

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Fr.

Einsenkungsgebühr per Zeile 15 Cent. — Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden.*

Druck und Expedition der Stämpfischen Buchdruckerei (G. Hünerwadel) in Bern.

Botschaft

des

schweiz. Bundesrathes an die gesetzgebenden Räthe der Eidgenossenschaft, betreffend Revision des Posttarengesetzes.

(Vom 5. Juli 1861.)

Tit. I

Seit längerer Zeit liegt der Entwurf eines revidirten Posttarengesetzes zur Vorlage an die Bundesversammlung bereit. Wenn wir bisher gezögert hatten, denselben zur Berathung vorzulegen, so geschah es nur aus der Besorgniß, daß bei dem in den letzten Jahren in Folge der Eisenbahnen eingetretenen Minderertrage der Posten ein weiterer Ausfall, wenigstens in den ersten Jahren, für die Kantone allzu empfindlich werden dürfte. In unserer Botschaft vom 6. Juli 1858 haben wir uns daher darauf beschränkt, die Ermächtigung zur Ermäßigung der Taxen für Fahrpoststücke zu erlangen, die uns auch laut Beschluß der Bundesversammlung vom 29. Juli 1858 ertheilt wurde. *) In Folge der eingetretenen Reduktion dieser Taxen zeigte sich dann auch wirklich im Jahr 1860 gegenüber dem Jahr 1859 in der Rubrik der Einnahmen von Paketen und Geldern ein Ausfall von Fr. 171,453. 49, der sich aber nach den Resultaten der ersten 4 Monate des Jahres 1861 bereits wieder ausgleicht, indem die Einnahmen dieser 4 Monate im Jahr 1860 den Betrag von Fr. 519,170. 84 erreichten, während er nun in den gleichen 4 Monaten des Jahres 1861 wieder auf Fr. 540,938. 19 angestiegen ist. Wenn nun dieses Ergebniß an sich schon ermutigend ist, in der Revision der Taxen vorwärts zu schreiten, so können wir zur Unterstützung des Gesagten auch im Allgemeinen eine Erhöhung des Reinertrags der Posten in den ersten 4 Monaten des Jahres 1861 gegenüber den gleichen

*) S. amtliche Sammlung, Band VI, Seite 48.

Monaten im Jahr 1860, im Betrage von Fr. 62,645. 16 konstatiren. Ohnehin kommt hier auch der Beschluß der Bundesversammlung vom 20. Jänner 1860 in Betracht, nach welchem den Kantonen ein allfälliger Ausfall auf ihren Scalabetreffnissen zur Nachzahlung bei künftigen günstigeren Rechnungsabschlüssen vorgemerkt wird. Bereits hat auch die Bundesversammlung ihre Geneigtheit, in die Revision des Posttagengesetzes einzutreten, ausgesprochen, indem dieselbe unter dem 13/18. Juli 1860, bei Anlaß der Behandlung des Geschäftsberichts den Bundesrath beauftragte, zu untersuchen und Bericht zu erstatten: „ob nicht, eine Lokaltaxe immerhin vorbehalten, im internen Verkehr eine Einheitstaxe auf den Briefen einzuführen sei.“

Der Untersuch dieser Frage hat uns zu der Ueberzeugung geführt, daß eine Abänderung des Posttagengesetzes bloß in diesem vereinzeltsten Punkte nicht rathsam sei, einerseits, weil das Bedürfniß einer Einheitstaxe für Drucksachen, mit Reduktion der Ansätze, sich als ebenso dringlich herausgestellt hat, und auch andere Garantien für Sicherung des Tagbezuges nothwendig erscheinen, andererseits, weil das Posttagengesetz bereits schon mehrfache Abänderungen in den Bestimmungen über Fahrposttagen und Portofreiheit erlitten hat. Das erste Gesetz über die Posttagen seit dem Eintritt der eidgenössischen Verwaltung datirt sich vom 4. Juni 1849. Die Einführung des neuen Münzfußes machte schon 2 Jahre nachher eine Revision nothwendig, die durch das Gesetz vom 25. August 1851 erfolgte. Seither sind einzelne Abänderungen dieses Grundgesetzes hinsichtlich der Portofreiheit am 6. August 1852 und hinsichtlich der Fahrposttagen unterm 1. Februar 1860 (Bundesbeschluß vom 29. Juli 1858) erfolgt. Es kann daher kaum bestritten werden, daß eine vollständige Zusammenstellung aller dieser Bestimmungen mit den neuen Modifikationen, sowol für das Publikum als für die Postbeamten zweckmäßig erscheint. Da jedoch das Grundgesetz in allen wesentlichen Bestimmungen schon zweimal die Diskussion der Bundesversammlung passirt hat, und auch das Publikum mit den Beamten an die angenommenen Grundlagen gewöhnt ist, so suchten wir überall die alte Redaktion beizubehalten, und nur da veränderte Bestimmungen vorzuschlagen, wo ein erheblicher Vortheil dem Publikum oder dem Postarar zugewendet werden kann.

Die wichtigste Aenderung besteht immerhin in der Einführung der Einheitstaxe für Briefe, mit Begünstigung der Frankatur. Der Vorschlag, den wir zur Annahme empfehlen, setzt das Gewicht des einfachen Briefes auf 10 Gramme, gleich 0,64 Loth, statt des bisherigen halben Loths, gleich 7,81 Gramme, und taxirt die Lokalbrieife bis auf 2 Stunden Entfernung auf 5 Rappen für Frankobriefe, auf 10 Rappen für Portobriefe; für alle weitem Entfernungen auf 10 Rappen für Frankobriefe, auf 20 Rappen für Portobriefe. Für alle schwerern Briefe, inbegriffen Schriftpakete und Waarenmuster, soll, ohne weitere Progression, bis auf $\frac{1}{2}$ ct die doppelte Taxe bezogen werden. Ueber einem halben Pfund kommt die Taxe der Fahrpoststücke zur Anwendung.

Wir stellen nun das neue Tagssystem mit dem bisherigen und den Tagen des Auslandes übersichtlich zusammen.

Neues Tagssystem.

	Bis auf 2 Stunden.		Ueber 2 Stunden.	
	Franko.	Porto.	Franko.	Porto.
Bis auf 10 Gramme = 0,64 Loth	5 Rp.	10 Rp.	10 Rp.	20 Rp.
Ueber 10 Gramme bis auf $\frac{1}{2}$ $\mathfrak{L}$	10 "	20 "	20 "	40 "

Bisheriges Tagssystem.

Bis auf 2 Stunden. Von 2-10 Stunden. Ueber 10 Stunden.

Bis auf $\frac{1}{2}$ Loth =			
7,81 Gramme	5 Rp.	10 Rp.	15 Rp.
Von $\frac{1}{2}$ bis 1 Loth	10 "	15 "	20 "
Von 1 bis $1\frac{1}{2}$ Loth	15 "	20 "	25 "
Von $1\frac{1}{2}$ bis 2 "	20 "	25 "	30 "
u. s. w. für jedes weitere $\frac{1}{2}$ Loth	5 Rappen mehr	bis auf 1 $\mathfrak{L}$.	

Ausländische Tagen.

Deutschland.

	Bis 10 Meilen.		Von 10 bis 20 Meilen.		Ueber 20 Meilen.	
	Franko.	Porto.	Franko.	Porto.	Franko.	Porto.
	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.
Bis auf 1 Loth	10,71	21,42	21,42	32,13	32,13	42,84
Von 1 bis 2 Loth	21,42	42,84	42,84	64,26	64,26	85,68
Für jedes weitere Loth einen einfachen Satz mehr.						

Italien.

	Im Bestellbezirk.	Einheitstage.
Bis auf 10 Gramme	5 Rp.	20 Rp.
Von 10 bis 20 Gramm	10 "	40 "
Für jede weitem 10 Gramme einen einfachen Satz mehr.		

Belgien.

	Ortstage.	Einheitstage.
Bis auf 10 Gramme	10 Rp.	20 Rp.
Von 10 bis 20 Gramme	20 "	40 "
Für jede weitem 10 Gramme einen einfachen Satz mehr.		

Frankreich.

	Ortstage.	Einheitstage.	
		Franko.	Porto.
Bis auf $7\frac{1}{2}$ Gramme, beiläufig $\frac{1}{2}$ Loth .	10 Rp.	20 Rp.	30 Rp.
Von $7\frac{1}{2}$ bis 15 Gramme	20 "	40 "	60 "
Für jede weitem $7\frac{1}{2}$ Gramme einen einfachen Satz mehr.			

Großbritannien.

	Einheitstage.	
	Franko.	Porto.
Bis auf $\frac{1}{2}$ Unze, beiläufig 1 Loth (1 Penny)	10,57 Rp.	21,14 Rp.
Von $\frac{1}{2}$ bis 1 Unze	21,14 "	42,28 "
Für jedes weitere Loth einen einfachen Satz mehr.		

Nordamerika

Bis auf 3000 englische Meilen Einheitstage.

