
Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Franken.
Einkaufungsgebühr der Zeile 15 Rp. — Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden.
Druck und Expedition der Stämpflischen Buchdruckerei (G. Hünerwadel) in Bern.

B e r i c h t

der

Kommission des Ständerathes über die zwischen der Schweiz
und Frankreich abgeschlossenen Postverträge. *)

(Vom 13. Juli 1865.)

Tit. I.

Die Schweiz hat in den letzten Jahren ein emsiges Streben in Allem, was den Verkehr erleichtern und befördern kann, an den Tag gelegt. Auch auf dem Gebiete des Postwesens ist viel Anerkennungswerthes geschehen. Ausbreitung des Postdienstes in die entlegensten Winkel unseres Vaterlandes, Raschheit der Beförderung für Personen und Briefe, Wohlfeilheit der Taxen — alles das sind Dinge, über die man sich im allgemeinen bei uns freuen kann, wenn auch gleich stets noch manche Wünsche übrig bleiben.

Zu einem wohlgeordneten Postwesen genügt es aber nicht, daß allen gerechtfertigten Anforderungen im Innern des Landes möglichst entsprochen werde, sondern auch die Verbindungen mit dem Auslande dürfen nicht übersehen werden. Je mehr unsere Beziehungen zu andern Staaten an Bedeutung gewinnen, desto nothwendiger ist es, sie durch gute Posteinrichtungen möglichst zu erleichtern. Auch hier bleibt daher stets ein großes Feld des Fortschrittes geöffnet.

Nirgends sind aber Aenderungen und Fortschritte mehr geboten, als auf den verschiedenen Verkehrsgebieten; nirgends ist Stabilität schäd-

*) E. Botschaft des Bundesraths vom 17. Mai 1865, im Bundesblatt von 1865, Bd. II., S. 527.

licher, als auf ihnen. Man muß sich daher nicht wundern, wenn das verkehrtreibende Publikum stets dahin drängt, daß in dieser Richtung das Möglicste erreicht werde.

Wir besitzen eine Reihe von Verträgen mit den hauptsächlichsten Staaten Europas, durch welche die postalischen Beziehungen mit ihnen geordnet werden. Einer der wichtigsten, ja man kann wohl unbedingt sagen, der wichtigste, ist der mit unserm Nachbarlande Frankreich. Der bisherige Vertrag mit demselben datirt vom Jahr 1849 und ist also bereits 16 Jahre alt. Seit dieser Zeit sind erhebliche Veränderungen im Postwesen gemacht worden. Ideen, die sich zu jener Zeit erst Bahn brachen, sind inzwischen fast überall ins Leben getreten. Wohlbegründet war daher der seit einer Anzahl von Jahren ergehende Ruf nach Revision jenes Vertrags.

Diese Revision hat nun stattgefunden, und eine Reihe von Beschwerden sind durch den neuern Vertrag beseitigt worden. In andern Punkten entspricht er unseren Erwartungen weniger und bleibt hinter den Anforderungen der Jetztzeit zurück. Eine Besprechung der einzelnen Bestimmungen wird uns am besten den Maßstab zur Beurtheilung des Vertrags an die Hand geben.

Wir beginnen mit dem allgemeinen Postvertrage, der in folgende fünf Hauptrubriken zerfällt:

- I. Postverbindungen.
- II. Briefverkehr.
- III. Muster- und Drucksachenverkehr.
- IV. Geschlossener Transitverkehr.
- V. Verwaltungsbestimmungen.

Fassen wir diese Abschnitte nach einander ins Auge.

I. Postverbindungen. Art. 1.

In dieser Beziehung bringt uns der neue Vertrag keine Aenderungen, wenn man nicht als eine solche die Aufhebung des französischen Postbüreaus in Basel bezeichnen will. Dasselbe hat seit seiner Erstellung im Jahre 1849 gute Dienste geleistet, und dessen Aufhebung, die von der französischen Verwaltung gewünscht wurde, wird für die baslerische Postverwaltung eine Vermehrung der Arbeit herbeiführen, ohne übrigens mit Nachtheil begleitet zu sein.

