

Schweizerisches Bundesblatt.

XXVI. Jahrgang. II. Nr. 29.

4. Juli 1874.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Franken.
Einrückungsgebühr per Zeile 15 Rp. — Inserate sind franko an die Expedition einzusenden.
Druk und Expedition der Stämpfischen Buchdruckerei in Bern.

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung zu einem
Gesetzesentwurfe betreffend das Postregal.

(Vom 20. Juni 1874.)

Tit.!

Der Art. 38 des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1872 über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen verordnet, daß über die Rechtsverhältnisse des Frachtverkehrs und der Spedition auf Eisenbahnen und andern vom Bunde konzedirten, oder von ihm selbst betriebenen Transportanstalten (Dampfschiffen und Posten), sowie über die Schadensersatzverbindlichkeiten für die beim Bau oder Betriebe dieser Anstalten herbeigeführten Tödtungen und Verletzungen die erforderlichen Bestimmungen aufgestellt werden sollen.

Vorerst wird dieser Gesetzesbestimmung in Betreff der Eisenbahnen durch zwei Entwürfe entsprochen, welche der Bundesrath der Bundesversammlung bereits eingereicht hat und worin anfänglich auch die Posten in Behandlung genommen waren; nachdem sich jedoch die Unzuträglichkeit herausgestellt hatte, dieselben den Eisenbahnen gleichzustellen, sind diese zwei Entwürfe auf die Posten nicht ausgedehnt worden. Es liegt uns nun vor Allem ob, die Vorlage eines besondern Gesetzesentwurfes zu motiviren, wofür wir uns in folgenden Ausführungen ergen.

Über die Rechtsverhältnisse des Frachtverkehrs auf den Eisenbahnen bestanden bisher keine andere bundesgesetzliche nähere Bestimmungen als diejenigen der Konzessionen. Diese Verhältnisse waren daher hauptsächlich in den von den Eisenbahnen erlassenen Reglementen behandelt. Anders ist die Sachlage bei den Posten.

Die Rechte der Posten, deren Betrieb und Verpflichtungen, sind bei der Centralisation der kantonalen Posten in einem und demselben besondern Gesetze (Postregalgesez vom 2. Juni 1849) behandelt und festgestellt worden, dessen Bestimmungen seither anlässlich der Taxgeseze (Bundesgesez vom 6. Februar 1862 und Bundesgesez vom 27. Juli 1869) einzelne Abänderungen und Ergänzungen erhalten haben. Im Nähern sind die Ausführungsbestimmungen in dem vom Bundesrathe unterm 6. September 1869 erlassenen Transportreglement zusammengestellt. Die inzwischen im Verkehre eingetretenen Veränderungen machen es nun rätlich, das Postregalgesez einer Revision zu unterziehen und wir crachten es als logische Folge, daß dem Postwesen, als einem speziellen und wichtigen Zweige der Bundesverwaltung, wiederum ein besonderes Gesez gewidmet und daß es vermieden werde, über die Posten gleichsam nur gelegentlich in einem Gesetze zu statuiren, welches direkt für die Eisenbahnen und als nächste Folge des Bahngesezes vom 23. Dezember 1872 aufgestellt wird und dessen Normen nur unter vielfachen Einschränkungen auf die Posten Anwendung finden könnten, woraus für den Verkehr, wie für die Verwaltung Verwicklungen und ernste Erschwerungen entstehen würden. Nach unserm Dafürhalten dürfen, was auch bisher der Fall war und sehr wünschenswerth ist, die bezüglichen Bestimmungen im Postgeseze einfacher gehalten werden, als dieses im Eisenbahngeseze der Fall ist; wo die Rechtsbestimmungen des Postgesezes allfällig nicht ausreichen, mag in Streitfällen das gemeine Recht subsidiarisch eintreten.

Unter jenen Bestimmungen des Eisenbahn-Frachtgesezes, die den Einrichtungen der Posten nicht entsprechen, erwählen wir für einmal nur folgende:

1. Als Grundlage des Transportgeschäftes ist (Art. 2 des Frachtgesezes) der Frachtbrief hingestellt.

Die Posten können in der Regel die Einlieferung eines Frachtbriefes, als dem Kleinverkehr widerstrebend, nicht verlangen und begegnen dem weitem Hinderniß, daß ein richtiger Frachtbrief die Angabe des Inhalts der Sendung enthalten soll, zu welcher Forderung die Posten in Folge des Postgeheimnisses gar nicht befugt sind, den Ausnahmefall einzig vorbehalten, daß es sich um ein verbotenes Transportobjekt handelt.

2. Ad Art. 2 Frachtgesetz, Ziff. 7. Die Posten können ferner die Werthangabe nicht fordern, weil nach den Postgesetzen jedem Versender freisteht, einen ihm beliebigen (nur nicht zu hohen) Werth oder keinen Werth zu deklariren und es liegt für die Posten kein Motiv vor, von diesem durch mehrfache gesetzliche Bestimmungen (Bundesgesetze vom 6. Februar 1862 über die Posttaxen, § 22 und Bundesgesetz vom 27. Juli 1869, § 22) aufgestellten und durch lange Erfahrungen erprobten und höchst einfachen Verfahren abzugehen.

Die beliebige Werthangabe bildet die richtige und gültige Selbstschätzung des Absenders für die in Anspruch zu nehmende Postgarantie und für die an die Post zu entrichtende Werthtaxe (Assekuranzprämie). Die Posten würden übrigens keine Mittel besitzen, eine volle Werthangabe zur Anwendung der Werthtaxe irgendwie zu kontroliren, besonders da ihnen die Erforschung des Inhalts der Sendung untersagt ist. Es wird durch diesen Modus unendlichen Streitigkeiten und Verwicklungen zwischen den Absendern und der Post vorgebeugt und das Beförderungsgeschäft der Post, sowie die Garantiebemessung und Taxberechnung auf die höchst einfachen und leicht konstatarbaren äußerlichen Faktoren des Gewichts und der Werthdeklaration des Versenders gestellt; auch ist dieses System in denjenigen Staaten Europas, welche ausgebildete Fahrposten besitzen (die deutschen Staaten und Oesterreich-Ungarn) ebenfalls seit Langem in voller Geltung.

3. Ad Art. 2, Ziff. 6. Die Angabe des Versendungsweges kann nicht allein vom Absender abhängen, sondern auch davon, über welche Wege und für welche Gegenstände die Posten bezügliche Verbindungen unterhalten. Die Posttransporte sind in Bezug auf Gewicht und Art der Sendungen sehr verschiedenartigen Einschränkungen unterworfen.

4. Ad Art. 3. Nach einer in diesem Artikel enthaltenen Bestimmung würden die Posten vermuthlich behindert sein, die bisherige Empfangsgebühr von 3—5 Rappen zu erheben, womit denselben eine Schädigung von beiläufig Fr. 100,000 jährlich erwachsen müßte. — Bei der Billigkeit der Posttaxen ist wohl nicht Grund gegeben, diese Einnahmen zu unterdrücken.

5. Die in Art. 4 enthaltenen Bestimmungen über Zollangaben würden für die Post bei eintretenden Verzollungsanständen eine reiche Quelle von Streitigkeiten werden. Uebrigens sind die Postbüreaux, vorab die mittlern und die kleinen Büreaux, nicht in der Lage, über den stets wechselnden Detail der Zollvorschriften des Auslandes sichere Auskunft zu ertheilen und liegt überhaupt

der auswärtige Zolldienst außer dem Bereiche des Postdienstes. Immerhin wird die Postverwaltung den größern Postbüreaux die gefällige Auskunftertheilung der Zollvorschriften an Versender zur Pflicht machen, ohne aber in Sachen eine Verantwortlichkeit zu übernehmen.

6. Ad Art. 8 des Frachtgesetzes. Bei den Posten kommen in der Regel die vorläufigen Frachtbrief- oder Aviszusendungen nicht vor, sondern wird der weitaus größte Theil der Postsendungen direkt durch die Briefträger oder besondere Paketträger in die Wohnung des Adressaten bestellt und zwar bis auf 10 Fr ohne irgend eine Zuschlagtaxe. Die hieraus sich ergebenden Lieferfristen müssen sich nun ganz anders bemessen, als der Art. 8 des Frachtgesetzes vorsieht und zwar je nach dem Belang des postalischen Verkehrs der Ortschaft, sowie je nach der Entfernung der Wohnung des Adressaten vom Postbüreau, welche bis 4 Stunden und mehr betragen kann. Auch bedingen isolirte Lage und Jahreszeit etc. spezielle Bestellungsregulirungen, sowie auch bei gewissen Anlässen vorkommende Verkehrsanhäufungen, oder zu gewissen Zeiten eintretende Dienstreduktionen ebenfalls starke Einwirkungen üben, z. B. Weihnacht, Neujahr, Volksfeste, die Sonntage u. s. w. Die Postverwaltung leistet durch Verwendung von mehr als Fr. 1,500,000 jährlich für den Vertragungsdienst den Beweis, daß sie hierin mit möglichster Berücksichtigung des Verkehrs vorgeht.

7. Ad Art. 14—19 des Frachtverkehrsgesetzes. Wie wir hievon bei Ziff. 2 bemerkten, ist kein Versender gehalten, den Werth des Gegenstandes zu deklariren. Von den ohne Werthangabe zur Post gelieferten Gegenständen wird daher auch keine Werthtaxe, sondern nur die Gewichttaxe berechnet. Es folgt nun hieraus, daß im Falle von Verlust oder Beschädigung der Versender nicht den Ersatz des vollen Werthes in Anspruch nehmen kann. Analoge Folge tritt auch bei theilweiser Angabe des Werthes ein.

In den Postgesetzen (Verordnung vom 5. September 1849 und in der Transportordnung vom 6. September 1869, § 104) ist daher bei Stücken ohne Werthangabe die Entschädigung nach Normalsätzen vorgesehen, welche auch bei den deutschen Fahrposten gesetzliche Gültigkeit haben. Der schweizerische Normalsatz ist bisher 2 Fr. per Fr und der deutsche 3 $\frac{3}{4}$ Fr. per Fr . Bei theilweiser Werthangabe bildet dieselbe ebenfalls den Maßstab der bezüglichen Entschädigung.