	Franko.	Porto.
Bis auf 1 Loth 3 Cents oder 5 Rp.	16, ⁰⁷ Rp.	26, ⁷⁸ Rp.
Von 1 bis 2 Loth	32, ¹⁴ "	53, ⁵⁶ "
Für jedes weitere Loth einen einfachen Satz mehr.		

Man kann dieser Uebersicht entnehmen, daß mit Ausnahme von Deutschland alle andern Staaten die Einheitstage entweder mit oder ohne Lokaltage eingeführt haben. England allein geht aber mit der Einheitstage bis auf 10,⁵⁷ Rappen = 1 Penny herab, und Nordamerika auf 16,⁰⁷ Rappen = 3 Cents; die Uebrigen, Frankreich, Belgien und Italien haben die Tage auf 20 Rappen angesetzt. Dagegen aber wird in England und Nordamerika die Tage verdoppelt, wenn der Brief nicht frankirt wird. In Frankreich wird für Portobriefe nur die Hälfte der Frankotage zugerechnet. In Deutschland dagegen werden jedem Briefsatz von 3, 6 und 9 Kreuzern ein Zuschlag von 3 Kreuzern beigelegt.

Wenn wir nun die Einheitstage für das Innere der Schweiz auf 10 Rappen festsetzen, so besitzen wir die wohlfeilste Tage im Vergleiche zu allen andern Staaten und reduzieren die bisher bestandene Tage für Briefe über 10 Stunden Entfernung von 15 Rappen auf 10 Rappen. Desto mehr erscheint es aber gerechtfertigt, wenn wir nach dem Beispiele von Frankreich, England und Nordamerika und auch Deutschland für Portobriefe einen höhern Ansatz annehmen. Die Frankatur, in Verbindung mit der Einheitstage, bietet sowohl dem Publikum als der Postverwaltung wesentliche Vortheile dar. Sobald der Brief mit der Frankomarkte versehen ist, so ist auch das Rechnungsgeschäft abgeschlossen und kontrollirt. Der Postbeamte hat die Briefe nicht mehr zu sortiren, zu taxiren und zu verrechnen, und die Kontrolleure haben die Nichtigkeit und Uebereinstimmung der Verkehrsrechnung nicht mehr zu untersuchen. Die Bildung der Briefpakete, die Umspeidition und die Abgabe an die Briefträger und Boten geschieht schneller; selbst die Briefträger können die Briefe schneller bestellen, wenn sie sich nicht an jeder Treppe mit dem Tagbezug zu befassen haben.

Besonders jetzt, wo durch die Fahrordnung der Eisenbahnen die Umspeiditionszeit knapp zugemessen ist, wo in den fahrenden Büreaux keine Bequemlichkeit zum Schreiben und Rechnungsführen gewährt werden kann, ist eine Vereinfachung der Manipulation dringend nothwendig geworden. Ein nicht unerheblicher Gewinn würde auch der Postverwaltung durch den Abgang der unbestellbaren, folglich unbezahlten Briefe erwachsen. In frühern Jahren hatten wir auf 16,000,000 inländischer Briefe 160,000 unbestellbare, sog. Krebsse. Im Jahr 1860 reduzirte sich die Zahl der Rebutbriefe von 17,600,000 Stück auf 112,000. Zu zehn Rappen berechnet, würde der Postverwaltung ein Verlust von Fr. 11,200 erwachsen, der bei obligatorischer Frankatur ganz vermieden werden könnte. Durch alle diese Vortheile wäre denn auch die

Postverwaltung in den Fall gesetzt, dem Publikum nicht nur wohlfeilere Taxen, sondern auch schnellere Bedienung zu gewähren. Um diesen Zweck vollständig zu erreichen, müßte aber die obligatorische Frankatur eingeführt werden, wie dieses bei Drucksachen, Zeitungen, Nachnahmen und auch bei den Telegraphen bereits besteht, ohne daß irgend Jemand daran Anstoß genommen hätte. Allein es entsteht sogleich die Frage: Was soll denn mit denjenigen Briefen geschehen, die unfrankirt, oder nicht genügend frankirt, in die Briefeinslage geworfen werden? Als Rebutts können sie nicht wol behandelt werden, so daß man natürlicherweise auf das System geführt wird, das auch bei Drucksachen bereits seine Anwendung findet, daß auf das Nichtfrankiren eine Art Buße, d. h. die Verdopplung der Taxe vorgeschrieben wird, wie dieses in allen Staaten, wo man die Frankatur begünstigen will, Geltung gefunden hat. Je mehr Werth man auf die Frankatur und den durch dieselbe entstehenden Vortheil legt, desto höher muß die Taxe der Portobriefe im Verhältniß zu den Frankobriefen gestellt werden.

In der Schweiz, wo gegenwärtig die Taxe für frankirte und nichtfrankirte Briefe gleich ist, fallen auf

100 Briefe	Frankobriefe.	Portobriefe.
im 1. Kreis, Lokalpost	36	64
" 2. "	32	68
" 3. "	30	70
im Ganzen	98	202
Auf 100 Briefe durchschnittlich	33	67

In Deutschland, wo für Portobriefe jedem einfachen Briefsatz von 3, 6 und 9 Kr. ein Zuschlag von 3 Kreuzern beigelegt wird, zählt z. B. die Postverwaltung Thurn und Taxis auf

	Franko.	Porto.
100 Briefe	57	43
Frankreich, das jedem einfachen Briefsatz von 20 Centimen beilegt, zählt auf	Franko.	Porto.
100 Briefe	90	10

Im Jahr 1849, als die Taxe für frankirte und unfrankirte Briefe noch gleich war, bestand ein gerade umgekehrtes Verhältniß,

	Franko.	Porto.
nämlich	10	90

Außer der Zulassung von Portobriefen wird zwar die Schnelligkeit der Briefbehandlung auch durch die verschiedene Taxe der Ortsbriefe und derjenigen des Auslandes einigermaßen beeinträchtigt.

Ein weiterer Vortheil des vorgeschlagenen Taxsystems für das Publikum besteht in Erweiterung des Gewichtes für den einfachen Brief und die Progression für schwerere Briefe.

Bisher betrug das Gewicht des einfachen Briefes $\frac{1}{2}$ Loth = 7,81 Gramme. Der Vorschlag setzt dasselbe auf 10 Gramme und verhin- dert dadurch in den meisten Fällen die Unannehmlichkeit der Ungewißheit für die Versender, ob das Gewicht von $\frac{1}{2}$ Loth überschritten sei, und der Nachzahlung des Adressaten, wenn die Frankatur nicht genügend war. Italien und Belgien haben das gleiche Gewicht von 10 Grammen ange- nommen. Frankreich, das bisher noch nur auf Gramme 7,5, beiläufig $\frac{1}{2}$ Loth geht, wird sehr wahrscheinlich bald dem Beispiele der angrän- zenden Staaten folgen. England und Deutschland gehen sogar bis auf 1 Loth. Gramme sind übrigens nach der Maß- und Gewichtsordnung vom 23. Dezember 1851 ein gesetzliches Gewicht, das auch schon bei an- dern Verwaltungszweigen und theilweise im Geschäftsverkehr eingeführt ist. In dieser Verordnung (offiz. Sml., III. Bd., Seite 87) heißt es nämlich: „Es kann das Pfund auch eingetheilt werden in 500 Gramme.“ Für das Publikum hat dieses Gewicht von 10 Grammen auch den Vor- theil, daß es mit dem Gewicht der Münzen genau übereinstimmt.

Ein Zweifranken wiegt nämlich genau		10	Gr.
Zwei Einfrankenstücke	$2 \times 5 =$		10 "
Drei Zwanzigrappenstücke	$3 \times 3\frac{1}{4} =$		$9\frac{3}{4}$ "
Vier Zehnrappenstücke	$4 \times 2\frac{1}{2} =$		10 "
Sechs Fünfrappenstücke	$6 \times 1\frac{2}{3} =$		10 "

Was die Progression für die schwereren Briefe betrifft (Ar- tikel 3), so fügen die meisten Staaten für jedes weitere Gewicht des ein- fachen Briefes die Tage des ersten Briefsages bei. Frankreich bezieht z. B. für

einen Brief bis		$7\frac{1}{2}$ Gr.		20	Est.
" " von $7\frac{1}{2}$ bis		15	"	40	"
" " " 15 "		100	"	80	"
" " " 100 "		200	"	1. 60	"

für jedes halbe Loth 20 Cent. mehr, und erhält dadurch übermäßig hohe Tagen, denen sich das Publikum nicht entziehen kann, weil die Post sich mit dem Transport von Fahrpoststücken nicht befaßt und das Einschließen von Briefen in Pakete untersagt ist. Belgien und Italien befinden sich im gleichen Falle, nur daß der einfache Briefsatz für je weitere 10 Gramme beigelegt wird.