Bei Anlaß dieses Artikels erwähnen wir, daß besonders im Briefverkehr, der für uns durch Frankreich vermittelt wird, noch manche Uebelstände bestehen, deren Beseitigung höchst wünschbar wäre. So wird z. B. die Expedition der Briefe zwischen der Schweiz und England mit einer Langsamkeit bewerkstelligt, die zu fortwauernden Klagen Veranlassung gibt. Ein Brief von Basel nach London bedarf zwei Tage; ein solcher

nach Liverpool kommt erst am dritten Tage an, was daher rührt, daß die Briefe wegen Mangel sofortiger Beförderungsgelegenheit liegen bleiben. Die Kommission wünscht sehr, daß das Postdepartement auch fernerhin alle Anstrengungen mache, um solche Mißstände zu beseitigen.

II. Briefverkehr.

1. Gewöhnliche Briefe.

a. Internationaler Verkehr. Art. 2, 3, 4.

Das Porto für Briefe von und nach Frankreich, im Gewichte von $7\frac{1}{2}$ Grammen oder weniger, betrug nach dem bisherigen Vertrage 40 Rappen. Für jede $7\frac{1}{2}$ Gramme nicht übersteigende Vermehrung des Gewichts waren abermals 40 Rappen zu entrichten. Die Taxe war dieselbe für frankirte oder nicht frankirte Briefe.

Für die Gränzdistrikte bestand die Begünstigung, daß bei einer Entfernung des Postbüreaus der Aufgabe von demjenigen des Bestimmungs-ortes von nicht mehr als dreißig Kilometern ($6\frac{1}{4}$ Schweizerstunden), in gerader Linie gemessen, das Porto bloß 20 Rappen betrug.

Der neue Vertrag ändert nun diese Verhältnisse nach drei Richtungen hin.

Fürs erste wird das Einheitsgewicht der zwischen der Schweiz und Frankreich gewechselten Briefe auf 10 Gramme erweitert. Es wird dadurch ein Hauptübelstand, der bisher zu rügen war, beseitigt. Bekanntlich haben nämlich sowohl die Schweiz als Frankreich für ihren internen Verkehr das Einheitsgewicht von 10 Grammen angenommen. Unser Postgesetz vom Jahre 1862 sanktionirte diese Aenderung, die einen wirklichen Fortschritt enthält, weil nun nicht sofort jedes etwas stärkere Papier oder jede Einlage eines Wechsels oder andern Blattes den Brief dem doppelten Porto unterwirft. Kurz vorher hatte Frankreich dasselbe Einheitsgewicht angenommen. Es ist nun aber höchst mißlich, wenn für den internationalen Verkehr ein anderer Maßstab angenommen wird; denn es kann gar nicht fehlen, daß die Briefsteller nur allzu häufig nicht wissen, oder es übersehen, daß in dieser Beziehung ein Unterschied zwischen den internen und den internationalen Briefen bestehe. Man darf wohl behaupten, daß aus dieser Ursache eine Menge nicht genügend frankirter Briefe abgehen.

Die zweite vorgenommene Aenderung besteht darin, daß die Frankirung der Briefe zwar nach wie vor fakultativ bleibt, daß dieselbe aber wie in unserm internen Verkehr durch eine niedrigere Taxe begünstigt wird. Gegen diesen Grundsatz ist aus denselben Motiven, die ihn zur Aufnahme in unser neues Postgesetz empfohlen haben, nichts einzuwenden.

Die dritte Aenderung betrifft die Höhe der Taxe, die für den einfachen frankirten Brief, dessen Gewicht 10 Gramme nicht übersteigt, von

40 auf 30 Rappen ermäßigt worden ist. Die Tage des unfrankirten Briefes ist dagegen von 40 auf 50 Rappen erhöht worden.

