigen Aktionäre in einer so weitgehende, daß erst dann, wenn diese gegen alle Jahrlöhne geendet sind und ihnen eine hübsche Dividende in ihre Tasche fließt, auch der Staat einen Gnadenbrocken ab bekommt. Zunächst erhält der Staat, so lange die Betriebseinnahmen nur die Betriebskosten decken, nichts; er muß noch die Grundverkosten oder die Prioritätsanleihe bezahlen und für letztere auch den Amortisationsbetrag hergeben. Wird etwa über die Betriebseinnahmen herausgewirtschaftet, so wird davon zunächst die Prioritätsanleihe verzinst oder amortisiert. Die darüber hinausgehenden Erträge erhalten die Aktionäre und zwar soweit, bis deren Dividende fünf Prozent beträgt. Erst wenn diese 5 Prozent gedeckt sind und dazu noch die Einlagen in den Reservefonds und die notwendigen Laufen und Gratifikationen der Angestellten (soll wohl denen Direktoren und Aufsichtsräte) werden dem Staat eine Grunderwerbskosten mit 1 Prozent verzinst, kommt der Heberlöshaus reich. Nicht er möge, so erhält der Staat eben weniger und nach Zahlung ist mindestens fraglich. Die Aktionäre können also vielleicht während ihrer 5 Prozent Dividende, die Direktoren und Aufsichtsräte erforderliche Laufen und Gratifikationen empfangen und der Staat erhält für das Grunderwerbskapital immer noch nichts. Nicht aber endlich der Heberlöshaus mit der Verzinsung des Grunderwerbskapitals und darüber hinaus, so erhält der Staat immer noch keinen Gemeinanteil. Dann kommen erst noch einmal die Aktionäre; sie erhalten vorweg ein sechses Prozent. Erst wenn dieses den Aktionären höher geht, kommt der Staat; er soll dann 20 Prozent des Heberlöshaus erhalten. Nicht der Heberlöshaus für sieben Prozent Dividende, so steht der Anteil des Staates auf 35 Prozent, bei acht Prozent Dividende auf 50 Prozent des Heberlöshaus.

Ein Blick auf dieses hübsche Rechenexempel genügt, um die ganze Gemeinberechtigung des Staates als eine Spielerei zu erkennen. Der Aktionärprofit steht über alles; die „Ausschüttung“ vermindert ihm gegenüber vollständig. Das ist edel — hamburgisch.

Auch die im Vertrag mit der Gesellschaften vorgezeichnete Hebernahme der Bahn durch den Staat ist in ähnlicher für die Aktionäre erscheinender Weise geregelt. Für die ersten 30 Jahre ist diese Hebernahme ausgeschlossen. Will er sie nach 30 Jahren übernehmen, so muß der Staat der Gesellschaft zwei Jahre vorher davon Anzeige machen. Die weiteren Hebernahmetermine sind nur von 10 in 10 Jahren vorzusehen, immer mit zwei Jahre vorher erfolgender Anzeige. Die Gesellschaft hat also immer Zeit, sich in der ihr dienlichsten Weise auf die Hebernahme vorzubereiten. Aber auch die für die eventuelle Verstaatlichung der Bahn vorgezeichneten Bedingungen sind darauf, daß wiederum die Aktionäre unter allen Umständen ein Bombengeschäft dabei machen. Sie erhalten ihre Dividende der letzten Jahre für alle fernere Zeit als Kausgenuss garantiert. So hoch soll nämlich die Kapitalabfindung sein. Nur soll nämlich der jährliche Konzeptionsvertrag, der im Durchschnitt der letzten fünf Geschäftsjahre, unter Auszeichnung der beiden schlechtesten Geschäftsjahre als Dividende an die Aktionäre zur Verteilung gelangt ist, zu Grunde gelegt werden. In diesen Hebernahmetermine sollen noch die in den betreffenden Jahren zur Tilgung des Aktienkapitals und der Schulden, zur Verbesserung oder Geldherverbreitung, sowie die zur Bildung von Erneuerungsfonds oder Reservefonds verwendeten Beträge berücksichtigt werden, und von diesem Gesamtbetrag soll der Staat den fünfundsiebzigjährigen Betrag zahlen mindestens aber den vollen Betrag des Aktienkapitals. Außerdem soll den Aktionären noch der gesamte Reservefonds der Gesellschaft ausgeschüttet werden. Im übrigen soll der Staat die Aktien oder selbstverständlich auch die Papiere der Gesellschaft übernehmen. Es bedarf kaum eines Wortes, um die ungeheure Selbstlosigkeit, mit der der Staat für die Aktionäre sorgt, in der richtigen Licht zu stellen. Haben die Aktionäre im Durchschnitt der letzten Jahre 8 oder 10 Prozent Dividende erhalten, so zahlt der Staat ihnen als Kaufsumme wenigstens heraus, daß sie mit einer vierprozentigen Verzinsung für alle Zeiten das selbe Einkommen haben. Eine solche Verstaatlichung schließt natürlich aus, daß das Bahnunternehmen sich dann noch weiter entwickeln kann. Selbstverständlich wird man sich aber der Verstaatlichung hüten und die Gesellschaft würde bis zum Ablauf ihrer auf 90 Jahre bestehenden Konzeption in voller Sicherheit ihr Monopol ausnützen können.