In der Schweiz wird gegenwärtig für jedes halbe Loth Uebergewicht 5 Rp. beigelegt, so daß z. B. ein Brief von 4 Loth

im 1. Kreis	bis 2 Stunden		40	Rp.
" 2. " von 2 "	10 "		45	"
" 3. " über	10 "		50	"

kostete. In der Praxis machte sich jedoch die Uebung geltend, daß schwe- rere Briefe, deren Tage nach dieser Progression das Porto von Fahr-

poststücken überstiegen hätten, als Schriftpakete behandelt wurden, so daß z. B. ein Brief von 4 Loth auf die Entfernung

von 10 Stunden zu	15 Rp.
von 10 bis 25 Stunden	30 "

tagirt wurde. Wir glauben nun, im Interesse des Publikums den einfachen Grundsatz empfehlen zu dürfen, daß für jeden schwereren Brief über 10 Gramme nur die doppelte Tage entrichtet werden soll, und zwar bis $\frac{1}{2}$ $\mathcal{R}$, von welchem Gewicht an die Fahrposttage einzutreten hat, so daß sich folgende Vergleiche ergibt:

Bisherige Briefftage.	1 Loth.	2 Loth.	4 Loth.	8 Loth.
Bis 2 Stunden	10 $\mathcal{R}$.	20 $\mathcal{R}$.	40 $\mathcal{R}$.	80 $\mathcal{R}$.
2 bis 10 "	15 "	25 "	45 "	85 "
über 10 "	20 "	30 "	85 "	90 "

Schriftpakettage.

Bis 10 Stunden	15 "	15 "	15 "	15 "
10 bis 25 "	30 "	30 "	30 "	30 "
25 " 40 "	45 "	45 "	45 "	45 "
über 40 "	60 "	60 "	60 "	60 "

Neuer Vorschlag.

Bis 2 Stunden	10 "	10 "	10 "	10 "
über 2 "	20 "	20 "	20 "	20 "

Die Briefftage für Gewichte über 8 Loth bis $\frac{1}{2}$ $\mathcal{R}$ stellt sich nach diesem Tagssystem noch günstiger für das Publikum heraus.

Gegenüber andern Staaten dürfen wir noch zu Gunsten unsers Tagssystems hervorheben, daß alle Briefe ohne irgend eine Bestellgebühr dem Adressaten in seine Wohnung geliefert werden, während die meisten Staaten vom Empfänger noch eine besondere Bestellgebühr beziehen, so z. B.

Bayern	1 $\mathcal{R}$.
Baden	1 $\mathcal{R}$.
Sachsen	3 Pf.
Preußen	1—2 Silbergr.

Was nun die muthmaßlichen Einnahmen nach dem neuen Tagssystem, im Vergleiche mit den bisherigen betrifft, so können wir wol eine Berechnung auf Grundlage der gleichen Briefzahl geben. Allein schwieriger ist es, voraus zu sagen, welche Vermehrung in der Briefzahl eintreten und wie sich das Verhältniß der Frankobriefe zu den Portobriefen gestalten wird. Im Jahr 1860 zählten wir nach einer Durchschnittsberechnung:

Im 1. Briefkreis:

Frankobriefe	1,310,423	
Portobriefe	2,281,785	Fr. Rp.

$$3,592,208 \text{ à } 5 \text{ Rp.} = 179,610.40$$

Im 2. Briefkreis:

Frankobriefe	2,477,231
Portobriefe	5,105,236

7,582,467 à 10 Rp. = 758,246. 70

Im 3. Briefkreis:

Frankobriefe	2,009,203
Portobriefe	4,489,281

6,498,484 à 15 Rp. = 974,772. 60

Im Ganzen von inländischen

Briefen 17,673,159 = 1,912,629. 70

Nach dem neuen Tarif würde die gleiche Briefzahl mit dem muthmaßlichen Verhältniß von 90 Frankobriefen auf 10 Portobriefe eintragen:

Lokaltaxe:

Frankobriefe 90 %	3,232,988 à 5 Rp.	= 161,649. 40
Portobriefe 10 %	359,220 à 10 Rp.	= 35,922. —
	<u>3,592,208.</u>	

Einheitstaxe:

Frankobriefe 90 %	12,672,856 à 10 Rp.	= 1,267,285. 60
Portobriefe 10 %	1,408,095 à 20 Rp.	= 281,619. —

Im Ganzen nach dem neuen

Tarif 17,673,159 Stük. 1,746,476. —
Es würde sich demnach ein Ausfall ergeben von 166,153. 70

Gleich obiger Einnahme 1,912,629. 70

Zur Ausgleichung dieses Ausfalls wäre eine Vermehrung des Briefverkehrs um 10 % nothwendig. Es unterliegt nun aber keinem Zweifel, daß diese Vermehrung bald eintreten wird; denn schon nach den bisherigen Erfahrungen zeigt sich vermöge der wachsenden Bevölkerung und des steigenden Geschäftsverkehrs eine jährliche Zunahme von 6 bis 7 vom Hundert. Auch in Frankreich hat sich eine ähnliche Vermehrung ergeben, indem von 1849 bis 1859 die Zahl der Briefe von 158,268,000 auf 259,450,000 anstieg, obschon in den Taxen keine andere Aenderung eingetreten ist, als daß die Taxe von 25 Cts. für Frankobriefe auf 20 ermäßigt und für Portobriefe auf 30 Cts. erhöht worden ist. Nicht ohne Interesse ist auch das Resultat der Taxereform in England. Vor der Taxereform im Jahr 1839 zählte die englische Postverwaltung

Briefe.	Rohereinnahme.	Verwaltungskosten.	Reinertrag.
1839 82,471,000 Stük	2,390,763 £.	756,999 £.	1,633,764 £.
1859 544,796,000 „	3,299,825 „	1,853,953 „	1,445,872 „

Die bedeutende Taxreduktion in England auf 1 Penny, während der höchste Brieffaz früher 4 Pence betrug und daher eine beinahe siebenfache Vermehrung der Briefe, folglich auch Verdopplung der Verwaltungskosten kann für Beurtheilung unserer nicht sehr erheblichen Taxänderung keinen sichern Maßstab geben.

Wir sind selbst der Ueberzeugung, daß die Taxänderung allein dem Postertag keinen Nachtheil bringen wird, weil die Taxen im Portofalle in allen 3 Briefkreisen eine Erhöhung erleiden und nur im 3. Kreise auf den Frankobriefen eine Ermäßigung von 15 Rappen auf 10 Rappen stattfindet. Daher zählen wir auch nicht auf Vermehrung der Verwaltungskosten. Dagegen sehen wir voraus, daß in den ersten Jahren durch Erhöhung des Gewichts für den einfachen Brief von einem halben Loth auf 10 Gramme und durch die Milderung der bisherigen Progression auf bloße Verdopplung der Taxe für alle schwereren Briefe über 10 Gramme ein Ausfall entstehen wird, der jedoch nicht leicht zu berechnen ist. Auf 100 Briefe fallen durchschnittlich auf das Gewicht

bis $\frac{1}{2}$ Loth	87 Briefe,
über $\frac{1}{2}$ „ bis 1 Loth	9 „
„ 1 „	4 „

Bei Erhöhung des Gewichts von einem halben Loth = 7,81 Gramme auf 10 Gramme werden also bei einer Erhöhung von 2,19 Gramme nur etwa 2 bis 3 Briefe in die Klasse der einfachen Briefe fallen, auf welchen die Postkasse die Taxprogression von 5 Rappen nicht mehr beziehen wird. Dagegen wird sie von andern Briefen bis auf 1 Loth 10 Rappen statt 5 Rappen erhalten; bei schwerern Briefen wieder weniger, ein Verhältniß, das sich nicht voraus bestimmen und berechnen läßt. Die Differenz kann bis auf Fr. 80,000 betragen. Hierzu kommen noch die Mehrkosten für Frankomarken — annähernd Fr. 15,000 — und die nicht erheblichen Kosten für Anschaffung des neuen Gewichts. Dagegen dürfen wir auf einen Gewinn durch Verminderung der Nebüthbriefe und auf Vermehrung der Briefe rechnen, so daß ein baldiger Ersatz des Ausfalls im 2ten oder 3ten Jahre schon erwartet werden darf. Bei den Jahrpoststücken war die Reduktion der Taxen, namentlich bei Werthsachen, sehr bedeutend, und dennoch ist der Ausfall, der sich im ersten Jahre der Einführung ergab, bereits im zweiten Jahre schon ausgeglichen worden. Die Revision der Brieftaxen im Jahr 1849 war weit erheblicher, als die nun vorgeschlagene. Der Verlust betrug im 1. Quartal nach der Einführung derselben 57,000 alte Franken, und gleichwol sind nach $\frac{3}{4}$ Jahren die Einnahmen wieder auf den frühern Betrag angestiegen.

Die Taxe für **D r u c k s a c h e n** wird consequent mit dem Taxsystem für Briefe ohne Rücksicht auf die Entfernung festgesetzt werden müssen. • Ohnehin war bisher die Taxe im Vergleich zu der Zeitungstaxe und zu den Taxen anderer Staaten zu hoch, und machte daher eine Ausnahme für zahlreiche Sendungen nothwendig, die aber zu vielen Ungleichheiten

und Schwierigkeiten Anlaß gab, und bei ermäßigter Taxe füglich wegge-
lassen werden kann.