Für die Gränzzone ist die Entfernung von 30 Kilometern und die Tage von 20 Rappen für die frankirten Briefe beibehalten, dagegen für die unfrankirten um 10 Rappen erhöht worden.

Die Ermäßigung der Tage finden wir vollständig gerechtfertigt. Das Porto für die internen Briefe beträgt in Frankreich 20, in der Schweiz 10 Rappen, und man sieht nicht ein, warum der internationale Brief mit mehr als diesen beiden Ansätzen zusammen belegt sein sollte. Es ist dieß zwar weder eine allgemein angenommene, noch eine allgemein anerkannte Regel, sonst würde ein aus England kommender oder dahin bestimmter Brief in Frankreich nicht die noch so hohe Tage von 80 Centimen zahlen.

Gern hätten wir gesehen, wenn man sich begnügt hätte, die Tage für den Portofall auf 40 Rappen zu belassen, und es ist uns aufgefallen, daß, nachdem französischerseits im Anfang von 45 Cent. die Rede war, dieselbe nachher selbst auf 50 Cent. erhöht worden ist. Es ist inzwischen nicht aus dem Auge zu verlieren, daß man überall dahin strebt, die Frankirung möglichst allgemein einzuführen, und daß man sich der Tageserhöhung nicht aussetzen braucht. Allerdings ist sehr häufig der unschuldige Empfänger des Briefes dadurch getroffen.

Zu unserm Bedauern haben wir dagegen gesehen, daß bezüglich der Gränzzone nicht ein Mehreres erreicht werden konnte. Schon lange klagte man mit Recht darüber, daß die Entfernung von 30 Kilometern eine ungenügende und das Porto ein zu hohes sei. Es widerspricht allen gesunden Grundsätzen, den Briefverkehr durch Tagen zu beschweren, die er nicht ertragen kann, und welche keine andere Wirkung haben, als das Publikum zu belästigen, ohne dem Alerar eine größere Einnahme zu verschaffen, als wenn niedrigere Ansätze bestünden. Offenbar tritt aber dieser Fall ein, wenn schon bei einer Entfernung von dreißig Kilometern die Tage 30 Rp. und für eine geringere Entfernung 20 Rp. beträgt. In unserm Verkehre mit Italien zählt der einfache Brief auf einer Entfernung von 45 Kilometern nur 10 Rp.

b. Transit über Frankreich, in offener (stückweiser) Versendung.
Art. 5.

Der Postverkehr mit Frankreich hat für uns nicht nur eine überwiegende Wichtigkeit wegen der großen Anzahl der zwischen diesem Lande und der Schweiz gewechselten Correspondenzen, sondern auch weil Frankreich uns für einen bedeutenden Theil unserer übrigen Versendungen als Vermittler dient. Wir brauchen nur auf Großbritannien, auf Spanien, auf einen Theil Italiens, sowie auf die außereuropäischen Länder hinzuweisen, um dieß erkenntlich zu machen. Die Bestimmungen des Ver-

trags, die sich auf den französischen Transitverkehr beziehen, sind daher von wesentlicher Bedeutung für uns.

Leider ist es gerade dieser Theil des Vertrags, der uns in mehrfacher Beziehung unbefriedigt läßt. Wir haben dabei besonders das angenommene Einheitsgewicht der Briefe und die noch immer sehr hohen Taxen im Auge.

Das Einheitsgewicht der Briefe bleibt wie bisher auf $7\frac{1}{2}$ Grammen bestehen, und es ergibt sich mithin für diese Briefe derselbe Uebelstand, der bis anhin für diejenigen aus und nach Frankreich gerügt wurde. Ein Brief nach oder aus England z. B. darf nur halb so schwer sein, als wenn er bloß für den internen Verkehr von Großbritannien bestimmt ist, und $\frac{2}{3}$ so schwer sein, als wenn er die Schweiz nicht verläßt. Es ist das eine Anomalie, die vermieden werden sollte, und die nicht mehr im Geiste unserer Zeit liegt. Eine allgemeine Einigung aller hauptsächlichsten Handelsstaaten wäre in dieser, wie in manchen andern postalischen Beziehungen sehr erwünscht. Wenn man aber vernimmt, wie wenig Erfolg die im Jahr 1863 veranlaßte internationale Postkonferenz in Paris hatte, und von welchem rein fiskalischen Gesichtspunkte aus man häufig das Postwesen noch betrachtet, so darf man sich nicht zu sehr wundern, daß in mancher Richtung unser Vertrag noch so Vieles zu wünschen übrig läßt.

