

Beilage

zu Nr. 7 des schweizerischen Bundesblattes.

Botschaft

des

schweizerischen Bundesrathes an die Bundesversammlung zu dem Vorschlage eines Bundesgesetzes über das Postregale.

(Von dem Bundesrathe beschlossen den 13. März 1849.)

Die Bundesversammlung hat durch ihren Beschluß vom 28. November vorigen Jahres zu erkennen gegeben, daß sie hohen Werth darauf setzt, daß die Centralisation des Postwesens bald ins Leben gerufen werde. — Wir haben daher nicht geögert, diejenigen Bundesgesetze zu entwerfen, die als Grundlage für die künftige Postverwaltung dienen sollen, und beginnen mit Ueberreichung des Vorschlages eines Bundesgesetzes über das Postregale.

Bei Entwerfung dieses Gesetzesvorschlages haben wir uns zur Aufgabe gemacht, den Umfang derjenigen Rechte, welche die schweizerische Postanstalt ausschließlich für sich in Anspruch nimmt, genau zu bestimmen, und hinwieder diejenigen Pflichten zu bezeichnen, die von der Postverwaltung gegenüber dem Publikum übernommen werden.

Die Rechte, die der Postanstalt zustehen, glaubten wir umfassend und genau festsetzen zu sollen, weil wir hier den Rechten der Privaten, dem sonst geltenden Grundsätze des freien Verkehrs, hemmend entgegenzutreten. In Festsetzung der Pflichten dagegen, beschränkten wir uns auf diejenigen Bestimmungen, die von besonderer Wichtigkeit für das verkehrtreibende Publikum sind, und nicht leicht

der Veränderung unterliegen, keineswegs in der Meinung, daß wir damit die Aufzählung der von der Post zu übernehmenden Pflichten erschöpfen, sondern in der Voraussetzung, daß es zweckmäßiger sei, wenn über minder erhebliche Gegenstände der Bundesrath von sich aus weitere Vollziehungsverordnungen und Reglemente erlasse, je nachdem die Bedürfnisse es erfordern und die Erfahrung den praktischen Weg dazu zeigt.

I. Rechte der Postanstalt.

Sie werden, Herr Präsident, Herren Nationalräthe, aus dem Art. 1 unseres Vorschlages ersehen, daß wir das ausschließliche Recht des Transportes, nicht nur für Briefe, sondern auch für Personen, Pakete und Geldsendungen in Anspruch nehmen. Die Aufstellung des Briefpostregales wird wohl von keiner Seite Widerspruch erleiden. Dagegen mögen Manche noch der Meinung sein, wir hätten besser gethan, den Transport von Personen, Paketen und Geldern der freien Konkurrenz zu überlassen. Würden wir den größtmöglichen Postertrag zum alleinigen Zweck unserer Postanstalt machen, so geben wir zu, daß man füglich auf das Monopol des Transportes von Personen, Paketen und Geldern verzichten könnte. Allein den größern Vortheil der Centralisation des Postwesens sehen wir in allseitiger Erleichterung des Verkehrs, und zwar des ausgedehntesten Verkehrs, betreffe er die Beförderung von Personen oder den Transport von Sachen, gleichviel ob diese nach Städten, Dörfern oder in Seitenthäler, auf Berge oder an abgelegene Orte versendet werden, ob die Jahreszeit den Verkehr begünstige oder hemme, und ohne Rücksicht, ob auf einzelnen Strecken der Postanstalt großer, kleiner, oder auch gar kein Gewinn zu Theil werde.

