

Erste Beilage

zu Nr. 13 des schweizerischen Bundesblattes.

Samstag, den 31. März 1849.

Entwurf

eines

Bundesgesetzes über die Posttaxen.

Berathen in den Sitzungen vom 9.—12. März 1849.

Die Bundesversammlung der schweizerischen
Eidgenossenschaft,

in Vollziehung der Ziffer 2 des Artikels 33 der Bundesverfassung, nach welcher im Postwesen die Tarife im ganzen Gebiete der Eidgenossenschaft nach den gleichen, möglichst billigen Grundsätzen bestimmt werden sollen; nach Einsicht des Vorschlags des Bundesrathes,

beschließt:

Art. 1. Die Tare für den Transport von Briefen, Schriftpaketen, Druckschriften und Waarenmustern im Innern der Schweiz wird nach der Entfernung und nach dem Gewicht bestimmt. Die Entfernung ist nach der kürzesten Poststraße, die vom Aufgabspostbureau bis zum Abgabspostbureau führt, zu bemessen.

Art. 2. Diese Entfernung wird nach drei Briefkreisen berechnet:

Der erste Briefkreis geht bis auf 10 Stunden.

Der zweite von 10 bis 30 Stunden.

Der dritte über 30 Stunden.

Art. 3. Für Briefe ist die Taxe nach folgendem Maßstabe festgesetzt:

	Im ersten Briefkreis.	Im zweiten Briefkreis.	Im dritten Briefkreis.
Bis auf $\frac{1}{2}$ Loth ausschließlich	5 Rp.	10 Rp.	15 Rp.
Von $\frac{1}{2}$ bis 1 Loth	7 $\frac{1}{2}$ „	15 „	22 $\frac{1}{2}$ „
„ 1 „ 1 $\frac{1}{2}$ „	10 „	20 „	30 „
„ 1 $\frac{1}{2}$ „ 2 „	12 $\frac{1}{2}$ „	25 „	37 $\frac{1}{2}$ „
„ 2 „ 4 „	15 „	30 „	45 „
„ 4 „ 8 „	20 „	40 „	60 „
„ 8 „ 16 „	25 „	50 „	75 „
„ 16 „ 1 Pfund	30 „	60 „	90 „

Art. 4. In größern Orten, in welchen ein bedeutender Briefverkehr stattfindet, kann der Bundesrath eine Ortspost bewilligen, durch welche die frankirten Briefe nach folgendem Tarife befördert werden:

Bis auf 2 Loth ausschließlich	2 $\frac{1}{2}$ Rp.
Von 2 bis 4 „	5 „
„ 4 „ 8 „	10 „

Unfrankirt unterliegen solche Briefe den gewöhnlichen Taxen.

Art. 5. Schriftpakete ohne Werthangabe, wie z. B. Prozeßakten, Rechnungen, Affekuranzpapiere, Legitimationschriften und andere Urkunden, insofern sie außer einem allfälligen Begleitschreiben keine Briefe enthalten und das Gewicht von einem Pfunde nicht überschreiten, werden ebenfalls wie Briefe behandelt, unterliegen jedoch nur der Taxe gewöhnlicher Pakete, nämlich:

Im ersten Briefkreis.	Im zweiten Briefkreis.	Im dritten Briefkreis.
Von 10 Rappen.	Von 20 Rappen.	Von 30 Rappen.

Der Einschluß von Briefen wird als Verletzung des Postregals behandelt.

Art. 6. Für eingeschriebene Briefe oder Schriftpakete ist die doppelte Tare zu bezahlen und sie sind bei der Aufgabe zu frankiren.

Art. 7. Für Druckschriften, insofern sie außer der Adresse nichts Geschriebenes enthalten und daher Behufs der Prüfung unter Band aufzugeben und zugleich zu frankiren sind, findet folgende Taxermäßigung statt:

	Im ersten Briefkreis.	Im zweiten Briefkreis.	Im dritten Briefkreis.
Bis auf 2 Loth ausschließlich	2 $\frac{1}{2}$ Rp.	5 Rp.	7 $\frac{1}{2}$ Rp.
Von 2 bis 4 " "	5 " "	10 " "	15 " "
" 4 " 8 " "	7 $\frac{1}{2}$ " "	15 " "	22 $\frac{1}{2}$ " "
" 8 " 1 Pfund " "	10 " "	20 " "	30 " "

Ausnahmsweise sind jedoch die Zeitungen und periodischen Blätter des Auslandes, für die nicht bereits die gesetzliche Transporttare bezahlt worden ist, von der Zwangsfrankatur befreit.