Der Grundsatz, daß unfrankirte Briefe eine höhere Taxe entrichten, als vorausbezahlte, ist nur gegenüber Großbritannien angenommen; für alle anderen Länder, wofür Frankreich den Transit vermittelt, nicht.

Die der Votschaft beigegebene Tabelle A enthält die künftigen Taxen nach den verschiedenen Ländern, für welche Frankreich den Verkehr vermittelt. Es geht daraus hervor, daß

eine Ermäßigung stattgefunden hat für die Briefe nach der Levante und nach Aegypten, deren Taxe künftig 60 statt 90 Rp. betragen soll; für Großbritannien, für welches die Taxe bisher auf 60 Rp. gestellt war, wird sie künftig 50 für frankirte und 70 für nichtfrankirte Briefe betragen;

für Belgien, die Niederlande, einige deutsche Staaten, Luxemburg, sowie für Italien künftig 50 Rp., statt 40 bis 80 Rp.;

für den Kirchenstaat, Griechenland und Malta 70 statt 90 Rp.;

für Dänemark endlich von 120 resp. 130 Rp. auf 110, was freilich noch sehr beträchtlich ist.

Die Taxen sind gleich geblieben:

für Schweden, Norwegen, Rußland, Polen Fr. 1. 30;

für Brasilien, die Vereinigten Staaten von Nordamerika Fr. 1. 10;

für Spanien, Portugal, Gibraltar 50 Rp.;

für die Sandwich-Inseln, Cuba und Mexiko über die Vereinigten Staaten Fr. 1. 30;

für mehrere südamerikanische Staaten Fr. 1. 30.

Eine Erhöhung der Tage hat dagegen stattgefunden für Westindien, für die Inseln im atlantischen und stillen Meere, für Australien u. a. m., wo sie von 90 Rp. auf 1 Fr. gesetzt worden ist.

2. Chargirte und Werthbriefe. Art. 6 – 14.

Rekommandirte Briefe zahlten bisher die doppelte Tage. Man kann es als eine Verbesserung ansehen, daß sie künftig nur mit der einfachen belegt sind, dagegen einer fixen Einschreibgebühr unterliegen. Doch auch hier muß die Kommission bedauern, daß diese nicht niedriger angelegt werden konnte als 40 Rp. Einfache Briefe werden dadurch theurer, als wenn sie nach dem frühern Grundsatz berechnet würden. Bei schwereren dagegen ergibt sich natürlich eine Verminderung gegenüber von dem, was bisher bezahlt werden mußte.

Die Tagen und Gebühren für diejenigen Chargébriefe, die im offenen Transit durch Frankreich gehen, sollen später zwischen den Postverwaltungen vereinbart werden.

Die Uebereinkunft, daß künftig auch Briefe mit Werthpapieren unter Declaration durch die französische Post versendet werden können, ist schon längst von der Geschäftswelt gewünscht worden. Nach dem Vertrage darf der Betrag der in einem Briefe enthaltenen Werthpapiere Fr. 2000 nicht überschreiten. Auch hier muß aber bedauert werden, daß eine zu hohe Gebühr für solche Sendungen gefordert wird. Der Werthpapiere enthaltende Brief bezahlt die Tage der chargirten Briefe, also wenn einfach, 70 Rp., wenn doppelt 1 Fr. Dazu kommt noch eine Gebühr von 20 Rp. für je 100 Fr., also kostet der einfache Brief, wenn er

100 Fr. enthält	90 Rp.	0,90 %	des Werthes.
200 " " " Fr. 1. 10	"	0,55 %	" "
500 " " " 1. 70	"	0,34 %	" "
1000 " " " 2. 70	"	0,27 %	" "
2000 " " " 4. 70	"	0,23 %	" "

Man sieht, daß die Tage besonders für kleinere Sendungen eine allzu hohe ist.