Man wird uns erwidern, dieser Verkehr mache sich eben am leichtesten durch die freie Konkurrenz. Es mag diese Bemerkung richtig sein für Städte, für stark bevölkerte Gegenden, für Orte, die an den großen Straßenzügen liegen. Allein wir haben ein hohes volkswirtschaftliches Interesse, auch für Diejenigen zu sorgen, die an Nebenstraßen wohnen, die ihr Brod an abgelegenen Orten auf rauhem Boden durch ihre Gewerthätigkeit erwerben müssen. Die Privatkonkurrenz dehnt ihre Transportanstalten nur dahin aus, wo unmittelbar und sicher Gewinn zu ziehen ist; sie vernachlässigt die Orte, wo die geringe Zahl der Bevölkerung oder der geringe Verkehr keinen Vortheil darbietet. Noch mehr! Sie richtet sich auch in der Zeit so ein, daß sie ihre Kurse einstellt, so bald die rauhere Jahreszeit die Zahl der Reisenden vermindert. Soll nun die eidgenössische Postanstalt da, wo Gewinn sich zeigt, durch die Konkurrenz sich verdrängen lassen, und nur ausschelfen, wo der Ertrag zweifelhaft ist; soll sie die Nebenstraßen bedienen, um der Privatindustrie den Verkehr auf den Hauptstraßen zuzuführen? oder soll sie mit dem Personen- und Pakettransporte sich gar nicht befassen? Im einen Falle wäre sie außer Stand, den Kantonen auch nur den geringern Theil ihrer bisherigen Einnahmen zuzustellen, im andern aber würde sie einem großen Theile der schweizerischen Bevölkerung einen Vortheil, dessen sie sich bisanhin erfreute, ohne alle Aussicht auf Ersatz, entziehen.

Die Erfahrungen, die uns dießfalls andere Staaten liefern, sind keineswegs ermunternd, ein System aufzugeben, bei dem sich bisher das schweizerische Publikum wohl befunden hat. Wir überschätzen unsere bisherigen Zustände nicht, wenn wir behaupten, daß unsere Bevölkerung in Bezug auf den Transport von Personen und

Sachen im Ganzen besser bedient war, als diejenige anderer Staaten, wo nur die Briefpost Regale ist. Trotz der vielen kantonalen Verwaltungen, trotz der fiskalischen Bestrebungen, die noch hie und da sich geltend machten, dürfen wir uns in Bezug auf die Zahl der Kurse, auf die Ausdehnung derselben, auf die Bequemlichkeit der Transportmittel und in den meisten Kantonen auch hinsichtlich der Taxen, andern Staaten an die Seite stellen. Die Zentralisation der Posten wird diesen Zustand sicher nicht verschlimmern.

In andern Ländern sehen wir übrigens, daß selbst bei freier Konkurrenz das Geld sich dennoch Monopole zu schaffen weiß, und daß dort die wahre Konkurrenz faktisch erdrückt wird. Die Folge davon ist Vernachlässigung der Nebenstraßen, Willkür in Behandlung des Publikums, Nichtbeachtung von Beschwerden und Begünstigung der großen Gewerbe. Der Fiskus mag sich allerdings gut dabei befinden, denn solche Monopolisten haben dem Staat bedeutende Gebühren zu entrichten, die sie mittelbar auf den Reisenden wieder erheben müssen, so zum Beispiel den zehnten Theil der Passagiertaxen, Entschädigungen an die Posthalter, wenn sie sich nicht ihrer Pferde bedienen. Zudem dürfen sie keine Briefe mit sich führen, und dennoch sollen sie das Publikum besser bedienen können, als eine Staatsanstalt, die keine Zehnten zu bezahlen hat, mit den gleichen Wagen Personen, Briefe und Pakete führen kann, und kein doppeltes Verwaltungspersonale bedarf! Wenn man nicht zum Vorhinein allen Glauben an die Möglichkeit einer gewissenhaften, sparsamen Verwaltung aufgibt, so kann man diese Behauptung nicht richtig finden.

Wenn nun in der Sache selbst schon überwiegende Gründe für die Ausdehnung des Postregales auf den Transport von Personen und Sachen liegen, so spricht

auch der Wortlaut unserer Bundesverfassung ebenso unzweifelhaft für dieselbe.