Art. 8. Waarenmuster, die entweder allein, oder mit einem einfachen Briefe versendet werden und als solche leicht erkennbar sind, werden bis auf das Gewicht von einem Pfund wie Briefe behandelt, aber nach dem Tarife der Pakete taxirt, nämlich:

Im ersten Briefkreis. Im zweiten Briefkreis. Im dritten Briefkreis.
Zu 10 Rappen. Zu 20 Rappen. Zu 30 Rappen.

Art. 9. Für Pakete und Geldsendungen wird im Innern der Schweiz für je 5 Wegstunden und von jedem Pfund des Gewichtes oder bei Geldsendungen und andern Werthstücken von je 40 Franken des Werthes eine Transportgebühr von 1 Rappen berechnet. Die Entfernungen werden nach der kürzesten Poststraße von dem Aufgabspostbureau bis zum Abgabspostbureau bemessen.

Art. 10. Zu dieser Transporttare wird auf jedes Poststück eine Einschreibgebühr von 5 Rappen hinzuge-rechnet.

Art. 11. Jeder Bruchtheil unter fünf Stunden wird für volle fünf Stunden, jeder Bruchtheil eines Pfundes wird für ein ganzes Pfund und jeder kleinere Betrag als Franken 40 für volle Franken 40 gerechnet.

Jeder Bruchtheil unter 5 Rappen wird bis auf 5 volle Rappen ergänzt.

Art. 12. Werthstücke werden in der Regel nach dem Werthe, wenn sich aber nach dem Gewichte eine höhere Taxe ergibt, nach dem Gewichte taxirt.

Art. 13. Als niederste Gesammttare für ein Poststück, die jedenfalls zu entrichten ist, wenn auch der Betrag nach obiger Berechnung sich nicht so hoch beläuft, sind festgesetzt:

Für eine Entfernung bis auf 10 Stunden	10 Rp.
" " " von 10 bis 30	" 20 "
" " " über 30	" 30 "

Art. 14. Für den Transport von Paketen und Geldsendungen auf Bergpässen kann der ordentliche Tarif durch eine angemessene Zutaxe erhöht werden.

Art. 15. Für Briefe, Schriftpakete, Druckschriften, Waarenmuster, gewöhnliche Pakete und Geldsendungen, welche von dem Auslande kommen, oder dahin abgehen, hat der Bundesrath die Taxen je nach den bestehenden Verträgen besonders festzusetzen.

Art. 16. Zeitungen und periodische Blätter, die entweder beim Postamte oder bei dem Verleger abonniert und der Post aufgegeben werden, sind durch die Brieffpost zu befördern. Für die Ablieferung an den Empfänger ist eine Taxe von 20 vom Hundert des Verlagspreises festgesetzt, welche zum Voraus zu entrichten ist.

Art. 17. Wenn die Post zugleich mit der Beförderung auch das Abonnement besorgt, so hat sie für inländische Blätter eine Gebühr von einem Bagen, für ausländische von zwei Bagen zu beziehen, ohne Unterschied, ob das Abonnement für ein ganzes, halbes, oder nur für ein Vierteljahr besorgt werde.

Art. 18. Nach gleicher Berechnung (Art. 16 und 17) werden die Schweizerblätter an ausländische Postverwaltungen, und ausländische Blätter an die Empfänger in der Schweiz abgegeben, insofern nicht besondere Verträge etwas Anderes bestimmen. Für ausländische Blätter wird jedoch als Grundlage der Berechnung der Transporttaxe der Preis angenommen, zu welchem dieselben der schweizerischen Postverwaltung abgeliefert werden.