3. Briefe von Staatsbehörden. Art. 15.

In Amtssachen ist gegenseitig Portofreiheit gestattet, wie solches bereits nach dem bisherigen Vertrage der Fall war.

4. Handschriftliche Urkunden, Geschäftspapiere, Correctur-Druckbogen u. dgl. Art. 16.

Für diese enthält der Vertrag eine Verbesserung, insofern sie bisher mit der Brieftage belegt waren, während sie künftig der Tage von 50 Rappen für 200 Gramme unterliegen. Auch diese Tage entspricht allerdings den heutigen Anforderungen nicht, und hätte niedriger angelegt werden dürfen.

III. Muster- und Drucksachen-Verkehr. Art. 18—21.

1. Internationaler Verkehr. Art. 18.

Wie die Botschaft nachweist, wurde die Taxe für Drucksachen bisher nach dem Quadratinhalte des verwendeten Papiers bezahlt. Wir dürfen es als eine Verbesserung ansehen, daß der neue Vertrag von diesem Modus abgegangen ist, und auch hier das Gewicht der Taxberechnung zu Grunde legt. Ebenso wird die Geschäftswelt gerne vernehmen, daß nun endlich auch Waarenmuster nicht mehr wie Briefe, sondern in gleicher Weise wie Drucksachen zu bezahlen sind, d. h. mit 5 Rp. für ein Gewicht, das 40 Gramme nicht übersteigt. Es ist dies als einer der Hauptvorteile des neuen Vertrags für die Geschäftswelt anzusehen.

2. Offener Transitverkehr. Art. 19.

Leider konnten auch hier keine günstigeren Bedingungen erreicht werden, als die bestanden, und es ist uns nur die Hoffnung gelassen, daß für den Fall, daß Frankreich mit andern Ländern neue günstigere Vereinbarungen abschließen würde, der Schweiz ebenfalls eine Ermäßigung eingeräumt werden müßte.

Als einen bedeutenden Mangel müssen wir aber hervorheben, daß nicht auch Waarenmuster, die im Transite gehen, wie Drucksachen behandelt werden, ähnlich wie solches nun im internen Verkehr mit Frankreich zugestanden worden ist. Es unterliegen in Folge hievon unsere so wichtigen Beziehungen, besonders mit überseeischen Ländern, auch fernerhin den bisherigen Schwierigkeiten und hohen Taxen. Zu unserer großen Befriedigung haben wir vernommen, daß alle Hoffnung vorhanden ist, durch ein nachträgliches Protokoll zu vereinbaren, daß wenigstens für Großbritannien der Verkehr mit Waarenmustern denjenigen mit Drucksachen gleichgestellt werden wird. Es ist sehr zu wünschen, daß es dem Bundesrathe gelingen möge, dieselbe Begünstigung auch für andere Länder zu erlangen.

IV. Transit in geschlossenen Paketen. Art. 23—26.

Der neue Vertrag setzt fest, daß für jeden Kilometer in gerader Linie vom Eingangspunkte bis zum Ausgangspunkte

5 Rappen für jedes Kilogramm Briefe und	
$\frac{1}{4}$ " " " Waarenmuster und	
Drucksachen zu entrichten sind.	"

Bisher war die Taxe

10 Rappen für Briefe und Waarenmuster,

1 " " Drucksachen per Kilogramm und Kilometer.