„Die gegenwärtig bestehenden Postverbindungen,“ heißt es im Art. 33, „dürfen im Ganzen ohne Zustimmung der betheiligten Kantone nicht vermindert werden.“ — und in demselben Artikel lesen wir weiter: „daß der Bund nicht nur berechtigt, sondern auch verpflichtet ist, das zum Postwesen gehörige Material, so weit dasselbe zum Gebrauch tauglich und erforderlich ist,“ gegen Entschädigung zu übernehmen.

Bei Festsetzung dieses Artikels kann doch wohl kaum die Absicht gewaltet haben, der Bund solle für eine halbe Million Franken Personenwagen übernehmen, die bestehenden Kurse fortbestehen lassen, und zugleich auf das ihm abgetretene Regale des Personen- und Sachentransportes verzichten.

Uebrigens sind wir keineswegs der Ansicht, daß da, wo ein bedeutender Verkehr vorhanden ist, die Privatkonkurrenz ganz ausgeschlossen werden soll. Wir haben bisher schon gesehen, daß die Omnibus, die Boten, die Dampfschiffe, die Marktschiffe, die Eisenbahnen ihren Verkehr neben den Posten ungehindert treiben durften. Wir sind gesonnen, dieses auch fernerhin zu gestatten, wenn ein Bedürfniß dafür vorhanden ist. Von nicht periodischen Fahrten ist ohnehin im Regale die Rede nicht. Aber unter Kontrolle sollen diese Gewerbe gestellt werden, und wenn wir im Gesetzesvorschlage von Konzessionsgebühren sprechen, so soll das bloß Fiskalische nicht die vorherrschende Absicht sein, die uns bei Festsetzung der Gebühren leiten wird.

Insbesondere hinsichtlich der Eisenbahnen anerkennen wir die abgeschlossenen Verträge auch für den Bund, und sind keineswegs gesonnen, solchen gemeinnützigen

Unternehmungen, den bestehenden so wenig als den künftigen, in irgend einer Weise hemmend entgegenzutreten.

Zur Beruhigung dürfen wir auch den Grundsatz unumwunden aussprechen, daß, wenn der Bund das Postmonopol in ausgedehntem Maße in Anspruch nimmt, er auch die Pflicht hat, solche Einrichtungen zu treffen, daß die Ausübung desselben nicht zur Last, sondern zur Wohlthat für das Allgemeine wird. Will uns die Bundesversammlung in diesem Bestreben unterstützen, so findet sie den besten Anlaß bei Berathung des Gesetzes über die Posttaxen, das, wie wir wenigstens glauben, keine Bestimmungen enthält, die irgend eine Sehnsucht nach freier Konkurrenz der Privatindustrie rege machen könnten.

Neu und vielleicht unerwartet erscheint in unserem Gesetzesvorschlage die Ausdehnung des Postregales auf die Extraposten, d. h. auf den Transport von Personen mit unterlegten Pferden.

Wir sprechen dieses Regale nicht zum Vortheile der Postkasse an, denn diese wird aus dieser Einrichtung mittelbar wenigstens eher Schaden erleiden, als Vortheil ziehen.

Wir glaubten aber im Interesse des Publikums auf ein Institut nicht verzichten zu dürfen, das rings um uns herum besteht und sich als praktisch bewährt hat. Was in Beziehung auf den Handel der Transit ist, sind in postalischer Beziehung die Extraposten. Der Transit bringt dem Handel keinen Gewinn, die Staaten selbst ziehen in der Regel Nichts vom Transit; aber er bringt Leben und Verkehr und damit Geld in's Land. So die Extraposten. Sie bringen uns Reisende, die sonst die Schweiz umgehen. Unmittelbar gewinnen zunächst die Posthalter, die Wirthe. Zugleich wird aber den Posthaltern die Pferdellieferung für die