In Deutschland werden für je 1 Loth Drucksachen

bezogen	1 Kreuzer =	3,57 Rappen.
" Frankreich für je 5 Gramme	1	"
" Italien " " 40 "	2	"
" England " 8 Loth	1 Penny =	10,57 "
von 8—16 Loth	2 Pence =	21,14 "
" 16—32 "	4 " =	42,28 "

In der Schweiz allein wurde bisher die Taxe nach Rayons be-
zogen, und zwar bis 10 Stunden, über 10 Stunden,

bis auf 4 Loth =	62,5 Gramme	5 Rappen,	10 Rappen,
von 4 auf 8 " =	125 "	10 "	20 "
von 8—32 " =	1 Pfund .	15 "	30 "

Der neue Vorschlag setzt die Einheitstage, ohne Rücksicht auf die
Entfernung, fest:

bis auf 15 Gramme =	0,96 Loth auf	2½ Rappen,
von 15 auf 60 " =	3,84 " "	5 "
" 60 " 250 " =	½ Pfund "	10 "

Schwerere Drucksachen würden alsdann nach dem Fahrposttarif taxirt.
Die Zahl der beförderten Drucksachen im Jahr 1860 betrug nach einer
Durchschnittsberechnung 1,300,000 Stücke. Mit Rücksicht auf die ermäßigte
Taxe von 3 Rappen für zahlreiche Sendungen über 20 Stk können wir
die Durchschnittstaxe nicht höher als auf 7 Rappen annehmen, so daß
für Drucksachen in der Subskriptions-Briefpost eine Summe von Fr. 91,000
erscheinen mag. Da nun nach dem neuen Tarif für die Gewichte bis
auf ½ $\mathcal{L}$ eine bedeutende Ermäßigung für Gegenstände über ½ $\mathcal{L}$ eine
Erhöhung eintritt, so dürfen wir die Durchschnittssumme nicht höher als
auf 5 Rappen annehmen, und würden bei der gleichen Stückzahl nur eine
Einnahme von Fr. 65,000, also einen Ausfall von Fr. 26,000 erhalten.
Auch in diesem Falle wird sich aber in der Stückzahl eine Vermehrung
ergeben; je höher man dieselbe annimmt, desto mehr wird der berechnete
Ausfall von Fr. 26,000 reduziert oder ganz ausgeglichen werden.

In Betreff der Zeitungen (Art. 10—14) geht der Vorschlag auf
Beibehaltung der bisherigen Transporttage von ¼ Rappen für jedes
Exemplar im Innern der Schweiz, ohne Unterschied der Entfernung und
bis auf ein Gewicht von 2 Loth. Das Gesetz von 1851 berechnet von
jedem weiteren Loth eine einfache Taxe; der Vorschlag erweitert dieses
Gewichtsausmaß zu Gunsten der Zeitungen auf je 2 Loth. Dem Zei-
tungsleser steht frei, das Abonnement bei den Postbüreau zur Besorgung
aufzugeben, oder aber sich hiefür unmittelbar an den Verleger zu wenden,

so weit überhaupt der letztere sich auf Annahme direkter Abonnemente einläßt. Durch Annahme von Abonnements geht die Postverwaltung die Verpflichtung ein, die Abonnementsbeträge einzufassiren und an den Verleger abzuliefern, auf welchen ihrerseits die Postverwaltung die Transporttage in Gegenrechnung bringt, worüber mit dem Verleger viertel- und halbjährliche Rechnung geführt und abgeschlossen wird. Auch haben die Postbüreau die auf Lieferung bezüglichen Reklamationen der Abonnenten von Dienstes wegen zu besorgen. Für diese Abonnementsverrichtungen erhebt die Postverwaltung eine Gebühr von 20 Rappen von inländischen und von 50 Rappen von ausländischen Blättern auf jedem Abonnement; bei letztern entstehen der Postverwaltung erhebliche Korrespondenzen und selbst Portovauslagen. Der bisherige Minimalansatz der Transporttage von 10 Rappen für $\frac{1}{4}$ Jahr oder 40 Rappen für ein Jahr ist ebenfalls in den Vorschlag übergegangen. Dem Verleger ist es überlassen, je nachdem er es in seinem Vortheil findet, das Blatt abonnementsweise nach der Zeitungstage, oder aber außer den Bedingungen des Zeitungs-
 Tagabonnements, d. h. zur ordentlichen Druckchristentage zu versenden, z. B.

Erseheinung des Blattes.	Dauer der Herausgabe.	Gesammtzahl der Erseheinungen.	Gewicht des Blattes.	Total der Transporttage für die an einen Abonnenten versandten Exemplare.		
Wie oft per Monat.				Im Zeitungs- und Porto- abonnement.	Außer dem Abonnement zur Druckschriftentage.	
1 Mal,	3 Monat,	3	14 Gramme.	10 Rp. (Minimalsatz).	7,5 Rp. ($2\frac{1}{2} \times 3$).	
1 "	3 "	3	29 "	10 " (Minimum).	15 "	
4 "	1 "	4	14 "	10 " idem.	10 "	
1 "	3 "	3	54 "	10 " "	15 "	
1 "	3 "	3	240 "	20 " }	30 "	($3 \times 10 = 30$).
			($3 \times 8 \times \frac{3}{4} = 18$ Cent.)	—		

Nicht periodische und nicht abonnierte Blätter können nicht zur Zeitungstage, sondern allein zur Druckschriftentage versandt werden.

Der einfache Tarfatz von täglich erscheinenden Zeitungen bis auf 2 Loth Gewicht beträgt nun von jedem Exemplar :

in der Schweiz		$\frac{3}{4}$ Rp.
" Frankreich	innerhalb des gleichen Departements	2 "
	außerhalb des Departements	4 "
" Italien		1 "
" Deutschland, 50 % vom Verlagspreis, durchschnittlich		3,5 "
" England (Stämpeltage)	1 Penny =	10,57 "
" Amerika (Vereinigte Staaten)		2,70 "

Man wird sich aus dieser Uebersicht überzeugen, daß in keinem Staat außer der Schweiz so bedeutend ermäßigte Transportgebühren erhoben werden. Dem Leser und dem Verleger ist übrigens die Wahl gelassen, sich für das Abonnement und den Transport der Posten zu bedienen oder nicht. In Frankreich, England, Belgien besorgen die Postbureaux keine Zeitungsabonnemente, in Italien nur für ausländische Blätter; die deutschen Staaten hingegen befolgen das entgegengesetzte System, und haben die Ausführung der Zeitungsabonnemente ganz ausschließlich in die Posten gezogen.

Das gemischte System der schweizerischen Posten hat freilich auch große Nachtheile, indem es die wünschbare Einfachheit in den Zeitungs Expeditionen nicht zuläßt, deren Zufälligkeiten in und außer dem Postdienste jeweilen den Posten, häufig jedoch mit Unrecht, als Verschulden beige-
 messen werden.

Die Einnahme an Transport- und Abonnementstaxen von Zeitungen hat im Jahr 1860 Fr. 162,968 oder auf der Gesamtzahl der in- und ausländischen Zeitungen per Exemplar 0,8 Rappen betragen; dennoch ist im Grunde die Postverwaltung durch diese erhebliche Summe für ihre Ausgaben nicht gedeckt, und hat daher einen eigentlichen Minertrag an Taxen von Zeitungen nicht zu verzeigen. Die Ausgaben der Postverwaltung, welche mehr oder weniger durch den Zeitungsverkehr entstehen, haben im Jahr 1860 betragen:

a. Spezielle Zeitungspostbureaux (in Lausanne, Bern, Zürich und Basel), Beamtengehälter (ohne Veranschlagung des Lokals)	Fr. 11,144
b. Gehälter der Postbureaux	760,233
c. Gehälter der Ablagen, Boten, Briefträger	671,938
d. Bureauauslagen	219,487

Als Kostenbetroffniß können auf die Zeitungen füglich verlegt werden für die Abonnementsbesorgung, den Gelberbezug, die Verrechnung mit den Verlegern, die Abgangspedition, den Transport, die Empfangspedition, Distribution im Bureau oder das Betragen der Zeitungen an die Adressaten durch die Boten und Briefträger:

	Beiläufiger Anschlag.
Die Ausgabenrubrik Litt. a oben, ganz	Fr. 11,144
Von Litt. b ein Betroffniß von wenigstens 5 % =	38,010
Von Litt. c kann die Ausgabe repartirt werden:	
auf Briefe etwa $\frac{2}{4}$	} = " 167,984
" Zeitungen wenigstens $\frac{1}{4}$	
" Fahrpoststücke " $\frac{1}{4}$	
von Litt. d ein Betroffniß von wenigstens 4 % =	8,770
Veranschlagung der Ausgaben wenigstens auf	Fr. 225,908

Die Gebühr von 0,8 Rappen im Durchschnitt per Exemplar würde beiläufig eben ausreichen, die betreffenden Briefträger- und Botenkosten zu decken. In den größern Städten, wo eine dichte Bevölkerung vorhanden ist, erfolgt oft die Zutragung an die Abonnenten durch Privatangeestellte der Verleger; hingegen ist dieses nicht der Fall in den Gegenden einer dünnern Bevölkerung, und besonders in weiter abgelegenen Ortschaften, wohin sehr wenige Briefe, dagegen täglich oder 4 bis 5 Mal wöchentlich erscheinende Zeitungen zu bestellen sind, so daß eine große Zahl von Briefträgergängen einzig der Zeitungen wegen ausgeführt werden muß, was die Ansprüche der Angestellten in einem Grade steigert, daß die bisherigen Besoldungsverhältnisse ganz unzureichend erscheinen.