In den ursprünglichen Motiven zum Frachtgesetzentwurf der Eisenbahnen ad Art. 36, alinea 2, pag. 25 war übrigens anerkannt,

„daß von einer Ersazpflicht des Bundesfiskus für den nicht
 „deklarirten Werth einer Sendung, selbst im Falle einer nachge-
 „wiesenen Arglist oder groben Fahrläßigkeit eines Beamten, keine
 „Rede sein könne.“

Die Artikel 14, 16, 19 des ursprünglichen Frachtgesezentwurfes stellten indessen Normen auf, welche mit den vorstehend erwähnten Sachverhältnissen und im Postwesen bestehenden gesetzlichen Bestimmungen ganz unvereinbar wären.

8. Ad Art. 23 und 24 des Frachtgesezentwurfes. Der Postverkehr mit dem Auslande wird für alle im Auslandsgebiete eintretenden Vorkommenheiten durch die von den eidgenössischen Räten genehmigten Postverträge regiert. Da nun sowohl das Maß der Haftung für Postsendungen als die Behandlung unbestellbarer Stüke, Rücksendung derselben, die Speditionsbedingungen überhaupt, Verjährung der Klagen und andere Materien in gegenseitig verpflichtender Weise durch diese Verträge regulirt sind, so können anderweitige Bestimmungen hiefür nicht zur Anwendung kommen.

Wir heben im Weitern den Unterschied im Verkehr und in der administrativen Stellung einerseits der Posten und anderseits der Eisenbahnen noch in nachstehenden Auseinandersezungen hervor, denen wir eine Nachweisung der finanziellen Situation der Posten, mit Rücksicht auf ihre fiskalischen Verpflichtungen folgen lassen, ehe wir im Einzelnen auf den vorliegenden Entwurf eines Postregalgesezes zu dessen Begründung übergehen werden.

Der Transport mit den Posten ist wesentlich verschieden von demjenigen der Eisenbahnen; diese allein vermitteln den eigentlichen Güterverkehr. In den Bereich der Posten fällt vorab die Vermittlung der Korrespondenzen; anbei dienen sie dem Kleinverkehr der Industrie und den gesellschaftlichen Interessen (Paketbeförderung), sowie für den Transport von Geldern und sonstigen Werthsachen. Dieselben dienen auch zur Beförderung von Personen auf Linien, wo Eisenbahnen nicht bestehen. Die Bahnen wählen überhaupt zum Betriebe die rentabel erscheinenden Linien einer dichtern Bevölkerung und topographisch günstigen Bodengestaltung und überlassen den Posten meistens die von der Natur und dem Verkehr nur gering bedachten Landstriche als dürftiges Betriebsfeld. Den eigentlichen Waarentransport haben die Bahnen vermöge der ihnen zu Diensten stehenden gewaltigen Bewegungskräfte und der hiedurch für eigentliche Gütersendungen erzielten tiefern Taxen, bereits an sich gezogen. Im Gegensaze hievon zeigt sich die Post besonders geeignet und übernimmt es, durch ein über das ganze Gebiet der Schweiz verbreitetes Nez von Verbindungen, in Städten wie in

Dörfern, in offenen, leicht zugänglichen, wie in den gebirgigen Gegenden die Korrespondenz- und Kleinverkehrs-Verbindungen, unter Berechnung gleichförmiger, einfacher und mäßiger Taxen zu unterhalten.

Die schweizerischen Posten transportiren und theilen aus oder überliefern an das Ausland jährlich (1873) beiläufig:

Briefe und Korrespondenzkarten	54 Millionen.
Zeitungen und andere Druksachen	51
Fahrpoststücke	5,600,000.
Reisende wurden 1873 transportirt	1,460,000.

Die überwiegende Eigenschaft des Kleinverkehrs in Fahrpoststücken tritt auch darin hervor, daß von 100 Stücken etwa

- 85 das Gewicht von 10 ℔ nicht übersteigen,
- 8 zwischen 11 und 20 ℔ stehen, und nur beiläufig
- 7 Stük ein höheres Gewicht erreichen.

Die Bahnen haben durch den Transport der Güter bis auf die Station zur gesetzlichen Taxe ihrer Verpflichtung genügt und eine allfällige Ablieferung des Gutes in die Wohnung des Adressaten ist Gegenstand beliebiger Verständigung und weiterer Taxentrichtung. Die Posten erstrecken ihre Bedienung, in der Regel ohne einen Taxenzuschlag, bis in die Wohnung des Adressaten, für Briefe, Zeitungen, Druksachen und Fahrpoststücke (letztere bis auf 10 ℔), und es ist, bei der Tiefe der Taxen, klar, daß auf mehreren Zweigen des Postbetriebes (Zeitungen, Druksachen und zum Theil auch auf den Fahrpoststücken und Reisenden), sowie in vielen Gegenden der größern Entfernung wegen, der Ertrag der Taxen die Kosten der Dienstleistungen durchaus nicht deckt, so daß eine Kompensation in andern Gegenständen des Postverkehrs gesucht werden muß. In den „Motiven“ zu den vorliegenden Gesetzesentwürfen über den Frachtverkehr der Bahnen und Verpflichtung wegen körperlicher Verletzungen auf den Bahnen ist hervorgehoben, es liege den strengen neuen Gesetzes-Bestimmungen, welche den Bahnen bezügliche Entschädigungen auferlegen, die Assekuranzidee zu Grunde, d. h. die Voraussetzung, daß die Gesamtheit der Verkehrtreibenden und Bahnreisenden durch einen supponirten, über die Frachtvergütung hinausgehenden Taxzusatz der Transportanstalt ausreichenden Ersatz für Tragung der Entschädigungsgefahr liefern und hiedurch dieser Transportanstalt gleichsam die Verpflichtung auferlegen, in Schädigungsfällen ausgiebiger und selbst ohne ein Verschulden begangen zu haben, Vergütung zu leisten. Dieser Standpunkt kann für die Staatsposten wenigstens nicht gelten. Es ist einleuchtend, daß im Verkehr derselben, als einer Anstalt, welche im Dienste aller Bürger die allgemeine staatliche Postvorsorge über-

nommen hat und ausübt, und welche nebst der Verkehrsvermittlung noch wesentliche verfassungsmäßig festgestellte finanzielle Zwecke zu erfüllen hat, mit Rücksicht auf den Gemeinnutzen der Posten die Privatanprüche auf Prästation von Schädigungen sich in ganz mäßigen Grenzen halten sollen, indem dieser Anstalt nicht möglich ist, jeden Einzelnen vor etwaigen Nachtheilen ganz zu schützen, welche ihm auch ohne eigentliches Verschulden der Posten bei deren Benutzung erwachsen mögen. Wir denken, daß dieser Standpunkt den Staatsideen der Postanstalt zunächst entspricht. Jedenfalls darf man hier die Haftpflicht nicht auf ein Maß ausdehnen, welches eine starke Beeinträchtigung der in Art. 36 und 42 der Bundesverfassung den Posten auferlegten Aufgabe, dem Bunde als Finanzquelle zu dienen, in sich schlösse und eine ökonomische Erschöpfung derselben bewirken würde, die es zugleich, zum größten Nachtheil des Publikums, unmöglich machen müßte, fort und fort diejenigen Verbesserungen in den Posteinrichtungen vorzunehmen, welche zur weitem Entwicklung des Verkehrs erforderlich und bisher als Aufgabe der Bundesverwaltung betrachtet worden sind.

Die Mehrausgaben, welche den Posten durch Vorschriften, wie sie über den Bahnverkehr vorgeschlagen worden, erwachsen könnten, entziehen sich zwar für jetzt jeder sichern Berechnung, jedoch würde die Ziffer von 500,000 bis 600,000 Franken jährlich nicht zu hoch gegriffen sein.

Wir berühren noch die finanzielle Situation der Postanstalt im Allgemeinen, um zu belegen, wie sehr dieselbe der ökonomischen Schonung bedarf.

Annähernder Voranschlag nach den Ergebnissen der Rechnung von 1873.

Postverwaltung.			
	Einnahmen	(beiläufig)	Ausgaben.
a. von Reisenden	Fr. 3,700,000.	e. Besoldungen	Fr. 5,340,000.
b. von Briefpost mit Geldanwsgn	} „ 5,950,000.	f. Bureaukosten Werthzeichen	} „ 570,000.
c. v. Fahrpoststücken	} „ 3,500,000.	g. Kleidung	} „ 160,000.
d. Konzessionen		h. Lokale	} „ 310,000.
Fächer		i. Material	} „ 1,030,000.
Scheine	} „ 350,000.	k. Transport	} „ 5,170,000.
Verschiedenes		l. Reisen und Verschiedenes	} „ 80,000.
	<hr/> Fr. 13,500,000.		<hr/> Fr. 12,660,000.
		Reinertrag beiläufig	} „ 840,000.
			<hr/> Fr. 13,500,000.

Annähernder Voranschlag der einzelnen Verwaltungszweige:

Reisende.		Briefpost.		Fahrpost.	
	Fr.		Fr.		Fr.
Einnahmen a.	3,700,000	Einnahmen b.	5,950,000	Einnahmen c.	3,500,000
Ausgabenbetreffniß bei-		Ausgabenbetreffniß bei-		Ausgabenbetreffniß bei-	
läufig von		läufig von		läufig von	
e $\frac{1}{10}$ — $\frac{2}{10}$ =	850,000	e $\frac{5}{10}$ — $\frac{6}{10}$ =	3,090,000	e $\frac{2}{10}$ — $\frac{3}{10}$ =	1,400,000
f $\frac{1}{10}$ =	60,000	f $\frac{5}{10}$ =	290,000	f $\frac{4}{10}$ =	220,000
g $\frac{2}{10}$ — $\frac{3}{10}$ =	40,000	g $\frac{4}{10}$ =	60,000	g $\frac{3}{10}$ =	50,000
h $\frac{3}{10}$ =	90,000	h $\frac{4}{10}$ =	130,000	h $\frac{3}{10}$ =	90,000
i $\frac{6}{10}$ =	610,000	i $\frac{1}{10}$ =	100,000	i $\frac{3}{10}$ =	310,000
k $\frac{6}{10}$ — $\frac{7}{10}$ =	3,170,000	k $\frac{1}{10}$ — $\frac{2}{10}$ =	900,000	k $\frac{2}{10}$ =	1,100,000
l $\frac{4}{10}$ =	30,000	l $\frac{3}{10}$ =	20,000	l $\frac{3}{10}$ — $\frac{4}{10}$ =	30,000
	<u>4,850,000.</u>		<u>4,600,000.</u>		<u>3,200,000.</u>
Passivstand	1,150,000.	Rein-Ertrag	1,350,000.	Rein-Ertrag	300,000.
				von Briefpost	1,350,000.
					<u>1,650,000.</u>
				Passiva vom Personentransport	1,150,000.
					<u>500,000.</u>
				Rein-Ertrag von Rubrik d hievor	350,000
				ab Kostenanschlag	<u>10,000</u>
					<u>340,000.</u>
				Rein-Ertrag beiläufig	840,000.