ordentlichen Posten erleichtert, und der äußere Postdienst, insbesondere derjenige der Postillone, wird dadurch wesentlich befördert. Schweizerreisende selbst, Einzelne, Familien, Gesellschaften, die außer der Postzeit reisen wollen oder müssen, die der Bequemlichkeit wegen mit eigenen Wagen zu reisen wünschen, erhalten dadurch ein Transportmittel, das sie bisanhin in den meisten Kantonen entbehrten. Wir übersehen dabei keineswegs, daß wir unsern ordentlichen Posten eine schädliche Konkurrenz machen, und daß im Allgemeinen die Zahl der Extrapostreisenden bedeutend abgenommen hat, sei es aus politischen oder aus ökonomischen Gründen, sei es, daß die bedeutende Vermehrung der Eisenbahnen, der Dampfschiffe und die bessern Posteinrichtungen im Allgemeinen die Vortheile, eigene Wagen mitzuführen, bedeutend vermindert haben. Dessenungeachtet halten wir die Gründe, die für die Einführung der Extraposten sprechen, überwiegend, und wünschen das Regale des Extrapostwesens grundsätzlich wenigstens ausgesprochen. Sache der vollziehenden Behörde wird es alsdann sein zu erwägen, in welcher Ausdehnung, auf welchen Straßenzügen dasselbe eingeführt werden soll, und sie wird sich wohl im eigenen Interesse kluge Behutsamkeit zur Pflicht machen.

Wenn wir bisher die Ausdehnung des Postregale rechte fertigten, so müssen wir nun auch noch einige Gründe angeben, warum wir das Regale des Zeitungs-transportes nicht in Anspruch genommen haben.

Sehr viele Staaten in Europa üben dieses Regale nicht aus, und wo es in neuerer Zeit noch eingeführt wurde, mögen politische Gründe mehr als finanzielle dazu mitgewirkt haben. Um die Presse leichter zu überwachen und den Mißbräuchen derselben zeitlich zu begegnen, bedürfen wir des Regals des Zeitungstransportes nicht;

auch das kantonale Interesse fällt für uns weg, kantonsfremde Zeitungen zu Gunsten der eigenen Kantonsjournalistik hoch zu belegen.

Unsere Politik besteht darin, zu Verbreitung der Zeitungen durch die ganze Eidgenossenschaft mitzuwirken, den guten Blättern ein weiteres Feld ihrer Wirksamkeit zu verschaffen. Gewinn auf diesem Verkehr suchen wir nicht, und wenn daher Andere noch leichter für die Verbreitung sorgen können, so sehen wir darin nur Vortheil für das Publikum und keinen Nachtheil für das Postärar. — Bei der gleichförmigen Taxe von 20 Prozent des Verlagspreises für den Transport durch die ganze Eidgenossenschaft kann es ohnehin außer dem Verlagsorte selbst Niemanden gelüsten, neben der Post zu konkurriren. Finden aber Privaten am Verlagsorte selbst ihren Vortheil darin, die Post nicht zu benutzen, so sehen wir eben in dieser Freiheit das Mittel, den Einwendungen zu begegnen, die noch hier und da aus Lokalsücksichten einer gleichförmigen Transporttaxe für alle Entfernungen entgegen gehalten werden.

Uebrigens paßt der Transport abonnirter Zeitungen schon nach ihrer Versendungsweise nicht unter den Begriff des Postregales. Wir sprechen daselbe im Allgemeinen nur an für verschlossene Briefe, verschlossene Pakete, verschlossene Geldsendungen, und fragen dann nicht, was darin enthalten ist.

Zeitungen werden aber in der Regel offen, mit oder ohne Band versendet, und deswegen sind sie den Briefen nicht gleich gehalten. Sie sind nicht, wie es bei Briefen meistens der Fall ist, Urkunden eines ökonomischen Privatgeschäftes, sie sind das Mittel eines bloß geistigen Verkehrs, der mit indirekten Abgaben nicht belästigt werden sollte.