Trotz dieser Reduktion dürfte der geschlossene Transit für die Schweiz noch immer von keiner sehr erheblichen Wichtigkeit sein, und z. B. eine direkte Verbindung mit England stetsfort großen Schwierigkeiten unter-

liegen. Die Postverwaltungen der beiden mächtigen Handelsstaaten Frankreich und England scheinen in sehr gutem Einverständnisse zu einander zu stehen, und wohl gerade weil es für England wichtig ist, dieses gute Einvernehmen nicht zu stören, und weil ihm keine besonderen Vortheile aus einer direkten Verbindung mit der Schweiz erwachsen, haben unsere dießfälligen Anträge bisher kein großes Entgegenkommen gefunden.

So sind auch die in den Endsätzen der Artikel 23 und 24 enthaltenen Bestimmungen, wonach Transitbeförderungen zwischen französischen oder badischen Postbüreaux über Schweizergebiet, und vice-versa, unentgeltlich befördert werden müssen, ganz nur im Interesse Frankreichs. Daß die bisherige Stipulation, die sich nur auf die Gattirung zwischen französischen und badischen Büreaux bezog, nun auch auf diejenige zwischen französischen und französischen Büreaux ausgebehnt wird, ist eine neue, von uns gemachte Concession, die unserer Postkasse einigen Eintrag thun wird.

V. Verwaltungssachen. Art. 20—22, 26—35.

Wir haben hierüber nur Weniges zu bemerken.

Nicht genügend frankirte Briefe zwischen der Schweiz und Frankreich sollen künftig in der Weise verrechnet werden, daß sie zwar die Tage der unfrankirten Briefe zu entrichten haben, wogegen der Betrag der aufgestellten Marken in Abzug kommt. (Art. 32.)

Bisher mußte das Porto bezahlt werden, als wäre der Brief gar nicht frankirt. Dagegen konnte die Rückvergütung des Betrages der aufgestellten Marken, gegen Rückgabe des Briefumschlags, auf dem Postbureau reclamirt werden.

Obige Bestimmung ist auch in unserm Postgesetze vom Jahr 1862 (Art. 7) und im Vertrage mit Italien aufgenommen worden. Das Publikum erblickt in derselben vorkommenden Falls, wohl nicht mit Unrecht, eine gewisse Härte, insofern der unabsichtliche Irrthum gleich bestraft wird, wie die wohl zu vermeidende Unterlassung des Frankirens.

Daß ungenügend frankirte Briefe aus dritten Ländern, deren Transit Frankreich vermittelt, auch künftig das volle Porto zu bezahlen haben, ist um so bedauerlicher, als durch die Verschiedenheit des gestatteten Gewichts das Publikum fast nothwendig irre geführt werden muß. Dieser Uebelstand wird sich besonders bei der englischen Korrespondenz erzeigen, und zwar in krasser Weise, wenn ungenügend frankirte englische Briefe künftig mit dem höhern Porto von 70 statt 50 Rp. belegt werden sollen und die aufgestellte Marke dabei nicht einmal in Abzug gebracht wird.

Die Anerkennung der wahren Bedürfnisse des Verkehrs und ihre Bevorzugung vor dem fiskalischen und überdieß häufig übelverstandenen Interesse der Postverwaltungen werden sich erst dann allgemeine Bahn brechen, wenn ein weitersehender Geist auch in diesen Materien Ordnung

schafft, wie es in neuerer Zeit glücklicherweise in manchen andern Verkehrsverhältnissen geschehen ist.

Die übrigen Bestimmungen des Vertrags, welche Verwaltungs- oder Rechnungssachen betreffen, geben uns zu keinen Bemerkungen Anlaß.

Es bleibt uns nun noch übrig, uns über die Theilung der Taxen und Gebühren zwischen den beiden vertragenden Staaten, und über die aus dem Vertrage für uns erwachsenden finanziellen Folgerungen auszusprechen.