Die Besoldungen der Briefträger, Boten, Ablagen u. sind in Folge der allseitig vermehrten Dienstverrichtungen und Zahl der Stellen in den letzten 6 Jahren wie folgt gestiegen:

1855		Fr. 418,802
1856		" 453,297
1857		" 519,610
1858		" 609,540
1859		" 634,012
1860		" 671,938
Zunahme 60 %.		

Bei dieser Sachlage und im Hinblick auf die Zeitungstransporttagen anderer Länder hätte die Transportgebühr von $\frac{3}{4}$ Rappen von inländischen Blättern füglich auf 1 Rappen gesetzt werden dürfen; gleichwohl wird hiezu der Vorschlag nicht gestellt, weil ein Zeitraum von 10 Jahren hierin eine Übung geschaffen hat, deren erschwerende Abänderung man wol allgemein mit Unzufriedenheit aufnehmen und als nicht zeitgemäß beurtheilen würde. Hingegen erscheint es unter Umständen als billig, von denjenigen Abonnenten, wenn sie die Zutragung der Zeitungen in ihre Wohnung verlangen, eine ganz mäßige Bestellgebühr zuhanden des betreffenden Briefträgers in Anspruch zu nehmen. Es erscheint eine solche Gebühr übrigens nicht als eine neue Ausgabe, da die Übung es ohnedies mit sich bringt, dem Ueberbringer der Zeitungen auf den Jahres-schluß eine kleine Belohnung (Trinkgeld) zu verabsolgen, worüber eine nähere Bestimmung mit sehr bescheidenen Ansätzen nummehr im Art. 14 des Vorschlags aufgenommen ist. Diese Gebühr würde den Briefträgern zufallen und den Zweck haben, theils ihnen die Zutragung der Zeitungen in die Wohnung der Abonnenten mit um so größerer Strenge zur Verpflichtung zu machen, theils um deren Ansprüche an die Postkasse auf Erhöhung der Gehalte, die am häufigsten durch die Zeitungsbestellungen motivirt werden, in etwas zu beschränken.

Der Betrag der Zeitungsbestellgebühren anderer Länder übersteigt denjenigen des Vorschlags für die schweizerische Postverwaltung. Es werden nämlich bezogen:

Von täglich erscheinenden Zeitungen
per Jahr.

in Baden	1	216 Rappen.
" Bayern	1	"
" Preußen		247 "
" Oesterreich		912 "
Thurn und Taxis'sche Posten		130 "
Schweiz, Vorschlag		120 "

In Betreff jener Länder, in welchen eine Bestellgebühr nicht allgemein besteht (Frankreich, Belgien, Italien, Württemberg), ist zu bemerken, daß die Vertragung daselbst, und namentlich auf dem Lande, gar nicht oder nicht so oft erfolgt wie in der Schweiz, und diese Staaten eine Transportgebühr von wenigstens 2 Rappen per Exemplar berechnen, aus deren Ueberschuß gegen die schweizerische Tage die Bestellgebühr mehrfach gedeckt ist.

Jah r p o s t t a g e n.

Durch die Botschaft vom 6. Juli 1858 hat der Bundesrath die Frage der Revision des Posttagengesetzes vom 25. August 1851 hauptsächlich auf die Jah r p o s t t a g e gerichtet, für deren provisorische Abänderung die eidgenössischen Räthe durch Beschluß vom 29. Juli 1858 dem Bundesrathe Vollmacht ertheilt haben. Von dieser Vollmacht haben wir indessen erst auf Ende des Jahres 1859 Gebrauch gemacht, als die finanziellen Resultate der Posten sich so weit gehoben hatten, daß ein Ertragsausfall auf diesem Verkehrszweige für 1860 durch anderweitige Vermehrung der Einnahmen wieder gedeckt werden konnten. Durch Beschluß vom 22. Dezember 1859 *) erließen wir einen provisorischen Jah r p o s t t a r i f, worin, nach bisherigem Vorgange, die Entfernung (in Stufen von 5 Stunden Poststraße) und das Gewicht oder der Werth als Faktoren der Tage angenommen wurden. Für die Aufstellung größerer Entfernungsstufen sprach die Wünschbarkeit einer Vereinfachung des Tarifs. Ueberwiegend kam dagegen in Betracht:

daß die Transportleistungen bei den Jah r p o s t t a g e n einen sehr wesentlichen Faktor bilden, demnach die Entfernungen eben sowol als die von der Postverwaltung bei Werthen zu leistende Garantie und die Expeditionsbehandlung zu berücksichtigen sind.

Die größern Transportanstalten des Auslandes, so wie die inländischen Eisenbahnen halten sich sehr genau an diese gemischten Faktoren und haben der Bewegungskraft durch Aufstellung noch weit kleinerer Distanzstufen einen bedeutend stärkeren Einfluß auf die Tage eingeräumt. Die Bahntarife zählen ihre Tagdistanzen nach jeder Stunde oder nach einzelnen Kilometern, und die Posten der deutschen Bundesstaaten haben die Tagstufe durch einen im Jahr 1860 revidirten Vereinsvertrag von 5 Meilen auf 4 Meilen herabgesetzt. Uebrigens ist die Eintheilung der

*) Siehe amtliche Sammlung, Band VI, Seite 365.

schweizerischen Poststraßen nach 5stündigen Stufen eine allbekannte geworden, und beim Publikum und allen Postbüreau in leichte Anwendung übergegangen. Es schien uns wichtig, auch fernerhin rationelle Tarifsätze aufzustellen, deren Ausrechnung für alle Werthe und Gewichte aus einfachen Faktoren leichte Gedächtnissache wäre, demnach sich in gleichmäßiger Progression bewegt.

Der provisorische Tarif von 1860 nimmt gleich demjenigen von 1851 das Pfund, welchem 100 Fr. Werth gleichgestellt werden, zur Grundlage:

Tage für jede Stufe von 5 Stunden.

Tarif 1851	3 Rp. für Werthe, 2 Rp. für jedes $\mathfrak{Z}$ Gewicht;
	2 " " " bis Fr. 4000, 2 Rp. für jedes
Provisorischer	$\mathfrak{Z}$ " Gewicht bis 10 $\mathfrak{Z}$.
Tarif 1860	1 Rp. für Werthe über Fr. 4000, 1 Rp. für jedes
	$\mathfrak{Z}$ Gewicht über 10 $\mathfrak{Z}$.

Eine stärkere Verminderung der Geldertage als diejenige der Gewichte war geboten, und es kommt auf diese Weise der provisorische Tarif von 1860 den Tagbestimmungen in den deutschen Bundesstaaten nahe; meist steht er unter denselben. Die schweizerischen Tagen stehen in richtigem Verhältnisse zu den Tagen der Eisenbahnen, mit welchen die Posten der immerhin höhern Tagen wegen nur in sofern konkurriren können, als sie für ein gewisses Gewicht das Monopol haben, und für die Expeditionen überhaupt durch eine ausgebreitetere Dienstorganisation bei ebenfalls wünschbarer Garantie, namentlich für Nebenlinien, den Bedürfnissen des kleinern Handelsverkehrs und der Gelderzirkulation besser zu entsprechen im Falle sind. Die Tarife der ausländischen Eisenbahnen und Privatmessagerien in den nichtdeutschen Staaten stehen in der Regel bedeutend höher als die schweizerischen Tarife, und haben den Nachtheil häufiger Veränderung und mancherlei Taxzuschläge, welche eine übersichtliche Schätzung der Tage ganz unsicher machen.

Die Nothwendigkeit, in der Ermäßigung mit großer Behutsamkeit vorzugehen, die rationelle Forderung, den mit jedem Stüke — abgesehen von Gewicht und Werth — erforderlichen Aufwand von Expeditionsleistung in Anschlag zu bringen und der Anhalt, den die Postverwaltung zunächst im finanziellen Interesse der Kantone an dem gesetzlichen Postregal findet, bewogen den Bundesrath, für die Gewichtsstüke dießmal erst von 10 $\mathfrak{Z}$ an eine Tagermäßigung eintreten zu lassen. Für schwerere Stüke ist nun eine solche von 2 auf 1 Rappen per $\mathfrak{Z}$ und Stufe, folglich von 50 % in sehr weitgehendem Maße zugestanden worden.