Nur auf der Briefpost (b) und den Nebenzweigen (d) ergibt sich ein namhafter Reinertrag; schwach ist jedenfalls der Reinertrag auf den Fahrposten, und auf dem Personentransport entsteht ein erhebliches Defizit, welches im Ganzen im Zunehmen begriffen ist. Wenn den Reisendeneinnahmen einfach die Ausgaben an Transportkosten (selbst ohne von den Kosten des Fuhrmaterials einen Betrag in Anschlag zu bringen) gegenüber gestellt werden, so entsteht folgender Defizitnachweis:

	Passagier-Einnahmen.	Transportkosten.	Ausfall.
	Fr.	Fr.	Fr.
1850	2,424,000	2,745,000	321,000.
1855	3,674,000	4,330,000	656,000.
1860	1,979,000	3,031,000	1,052,000.
1865	2,085,000	3,051,000	966,000.
1870 Kriegsjahr	—	—	—
1871	2,835,000	4,035,000	1,200,000.
1873	3,700,000	5,170,000	1,470,000.

Das fortschreitend ungünstige Resultat erklärt sich daraus, daß die Kosten der Pferdunternehmungen und der Fuhrwerkbeschaffung stark gestiegen ist und eine stete Vermehrung passiver, für die betreffenden Gegenden immerhin nothwendiger Postkurse stattgefunden hat. Auch bei einigen Zweigen der Briefpost wird der erforderliche Kostenaufwand durch den Ertrag des Porto nicht gedeckt.

Ist auch eine Hebung der Einnahmen für 1874 und weiterhin zu hoffen, so wird man diesfalls die Erwartungen nicht hoch spannen dürfen, da auch die Ausgaben im steten Wachsen begriffen sind; der dermalige schwache Reinertrag wird sich in der Folge nur insofern zu äuffnen vermögen, als die Einnahmen der Posten nicht durch nachtheilig wirkende und tief eingreifende gesetzliche Vorschriften erschüttert und bedroht werden. Da die Haftpflicht der Posten zunächst auf den unabträglichen Rubriken des Personentransports und der Fahrpost lastet, so ist die Erwartung der Postverwaltung wohlberechtigt, daß die bezüglichlichen Ersazpflichten in ganz mäßigen Dimensionen begrenzt bleiben und die Posten hierin nicht denjenigen Gesellschaften gleichgestellt werden, die den Personen- und Gütertransport lediglich als gewerbliche Industrie betreiben.

Wir haben auch noch anzuführen, daß die Taxen der größten Zahl von Fahrpoststücken, nämlich derjenigen im Bereich des Postregals, bis 10 Fr , sehr mäßig und in der Regel tiefer gestellt sind, als die Bahntaxen der Eilguttarife.

Posttaxen und Bahntaxen (Eilgut) für kleine Sendungen.

Gewicht- stücke.	Werthstücke.		Taxen für Entfernungen von Stunden						
			2	5	10	20	30	40	50
z	z und Werth.		Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.
2	z 2. Werth 100 Fr.	Posttaxe	15	20	20	25	30	30	35
		Posttaxe	15	20	20	25	30	30	35
		Bahntaxe	25—40	25—40	25—40	80	120	160	200
5	z 5. Werth 100 Fr.	Posttaxe	25	25	35	50	60	70	85
		Posttaxe	25	25	35	50	60	70	85
		Bahntaxe	25—40	25—40	25—40	80	120	160	200
10	z 10. Werth 200 Fr.	Posttaxe	30	30	50	70	90	110	130
		Posttaxe	30	30	50	80	100	120	140
		Bahntaxe	25—40	25—40	25—40	80	120	160	200
20	z 20. Werth 200 Fr.	Posttaxe	40	40	70	100	130	160	190
		Posttaxe	40	40	70	110	140	170	200
		Bahntaxe	25—40	25—40	25—40	80	120	160	200
30	z 30. Werth 300 Fr.	Posttaxe	50	50	90	130	170	210	250
		Posttaxe	60	60	100	145	185	225	265
		Bahntaxe	25—40	25—40	25—40	80	120	160	200

Wir leiten nun die eingehende Besprechung des Postregalgesez-entwurfes mit der Bemerkung ein, daß die bisherigen Bestimmungen sich in einem den Postgesetzen der deutschen Staaten ähnlichen Rahmen bewegen. Die Rechtsverhältnisse der Posten des deutschen Reiches sind durch das der Neuzeit angehörende Gesez vom 28. Oktober 1871 geregelt und wir erachten es von Werth, in einem neuen schweizerischen Postgeseze die bisherige Föhlung und Gleichartigkeit in den Normen beizubehalten.

Unstreitig behaupten die deutschen Reichsposten, welche den Betrieb der Brief- und Fahrpost und des Personentransportes umfassen, den Rang einer vorzüglich ausgestatteten und erfolgreich verwalteten Transportanstalt, und es ist wohl nichts dagegen zu erinnern, wenn in den einschlägigen Materien der beiden Staaten Gleichartigkeit in der Behandlung angestrebt wird. Im Gegentheil erscheint es uns als Aufgabe, die bisher noch in den Landesgrenzen veranlaßten Verschiedenheiten der Bedingungen des Postverkehrs möglichst verschwinden zu lassen, und es wird auch eines der Ziele des bevorstehenden Postkongresses sein, in dieser Richtung sich thätig zu erweisen.

Wir werden nun den vorliegenden Entwurf des Postregalgesezes im Einzelnen besprechen:

ad Art. 1 und 2.

Die Bundesverfassung erklärt in Art. 36 das Postwesen als Bundessache. Der Inhalt des Art. 31 der Verfassung, welcher als Beschränkungen der Gewerbefreiheit lediglich von einem Salz- und Pulverregal, von eidgenössischen Zöllen, Eingangs- und Verbrauchssteuern spricht, kann der durch den Art. 36 der Verfassung präzis festgestellten Alleinberechtigung des Bundes zum Postbetriebe keinen Abbruch thun und es ist daher Sache der Bundesgesezgebung, sei es unter dem Namen von Postregal oder unter welcher sonstigen Bezeichnung, dem Bunde den Alleinbetrieb der Posten zu sichern und den Umfang dieses Betriebes festzustellen.

Das Postregal findet sich in den verschiedenen Staaten des regelmäßigen Postbetriebes sehr abweichend umschrieben. Die meisten Staaten reihen unter das Postregal lediglich die Briefposten (für Beförderung von Briefen, Zeitungen, Druksachen, Waarenmustern und sonstigen Korrespondenzen) mit verschiedener Aufnahme von Briefen mit deklarirtem Werth, jedoch unter Ausschluß aller Waaren- und Geldersendungen, deren Transport dort den Korporations- und Privattransportanstalten überlassen ist.

Für den Personentransport ist auf verkehrreichen Linien durch die Eisenbahnen unstreitig bestens gesorgt; hingegen bedarf die Be-

völkerung zahlreicher Verbindungsmittel mit den Bahnlagen, sowie der außer denselben gelegenen Ortschaften unter sich, um deren Bedienung es oft mißlich aussehen würde, wenn dieselbe allein dem Privattransport zugewiesen wäre. Auch sind die Tax- und Garantieverhältnisse bei den Privatunternehmungen bisweilen sehr mangelhaft geordnet und leidet auch der Dienst an Unregelmäßigkeit und willkürlicher Beschränkung, die dessen Benutzung verkümmern.

Das deutsche Reichsgesetz vom 28. Oktober 1871 über das Postwesen befaßt unter das Regal eigentlich nur die verschlossenen Briefe und die wöchentlich mehrmals erscheinenden Zeitungen; gleichwohl betreibt die deutsche Postverwaltung die Fahrpost in sehr ausgedehntem Maßstabe, wozu sie in den unter den frühern Rechtsverhältnissen gegründeten Anstalten, in den Bedürfnissen der Bevölkerung und in der ihr im ganzen Umfange des Reichsgebietes zustehenden einheitlichen Organisation und verfügbaren Transportmittel den gesichertsten Anhalt findet.

Für die Schweiz liegen dermal überwiegende Gründe nicht vor, von dem sehr bescheiden umgeschriebenen Postregal abzugehen. Findet der Staat in dem Regale gewisse Alleinberechtigungen, so erwächst ihm hiedurch gleichzeitig die Pflicht, den Postdienst im Interesse des Gesamtlandes zu besorgen, womit derselbe viele Leistungen übernimmt, die außerdem ihm nicht überbunden werden könnten und in Händen einer Privattransportgesellschaft nicht gesichert wären. Auch ist bisher das Regal des Personentransports, der Briefpost, nämlich des Transports der Briefe und faktisch auch der kleinen Sendungen unter Band (Druksachen), sowie der kleinen Fahrpoststücke in der Bundesgesetzgebung überall anerkannt und als wesentlicher Bestandtheil administrativer und fiskalischer Rechte des Bundes festgehalten worden.

ad Art. 3 und 4.

Die bisherigen Milderungen und Ausnahmen vom Regal sind nicht nur beibehalten, sondern noch erweitert, durch die in Art. 3 aufgenommene Bestimmung über Konzessionsertheilungen für Personentransport. Es war angezeigt, bezüglich der Eisenbahnen hier die dem Bundesrechte entsprechende Bestimmung aufzunehmen (Art. 3a).

Mit einem Verzicht auf das Regal würden auch die Konzessionen für Privatunternehmungen im Personentransport dahinfallen, mit der einzigen Ausnahme der Eisenbahnkonzessionen, deren Ertheilung unabhängig von der Postanstalt, durch die Bundesverfassung, Art. 26 der Bundesverfassung von 1874 der Bundesgewalt übertragen ist.

ad Art. 5 und 6.