Einem freiwillig des Monopolscheidens in andere erzielbar, da Unterfälle in den Prioritäten hier nicht vorhanden sind.

Arbeiter möchte ich daran erinnern, daß auf dem Besam 11. ein großes Wahrgeld, bis heute noch nicht eine andere Stelle vorhanden ist. (Acht, heißt bei den Sozialdemokraten.) Schon im letzten Jahre habe ich eine solche Warnung, denen die Positionen angeboten sind, im Schwabe gebracht und Herr v. Pöhlitz hat damals auch Abhilfe versprochen. Dies ist auch teilweise geschehen. Die Hauptbedingung ist aber unantastbar, die Forderung auf mehrerlei Wandel in heute noch nicht erfüllt. Die Positionen müssen die Wandel, die genötigt sind, wenn sie für die Übernahme der Bahn ansetzen. Das ist ein großer Schaden für die Arbeiter der Bahn, für welche die Vorbereitung sich auch heute zu tragen hat. Demnach haben die Positionen darüber, daß sie niemals einen freien Sonntag haben, manchmal haben sie alle 12 bis 14 Wochen nur einen halben Sonntag frei, zum mindesten muß ihnen doch alle 3 Wochen ein ganzer Sonntag freigegeben werden. In Bezug auf die Arbeitsverhältnisse der Positionen als Unterbeamte und in Bezug auf die Entlohnung der Positionen ist seit dem letzten Jahre nichts geändert. Der Lohn beträgt noch immer annähernd 220 M., nach einem halben Jahre 230 M., nach 1 1/2 Jahren 240 M., er bleibt aber unter dem Lohn eines gewöhnlichen Arbeiter. Der Arbeiter Lohn beträgt annähernd 275 M. beträgt nach 6 Jahren auf 375 M. steigen. Die Arbeitszeit der Positionen beträgt auch heute noch 10 Stunden

Beim Erläutern der Konzeption sollen zwar der Bahnförderer und die Bahnlinie nebst Zubehör, sowie die Kraft- und sonstigen Betriebsmittel dem Staat übergeben werden, aber die Verwaltungsgelände nebst Einrichtungen und Zubehör, soweit sie nicht auf dem Staate hergegebenen Grunde stehen, sowie die bewegliche Ausrüstung der Bahn bleiben Eigentum der Gesellschaft. Erhält sie keine neue Konzeption, so wird man vielleicht durch einen ähnlichen Konzeptionsvertrag wie den vorliegenden auch dieses Eigentum ihr abnehmen, wenn — nach eben für den Kapitalmarkt befragte Leute das Argument in Hamburg führen.

Freilich ist die Vorlage noch nicht Gesetz. Aber bei dem gemachten Einfluß, den der große Geldsack in Hamburg hat, besteht die Gefahr, daß das Projekt doch Annahme findet, obwohl in weiten Bevölkerungskreisen große Opposition dagegen vorhanden ist.