II. Pflichten der Postverwaltung.

Waren wir nicht karg, der Postanstalt große Rechte einzuräumen, so waren wir nicht weniger freigebig, die Pflichten der Post gegenüber dem Publikum in weit höherem Maße auszudehnen, als dieß bisanhin der Fall war.

Als die wichtigsten von diesen Pflichten erschienen uns (Art. 10—14)

1. Das Postgeheimniß.

Ferne von uns lag jede Befürchtung, als möchten je die Staatsbehörden sich verleiten lassen, durch amtlich angeordnete Erbrechung Handlungen ihrer Untergebenen nachzuforschen, daher auch keine Bestimmung in diesem Sinne, weil auch nur der Gedanke der Möglichkeit in einem Freistaate durch ein Gesetz keine Nahrung finden soll.

Allein der Bund hat das Postgeheimniß in anderer Weise zu wahren und zu gewährleisten, das Geheimniß des Briefstellers gegen seine Feinde. — Mehr als vor der Schlechtigkeit der Beamten und Angestellten muß das Publikum vor deren Schwachheit sicher gestellt werden.

Der Fall mag bisher selten vorgekommen sein, daß Briefe oder andere Sendungen aus dem Grunde erbrochen worden sind, um deren Inhalte nachzuspüren, aber Anderes ist begegnet. Entweder war es Unterschlagung kommender oder gehender Postgegenstände, oder es war das Zulassen Fremder in die Poststuben, deren Zweck lediglich Erforschung von Geschäftsverbindungen war, oder es war leichtfertiges, wenn nicht böshaftes Geschwäg über den Verkehr der Einen mit Andern, oder Neugierde aus den verschiedensten Motiven, welche Postbeamte wissentlich

und absichtlich, oder leichtsinnig und gedankenlos sich zu Schulden kommen ließen.

So weit der Gesetzgeber, so weit die Behörden die Kraft haben, sollen sie diesem Uebelstande steuern und den ganzen Ernst, welchen diese wichtige Sache verdient, in das Gesetz, in die Instruktionen, in die Bestellungen hineinlegen. — Jeder vorkommende Fall soll zur Warnung Aller auf's Strengste geahndet und bestraft werden. Es wird lange Zeit erfordern, bis in dem letzten der Postangestellten die Ansicht sich gebildet haben wird, daß er in Allem, was den Verkehr des Publikums betrifft, gegen Jedermann, gegen Freund und Feind, gegen Hohe und Niedere, gegen Vorgesetzte und Untergebene, die größte Verschwiegenheit zu beobachten hat. Aber dieses Ziel soll erstrebt und in möglichstem Grade unausgesetzt verfolgt werden.

Dem beharrlichen Willen der obern Beamten, der wachenden Kontrolle der obersten Behörde möge es gelingen, das Postgeheimniß zu wahren, wie es gewahrt sein soll.

Wir übergehen zur

2. Haftbarkeit.

Entsprechend ihrem privatrechtlichen Entstehen, haben die schweizerischen Postverwaltungen auch dann, als sie Staatsverwaltung geworden, den möglichst geringsten Grad von Haftbarkeit übernommen. Die Speditoren von heut zu Tage sind nach Umständen in bedeutenderer Weise haftbar, als es zur Stunde die Post ist. Diese können es, weil sie ihre Speditionsgüter gegen gewisse Gefahren, z. B. Wassergefahr, assuren. Die schweizerischen Posten assuren nicht und haften nicht. — Wenn man die Postscheine liest, kann man kaum begreifen, daß die Sache

so lange so gehen konnte. Es ist aber zu vermuthen, daß die Administrationen nach Umständen klug waren und selbst da Entschädigungen leisteten, wo vielleicht, strengrechtlich genommen, ihre Entschädigungspflicht nicht vorhanden war.

a. Bei den Briefen.