Die seit Erlaß des Postgesetzes vom 2. Juni 1849 vorgekommenen Konflikte erheischen mehrfache Erläuterungen der speziellen Bestimmungen des Art. 1 dieses Gesetzes (Umschreibung des Postregals), welche im Wesentlichen in den spätern Bundesgesetzen vom 6. Februar 1862 und vom 27. Juli 1869 (Posttaxengesetze) aufgenommen worden sind und die wir hiemit in gleicher Weise, wie sie bisher bestanden, dem vorliegenden Gesetzesentwurfe einverleibt haben. Durch das in Art. 6 untersagte Zusammenverpacken von Briefen und Gruppieren von Stücken werden die Posten am Ertrag der Taxen verkürzt, was hier als unerlaubt speziell zu bezeichnen war.

ad Art. 7 und mit 10.

Die Strafbestimmungen des bisherigen Gesetzes (Postregalgesez von 1849, Art 6) sind beibehalten.

Wir konnten uns über das Verfahren bei Postregalverletzungen ganz kurz fassen und haben lediglich dem Grundsatz Ausdruck gegeben, daß wohl eine administrative Verfügung (in Sachen von kleinem Belange) eintreten mag, hingegen in allen andern Fällen dem Betheiligten der Rekurs an die Gerichte offen bleibt, sowie auch im Uebrigen hiebei das Bundesgesetz vom 30. Juni 1849 betreffend Uebertretungen polizeilicher und fiskalischer Bundesgesetze seine fernere Anwendung zu finden hat.

Der Art. 9 enthält einige spezielle, zum Theil durch den erweiterten Postbetrieb veranlaßte Bezeichnungen von Postregalverletzungen.

Ad Art. 11.

Die Unverletzlichkeit des Postgeheimnisses ist auf Grund der Bundesverfassung Art. 36 in der bisherigen Umschreibung in den Gesetzesentwurf aufgenommen; nur hatten wir Veranlassung, im lezten Alinea das Verhältniß der Privaten bei Eingriffen in das Postgeheimniß zu berühren.

Von der Ansicht ausgehend, daß der Rechtsverwaltung im Staate kein Verwaltungszweig sich entziehen darf, haben wir die einzig mögliche Ausnahme bezüglich des Postgeheimnisses in Alinea 4 dieses Artikels formulirt, damit der Verwaltungsbehörde in den etwa vorkommenden Fällen ein leitender Maßstab und eine autoritative Entscheidung an die Hand gegeben werde. Das deutsche Reichsgesetz vom 28. Oktober 1871 enthält in Art. 5 auch eine bezügliche Bestimmung.

ad Art. 12.

Die Posten befaßten sich auch bisher nicht bloß mit den im Regal begriffenen Betriebszweigen, sondern auch mit andern Be-

dienungen des Verkehrs, die dem Postdienste naheliegen und mit demselben wohl vereinbar sind, auch theilweise schon vor der Zentralisation der Posten mit dem Postdienste verbunden waren, z. B. Nachnahmen, Zeitungs-Abonnemente, Geldanweisungen u. s. w. Die Postbedienung dieser Gegenstände hat einen solchen Umfang angenommen, daß der Beweis der Nützlichkeit dieser Besorgungen vollständig geleistet ist. Uebrigens dürfen wir hier wohl erwähnen, daß die Postanstalt es als eine Pflicht gegen die Kulturinteressen erachtet, den Zeitungstransport zu vermitteln, dessen Taxertrag die damit verbundenen Auslagen der Postverwaltung bei Weitem nicht deckt.

ad Art. 13.

Die bisherigen Gesetze enthalten keine Vorschriften über die Verbindlichkeit der Posten zur Annahme von Gegenständen und von Reisenden; mit Rücksicht auf das Regal schien uns schicklich, hierüber eine spezielle Bestimmung in das Gesetz aufzunehmen.

Im Weg der Reglemente sind die Objekte zu bezeichnen, die aus technischen oder sicherheitspolizeilichen Gründen von der Postbeförderung auszuschließen, oder nur unter gewissen, restriktiven Bestimmungen anzunehmen sind. Das Postregalgesetz von 1849 giebt hierüber positive Begrenzungen; allein die Erfahrung hat gezeigt, daß es besser der obersten Verwaltungsbehörde überlassen wird, je nach den Veränderungen der Verkehrsobjekte, hierin das Geeignete festzusetzen. Eben so ist es Sache des Reglements, den Ausschluß gewisser Personen von der Postwagenfahrt festzusetzen (aus sanitäts- oder sittenpolizeilichen Gründen, z. B. ansteckende Kranke, Betrunkene etc.). Die Erwägung der möglichsten Förderung des Verkehrs wird jedenfalls die entscheidende Bundesbehörde dahin führen, die Ausschliessungen und bedingten Aufnahmen mit gebührender Schonung zu bestimmen.

ad Ziffer I, litt. c.

Von praktischem Belange ist die Frage der Ausdehnung des Personentransportes. Das Personentransportregal kann nicht dahin ausgelegt werden, daß die Transportverbindlichkeit ohne Grenzen sei, denn unter allen Umständen ist die Reisendenaufnahme durch in Zeit und Ort gegebene Verhältnisse bedingt und vermöchte auch keine gesetzliche Vorschrift und auch keine weit gehende Postführungsvergütung an die Unternehmer eine eigentlich unbedingte Reisendenaufnahme zu garantiren. Die Postverwaltung wird hierin auch wie bisher auf die äußersten Grenzen gehen, welche durch die Möglichkeit der Beschaffung von Transportmitteln gegeben sind.

ad Ziffer II.

Dürfte eigentlich überflüssig sein, da die Postverwaltung zu keinen Zeiten irgend welchen bloß persönlichen Bevorzungen statt gegeben hat.

ad Ziffer III.

Die Versendung von Poststücken mit Begleitpapieren bildet die Ausnahme, indem solche meist nur zum Zwecke der Zollbehandlung im Verkehr mit dem Auslande vorgeschrieben sind; eine bloß grundsätzliche Erwähnung im Gesetze konnte daher genügen. Die Reglemente haben hierin das Nähere festzusetzen.

ad Ziffer IV.

Ueber die Fälle, in welchen der Absender zur Inhaltsangabe der Sendung, entgegen der Regel des Postgeheimnisses, angehalten werden mag, haben wir aus dem bisherigen Regalgeseze das Erforderliche in den neuen Geszentwurf aufgenommen.

Ad Art. 14. Die bisherigen Postgesetze enthalten über die praktisch wichtige Frage der Bestellung der Sendungen in die Wohnung des Adressaten keine Vorschrift. Es wird durch das neue Gesetz nun eine weit reichende Verrichtung, die bisher nur usuell bestanden, den Posten zur Verpflichtung gemacht, womit dieselben eine bedeutende Belastung übernehmen. Es liegt hierin ein charakterischer Unterschied zwischen Bahndienst und Postdienst, welcher letzterer hiedurch eigentlich als Transportanstalt für den Kleinverkehr bezeichnet wird.

Die äußerst ungleichen, zuweilen sehr bedeutenden Entfernungen zwischen dem Postbureau und der Wohnung des Adressaten, sowie die durch den Belang des Postverkehrs bedingten großen Verschiedenheiten in der Frequenz der Briefträgergänge, machen es unerlässlich, der Vollzugsbehörde (Bundesrath) die speziellen Lieferungsvorschriften anheim zu geben, die unter der Kontrolle der Oeffentlichkeit bis an die Grenzen des administrativ Möglichen gehen werden. Besondere Ausnahmen von den ordentlichen Bestimmungen werden immerhin fortbestehen müssen, für die ganz entlegenen einzelnen Wohnungen und auf Gebirgen befindlichen Wohnsize und Etablissements.

Ad Art. 15. Ueber die Zurückziehung von Poststücken haben bisher lediglich in der Transportordnung vom 6. September 1869 Vorschriften bestanden, welche ausreichen; indessen scheint es uns nützlich, die grundsätzlichen Bestimmungen in einem besondern Artikel dieses Gesetzes niederzulegen.

Ad Art. 16. Ueber das Pfandrecht auf Poststücken schien uns nicht nothwendig, weitreichende Vorschriften, wie diejenigen der Artikel 27—31 des Eisenbahn-Frachtverkehrsgesetzes, aufzunehmen, da bezügliche Konflikte selten eintreten und Streitigkeiten nach den Regeln des gemeinen Rechts erledigt werden. Wir haben daher einzig den Grundsatz der Haftung des Poststückes für die Posttaxe in gleicher Weise aufgenommen, wie schon das Bundesgesetz vom 27. Juli 1869 (I. § 24) bereits hierüber verfügt.

Wir befassen uns hier auch nicht mit jenen gerichtlichen Pfändungen, welche bei Schuldforderungen Dritter auf Poststücke erwirkt werden, bezüglich welcher die kantonalen Gesetze maassgebend Platz greifen.

Ad Art. 17—25. Die Artikel 17—23 handeln von den Ersatzleistungen der Postverwaltung für die Objekte der Brief- und Fahrpost und Gepäck im Falle von Verlust, Beschädigung und Verspätung. Wir folgen, die bisherigen Vorschriften erweiternd, hierin im Wesentlichen den Bestimmungen, welche der schweiz.-deutsche Postvertrag vom 11. April 1868 für den beiderseitigen Verkehr aufstellt, die übrigens in den allgemeinen Rechtsbegriffen und den Betriebsbedingungen der Postanstalt gegründet sind.

Die Vergütung für den Verlust rekommandirter Briefpostgegenstände ist in den bisherigen Postgesetzen, sowie in allen Postverträgen auf 50 Fr. (beziehungsweise 14 Thlr., 20 östr. Gld.) festgesetzt worden. Dieser Ansatz wird hier beibehalten.

Für mit Werth deklairte Stücke gilt der angegebene Werth als Maßstab der Ersatzleistung, da nach demselben die Werthtaxe (außer der Gewichttaxe) berechnet worden ist.

Für ohne Werthangabe versandte Stücke, auf welchen nur die Gewichttaxe berechnet wurde, tritt billiger Weise ein eigentlicher Werthersatz nicht ein, sondern ein bloßer Normalsatz, welcher bisher 2 Fr. per Pfund betragen hat, nun aber auf 4 Fr. per Pfund erhöht worden ist.

Immerhin hat der Absender es in der Hand, sich durch Werthdeklaration und Werthtaxzahlung (Assekuranzprämie) beliebig zu sichern oder aber bei eigentlichen Frachtstücken (d. h. Stücken über 10 Pfund) die direkte Beförderung mit der Eisenbahn zu wählen.