Für die Werthe in einem der 10 $\mathfrak{Z}$ Gewichtsstüke beiläufig entsprechenden Umfange fand die Ermäßigung von 3 auf 2 Rappen per Stufe und 100 Fr. statt (bis auf 4000 Fr.), und auf größern Summen wurde die Tage derjenigen vom Gewichte zu 1 Rappen per $\mathfrak{Z}$ oder 100 Franken gleichgestellt.

Wir anerkennen zwar mit der Kommission des Ständerathes (Bericht vom 28. Juni 1860 über die Geschäftsführung des Bundesrathes von 1859), daß für die Fahrpoststücke bis 10 $\mathfrak{r}$, sofern der Posttransport mit den inländischen Eisenbahnen, demnach unentgeltlich erfolgt, der Kostenaufwand sich nicht geradezu mit der Entfernung steigert; dennoch liegt in diesem Umstande kein rationeller Grund, die Entfernung und das Gewicht bei Berechnung der Posttage außer Acht zu lassen; weil einerseits der unentgeltliche Bahntransport der kleinen Poststücke bis 10 $\mathfrak{r}$ als Kompensation anderer, weit überwiegender Konzessionen, welche die Postverwaltung an die Eisenbahnen gemacht hat, anzusehen ist, folglich die dadurch erlangte Stellung von Seite der Posten einträglich gemacht werden muß, und andererseits, so lange die Kantone, vom finanziellen Standpunkte ausgehend, einen vollständigen Eingang der Scalasumme verlangen, oder aber für Ausfälle sich nach dem Bundesbeschlusse vom 20. Jänner 1860 den spätern Ersatz vorbehalten, die Postverwaltung in den finanziellen Fragen die gleichen Grundsätze festhalten mußte, demnach für einmal in den Tagermäßigungen sich nicht weiter vorwagen durfte.

Der Fahrpostverkehr erzeugt seit der Centralisirung folgende Ergebnisse:

	Zahl der Fahrpoststücke.	Tagen-Einnahmen.
1850 . . .	2,099,368	Fr. 807,078
1851 . . .	2,821,357	" 966,403
1852 . . .	2,791,130	" 1,199,378
1853 . . .	3,017,566	" 1,342,112
1854 . . .	3,395,104	" 1,442,680
1855 . . .	3,383,050	" 1,551,881
1856 . . .	3,701,013	" 1,752,836
1857 . . .	3,914,535	" 1,883,670
1858 . . .	3,863,949	" 1,875,440
1859 . . .	4,131,906	" 1,828,426
1860 . . .	4,381,584	" 1,656,972

Vom postfiskalischen Standpunkte aus bietet sich die Bemerkung dar, daß die Zahl der Stücke von erheblichem Gewicht und Portobetrag wol als Folge des Eisenbahnbetriebs abgenommen und ungeachtet einer starken Vermehrung der kleinern Stücke schon vor dem neuen Tarife die Einnahme im Allgemeinen sich vermindert hat. Das Jahr 1860 verzeigt speziell den Einfluß des neuen Tarifs, welcher jedoch gleichzeitig das in nationalwirthschaftlicher Beziehung erwähnenswerthe Ergebniß geliefert hat, daß ungeachtet einer Transportmehrleistung auf 249,678 Stücken die Postverwaltung sich an Tagen im Jahr 1860 im Ganzen weniger hat vom Publikum bezahlen lassen Fr. 131,497.

Die Einnahme an Fahrposttagen wird für 1860 zwar um Franken 171,453 geringer verzeigt als 1859; hingegen ist aus dieser Einnahme

in Folge Nachholung früherer Rechnungsrückstände an die Thurn und Taxis'schen Posten ein Quartalsaldo mehr als 1859 bezahlt worden mit Fr. 39,956, so daß sich der eigentliche Rückschlag pro 1860 auf Franken 131,497 reducirt.

Sollte die kleine Abänderung in den Minimalätzen einer Rectification bedürfen, so ist anzuführen, daß in der Regel andere Transportanstalten größere Minimaltaxen fordern und überdieß noch die Umspeidition unterwegs von einer Postverwaltung an die andere mit einer besondern Gebühr (von 15–20 Rp.) belegen. Die Abänderung im Vorschlag betrifft einzig die kleinsten Stücke einer Transportdistanz von 5 bis 10 Stunden, deren Tage von 15 auf 20 Rp. zu erhöhen vorgeschlagen wird, weil mit 15 Rappen die Postverwaltung für den Transport und die Einschreibung eines Pakets bis 1 $\frac{1}{2}$ nicht entschädigt ist, und diese Tage mit derjenigen eines gewöhnlichen, nicht eingeschriebenen Briefes, so wie einer Druckschriftendung in keinem richtigen Verhältnisse stehen würde.

Briefstage		von 0 bis 10 Gr.,	Frankotage 10 Rp.,	Portotage 20 Rp.,
nach		über 10 Gr. bis $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$ „	20 „	40 „
Vorschlag				

Druckschrifttage		von 17 Loth bis 32 Loth auf alle Distanzen	20 Rp.
nach Vorschlag			

Nur sehr erhebliche Gründe, die nicht vorhanden sind, würden die Postverwaltung bestimmen können, für jetzt anderweitige Abänderungen in dem provisorischen Fahrposttarife vom 1. Februar 1860 vorzuschlagen, da die Einführung neuer Tarife bei sämtlichen Postbüreau in der Schweiz wegen der damit verbundenen Instruktionen und Druckerarbeiten von Belang ist, und bedeutende Auslagen veranlaßt, und nach einmal geschehener Mittheilungen an die auswärtigen Verwaltungen und nach dort eingetretener allgemeiner Verbreitung und Anwendung die Abänderung kaum aufgestellter Tarife bei andern Verwaltungen immerhin sehr ungünstiger Aufnahme begegnet und schwierig ist.

Eine ergänzende Bestimmung erhält der Vorschlag in Lemma 3 des Artikels 23, die den Mißbräuchen und Umgehungen steuern will, welche durch Zusammenpacken kleiner Stücke unter 10 $\frac{1}{2}$ zu einem Gesamtstücke von mehr als 10 $\frac{1}{2}$ begangen werden, indem man dann diese Gesamtstücke als außer dem Regal stehend durch andere Anstalten transportirt. Es kann sicherlich nicht in der Willkür des Versenders liegen, den postregalpflichtigen einzelnen Stücken durch bloßes Zusammenlegen in ein Gebinde die Berechtigung postregalfreier Stücke zu geben und einseitig den Posten zu entziehen.

Ad §. 24. Die Frage, ob dem Versender die Angabe des Werthes des aufgegebenen Gegenstandes freigestellt sei oder nicht, ist in den Posttagengesetzen aller Zeiten sehr verschieden aufgefaßt worden. Da die Leistung der Posten lediglich durch die Entfernung, das Gewicht und den Werth

oder die Gewähr für die Sache bestimmt wird, so wurde bisher in Ermangelung anderweitiger Vorschriften dem eigenen Ermessen der Versender über die Werthangabe keine Schranke gesetzt, indem es an der Postanstalt steht, je nach Gewicht oder Werth zu taxiren, und im Fall von Verlust oder Beschädigung die Garantie derselben nach dem gleichen Faktor eintritt, welcher für die Taxation maßgebend war.

Eine genaue Inhaltangabe über die Sendung zu verlangen, hat die Postverwaltung nach unserer Ansicht nur dann das Recht, wenn die Sendung einen nach Art. 8 und 9 des Postregalgesetzes bloß bedingt oder gar nicht zum Posttransport zugelassenen Gegenstand enthält, z. B. Fleischwaaren, Flüssigkeiten, lebende Thiere, explodirende Stoffe u. s. w.

Obgleich nach gemeinem Rechte bisher angenommen werden konnte, die Postverwaltung sei befugt, für Portoaufstände auf unbestellbaren Postsendungen sich zunächst auf deren Inhalte bezahlt zu machen, walteten hierüber gleichwol hin und wieder Anstände, und hielt man den Anlaß gegeben, bei der nunmehrigen Revision im Art. 27 des Vorschlages eine bezügliche Bestimmung aufzustellen.

Die Bestimmungen Art. 28 mit 31 über die Posttagen der Reisenden, so wie über die Posttagen im ausländischen Verkehr (Art. 32) werden nach dem Wortlaute des bisherigen Gesetzes wiederum vorgeschlagen.

Die Nachnahmen (Art. 33) mit der Post bilden einen sehr bedeutenden Zweig der Expeditionen. Die Nachnahmeauszahlungen einzig des Postbureau Bern z. B. betragen jährlich bei 300,000 Franken. Die Verpflichtung, welche die Post übernimmt, einer bezeichneten Person eine Waare nicht anders als gegen Erlegung eines gewissen Geldbetrages zu überliefern, entspricht einem wesentlichen Bedürfnisse des Kleinverkehrs. Ueber die Nachnahmen hat der Bundesrath durch eine neue Verordnung vom 27. April 1860 nähere Ausführungsvorschriften erlassen. (Amtl. Samml. VI, 474.)