Für Briefe, welche nicht eingeschrieben werden, haftet die Postverwaltung, wie bis anhin, auch fürderhin nicht. Sie sorgt, daß keiner verloren gehe, thut ihr Möglichstes, daß dieselben an den Ort ihrer Bestimmung gelangen, aber wenn dennoch hie und da einer verloren oder nicht den rechten Weg gehen sollte, gibt sie weder Rede noch Antwort. Wer diese wünscht, muß seinen Brief einschreiben lassen; dieses kostet nun zwar das doppelte Porto und die weitere Mühe des Frankirens, aber die Post haftet mit 35 Franken für die richtige Ankunft, für den Verlust.

Für den Verlust haftete man bis jetzt schon; das schien uns aber für die meisten Fälle ungenügend. — Wohl neun Mal in zehn Fällen ist es der Fall, daß man Briefe deshalb chargirt oder rekommandirt, damit dieselben zu einer bestimmten Zeit in den Händen des Empfängers seien. — Um nun dieser Absicht des Versenders zu entsprechen, und ihr durch das Gesetz und die Verwaltung entgegenzukommen, schlagen wir vor, daß die Entschädigung nicht nur dann geleistet werde, wenn ein chargirter Brief verloren geht, sondern auch dann, wenn ein solcher Brief um mehr als einen Posttag verspätet an die Adresse gelangt. — Wir ersuchen Sie auch, den scheinbar unbestimmten Ausdruck „Posttag“ beizubehalten, weil er für alle Ortschaften paßt. Ein Posttag kann in einer Stadt zwölf Stunden, auf dem Lande zwei bis drei Tage sein. — Sache der Instruktion an die Beamten und Briefträger

ist es, über die Beförderung und Zustellung solcher Briefe an Adresse die Einleitungen so zu treffen, daß die Verwaltung nie oder nur selten in den Fall komme, diese Entschädigung zu leisten, wofür ihr jedoch in allen Fällen der fehlbare Beamte haftbar bleibt.

b. Bei Fahrpoststücken.

Die Postanstalt haftet für den Verlust und die Beschädigung bei Geld- und Waarensendungen nach Maßgabe des angegebenen Werthes. — Sie haftet also unbedingt für Fahrlässigkeit oder Untreue ihrer Beamten und Angestellten. — Allerdings war dieß bis dahin bei den meisten Administrationen nicht der Fall; sie erklärten meist, wie andere Privatunternehmungen dieser Art, nur für die Treue ihrer Angestellten zu haften. Das war aber nur so lange zu rechtfertigen, als die Posten Privat institute (Sache der kaufmännischen Korporationen in Zürich und St. Gallen, Sache sogar von einzelnen Familien, der Fischer in Bern, der Peyer in Schaffhausen, der Wirth in Lichtensteig u. s. w.) waren.

Auf den Grund der Fahrlässigkeit würde der Richter in den meisten Fällen die Administration zum Schadenersatz verurtheilen; hingegen konnten wir die Ansicht, daß die Postadministration auch in sogenannten Fällen „höherer Gewalt“ die Verantwortlichkeit für Verlust und Beschädigung zu übernehmen habe, nicht theilen. — Auch andere Administrationen gehen nicht so weit, eine unbedingte Haftbarkeit auszusprechen; doch sind die dießfälligen Uebungen und gesetzlichen Bestimmungen in den Nachbarländern verschieden.

Wir sagen noch ein Wort wegen des Passagiergepäcks. Es ist noch nicht lange her, daß man die Reisenden für ihr Gepäck selbst sorgen ließ. — Jede Verantwortlichkeit

war dadurch in der That von der Postverwaltung abgelehnt. — In jüngster Zeit setzte man eine Vergütungssumme von 50 Franken für einen Koffer u. s. w. fest. — Es war Etwas, doch wenig genug, da selten der Inhalt des Koffers eines Reisenden unter 300 Franken werth sein wird.