Der Ersatz eines behaupteten höhern Schadens ist in unserm Entwurf nicht vorgesehen. Man würde nach unserer Ansicht zu weit gehen, außer dem deklairten Werthe oder einem Normalsatze irgend eine weitere Vergütung (außer allfälligem Verzugszins, Art. 23) zu leisten. Auch würde ein Vorbehalt höherer Vergütung eine Quelle der gefährlichsten Ausbeutung oder der unaufhörlichsten

Streitigkeiten werden. Die Posttaxen sind wie oben angezeigt worden, nicht beschaffen, für derartige ausserordentlich weit gehende Auslagen der Post eine richtige Dekung zu gewähren.

Für Verspätungen (Art. 19) folgt der Entwurf nahe dem deutschen Reichspostgesetze vom 28. Oktober 1871. Bisher war ein bloßer fixer Betrag von 15 Fr. im Regalgesez vorgesehen und zwar nur für rekommandirte Gegenstände; wir gehen jedoch weiter, um für wirkliche und nachgewiesene Beschädigung (damnum emergens) eine billige Kompensation zu gewähren.

In den Art. 20, 21 und 22 sind überhaupt die Grenzen der Haftpflicht der Fahrpost näher angegeben. Es ist auch die Verwendung der schweizerischen Postverwaltung bei andern Transportanstalten für die auf dem Gebiete der letztern vorgekommenen Vorfälle vorgesehen und die Postverwaltung hat sich jederzeit die möglichst wirksame Verwendung bei fremden Anstalten angelegen sein lassen.

Daß in Art. 21 die Postverwaltung für die nicht eingeschriebenen Objekte, gewöhnliche Briefe, Drucksachen etc. eine Ersatzpflicht ablehnt, darf nicht auffallen. Dieser Grundsatz hat für die Briefpost (mit Ausnahme der rekommandirten Briefe *) in allen Staaten unbedingte Geltung. Es ist dieses nicht etwa bloße Billigkeits- oder Schiklichkeitsrücksicht, sondern eine *conditio sine qua non* des Bestandes irgend einer Briefpost, indem es zu den absoluten Unmöglichkeiten gehört, bei der Schnelligkeit der Beförderung und dem Umfange des Betriebes und mittelst Taxen von 10 Cent. für Beförderung auf Strecken bis 120 Stunden und mit Domizil-Bestellung im ganzen Umfang des Landes ausreichende Kontrolle zu erstellen und für jene Interessen Entschädigung zu gewähren, welche von dem Inhalte eines zu Verlust kommenden oder verspätet beförderten Briefes etwa abhängen. Die Briefpost ist dem Staate und dem öffentlichen Verkehr und für die Kulturzwecke unserer Zeit ein absolutes Bedürfnis und deren Leistungen sind bis jetzt mit solcher Vollständigkeit und mit gleicher moralischer Garantie noch von keinem Privatunternehmer erreicht worden. Allein eben in dieser staatlichen Eigenschaft liegt auch ihre Berechtigung, nicht zu Gunsten des Einzelnen Lasten zu übernehmen, die ihrer Existenz ganz zuwider sind.

Eine Garantie oder Entschädigungspflicht für Verspätungen im Posttransport der Reisenden hat bei den schweiz. Posten so wenig als bei irgend welchen Postanstalten anderer Staaten je bestanden.

*) Großbritannien und die Vereinigten Staaten von Amerika leisten auch für den Verlust rekommandirter Briefpostgegenstände keine Entschädigung.

Vorerst kann für den Transport der Postwagen diejenige genaue Regulirung der Schnelligkeit, die bei den Eisenbahnen möglich ist, nicht erzielt werden, indem zu viele zufällige Faktoren einwirken. Wir erwähnen hier nur zunächst den Zustand der Straßen, der je nach Witterung und Jahreszeit, sowie auch je nach der bessern oder geringern Unterhaltung, äußerst großem Wechsel unterliegt. Auch können viele andern einer regelmäßig schnellen Fahrt wesentlich hinderlichen Vorkommnisse nicht vorgesehen werden, z. B. Unterwegsaufnahme und Absteigen von Reisenden, Auf- und Abladen ihrer Gepäckstücke, Ausweichen gegenüber andern zumal schwer beladenen Fuhrwerken, bei Viehheerden, ferner starke Verkehrsfrequenz auf der Route bei Märkten, heftige Gewitter, starke Regen, Unterwegsbeschädigung des Wagens u. s. w.

Unvermeidliche Aufenthalte ergeben sich in dem Befahren der Alpenstraßen, in der Abfahrt auf den Stationen bei verspäteter Ankunft von Eisenbahnzügen und Dampfschiffen und bei starkem Zufluß von Reisenden, zumal wenn Beiwagen zu beschaffen sind und eine große Menge Gepäck zu verladen ist. Immerhin hat in Fällen, wo durch offenbaren Mangel in der Postfahrt (wegen ungenügender Bespannung, schlechter Führung durch Postillon oder Conducteure) nachtheilige Verspätungen entstanden sind und der Anschluß an einen andern Postkurs verfehlt wurde, die Postverwaltung auch bisher nach Billigkeit den Reisenden die Kosten eines Extratransportes vergütet oder die bezahlte Passagiertaxe zurückerstattet und wird auch ferner jegliches Verfahren einhalten.

Den Fehlbaren ist je nach Umständen der Ersatz auferlegt worden. Es wäre in den meisten Fällen äußerst schwierig, jene Schädigungen in Geldbeträgen zu ermitteln, welche den Reisenden wirklich durch eine Fahrtverspätung erwachsen und würde ein allgemeiner bezüglichlicher Vorbehalt zu den ausschweifendsten Forderungen Anhalt geben. Wir erachten es daher für sehr nothwendig, die bisher bestandene gesetzliche Bestimmung (Postregalgesetz vom 2. Juni 1849, Art. 16) nicht zu verlassen und haben übrigens anzuführen, daß auch den Eisenbahnen und Dampfschiffen keine Garantie, beziehungsweise Entschädigung für Fahrtverspätungen den Reisenden gegenüber auferlegt ist. Diese Transportanstalten sind lediglich durch das Bundesgesetz vom 23. Dezember 1872, Art. 34 der eventuellen Ordnungsbuße unterstellt, welche ihr von Seite der eidg. Aufsichtsbehörde diesfalls auferlegt werden kann.

In Art. 22 über die Rechtsvermuthung bezüglich des Verschlusses und der Verpackung der Stüke und die hieraus auf den Inhalt zu ziehenden Schlüsse, haben wir zunächst das deutsche Reichspostgesetz zu Rathe gezogen; die bisherigen Postgesetze haben sich diesfalls nicht ausgesprochen. Es finden sich übrigens die vor-

geschlagenen Bestimmungen wesentlich im Einklang mit dem gemeinen Rechte.

Ueber das außergerichtliche Vorgehen bei Reklamationen enthält der Art. 23 die nothwendigsten Bestimmungen; auch wird durch dieselben zugleich, entgegen den bisherigen Normen, der Postverwaltung in gegebenen Fällen außer dem Hauptbetrage des Ersazes die Vergütung eines Verzugszinses auferlegt. Die Ermittlung von Verlusten erheischt sehr oft weitgreifende Untersuchungen und Abordnung besonderer Untersuchungsbeamten, sowie Korrespondenzen mit auswärtigen Transportanstalten, mit vielem Zeit- und Arbeitsaufwande.

Der Schwerpunkt der Garantiefrage liegt in dem Art. 24, welcher von den Entschädigungen handelt, die für die im Postbetriebe vorgekommenen Tödtungen und körperlichen Verletzungen von Personen (Reisenden, Postangestellte oder Drittpersonen) zu leisten sind.

Wir folgen in unserm Vorschlage größtentheils dem Entwurfe des bezüglichen Eisenbahngesetzes, mit dem Unterschiede, daß die Posten nur auf Grund eines nachgewiesenen Verschuldens (Culpa) der Verwaltung oder ihrer Angestellten zu haften habe, zu welcher Beschränkung wir in der hievor dargelegten staatsrechtlichen Stellung der Postanstalt und deren gesetzlichen fiskalischen Verpflichtungen die Begründung finden, zugleich in Erwägung, daß weiter gehende Belastung der Posten den verbindlichen Personentransport bis zur ökonomischen Unmöglichkeit erschweren könnten und daß eine Begrenzung auf eine fakultative Personenbeförderung oder eine bloße Verweisung desselben an die Privatunternehmungen die Nachteile einer etwas beschränktern Haftpflicht der Posten weit übersteigen würden.

Aber selbst unter dieser engeren Definition des Umfangs der Posthaftung können wir uns großer Bedenken für die Postverwaltung nicht erwehren und müssen jedenfalls weiteren Erfahrungen anheimstellen, ob unter der Strenge der neuen Bestimmungen für die Posten gerathen oder eine Pflicht gegeben sei, das Personentransportregal und die daran sich knüpfenden Haftungsfolgen ferner zu tragen.

Es ist nicht zu überschen, daß bei den Postwagenkursen die Gefahr der Reisenden auf weit kleinere Zahlproportionen beschränkt ist, die genaue Ueberwachung der Personenbeförderung bei so zerstreutem Betriebe äußerst schwierig wird, ja selbst bei größter Vorsorge der Postverwaltung immerhin unvollständig bleibt. Die deutschen Reichsposten haften, nach dem Reichsgesetze vom 28. Oktober 1871 Art. 11 lediglich für die Kur- und Heilungskosten

der körperlich verletzten Reisenden und für die regelmäßig aufgegebenen Reiseeffekten.

Wir führen hier auch noch an, daß die aus der Postkasse vorgesehenen Entschädigungen diejenigen im Allgemeinen übertreffen, welche dem Staatsbürger zu Theil werden, der, durch Gesetz und seine Pflicht unerbittlich gerufen, im Militärdienst des Landes verunglückt, während der Postreisende lediglich um seines Privat-Interesses willen sich den Wechselfällen des Transportes aussetzt.

Bisher hatte die Postverwaltung lediglich die Heilungskosten und die Pflege der verletzten Personen zu ersetzen, wobei wir es freilich in dem nunmehrigen Regalgeseze nicht bewenden lassen können, wohl aber muß sich die Postverwaltung dagegen sträuben, Unfälle im weitern Maaße zu vergüten, als sie solche eigentlich verschuldet hat und mit ihrem Bestande verträglich erscheint.