Das Ende.

Reber den Verlauf der Angelegenheit folgendes mitzuteilen:

Die Hamburger Bürgerzeitung hat das Stadt- und Vorortbahnprojekt in drei Sitzungen einer Beratung unterzogen. Die Sitzung des Projekts an dieser Stelle charakterisiert worden, sagt der Landtag, daß selbst die den Kapitalistenkreisen sehr genaue Nähe der Bürgerzeitungsmittglieder diese Annahmen doch nicht zu schaden vermochte. Von rechts und links seien die Hände gehoben. Die totale Verstaatlichung aller sozialpolitischen Gesichtspunkte, die Berücksichtigung der wachsenden Entwicklung des Staates auf die Verwaltung der Tarif- und die sonstigen Betriebsverhältnisse der Bahn, die eigenartige Verbindung der Finanzverhältnisse zwischen der zukünftigen Stadt- und Vorortbahnabahnungsgesellschaft, der Straßenbahnabahnungsgesellschaft oder dem Staat, das drohende Verlehrsmonopol für ein Jahrzehnt — das alles hat der Konzeptionsvertrag so viele, daß die Herren Senatorien, die allein die Last der Verteidigung tragen müssen, einen sehr schweren Stand haben. Mit welchem Wohlstand verhalten sie zwar immer, die technische Seite des Projekts in den Vordergrund zu stellen und die übrigen Fragen sind wie möglich zurücktreten zu lassen, nach demachten sie, durch nachträgliche Veränderungen betreffs Teilnahme von mit einem Betrecht ausgestatteten Staatskommissionären an der Verwaltung, bezw. Erlaß eines Abnahmengesetzes um die Zustimmung zu bitten. Sie mußten sich aber von dem einzigen sozialdemokratischen Realisier der Konzeption, das überhaupt die ganze Verantwortlichkeit des Projekts in aller Schärfe bloßlegt, lassen lassen, daß diese nachträglichen Veränderungen absolut keinen Wert haben. Erst ganz in letzter Stunde erhaltend der Vorlage und der Bürgerzeitung ein einziger Verteidiger, und das nur nach einer, der man in den Verhandlungen in der Verlehrsmonopolisation davon mitgeteilt hatte. Ein anderes Mitglied dieser Kommission lehnt dagegen die Verantwortlichkeit ausdrücklich ab. Und der einzige sozialdemokratische Verteidiger des Projekts behauptet dazu noch ein gewöhnliches Argument gegen dasselbe, indem er, um die Zustimmung gegen die Heberlieferung der Bahn an die Straßenbahnabahnungsgesellschaft zu bekämpfen, geltend machte, daß auch der Verstaatlichung dieser Gesellschaft man nicht haben könne, daß später sich die Straßenbahnabahnungsgesellschaft mit der Straßenbahnabahnungsgesellschaft und beide gemeinsame Sache machen. Ein missgebendes Argument dafür, daß der Staat selbst den Bau und Betrieb der Bahn in die Hand nehmen muß. Diese Notwendigkeit scheint denn auch gerade infolge der unzulässigen Verstaatlichung der Finanzverhältnisse und des Verfalls auf den genügenden Einfluß des Staates auf das Verlehrsunternehmen auch Zeiten abgekommen zu sein, die heißt für solche Dinge nicht zulassen. Von der rechten Seite wurde sowohl unbedingt wie bedingt der sozialistische Bau gefordert, zwar die mandatarische Linie wollte sich aber zum sozialistischen Bau und Verstaatlichung als zur Annahme der Vorlage, wie sie ist, bestimmen. Wäre die Frage nur so gestellt worden: Annahme oder Ablehnung, so wäre die Ablehnung über gemein. Um diese zu entscheiden, wurde von den Senatorienmitgliedern die eventuelle Abänderung im Ausschuss angetragen. Gleichwohl beharrten die mandatarische Linie, wie der sozialdemokratische und die drei antismilitarischen Vertreter bei der Ablehnung, weil man sich sagte, daß die Ausschussberatung nur eine Verlehrslegung der Sache bedeuten würde, da eine vernünftige Umgestaltung dieses Projekts nicht möglich sei. Die Mehrheit stimmte gleichwohl für Ausschussberatung, manche davon wohl nur, um dem Senat den Schmerz einer glatten Ablehnung zu ersparen.