Art. 19. Für den Personentransport im Innern der Schweiz sind folgende Taxen für jede Wegstunde festgesetzt:

Für einen Platz im Coupé Bg. 5.

Für einen Platz im Innern oder auf den Außenstößen Bg. 4.

Für einen Platz in der Rotonde Bg. 3.

Wo die Frequenz es erfordert, kann der Preis der Plätze um 5 oder 10 Rappen für jede Wegstunde ermäßigt werden.

Sofern Schnellposten errichtet werden, so soll der Preis der Plätze je einen Bagen mehr betragen.

Art. 20. Auf größeren Bergpässen hat der Reisende für jede Wegstunde zu bezahlen:

Für einen Platz im Coupé Bg. 7.

Für einen Platz im Innern oder auf den Außenstößen Bg. 6.

Art. 21. Bezüglich des Gepäcks der Reisenden wird der Bundesrath das Nöthige festsetzen.

Art. 22. In denjenigen Kantonen, in welchen der Schweizerfrankenfuß nicht üblich ist, hat der Bundesrath, bis zur Einführung eines allgemeinen Münzfußes, zu bestimmen, auf welche Weise die Reduktion der allgemeinen Tarife stattfinden soll.

Art. 23. Die Scheine, die im Postverkehr von den Postbureaux auszustellen sind, dürfen dem Stempel nicht unterworfen werden.

Art. 24. Von Entrichtung des Porto für Briefe und Schriftpakete sind befreit:

- a. die Mitglieder der Bundesversammlung während der Dauer der Sitzungen, wenn sie am Bundesstze sich befinden;
- b. die Behörden, jedoch nur in Amtssachen;
- c. das im eidgenössischen Dienst stehende Militär.

Diese Begünstigung wird auch auf die Geldsendungen ausgedehnt, wenn das Geld an eidgenössische Behörden geht oder von denselben versendet wird, sowie auf die Gelder, die von Behörden an Arme gesendet werden.

Art. 25. Die spezielle Bezeichnung der Behörden, welche die Portofreiheit genießen, und die Weise, wie die Portofreiheit ausgeübt und wie dem Mißbrauch vorgebeugt werden soll, ist durch eine besondere Verordnung näher zu bestimmen.

Botschaft

des

Bundesrathes der schweizerischen Eidgenossenschaft
an die schweizerische Bundesversammlung.

Beschlossen den 15. März 1849.

Tit.

Das tiefeingreifendste Gesetz in Postfachen, das wir Ihnen mit Gegenwärtigem überreichen, enthält die Bestimmungen über die Gebühren, die in Zukunft der Post für den Transport von Personen, Briefen, Zeitungen, Paketen und Geldern bezahlt werden sollen. Die Aufgabe, die wir in diesem Gesetze zu lösen haben, besteht darin, einerseits die Kantone zu befriedigen, die eine ergiebige Einnahmsquelle in ihrem Staatshaushalt nicht leicht vermissen können und zu gleicher Zeit den Erwartungen zu entsprechen, die das verkehrtreibende Publikum an die Centralisation des Postwesens knüpft. Wie schwierig es sein wird, beiden Theilen zu entsprechen, mögen Sie, Tit., aus nachstehenden Andeutungen entnehmen, die wir jeder weiteren Erörterung unserer Taxansätze vorausschicken müssen.

Die Bundesverfassung setzt uns für Berechnung des bisherigen Reinertrages der Kantone Grundsätze fest, die das Maß der Wirklichkeit um Vieles überschreitet.

Schon in der Auswahl der drei Jahre, 1844, 1845 und 1846, die zu Berechnung der Durchschnittssumme angenommen worden sind, haben die Kantone getrachtet, einen möglichst großen Reinertrag sich zuzuführen, sonst wäre wohl das Jahr 1847 mit in Rechnung gezogen worden. Damit nicht zufrieden, verheißt man denjenigen Kantonen, die in ungünstigen Pachtverhältnissen stunden, eine Nachbesserung. Diejenigen, die Nichts vom Postregale bezogen

haben, sollen entschädigt werden, und diejenigen Pachtkantone, deren Ertrag weniger als Nichts betrug, sollen dennoch die volle Pachtsumme erhalten, während der Verlust der Pächter in keine Berechnung fällt, und möglicherweise müssen sogar Auslosungssummen für aufgehobene Lebensverhältnisse bezahlt werden. Das Betriebskapital der Postwagen, das die Kantone für Nichts in Rechnung brachten, müssen wir mit einer halben Million Franken auf uns nehmen, und überdieß Staatsgebäude verzinzen, die bisher gratis den Postverwaltungen überlassen worden sind.