Es ist weiter zu beachten, daß die Postverwaltung selten auf die Angestellten (Kondukteure, Postillone, Pferdeunternehmer), auf welchen in solchen Fällen zunächst eine Verschuldung liegt, die von der Postverwaltung gegenüber dem Reklamanten zu vertreten ist, mit Erfolg zurückgreifen kann, da die Unternehmer und Angestellten in der Regel die Mittel zum Ersaze nicht besitzen, die allfällige Kautions oft von ferne nicht ausreicht oder deren Geltendmachung streitige Sache wird. Uebrigens ist mit Wahrscheinlichkeit zu gewärtigen, daß bei solidern Pferdeunternehmern der Umfang der eventuellen Ersatzpflicht Bedenken erregen und sie leicht veranlassen wird, von den Postführungen zurückzutreten, oder aber solche hohe Postführungspreise zu fordern, daß der Personentransport der Staatsposten zur finanziellen Unmöglichkeit werden kann.

Ad Art. 26. Bei den Extraposttransporten kann die Postverwaltung, da der Reisende als der Miether der Transportmittel und des Fuhrpersonals anzusehen ist und dießfalls die Verfügung hierüber in Anspruch nimmt, für Unfälle nicht eintreten. (Reichspostgesetz Art. 11.)

Ad Art. 27, 28, 29. Es wird die bisher usuelle Vertretung der Postangestellten durch die Postverwaltung zur Verpflichtung erhoben.

Für die Verjährungsfristen folgen wir theilweise dem Gesetzesentwürfe für die Eisenbahnen, theils den mit dem Auslande bestehenden Verträgen. Immerhin müßen, soweit nach dem Auslande sich erstreckende Klagen vorkommen, die Verjährungsfristen der Verträge allein die Regel bilden und es erscheint geboten, für den in- und ausländischen Verkehr die gleiche Verjährungsfrist festzusetzen.

Irgend welche andere rechtliche Hinderungen der Verjährung können wir bei den Posten nicht anerkennen, als diejenigen, die dem gemeinen Rechte entfließen.

Bezüglich des Forum sind die Vorschriften des Bundesgesetzes vom 20. November 1850 hier beibehalten, welche Klagen im Belange von mehr als Fr. 3000 an das Bundesgericht weisen, während solche niedern Belanges von den kantonalen Gerichten zu entscheiden sind.

Bei künftigen Erweiterungen der Bundesgesetzgebung auf dem Gebiete des Civilrechts und den hiedurch herbei geführten Abänderungen des Bundesgesetzes vom 20. November 1850 wird sich die Anwendung der erweiterten eidgenössischen Gesetzgebung für bezügliche Klagen gegen die Postanstalt von selbst ergeben.

Ad Art. 30. In besondere Erwägung war die Frage zu ziehen, wie die Stellung und Haftpflicht der kleinern, von der Postverwaltung nach Art. 4 hievor zu konzessionirenden Omnibus- und ähnlicher Unternehmungen, die meistens nur für nähere Lokalverbindungen dienen, zu verstehen sei. Die größere Zahl dieser Unternehmungen rentirt sich schwach; indessen werden dieselben der nämlichen Haftpflicht zu unterwerfen sein, die für die Postanstalt vorgesehen ist. Wahrscheinlich wird die hierin liegende Verschärfung der Verantwortlichkeit auf derartige Privatunternehmen eher zurückschreckend wirken und dürfte ein Theil derselben wohl die Mittel nicht besitzen, bezüglichen Haftpflichten bei Unfällen gerecht zu werden.

Uebrigens liegt es auf der Hand, daß die Postanstalt für derartige konzessionirte Unternehmungen weder eine direkte noch eine subsidiarische Garantie übernimmt. Den Benutzern bleibt anheimgestellt, sich derselben nach Auswahl und Gutfinden zur Fahrt zu bedienen. Immerhin läuft das Publikum die gleiche oder noch größere Chance mit den Stellwagen und den Droschken, welche die Ortschaften im Innern und deren weitere Umgebungen bedienen, zumal diese Klasse von Fuhrunternehmungen keinen andern als den polizeilichen und den civilrechtlichen Bestimmungen unterstellt sind.

Ad Art. 31. Die bisherigen reglementarischen Vorschriften über Ausführung der Postgesetze und der Einzelheiten des Postdienstes, soweit hiebei eine Verbindlichkeit der sich der Post Bedienenden in Frage kommt, sind in der vom Bundesrathe erlassenen Transportordnung vom 6. September 1869 enthalten; zu Aufstellung ähnlicher Bestimmungen für Ausführung des neuen Postregalgesezes soll der Art. 32 dem Bundesrathe die Ermächtigung ertheilen.

Unsern Bericht schließend, haben wir die Ehre, den bezüglichen Entwurf eines Gesetzes über das Postregal der Bundesversammlung vorzulegen und dessen Annahme zu beantragen.

Wir benutzen den Anlaß, Sie, Tit., unserer vollkommensten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 20. Juni 1874.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Schenk.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schiess.

(Entwurf)

Bundesgesetz über das Postregal.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

auf Grund des Art. 36 der Bundesverfassung, welcher das Postwesen in seinem ganzen Umfange als Bundessache erklärt;

in Revision des Bundesgesetzes über das Postregal vom 2. Juni 1849 und in Ausführung der Bestimmung des Art. 38 des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1872,

beschließt:

I. Umfang des Postregals und des Postbetriebes.

Art. 1. Das Postwesen im ganzen Umfange der Eidgenossenschaft ist Bundessache.

Art. 2. Der Postanstalt steht, unter den in Art. 3 und 4 vorgesehenen Ausnahmen, das ausschließliche Recht zu:

- a. des Transportes von verschlossenen Briefen, von Korrespondenzkarten, von Drucksachen unter Verschluss oder Band, sowie von Zeitungen;
- b. des Transportes von verschlossenen sonstigen Gegenständen aller Art (Waaren, Gelder u. s. w. in Kisten, Paketen etc.), wenn sie nicht über 10 fr schwer sind;
- c. des gewerbmäßigen periodischen Transportes von Personen;
- d. der Beförderung von Personen durch Extraposten.

Art. 3. Die in Art. 2 festgestellten Rechte des Alleintransportes der Posten (Postregal) erstrecken sich nicht:

- a. auf den Transport von Personen und deren Gepäck mittelst der concedirten Eisenbahnen;
- b. auf das Versenden und Vertragen von Briefen, Paketen und Geldern, Korrespondenzkarten, Druksachen, Zeitungen (Art. 2),
 - I. wenn es als Sache bloßer Gefälligkeit, somit nicht gegen Bezahlung oder Belohnung erfolgt, und insofern es nicht durch Personen geschieht, die sich aus der Besorgung von Aufträgen für Dritte oder aus der Besorgung und Bedienung von periodischen Kursen zu Fuß, oder wie immer, ein Gewerbe machen,
 - II. wenn es durch den Eigenthümer der Briefe selbst oder durch eine von ihm hiezu besonders bestellte Person stattfindet.

Art. 4. Für die gewerbsmäßige periodische Beförderung von Personen und deren Gepäck auf Dampfschiffen oder Fuhrwerken, für Beförderung von Personen mit Extraposten, sowie für Beförderung von Briefen, Paketen, Geldern u. s. w. durch Boten kann der Bundesrath auf bestimmte Zeit, gegen Entrichtung einer Gebühr, Konzessionen ertheilen.

Insoweit auf gegebenen Linien die Postverbindungen für den Verkehr nicht genügen, ist die Ertheilung bezüglicher Konzessionen nicht zu verweigern.

Die Bedingungen, von denen die Konzession abhängig gemacht wird, sind in dem Patente genau zu bezeichnen.

Der Bundesrath kann die Konzession zurückziehen, wenn der Inhaber die Bedingungen, unter welchen sie ihm ertheilt worden, verletzt oder sich sonst eine Gefährde zu Schulden kommen läßt.

Art. 5. Als verschlossen, im Sinne des Art. 2 a und b hievorig, sind anzusehen alle Gegenstände, die versiegelt, zugcklebt, zugenäht, zugenagelt, mittelst eines Schlosses zugemacht, mit Schnüren zugebunden oder sonstwie dergestalt in einem Umschlage verwahrt sind, daß man deren Inhalt ohne Eröffnung des Verschlusses nicht sehen kann.

Art. 6. Es ist untersagt:

- a. mehrere an verschiedene Adressaten gerichtete Briefe in einem Umschlage verpackt unter der Gesamtadresse von Privaten oder von Poststellen aufzugeben;

- b. mehrere verschlossene Stüke, welche einzeln das Gewicht von 10 ℥ nicht übersteigen und für verschiedene Personen bestimmt sind, in einem Umschlusse zu verpacken (Gruppierung) und durch eine andere Transportanstalt als durch die Posten zu befördern. — Verschlossene Gegenstände von nicht über 10 ℥ Gewicht sind auch dann regalpflichtig, wenn sie zu einer aus mehreren Stücken bestehenden, an die nämliche Person adressirten Sendung gehören, deren Gesamtgewicht 10 ℥ übersteigt.

Art. 7. Verletzungen des Postregals sind mit einer Strafe von Fr. 1 bis Fr. 500 zu belegen. In Wiederholungsfällen kann die Strafe bis auf Fr. 2000 erhöht werden.

Der gleichen Strafe unterliegt auch die Ueberschreitung der Konzession.

Art. 8. Der Bundesrath kann über Postregalverletzungen kleinen Belanges endgültig bis zum Betrage von Fr. 100 eine Ordnungsstrafe aussprechen.

Bei höhern vom Bundesrathe anerkannten Strafen ist auf Einsprache der Betheiligten der Fall zur Entscheidung an die kantonalen Gerichte zu bringen.

Art. 9. Als Verletzungen des Postregals gelten auch die Defraudationen (absichtliche Umgehungen) gesetzlicher Posttaxen, als: Beifügung von brieflichen Mittheilungen in Druksachen, unbefugte Benutzung der Portofreiheit, Verwendung bereits benutzter Frankomarken etc.

Art. 10. Die eidgenössischen Beamten und Bediensteten, sowie die Polizeibehörden und Polizeibediensteten der Kantone sind von Amteswegen verpflichtet, zur Entdeckung und Erhebung von Postregalverletzungen thätig mitzuwirken.

II. Bedingungen der Postbeförderung.

Art. 11. Die Unverletzlichkeit des Postgeheimnisses ist gewährleistet.

Das Postgeheimniß schließt die Pflicht in sich, keine der Post anvertrauten Gegenstände zu unterschlagen, zu öffnen, ihrem Inhalte auf keine Weise nachzuforschen, über den Verkehr der einzelnen Personen unter sich keine Mittheilungen an Dritte zu machen und Niemanden Gelegenheit zu geben, das Postgeheimniß zu verletzen.