Wenn es — was wir für sehr unwahrscheinlich halten — dem Ausschuss gelingen sollte, die schweren gegen das Projekt erhobenen Bedenken nur zur Hauptsache zu betätigen, so dürfte der Straßenbahnabahnungsgesellschaft die Lust vergangen sein, das Geschäft zu machen. Und dann wird doch wieder den vorn ansetzenden werden müssen. Ebenso rechnet man aber daran, den Ausschuss gehörig bearbeiten und ihn bestimmen zu können, das Projekt mit unwesentlichen Änderungen anzunehmen. Es dann freilich auf eine Annahme in der Bürgerzeitung zu rechnen ist, steht dahin. Ein Unfall wäre nicht unmöglich, denn die sozialistischen Punkte sind bei der Mehrheit sehr stark entwickelt.

und darüber. Freilich, die offiziellen Feindes, die den Meinungen vorgelegt werden, weisen nur eine Position von 6-7 Stunden auf. Das heißt aber nur daran, daß hier nur die Mehrheit der Positionen, und nicht auch die Leute des Ausschusses auf den verschiedenen Bahnhöfen einsetzungen wird. Die Revisionen müssen daher richtig, die Puffer der Positionen selbst nachweisen. Schliesslich können die Positionen über die Besatzungsmenge. In einem Falle ist durch die Gemeinlichkeit eines solchen Ausschusses, daß der Ausschuss, der es veranlaßt, den Strafen in einer Sitzung auszusprechen, ein Positionen an Kommerz Mandatarmenhandlung geschoben. (Acht, heißt h. v. Sog.) Das Leben des Staates kann gerettet werden, wenn der Ausschuss keine Forderungen hat. Ich hoffe, daß der Herr Staatssekretär hier für Senatoren besorgt wird und überhaupt darauf achtet, daß die von mir vorgetragenen Heberstände noch in diesem Jahre besichtigt werden. (Acht, h. v. Sog.)

Abg. Grub (v. Sog.) fragt an, ob sich die Gehaltsveränderung, die Staat Ratgeber zur Abschaffung der politischen Parteien in Aussicht stelle, auch auf die Besatzungsmenge beziehe. Eine Erhöhung der Gehälter der Unterbeamten bezw. des Personalratens von 100 auf 1200 M. und bezw. des Personalratens von 1500 auf 1800 M. ist unbedingt erforderlich.

Staatssekretär Knecht: Wir haben die geschätzten Herren einverstanden, um keine neue Besatzungsmenge bilden zu müssen. Die 8000 gehobenen Stellen genügen vollkommen dem Bedürfnis. Die

## Reichstag.

144. Sitzung, Sonnabend den 15. Februar 1902, I. Abt.

Am Bundespräsident: Knecht.

Die zweite Beratung des

### Bosketts

und festgelegt bei den fortwährenden Ausgaben Insel Vorlieber von Postämtern 3. Klasse.

Abg. Knapik (v. Sog.): Der Herr Staatssekretär meine, bei der Verstaatlichung in die höheren Stellen, konnte es weniger auf das Leben, als auf die Macht an. Da aber diese Macht sehr verschieden ist, muß man eine Gleichheit in der Dienstverteilung einrichten; man bestrebt es, das man sich nach dem Dienstalter richtet. Damit wäre auch kein Lebensalter abstellen, was die Zeit der arbeitsfähigen Stellen in den verschiedenen Postämtern zu berücksichtigen ist. Auch bitte ich den Herrn Staatssekretär, dafür zu sorgen, daß nicht mehrere Mannschaften in einer Hand versammelt werden, wie das jetzt geschieht.

Abg. Knecht (Sog.) hebt hervor, daß die Verstaatlichung der Postämtern von Eisenbahnen zum Eisenbahn kommen werden. In der letzten Zeit der Arbeitstätigkeit zum besonders zu berücksichtigen.

— Eine Gleichstellung der Postämtern mit den Eisenbahnen