Aus diesem postalischen Naturzustande müssen wir heraustreten, und dem Reisenden für seine mit Werthangabe versehenen Gegenstände nach Maßgabe dieses Werthes haften. Es ist zwar in dem Gesetze nicht gesagt, weil es Sache der Administration ist, doch verstanden, daß da, wo der Werth eines Koffers u. s. w. mehr als eine bestimmte Summe beträgt, der Reisende den Ueberschuß nach den bestehenden Geldtarifen auch dann zu bezahlen habe, wenn das Gewicht des Koffers dasjenige des Freigepräcks nicht überschreiten sollte. — Es ist auf der Hand liegend, daß in einem solchen Falle, z. B. wenn der Reisende Juwelen und Kunstsachen in großem Werthe mit sich führt, die Garantie für diesen seinen Geldwerth besonders geleistet werden muß. Auch fügen wir hiezu, daß nur für eingeschriebene und mit Werth deklarirte Reisegegenstände gehaftet werden soll; im andern Falle wären der Reklamationen nach Zahl und Betrag kein Ende.

c. Bei Personen.

In Fällen von persönlicher Beschädigung suchten wir Mitte zu halten zwischen der bisherigen schweizerischen Uebung und dem französischen und englischen Verfahren.

In der Schweiz entschädigte man den Reisenden, welcher körperliche Verletzungen im Postdienst erlitten hatte, in der Regel nicht. In Fällen von besonderer Fahrlässigkeit wurden dem Betroffenen höchstens die Heilungskosten vergütet. In Frankreich und England wird

die Entschädigung nach Maßgabe des Schadens, welcher dem Reisenden persönlich nach Berufsverhältniß u. s. w. erwachsen ist, ausgesprochen. Dieß mag gut in Frankreich und in England sein. Unsere Kräfte und Verhältnisse aber erlauben uns nicht, eine Entschädigungspflicht von diesem Umfange zu übernehmen, und wir haben Grund zu glauben, daß die Administration nach Umständen ganz der Laune des Richters preisgegeben wäre. — Wir anerkennen eine Entschädigungspflicht, wir anerkennen, daß bloß mit Vergütung der Heilungskosten zu wenig geschieht, glauben aber, daß wenn neben den Heilungskosten auch noch die Verpflegungskosten von der Administration getragen werden, den Gründen der Billigkeit volle Rechnung getragen sei. — Ja, wir wären gerne noch einen Schritt weiter gegangen, und hätten auch für den Zeitverlust eine Entschädigung eintreten lassen, wenn uns dieß nicht, wie die Entschädigung für persönlichen Nachtheil, zu weit geführt hätte; allein auch hier ist es schwer, das rechte Maß zu finden. Während der eine Reisende mit ein paar Franken täglich entschädigt werden könnte, würden wohl die meisten Reisenden ein Recht auf größere Entschädigung geltend zu machen wissen.

Unfällen ist der Mensch nun einmal im Allgemeinen, der Reisende aber im erhöhten Grade ausgesetzt. — Alle Nachtheile in Fällen persönlicher Verletzung, ja selbst des Todes, vermöchte keine Administration auf ihre Schultern zu nehmen. So sorgfältig man bei der Konstruktion und dem Unterhalte der Wagen, bei der Wahl der Kondukteure, bei Abschließung der Posthaltereverträge, bei Anstellung der Postillone, bei der Inspektion der Postställe auch sein wird, wird man doch Mißgriffe begehen, nicht Alles sehen, nicht alle Fehler vermeiden können.

Daß auch bei den persönlichen Unfällen die Verant-

wortlichkeit wegfällt, wenn das Unglück des Reisenden durch höhere Gewalt herbeigeführt worden, versteht sich von selbst, auch dann, wenn die Administration für Pakete und Baloren die Entschädigungspflicht unbedingt übernehmen sollte. Schon in dieser eng beschränkten Entschädigungspflicht trägt doch von nun an die Post schon manchen Zufall, den die Reisenden früher ganz allein, ohne irgend einen möglichen Regreß, hatten tragen müssen.