Beamte und Bedienstete der Postverwaltung, die sich der Verletzung des Postgeheimnisses schuldig machen, unterliegen den Be-

stimmungen des Bundesstrafgesetzes. Ganz leichte Fälle können von dem Bundesrathe abgewandelt werden.

Privaten, welche sich der Eingriffe in das Postgeheimniß schuldig machen, sind von den zuständigen kantonalen Gerichten zu bestrafen.

Durch richterlichen Entscheid kann die Einsichtnahme oder Auslieferung von Postsendungen verfügt werden.

Art. 12. Die Posten befassen sich mit Beförderung von Personen, Briefen, Korrespondenzkarten, Druksachen (Zeitungen und andern Druksachen), Waarenmustern, Waaren, Geldern, Werthschriften, Kostbarkeiten und den hierauf bezüglichen Nachnahmen, sowie mit Emission und Auszahlung von Geldanweisungen, nach Maßgabe der hierüber jeweiligen bestehenden gesetzlichen Bestimmungen.

Vom Bundesrathe können noch anderweitige dem Postdienste entsprechende Verkehrszweige in die Beförderung der Postanstalten gezogen werden.

Art. 13. I. Die Postanstalt kann die Annahme von Personen, sowie von Sachen zur Beförderung mit den ordentlichen Posteinrichtungen für ihre Transportstrecken und zur Weiterbeförderung auf andere Transportanstalten; soweit sie mit denselben für bezügliche Sendungen in regelmäßigem Verkehre steht, nicht verweigern, vorausgesetzt:

- a. daß die Gegenstände nicht an sich (nach Gewicht, Umfang, Art) oder vermöge ihrer Verpackung nach den vom Bundesrathe erlassenen Reglementen oder nach den Einrichtungen und der Benutzungsweise der Posten zur Beförderung mit denselben ungeeignet oder ausgeschlossen sind; auch über eventuelle Nichtbeförderung von Personen wird das Reglement das Nähere festsetzen;
- b. daß für die nach den Reglementen des Bundesrathes bedingt zugelassenen Gegenstände die reglementarischen Bedingungen vollständig erfüllt werden;
- c. daß die verfügbaren Transportmittel der Posten ausreichen;
- d. daß der Absender in Beziehung auf die Taxe und sonstigen Transportbedingungen sich den für den Postdienst geltenden Anordnungen unterwirft.

II. Ohne einen im öffentlichen Interesse liegenden Grund darf für die Uebernahme und Beförderung kein Absender oder Reisender vor dem andern begünstigt werden.

III. Für Fahrpoststücke haben die Absender die erforderlichen Begleitpapiere aufzugeben.

IV. Wenn eine Sendung Gegenstände enthält, welche von dem Posttransport ausgeschlossen oder nur bedingt zu demselben zugelassen sind oder wenn es sich um zollamtliche Abfertigung handelt, so ist der Absender verpflichtet, unaufgefordert bei der Aufgabe den Inhalt anzugeben.

Widerhandelnde verfallen in eine Strafe und haben überdieß den hiedurch entstandenen Schaden zu ersezen.

In bezüglichlichen Fällen kann der Bundesrath eine Ordnungsstrafe bis auf den Betrag von Fr. 20 aussprechen; Fälle von höherem Belange sind von den Gerichten zu behandeln.

V. Für die Beförderung nach dem Auslande sind übrigens noch die mit den betreffenden ausländischen Transportanstalten abgeschlossenen Verträge und diesfälligen Reglemente maßgebend.

Art. 14. Die Postgegenstände bis zum Gewichte von 10 $\overline{\text{f}}$ oder von Werth bis Fr. 1000 einschließlich sind ohne Bestellgebühr in der Regel in die Wohnstätte des Adressaten zu bestellen. Wegen Entlegenheit der Wohnungen kann der Bundesrath hierin Ausnahmen eintreten lassen.

Art. 15. Der Absender hat das Recht, aufgegebenene Postgegenstände (Briefe, Frachtstücke etc.) zurückzuziehen oder wegen Auslieferung an einen andern Adressaten oder in einen andern Ort Anweisung zu ertheilen, so lange das Stück nach Ankunft am Bestimmungsort dem zuerst bezeichneten Adressaten weder avisirt noch von ihm die Auslieferung verlangt ist.

Behufs einer Rückziehung oder sonstigen Anweisung hat sich der Absender als solcher bei der Aufgabestelle zu legitimiren und ist die Postanstalt nur verpflichtet, bezügliche Anweisungen zu berücksichtigen, wenn dieselben von der Aufgabestelle dienstlich der Poststelle des Bestimmungsortes zugehen.

Art. 16. Die Postsendungen sind zunächst für den Betrag der unbezahlten Taxen und Auslagen (Vorschuß) haftbar. Wenn ein Gegenstand weder vom Adressaten noch vom Versender gegen Zahlung der darauf haftenden Vorschüsse und Taxen angenommen wird, so ist die Postverwaltung befugt, den Versender für diesen Betrag zu belangen oder nach erfolgter öffentlicher Ausschreibung sich auf dem Inhalte der Sendung durch deren Verkauf bezahlt zu machen.

III. Garantie.

Art. 17. Die Postverwaltung leistet in nachbezeichneter Weise Ersatz für den Verlust, beziehungsweise die Beschädigung:

- a. Für den Verlust eines rekommandirten Briefpostgegenstandes Fr. 50.

- b. Für Sendungen mit Werthangabe (Gelder, Kostbarkeiten, Waaren) den bei der Aufgabe deklarierten Werthbetrag.
- c. Für Sendungen, bei deren Aufgabe ein Werth nicht deklariert worden, sowie für reglementsgemäß aufgegebenes Reisegepäck, welches der Passagier nicht vorzigt als Fahrpoststück mit Werthangabe zu spediren, einen Normalsatz von Fr. 4 per Pfund, wobei Bruchtheile eines Pfundes für ein ganzes Pfund berechnet werden.

Eine verhältnißmäßige Reduktion des Ersatzbetrages litt. b & c hievor tritt ein, wenn ein Verlust oder eine Entschädigung bloß theilweise vorgekommen ist oder wenn die Postverwaltung beweist, daß der Gegenstand zur Zeit des Verlustes oder der Beschädigung einen geringern Werth hatte.

Dem Absender ist die Werthbezeichnung eines aufgegebenen Gegenstandes anheimgestellt, mit der Folge, daß hienach die Werthtaxe sich bemißt und in Verlust- und Beschädigungsfällen die Ersatzleistung niemals über den erklärten Werth hinausgeht.

Art. 18. Für die Auszahlung von Geldanweisungen leistet die Postverwaltung in gleicher Weise Garantie wie für die Versendung von Geldern.

Art. 19. Bei einer mehr als 24 Stunden verspäteten Beförderung oder Bestellung einer rekommandirten Sendung oder eines Fahrpoststückes ist die Postanstalt zu der hienach bezeichneten Entschädigung verpflichtet:

- a. bei den rekommandirten Sendungen zu einer Entschädigung von 15 Franken;
- b. bei den Fahrpoststücken zur Rückerstattung der betreffenden schweizerischen Transporttaxe und überdieß zu einer Entschädigung von Fr. 15, wenn die Verspätung durch grobe Fahrlässigkeit der Postverwaltung herbeigeführt wurde. In diesem Falle wird eine weitere Entschädigung nur dann verabfolgt, wenn die Sache durch die von der Postverwaltung verschuldete Verspätung verdorben ist oder ihren Werth ganz oder großen Theils verloren hat. Auf eine Veränderung des Kurses oder marktgängigen Preises wird jedoch hiebei keine Rücksicht genommen.

Art. 18. Die Verbindlichkeit der Postverwaltung zur Ersatzleistung bleibt ausgeschlossen, wenn der Verlust, die Beschädigung oder Verspätung:

- a. durch eigenes Verschulden des Absenders, oder

- b. durch höhere Gewalt oder durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes herbeigeführt worden ist, oder
- c. auf einer auswärtigen Beförderungsanstalt sich ereignet hat.

Jedoch wird in diesem letztern Falle die Postanstalt auf Verlangen des Absenders bei der auswärtigen Transportanstalt seine Reklamation unterstützen oder derselben in seinem Namen überhaupt sonstige weitere nachdrückliche Folge geben. Im Falle gerichtlicher Schritte oder sonstwie vorzusehender erheblicher Kosten kann die Postverwaltung vorher von dem Reklamanten genügende Sicherstellung fordern.

Für Gegenstände, welche der Reisende den Posten weder als Passagiergepäck noch als Poststück übergeben, sondern in eigenen Händen behalten hat, ist die Postverwaltung zu keiner Ersazleistung verpflichtet.

Art. 21. Für andere (als die in Art. 17 und 18 hievör bezeichneter) Postsendungen und zwar gewöhnliche Briefe, Korrespondenzkarten, Druksachen, Zeitungen, Waarenmuster und sonstige nicht eingeschriebene Sendungen, sowie für Gegenstände, welche auf Grund des Art. 13, I. hievör nur auf Gefahr des Absenders zur Beförderung angenommen worden sind, wird für Verlust, Beschädigung oder Verspätung kein Ersaz geleistet.

Eine Ersazleistung greift ebenfalls nicht Platz im Verspätungsfalle beim Transport von Reisenden.

Art. 22. Wenn der Verschluß und die Verpackung der zur Post aufgegebenen Gegenstände bei der Aushändigung an den Empfänger äußerlich unverlezt und zugleich das Gewicht mit dem bei der Einlieferung ermittelten übereinstimmend befunden wird, so hat für dasjenige, was bei der Eröffnung an dem angegebenen Inhalte fehlt, die Postverwaltung nicht einzustehen. Die ohne Vorbehalt von Seite des Adressaten erfolgte Annahme einer Sendung begründet die Vermuthung, daß bei der Aushändigung Verschluß und Verpackung unverlezt und das Gewicht mit dem bei der Einlieferung ermittelten übereinstimmend befunden worden ist.

Auch für die durch Mängel der innern Verpackung entstandenen Beschädigungen des Inhalts der Sendung hat die Postanstalt nicht zu haften.

Art. 23. Die infolge Art. 17 bis und mit 20 hievör zu leistenden Entschädigungen sind dem Berechtigten unverzüglich nach stattgefundener postamtlicher Konstatirung des Verlustes, der Beschädigung oder Verspätung auszurichten.