Ungeachtet dieser lästigen Zugaben verlangt die Bundesverfassung von der neuen Postverwaltung gleichförmige, möglichst billige Tarife, den Fortbestand der bisherigen Verbindungen im Ganzen, insofern die Kantone nicht selbst zu Aenderungen einwilligen, und das Publikum zählt mit voller Zuversicht darauf, daß die Kurse vermehrt, beschleunigt, daß der Postdienst verbessert, die Transportmittel bequemer eingerichtet, die Münzplackereien aufgehoben und die Bestellgebühren abgeschafft werden. Man verlangt größere Haftbarkeit der Post und wünscht den Botendienst überall eingeführt, wo er noch nicht besteht. Zudem hat sich in neuerer Zeit die Ansicht immer mehr Bahn gebrochen, daß die Begünstigung des Verkehrs einem Lande unendlich mehr Gewinn abwerfe, als der Geldertrag, den man durch hohe Taxe dem Postärar zuzuwenden suche.

Nicht der Handelsstand allein, die Industrie, die größern, die kleinern Gewerbe, alle die ihr Brod nicht allein aus der Scholle Landes ziehen, auf der sie wohnen, sehnen sich nach Erleichterungen, die auswärtige Zölle und fremde Konkurrenz dringend gebieten. Man legt auch wohl mit Recht hohen Werth auf den Gewinn, der dem Lande durch freien Austausch der Ideen in

Freundschafts- und Familienangelegenheiten, in gemeinnützigen Bestrebungen, in Förderung von Künsten und Wissenschaften, ja selbst in der Politik, durch Belebung des eidgenössischen Sinnes und durch engere Verbrüderung der schweizerischen Nation erwachsen soll. Wollten wir auch in dieser Auffassung des wahren Zweckes einer Postanstalt auf unserm bisherigen Standpunkte verbleiben, wir würden dennoch durch das Beispiel anderer Staaten, durch die öffentliche Meinung, durch das Wahre, Richtige der Ansicht selbst unwiderstehlich vorwärtsgetrieben, schneller und weiter, als wir es nur voraussehen können.

Bei diesen weit auseinandergehenden Forderungen müßten wir nahezu verzweifeln, unsere Aufgabe befriedigend lösen zu können, wenn wir nicht mit Vertrauen auf die richtige Würdigung der Verhältnisse durch die Staatsmänner, die zunächst für ihre Kantone zu sorgen haben, zählen könnten, wenn nicht in der Bundesverfassung selbst eine Mindereinnahme im Postwesen in Aussicht gestellt wäre, und wenn uns andererseits nicht die Erfahrung lehrte, daß der Erfolg einer Taxermäßigung im Postwesen selten nur auf den Grund des Bisherigen nach trockenen arithmetischen Regeln berechnet werden kann, daß vielmehr der Ausfall der ersten Jahre in den spätern glänzend wieder gedeckt worden ist, wenn man anders nicht durch Ideale über die Grenze der Klugheit sich jagen ließ.

a. Von der Briefpost.

Die große glänzende Idee im Postwesen, die jetzt ganz Europa durchzieht, verlangt nur eine niedere Briefftaxe für alle Entfernungen. Wirklich hat auch dieses System da, wo bisher hohe Briefftaxen plötzlich auf ein Minimum herabgesetzt worden sind, auffallende Resultate hervorgebracht. In England z. B., wo die Taxe des einfachen