Art. 17 setzt fest, daß sämmtliche Taxen und Gebühren auf den zwischen der Schweiz und Frankreich gewechselten gewöhnlichen oder chargirten Briefen, sowie auf den Korrekturbogen und Schriftsendungen, im Verhältnisse von zwei Dritttheilen zu Gunsten der französischen Postverwaltung, und von einem Dritttheile zu Gunsten der schweizerischen Postverwaltung, vertheilt werden.

Dagegen fallen nach Art. 18 die für Drucksachen, Waarenmuster und andere dergleichen bezogenen Taxen demjenigen Lande zu, von dem die Versendung ausgeht, und wo die Frankirung stattzufinden hat.

Nach dem frühern Vertrage bezog von der Taxe des einfachen Briefs im Betrage von 40 Rappen

die Schweiz 15 Rappen oder $37\frac{1}{2}\%$,
Frankreich 25 " " $62\frac{1}{2}\%$.

Von den Briefen im Gränzrayon bezog jede Verwaltung die Hälfte der Taxe.

Wir sind also in dieser Beziehung, da wir künftig für alle Briefe nur $33\frac{1}{3}\%$ beziehen sollen, ungünstiger gestellt, als wir es bisher waren. Nichts desto weniger erachten wir, es habe der Bundesrath wohl daran gethan, auch bei diesem etwas ungünstigern Vertragsmodus dem verkehrtreibenden Publikum die Vortheile des neuen Vertrags nicht länger vorzuenthalten.

Bezüglich der Drucksachen ist zu bemerken, daß Frankreich nach der Schweiz ungefähr das doppelte Quantum von dem versendet, was diese an Frankreich abgibt. Zieht man dieses Verhältniß in Betracht, so stellt sich bei der Taxe von 5 Rp. für 40 Gramme und bei der Annahme, daß jeder Theil die Taxen bezieht, die von den von ihm abgesandten Gegenständen erhoben werden, die Rechnung so heraus, daß von der Gesamteinnahme die Schweiz von je 5 Rappen circa $1\frac{2}{3}$ und Frankreich circa $3\frac{1}{3}$ Rp. erhält. Die Kommission erachtet, daß, nachdem nun die bisherige französische Stempeltaxe von 3 Rp. auf den schweizerischen Zeitungen nicht mehr besonders berechnet wird, dieser Repartitions-

modus ein gerechtfertigter sei. Bisher erhielt die Schweiz von der Einheitstage von 5 Rp. 2 Rp., dagegen hatten die Empfänger von Zeitungen in Frankreich noch die Stempelgebühr von 3 Rp. zu entrichten.

Ueber die finanzielle Tragweite der neuen Verträge gibt Ihnen die Botschaft Aufschluß. Sie berechnet den Ausfall für die schweizerische Postkasse auf beiläufig Fr. 130,000. Auch hier wird aber ein Theil desselben durch Vermehrung des Verkehrs wieder eingebracht werden. Immerhin erachten wir, daß wenn sich auch für den Anfang ein Ausfall ergeben sollte, es sich hier um eine wohlgerethetigte Ausgabe handelt.

Wir gehen über zum Vertrage über die postamtlichen Geldanweisungen, über den wir uns kurz fassen können. Er entspricht einem längstgefühlten Bedürfnisse. Baarsendungen nach Frankreich können nicht durch die Posten versendet werden, und unterliegen bei ihrer Vermittlung durch die Messagerien langwierigen Förmlichkeiten. Die Neuerrung, kleinere Beträge durch Postmandate zu entrichten, ist daher ein wirklicher Fortschritt.

Wir gehen mit der Botschaft des Bundesrathes einig, daß die Tage von 20 Rp. für je 10 Fr. eine viel zu hohe ist. Auch hier mußte man sich eben mit dem begnügen, was zu erreichen war. Es erscheint fast unbegreiflich, daß man sich französischerseits nicht herbeilassen wollte, die Tage wenigstens für die Beträge über 100 Franken, wo sie die Kosten von effektiven Baarsendungen so bedeutend übersteigt, herabzusetzen*).