Wenn die Ersazleistung mehr als 4 Wochen nach der ordentlichen Lieferfrist sich verzögert, so ist vom Ablauf der vierten Woche an gerechnet dem Berechtigten, außer dem Ersazbetrag, ein Verzugszins zu 5⁰/₁₀₀ per Jahr zu vergüten.

Die Reklamation ist in der Regel von Seite des Absenders bei dem Postbureau der Aufgabe oder der demselben übergeordneten Kreispostdirektion zu stellen; indessen ist auch der Adressat zur Forderungsklage insofern berechtigt, als derselbe sich hiezu als Vertreter des Absenders legitimirt. In diesem Falle hat die Reklamation bei dem Postbureau des Bestimmungsortes, beziehungsweise der betreffenden Kreispostdirektion zu erfolgen.

Art. 24. Bei Tödtungen oder körperlichen Verletzungen, welche beim Postbetrieb durch Verschulden der Postanstalt herbeigeführt werden, hat dieselbe in hienach bezeichnetem Maße Entschädigung zu leisten;

I. Im Falle von Tödtung:

- a. für die ordentlichen Kosten der ärztlichen Behandlung und der Pflege, sowie der Beerdigung;
- b. für die während der Krankheit eingetretene völlige Gewerbsunfähigkeit oder sehr wesentliche Verminderung der Erwerbsfähigkeit, nach einem mittleren Betrage des nachgewiesenen Erwerbes;
- c. war der Getödtete zur Zeit seines Todes gesetzlich verpflichtet, einem Andern Unterhalt zu gewähren, so kann dieser insoweit Ersaz fordern, als ihm infolge des Todesfalles der Unterhalt entzogen worden ist und insofern derselbe für seinen weitem Lebensunterhalt ganz oder wesentlich auf diese Nachhülfe angewiesen ist.

II Im Falle von Körperverletzungen:

- a. für die ordentlichen Heilungskosten (ärztliche Behandlung und die Pflege);
- b. für eingetretene Erwerbsunfähigkeit oder sehr wesentliche Verminderung der Erwerbsfähigkeit, nach dem mittleren Maßstabe des nachgewiesenen Erwerbes und insofern der Verletzte oder derjenige, zu dessen Unterhalt er gesetzlich verpflichtet ist, für seinen Lebensunterhalt auf diese Erwerbsfähigkeit ganz oder wesentlich angewiesen ist.

III. Keinen Anspruch auf Entschädigung haben Beamte und Bedienstete der Postverwaltung (Postillone inbegriffen), welchen in Betreff des vorgekommenen Ereignisses ein Verschulden zur Last fällt.

IV. Die jährliche Entschädigung oder die durch eine Kapitalsumme repräsentirte jährliche Rente kann in keinem Falle mehr betragen, als das jährliche Einkommen (der Erwerb), welches für den Geschädigten im Durchschnitt der drei leztvergangenen Jahre nachgewiesen worden ist. Auch die Festsetzung einer Aversalentschädigung, deren Zinsertrag die jährliche Entschädigung repräsentirt, hat sich hienach zu richten. Ueberhaupt kann (den Kostenersaz Ziff. I a und II a hier oben nicht inbegriffen), die Entschädigung Ziff. I b und c zusammen und II b, eine Aversalsumme von Fr. 12,000 oder eine diesem Betrage entsprechende Rente im höchsten Falle nicht übersteigen.

Art. 25. Sind bei Gelegenheit der Tödtung oder Körperverletzung einer Person, insofern die Transportanstalt nach den Bestimmungen des Art. 24 hievor verantwortlich ist, und im Zusammenhange mit dem betreffenden Unfalle, Sachen, welche der Getödtete oder Verletzte unter seiner eigenen Obhut mit sich führte, ganz oder theilweise beschädigt worden oder abhanden gekommen, so ist auch dafür Schadenersaz zu leisten. Der Schadenberechnung ist der zur Zeit des Unfalls bestandene wirkliche Werth der abhanden gekommenen, zerstörten oder beschädigten Sache zu Grunde zu legen.

Art. 26. Bei der Extrapostbeförderung wird weder für körperliche Verletzungen der Reisenden noch für Verlust oder Beschädigung von Sachen, die der Reisende mit sich führt, von der Postverwaltung Entschädigung geleistet.

Art. 27. Die Postverwaltung hat gegenüber den Absendern oder den Adressaten von Postsendungen, sowie den Reisenden, die nach vorstehenden Bestimmungen zu einer Haftpflicht Grund gebenden Verschuldungen der Postangestellten und der Postpferdhalter zu vertreten, wobei ihr der Rückgriff auf dieselben vorbehalten bleibt.

Art. 28. Die Klagen gegen die Postverwaltung wegen Tödtungen und Körperverletzungen verjähren in einem Jahre und diejenigen wegen Verlustes, Beschädigung oder Verspätung von Postsendungen in einem halben Jahre und zwar beginnt die Verjährung im Falle von Tödtungen oder Verletzungen an dem Tage des Unfalles; im Falle der Beschädigung von Postsendungen an dem Tage, wo die Ablieferung stattgefunden hat, und im Falle des gänzlichen Verlustes oder der Verspätung an dem Tage, wo die in Art. 23 erwähnte vierwöchige Frist abgelaufen ist.

Die Verjährung wird nicht allein durch Anstellung der Klage, sondern auch durch die schriftliche Anbringung der Reklamation

bei dem Postdepartement oder der betreffenden Kreispostdirektion unterbrochen, in der Meinung, daß, so lange die Reklamation unerledigt bleibt, überhaupt kein Ablauf der Verjährung stattfinden könne.

Ergeht hierauf eine abschlägige Bescheidung und werden zugleich die der Transportanstalt anvertrauten Beweismittel (z. B. Empfangscheine, Frachtbriefe, Verbalprozesse) behufs wirksamer Anhebung des Prozesses zurückgegeben, so beginnt vom Empfange derselben eine neue Verjährung der Klage, welche durch eine neue Reklamation gegen jenen Bescheid nicht unterbrochen wird.

Art. 29. Die aus diesem Gesetze hervorgehenden Klagen gegen die Postanstalt werden beurtheilt:

- a. wenn deren Betrag Fr. 3000 übersteigt, vom Bundesgerichte;
- b. bei geringerem Betrage, von den zuständigen kantonalen Gerichten des Sitzes der Postdirektion, in deren Kreis das Aufgabebüreau und bei Sendungen aus dem Auslande das Büreau der Bestimmung gelegen ist oder in deren Gebiet der Unfall sich ereignet hat.

Art. 30. Die in diesem Gesetze für die Postanstalt über die Garantie aufgestellten Bestimmungen finden ihre Anwendung auch auf die Inhaber der von der Postverwaltung für den Landtransport (Omnibus u. dgl.), konzessionirten Privatunternehmungen, für welche die Postverwaltung ihrerseits gegenüber dem Publikum keine Garantie übernimmt.

Art. 31. In Fällen des Krieges und gemeiner Gefahr ist die Postverwaltung befugt, durch öffentliche Bekanntmachung jede Verantwortlichkeit abzulehnen und den Posttransport nur auf Gefahr des Absenders, beziehungsweise des Reisenden zu übernehmen. In solchem Falle steht jedoch denselben frei, sich ohne Rücksicht auf die Bestimmungen der Art. 1 bis und mit 3 hievor jeder andern Beförderungsgelegenheit zu bedienen.

IV. Ausführungs- und Uebergangsbestimmungen.

Art. 32. Ueber die auf Annahme und Beförderung der Personen und der Postgegenstände bezüglich Bedingungen und Dienstverrichtungen wird der Bundesrath im Nähern reglementarische Bestimmungen erlassen.

Art. 33. Durch gegenwärtiges Gesez werden die hienach bezeichneten, über die Postanstalt ergangenen gesezlichen und reglementarischen Bestimmungen :

1. Das Postregalgesez vom 2. Juni 1849. (A. S., I, 98.)
2. Die Art. 3 und 4 und der Abschnitt VII der Transportordnung, vom Bundesrathe erlassen den 6. September 1869.
3. Die Art. 4 und 34 des Bundesgesezes über die Posttaxen, vom 6 Februar 1862. (A. S. VII, 139.)
4. Der Art. 24 der Verordnung für die Ausführung dieses Gesezes, vom 13. Juni 1862. (A. S. VII, 361.)
5. Die Art. 22 und 24 des Bundesgesezes über den Fahrposttarif, vom 27. Juli 1869. (A. S. IX, 880.)
6. Der Art. 24 des Extrapostreglements, vom 3. Februar 1873. (A. S., 146, XI.),
sowie alle übrigen damit im Widerspruch stehenden Geseze und Verordnungen außer Kraft gesezt.

Durch vorstehendes Gesez werden die Rechtsverhältnisse, welche aus den mit ausländischen Transportanstalten abgeschlossenen Verträgen für den Verkehr hervorgehen, nicht berührt.



Bericht

der

ständeräthlichen Kommission im Rekurs des Christian
Salvisberg in Prilly (Waadt).

(Vom 10. Juni 1874.)

Titel

Christian Salvisberg, Jäger, von Mühleberg (Bern), verehelicht mit Rosette, geb. Narbel, wohnhaft in Prilly (Waadt) wurde von der Regierung dieses Kantons in Anwendung des Art. 41 der Bundesverfassung vom 12. September 1848 aus dem Kanton ausgewiesen, nachdem er am 23. Dezember 1873 wegen Eigenthumschädigung (Wegnahme von Weidenzweigen) zu 3 Monaten Gefängniß verurtheilt worden war. Seine Gattin Rosette Salvisberg rekurrierte am 19. März 1874 gegen diese Ausweisung an den Bundesrath, wurde aber von dieser Behörde abgewiesen, weil sich aus dem Berichte des Staatsrathes von Waadt ergab, daß Salvisberg schon wiederholt polizeilich bestraft worden war, folglich die Ausweisung nach Art. 41 (6, b) zulässig gewesen sei.

Gegen diesen Beschuß rekurrierte Christian Salvisberg unterm 2. Mai an die Bundesversammlung. Er beruft sich dabei auf seine bisherigen durch Zeugnisse bestätigte gute Aufführung, die im Verhältniß zur Geringfügigkeit seines Vergehens allzu große Härte der

Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung zu einem Gesezesentwurfe betreffend das Postregal. (Vom 20. Juni 1874.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1874
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	29
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.07.1874
Date	
Data	
Seite	341-374
Page	
Pagina	
Ref. No	10 008 231

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.