Weitere Bestimmungen des Gesetzes bedürfen keiner besondern Rechtfertigung. Sie erscheinen als nothwendige Folge der Aufstellung einer neuen eidgenössischen Verwaltung, der in den Kantonen ein gesetzlicher Boden gegeben werden mußte.

Prüfen Sie, Herr Präsident, Herren Nationalräthe, unsere Vorschläge, und setzen Sie uns bald in den Stand, diejenigen Verbesserungen im Postwesen einzuführen, denen das Publikum mit Begierde entgegenfieht.

Die hohe Regierung des Kantons Genf, indem sie mit Zuschrift vom 12. d. M. das Kreis Schreiben vom 26. Februar, betreffend die Münzverhältnisse, beantwortete, hatte sich gleichzeitig veranlaßt gesehen, die verschiedenen Gold-, Silber- und Kupfermünzen, welche im dortigen Kantone nach dem Dezimalsystem geprägt worden sind, mit der Bemerkung einzusenden, daß diese Sammlung mit Vergnügen der Eidgenossenschaft als Geschenk abgetreten werde.

Der Bundesrath beschloß, diese ebenso werthvolle als interessante Gabe und die zuvorkommende Weise, mit der dieselbe geboten wurde, angemessen und verbindlich zu verdanken.

Die Anzeige, daß die Gränzmarken auf dem Splügen und bei Münster von den Oesterreichern zu Ungunsten des schweizerischen Gebietes versetzt worden seien, hatte den Bundesrath bereits unterm 22. Januar abhin veranlaßt, die Regierung des Kantons Graubünden einzuladen, über die fraglichen Gränzverhältnisse möglichst genaue Erkundigungen einzuziehen und darüber Bericht zu erstatten.

Mit Zuschrift vom 10. dieß theilt uns der Kleine Rath des Kantons Graubünden im Wesentlichen Folgendes mit:

„Nach der Erklärung der Obrigkeit von Rheinwald vom 17. v. M. befinde sich der Gränzpfahl noch immer auf der gleichen Stelle, wo er im Jahre 1823 eingesetzt worden sei. Dabei werde jedoch bemerkt, daß vor 1823 die Gränze nicht auf der Höhe, wo jetzt, sondern etwas weiter gegen die österreichische Seite bei dem sogenannten schwarzen Thurm sich hingezogen habe.

„Bezüglich der Gränzanstände im Münsterthal gehe aus dem dießfälligen Berichte des Gränzkommissärs und Landammannamtes hervor, daß bei der letzten Gränzbefestigung durch österreichische Truppen, diese letztern das dormalen noch streitige Gebiet als solches anerkannt hätten; auch werden von den Graubündnern, welche ostwärts auf besagtem Gebiete liegende Güter besitzen, keine Steuern an die österreichischen Behörden bezahlt; westwärts hingegen, wo das streitige Gebiet in seiner Ausdehnung noch nicht getrennt sei, hätten wenigstens diejenigen Graubündner, welche von der benachbarten österreichischen Gemeinde Taufers Liegenschaften erworben, sich der Steuerentrichtung unterzogen.

„Die Regierung des Kantons Graubünden schließt dahin, daß wenn auch die Gerüchte auf Gränzverletzung als übertrieben sich darstellen, gleichwohl anderseits hervor gehe, wie nothwendig die Erledigung und Regulirung der schon so lange pendenten Gränzverhältnisse mit Oesterreich sei.“

Beilage zu Nr. 7 des schweizerischen Bundesblattes.

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1849
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	07
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.03.1849
Date	
Data	
Seite	174-174
Page	
Pagina	
Ref. No	10 000 026

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.