Wenn wir uns nun über die beiden Verträge im Ganzen äußern und ein Urtheil darüber aussprechen sollen, so sind wir dahin geführt, dem beizupflichten, was die Botschaft hierüber enthält. Der neue Vertrag beseitigt manche bisher bestandene Uebelstände, und kann daher als eine Verbesserung in unserm postamtlichen Verkehre mit Frankreich angesehen werden. In Manchem entspricht er aber den schweizerischen Anschauungen von ferne nicht, nach denen wir gewohnt sind, in Postsachen die Interessen des Verkehrs stets in den Vordergrund zu stellen. Wir müssen daher sehr bedauern, daß der fiskalische Gesichtspunkt in manchen Theilen des Vertrags noch so sehr vorherrscht. Bei Verträgen ist es aber natürlich nicht möglich, Grundsätze, und wenn sie noch so vortrefflich wären,

*) Im schweizerisch-italienischen Postvertrage ist die Tage für Postmandate bis zum Betrage von 100 Fr. auf 10 Rp. für je 10 Fr., und von da an auf 20 Rp. für je 50 Fr. festgesetzt.

zur Durchführung zu bringen, wenn nicht der andere vertragende Theil dieselben ebenfalls anerkennt. Daß dieß nun von Seite der französischen Postverwaltung nicht in dem von uns gewünschten Maße geschehen ist, ergibt sich sowohl aus dem Vertrage, als aus den uns vorgelegenen Akten über die Verhandlungen. Dabei dürfen wir übrigens nicht aus dem Auge verlieren, daß jeder Staat beim Abschlusse von Verträgen stets sich von besondern Rücksichten leiten läßt. Frankreich, das im Herzen Europa's liegt und mit vortreflichen Verkehrsmitteln versehen ist, fühlt seine Kraft, und läßt sich bei den vielen Verträgen, die es mit den andern Staaten vereinbart, nicht gerne herbei, eine allzugroße Verschiedenheit in den Vertragsbestimmungen aufzunehmen, sondern trachtet, dieselben möglichst gleichförmig zu machen. Es berief sich daher bei den Unterhandlungen häufig darauf, daß andern Staaten keine günstigeren Bedingungen gestattet worden seien. Bei den Verhandlungen konnte endlich auch noch eine gewisse Mißstimmung darüber bemerkt werden, daß vor einiger Zeit ein Theil des Transits nach Belgien Frankreich genommen und Deutschland zugewendet worden war.

Im Ganzen haben uns die Akten den befriedigenden Eindruck gewährt, daß von Seite des schweizerischen Unterhändlers, des Herrn Ministers Kern und der ihm beigegebenen Experten, keine Mühe gescheut wurde, um das Mögliche für die schweizerischen Interessen zu erreichen, und wir schließen uns gerne der Anerkennung an, die ihnen von Seite des Bundesrathes ausgesprochen wird.

Zum Schlusse beehren wir uns, Ihnen, Eit., einstimmig die Annahme des Beschlussesentwurfes, wie er vom Bundesrathe vorgeschlagen ist, anzupfehlen, und verharren mit vollkommenster Hochachtung.

Bern, den 11/13. Juli 1865.

Die Kommission des Ständerathes,
und in deren Namen:

A. Stähelin-Brunner, Berichterstatter.

Note. Die Kommission bestand aus den Herren:

A. Stähelin-Brunner.

Humbert.

Kappeler.

Camperio.

Steinegger (abwesend).

Der Ständerath hat am 13. Juli obigen Kommissionsantrag zum Beschlusse erhoben, und der Nationalrath unterm 18. gl. Mts. ebenfalls die Ratifikation der betreffenden Verträge ausgesprochen.



**Bericht der Kommission des Ständerathes über die zwischen der Schweiz und Frankreich
abgeschlossenen Postverträge.*) (Vom 13. Juli 1865.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1865
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	38
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.08.1865
Date	
Data	
Seite	349-359
Page	
Pagina	
Ref. No	10 004 854

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.