Ueber die Nachnahmen und Geldanweisungen (Baar-Einzahlungen) folgt der Vorschlag der bisherigen Gesetzesvorschrift, mit Auslassung der Worte: „bis zu einer bestimmten Summe.“

Die bezügliche nähere Bestimmung kann wol als in den Vorschriften begriffen angesehen werden, zu deren Erlassung der Bundesrath im Allgemeinen ermächtigt wird.

Für die Einführung von Geldanweisungen bestand früher keine Nothwendigkeit; hingegen dürfte jetzt in Folge der veränderten Transportverhältnisse, des vermehrten Verkehrs, und nachdem im Verkehr mit Italien (in Folge Aufhebung des Staatsbetriebes der lombardischen Messagerien) Anweisungen nunmehr ausgestellt werden, der Zeitpunkt eingetreten sein, mit Einführung der Geldanweisungen weiter vorzugehen; ein Entwurf einer dießfälligen Verordnung liegt bereits in Berathung.

Das Halten von Fächern, Art. 34, für Briefe kommt meist auf den größern Postbüreaux vor, und dient wirklich zur Beschleunigung der Auslieferung der Briefe an die Angestellten der Adressaten. Hingegen ist die Fächerbesorgung sehr hinderlich für den gleichzeitigen Speditionsdienst an die Briefträger und Boten und für die abgehenden Posten, da die eine dieser Dienstverrichtungen die andere durchkreuzt.

Für das Halten von Fahrpostfächern waltet nicht die gleiche Nothwendigkeit ob, besonders da in den größern Städten täglich 3- bis 4-malige Vertragung der Stüke an die Adressaten erfolgt. Die Verrichtungen der Postbeamten bestehen nun nicht bloß in Führung einer monatlichen Portorechnung, sondern mehr noch darin, die an die Fachhaber gerichteten Briefe vorerst von den dem Briefträger zum Vertragen zu übergebenden Briefen abzusondern, dann jedem besondern Adressaten in sein Fach zuzutheilen und zu berechnen, und es sind diese Manipulationen, in Betracht der Schnelligkeit, welche im Distribuiren verlangt wird, im Postdienste höher anzuschlagen, als die Erleichterung, welche für den Briefträgerdienst hiedurch erreicht wird.

Auf Gebührenzahlung für ein Briefpostfach hat daher die Postverwaltung gegründeten Anspruch, sei es, daß von den Briefen bei jedesmaliger Abholung die Taxe baar bezahlt oder daß hierüber zur monatlichen Zahlung eine Rechnung geführt wird. Gewährt bei erstem Modus die Postverwaltung keinen Credit, so ist hingegen der letztere für den Postbeamten mit weniger Besorgung verbunden, und ermöglicht eine schnellere Distribution.

Es sind durch Art. 35 außer den auf einzelnen Blättern enthaltenen Bescheinigungen für aufgegebene Werthgegenstände noch Bescheinigungshefte eingeführt, deren Gebrauch den Personen, welche ausgedehnten Verkehr mit der Post haben, sehr erwünscht ist.

Die Postverwaltung hält darauf, nicht allein des finanziellen Ertrags willen, sondern im Interesse einer gegenseitigen Kontrolle des Aufgebers und des Postbeamten das Ausstellen von Bescheinigungen für Werthgegenstände zu begünstigen, und schlägt daher vor, die Gebühr von Heften, enthaltend das Formular für 100 bis 400 Bescheinigungen, zu 3 Rp. für jede Bescheinigung festzusetzen, wie bisher provisorisch mit gutem Erfolge geschehen ist.

Das Postregal besteht laut Bundesgesetz vom 2. Juni 1849 in dem ausschließlichen Rechte:

- a. des Transports von verschlossenen Briefen;
- b. des Transports von andern verschlossenen Gegenständen aller Art (Pakete, Gelder u. s. w.), wenn sie nicht über 10 $\mathcal{E}$ schwer sind, 2c. 2c.

Nun wird von einigen Transportunternehmungen die Ansicht aufgestellt, als verschlossen seien nur diejenigen Gegenstände anzusehen, welche mit Siegellak verschlossen, d. h. versiegelt seien.

Die Postverwaltung konnte in Betracht der sehr großen Tragweite dieser Frage eine solche eingeschränkte Auslegung einer Gesetzesbestimmung nicht zugeben und würde, wenn dieselbe als gültig anerkannt werden sollte, die weitgreifendste Schädigung des Ertrags der Jahrpостstücke und eine sehr erhebliche Schmälerung des Ertrags voraussehen. Der Gewichtsumfang des Postregals ist ohnehin sehr beschränkt, und hat wol vollen und unterschiedenen Anspruch auf denjenigen Schutz gegen private Transportgesellschaften, den die Interessen der Kantone und des Bundes am Postertrage erfordern. Im Art. 37 des Vorschlags wird eine dießfällige Bestimmung und Erläuterung dem Ermessen der eidgenössischen Räthe unterstellt.

Ad §. 38. Das Bundesgesetz vom 30. Juni 1849 über das Verfahren bei Uebertretung polizeilicher und fiskalischer Bundesgesetze enthält Bestimmungen über das Vorgehen, wenn bezügliche Vergehen entdeckt werden; hingegen gewährt dasselbe keinen ausreichenden Anhalt, auf welche Weise die Verwaltung zur Entdeckung dieser Vergehen gelangen könne, und die Entdeckung scheint um so mehr dem bloßen Zufall überlassen, da die Postbeamten der mangelnden Bestimmungen halber im Auftreten sich ganz unsicher fühlen und bisher die Postverwaltung die Hilfe der kantonalen Polizeibeamten nur sehr gering in Anspruch bringen konnte.

Soll die Ausführung eines Gesetzes, welches die Verwaltung zur Erhebung gewisser Taxen ermächtigt, gesichert sein, so dürfen Vorschriften über schützende Maßnahmen nicht fehlen, und es hält sich demnach die Zollverwaltung vollkommen berechtigt, die Ladungen der Frachtfuhren auf den Eingangszollstätten zc. anzuhalten und deren Qualität und Quantität in Bezug auf Zollpflichtigkeit zu untersuchen.

Ein analoges Verfahren, wenn auch in gemilderter Weise und nur als Ausnahme, muß auch der Postverwaltung jenen Privatunternehmungen gegenüber gestattet sein, welche aus dem regelmäßigen Transporte von Gegenständen ein Gewerbe machen.

Die Kreispostdirektoren und andere Postbeamte sind angewiesen, bei begründeter Vermuthung, daß regelmäßige Fuhrleute, Privatboten u. s. w. postregalpflichtige Gegenstände mit sich führen, eine Verifikation der Ladung vorzunehmen, indem z. B. am Endpunkte der Fahrt ein Postbeamter bei dem Abladen gegenwärtig ist und nachsieht, ob die Ladung keine verschlossenen Gegenstände von 10 Z oder weniger und keine verschlossenen Briefe enthalte. Es hat diese Funktion zunächst keinen polizeilichen, sondern einen rein administrativen Charakter, und würde eine polizeiliche Mitwirkung nur erhalten, wenn Ausweichen von Seite des Fuhrhalters oder Widerstand eintreten sollte.

Anstände, welche in Spezialfällen sich hierüber mit den Privatfuhrleuten und kantonalen Behörden erhoben haben, erlauben der Postverwaltung nicht, eine Sicherung der Interessen und Rechte der Postverwaltung zu erlangen, wenn hiezu nicht durch eine gesetzliche spezielle Bestim-

mung die Grundlage gegeben wird, die wir im Art. 38 unsers Vorschlages den eidgenössischen Räthen unterstellen.

Die Postverwaltung würde vorgezogen haben, die Portofreiheit (Art. 39) in Amtssachen ganz aufzuheben, welche wegen der Schwierigkeit der Anwendung der einschlägigen Vorschriften zu fortwährenden Reklamationen zwischen den Beamtungen und den Postbüroau Veranlassung gibt. Es läßt sich nicht bezweifeln, daß bei der amtlichen Portobefreiung viele Mißbräuche unterlaufen, die nicht zur Entdeckung gelangen und dem Postärar wie den Kantonen zum großen Nachtheil gereichen. Postamtliche Zählungen weisen nach, daß der Portobetrag der in Amtssachen portofrei gehenden Korrespondenzen der Kantons- und der Bezirksbehörden und Beamtungen jährlich bei Fr. 200,000 erreicht. Die Postverwaltung würde es als einen für die Ordnung in dem Postdienst sehr erfreulichen Fortschritt angesehen haben, wenn sie dazu hätte gelangen können, gegen Entrichtung dieser jährlichen Entschädigung an die Kantone, nach dem Maßstabe der Bevölkerung, die Portofreiheit in Amtskorrespondenzen aufzuheben, wofür sie bereits früher im Schoße der Kommissionen der Bundesversammlung Aufmunterung erhalten hat, und welche Maßregel von allen Postdirektoren der Kreise auf das wärmste befürwortet wird.

Indessen haben wir uns die Schwierigkeiten nicht verhehlt, welche mit einer solchen durchgreifenden Maßregel verbunden wäre, die gegen altherkömmliche und mit der Verwaltungseinrichtung der Stellen engverflochtene Uebungen verstoßen und in den Kantonen wahrscheinlich mit Widerwillen aufgenommen würde, abgesehen davon, daß bezüglich der eventuell erforderlichen Portovergütungen bei allen Kantonal- und Bezirksstellen von den Regierungen spezielle Anordnungen zu treffen wären, denen nur mit Schwierigkeit Eingang verschafft werden könnte.

Mit Rücksicht auf diesen Sachverhalt und darauf, daß gleichwol noch partielle Portobefreiungen z. B. für die Mitglieder der Bundesversammlung, Militärs im Dienste und in Dienstsachen, für Arme u. dgl., fortbestehen müßten, wird nunmehr der Wortlaut des bisherigen Gesetzesartikels wiederum unter nachstehenden geringen Abänderungen vorgeschlagen.

In Erweiterung der bisherigen Bestimmungen dürften zur Portofreiheit ferner zugelassen werden die Gemeindebehörden, Pfarrämter und Kirchenvorstände für die unter sich in Amtssachen der politischen Gemeinden, Pfarrgemeinden oder der Kirche zu wechselnden Korrespondenzen.

Seit längerer Zeit schon ist von Kantonsregierungen und andern kantonalen- und Bezirksbehörden diese Portofreiheit reklamirt worden. Diese amtliche Korrespondenz bezieht sich in der That auf Gegenstände des öffentlichen Interesses des Staates, und die Korrespondenzen sind nicht in der Lage, hiefür Portoauslagen bestreiten zu können, so wie hievon auch keine amtlichen Schreib- und andere Gebühren bezogen werden. Hingegen sollen die Korrespondenzen zwischen Gemeindebehörden, Pfarrämtern und Kirchenvorständen und Privaten oder andern, nicht portofreien

Beamtungen der Portofreiheit nicht theilhaftig sein, da hiebei in der Regel Privatinteressen behandelt werden, und die theilhaftigen Privaten zur Tagzahlung verpflichtet anzusehen sind, oder überhaupt die Portobefreiungen zu weit greifen und einer Kontrolle entzogen würden.

Es muß darauf gehalten werden, Erweiterungen der Portobefreiungen, die leicht Mißbräuche nach sich ziehen, zu vermeiden.

Die amtlichen Blätter der Kantone enthalten außer den amtlichen Bekanntmachungen der Behörden noch gerichtliche und außergerichtliche Anzeigen in Parteisachen (Ausweisung von Konkursen, Zwangsversteigerungen, Pfändungen, Verbote, Schuldenrufe, Bevormundungen u. s. w.) so wie an Anzeigen in Gemeinde- und Korporationsangelegenheiten.

Andere sogenannte amtliche kantonale Blätter gehen noch weiter, und bringen außerdem noch Privatankündigungen über industriellen Verkehr, Verkäufe, Miethen u. s. w., so daß dieser Theil der Blätter den amtlichen Theil weit überwiegt.

Diese letztere Gattung von Blättern kann man nicht eigentlich als ganz portofreie Amtsblätter anerkennen, und es sind daher dieselben in annäherndem Verhältnisse ebenfalls theilweise zur Portozahlung anzuhalten. (*Feuille d'avis officiel de Genève*).

Was dagegen die erstere Klasse der amtlichen Blätter betrifft, so sollen sie billigermaßen in Betracht der Benutzung für Veröffentlichung in Parteisachen eine Kompensation an die Postverwaltung gewähren, die wir darin finden, daß sie postdienstliche Bekanntmachungen der Kreispostdirektionen über Errichtung und Fahrordnung der Kurse, Konkursausweisungen über Pferdelieferung, erledigte Stellen, über Expeditionsbedingungen u. s. w., welche ebenfalls einen amtlichen Charakter haben und das öffentliche Interesse sehr nahe berühren, unentgeltlich in ihre Spalten aufnehmen.

Die weiter folgenden Artikel des Gesetzesvorschlages enthalten keine Abweichungen von dem Wortlaute des bisherigen Tagengesetzes.

Indem wir nun der Bundesversammlung die Annahme des nachstehenden Entwurfes eines revidirten Bundesgesetzes über die Posttagen empfehlen, haben wir die Ehre, Sie, Tit., neuerdings unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

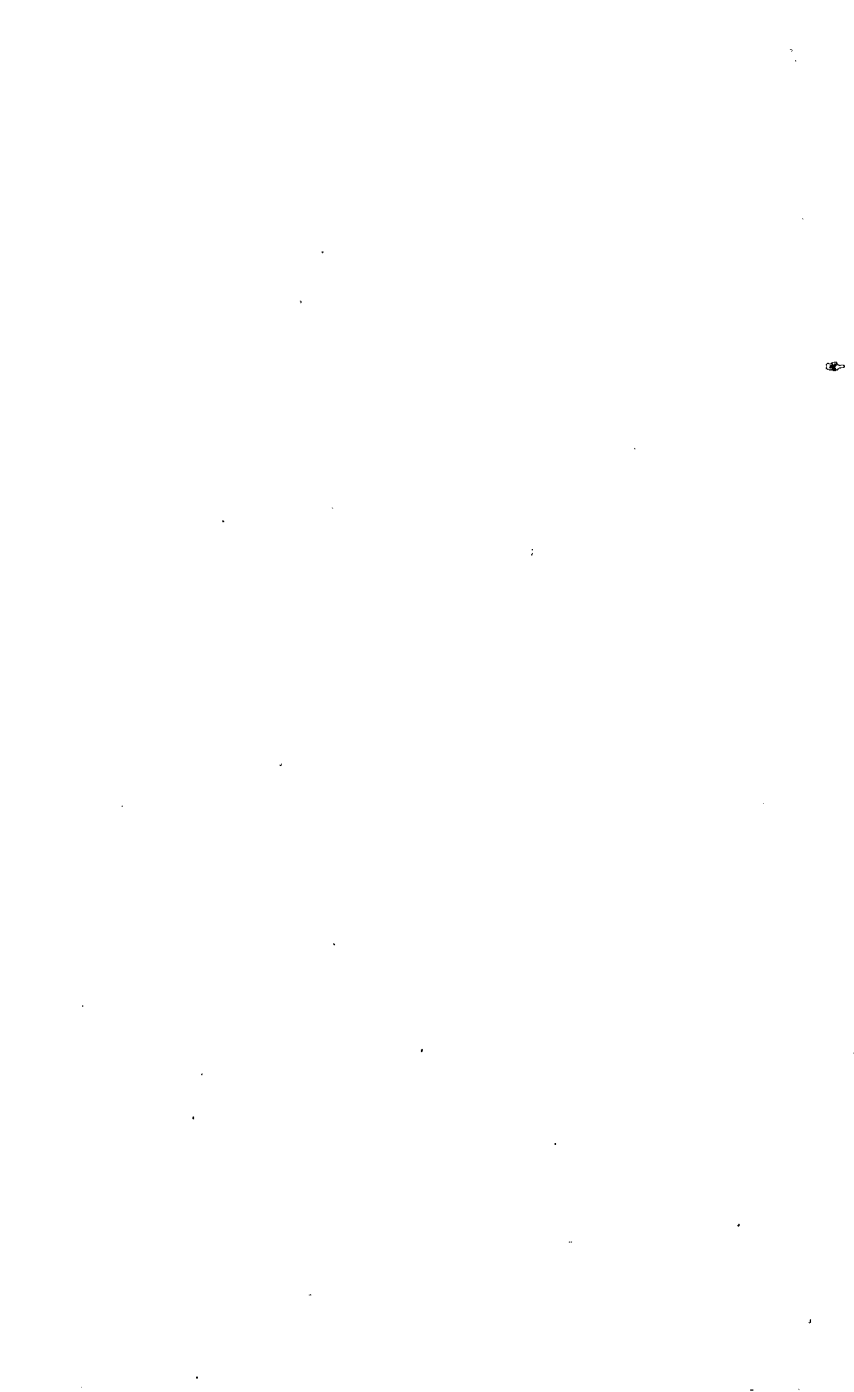
Bern, den 5. Juli 1861.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

J. M. Knüsel.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schlegel.



**Botschaft des schweiz. Bundesrathes an die gesetzgebenden Rätthe der Eidgenossenschaft,
betreffend Revision des Posttaxengesetzes. (Vom 5. Juli 1861.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1861
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	31
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	12.07.1861
Date	
Data	
Seite	285-308
Page	
Pagina	
Ref. No	10 003 405

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.