Briefes von 30 Rappen auf $7\frac{1}{2}$ Rappen für alle Entfernungen herabgesetzt worden ist, hat sich die Zahl der Briefe im Laufe von zehn Jahren verfünffacht; da aber auch die Betriebskosten nahezu auf das Doppelte gestiegen sind, so ist der Reinertrag dennoch nicht weit über der Hälfte der frühern reinen Einnahme stehen geblieben. Wollten wir nun in unserm Postgebiet das gleiche System befolgen, so dürfen wir nicht übersehen, daß zu ähnlichen Resultaten ein stark bevölkertes, reiches, gewerbthätiges Land gehört, wo zudem leichte Transportmittel, Straßen, Dampfschiffe, Eisenbahnen den Betrieb des Postwesens in hohem Grade erleichtern. Wir erfreuen uns nun allerdings auch in der Schweiz in mehreren Kantonen einer thätigen, gewerbsamen Bevölkerung. Allein den ergiebigen Verkehr können wir da, trotz Schnellposten und täglichen Botenkursen, nicht hervorrufen, wo die Bevölkerung in Seitenthälern und auf Bergen dünn gefäet und nach ihrer Lage auf einen Broderwerb angewiesen ist, der eines ausgedehnten Briefwechsels nicht bedarf. Beachtenswerth ist auch der Umstand, daß wir bisher schon in den meisten Kantonen für geringere Entfernungen unter zehn Stunden eine Brieffaxe von nur 5 Rappen hatten. Das Lästige der Brieffporti machte sich nur bei größern Entfernungen und bei der Korrespondenz mit dem Auslande fühlbar.

Niemand wird nun wohl der eidgenössischen Postverwaltung zumuthen, daß sie die Einheitstaxe auf 5 Rappen herabsetze. Es ist zu augenscheinlich, daß der Ausfall für die Kantonskassen allzu empfindlich wäre. Würden wir aber die Taxe auf 7 oder auf 10 Rappen setzen, so verschlimmern wir die Verkehrsverhältnisse der kleinern Gewerbe, der dürftigern Klasse, um die größere Handelswelt zu begünstigen, und die Post würde sehr bald eine empfindliche Verminderung der Briefzahl eintreten sehen,

nicht allein wegen Erhöhung des Preises, sondern auch wegen Umgehung des Briefregales, die eben auf kürzern Distanzen am leichtesten Statt finden kann.

Bei unbedingter Empfehlung der Einheitstaxe überschätzt man übrigens sehr oft die Vortheile, die den Postärars zugut kommen sollen. Wir theilen zwar die Ansicht, daß die bisher üblichen Taxen für größere Entfernungen sich durchaus nicht rechtfertigen lassen; denn wenn wir bei Berechnung der Briefporti, die Manipulation und die Bestellung des Briefes, die bei allen Entfernungen ungefähr gleich viel kosten, als den einen Faktor in Rechnung bringen und die Transportkosten als den andern, so läßt sich eine Steigerung der Preise für den Transport allein von 5 bis auf 55 Rappen durchaus nicht rechtfertigen. Die Postwagen müssen nun einmal die angewiesenen Kurse machen, gleichviel, ob sie einen halben oder einen ganzen Zentner Briefe mit sich führen, und eine zwei-, drei- oder vierfache Vermehrung der Briefe erhöht die Transportkosten nicht. Insofern gebietet allerdings das Interesse der Postanstalt selbst, bis auf denjenigen Tarbetrag herabzugehen, der durch Vermehrung der Briefzahl wahrscheinlicherweise den Reinertrag einer geringern Zahl Briefe mit hohen Porti wieder ersetzt oder selbst erhöht. Allein daß der Faktor des Transportes aus der Berechnung der Brieftaxe ganz gestrichen werde, ist deswegen nicht zu billigen, weil im Ganzen die Transportkosten doch durch die Briefporti gedeckt werden müssen und das letzte Hundert Briefe so wenig ein Recht auf unentgeltliche Beförderung ansprechen kann als das erste Hundert. Deswegen fordert auch die Gerechtigkeit, daß Briefe auf größere Distanzen verhältnißmäßig höher taxirt werden, als diejenigen, die nicht weit transportirt werden müssen. Nur bei Kaufleuten und Gewerbtreibenden und solchen, die einen ausgedehnten

Briefwechsel auf kleine und große Entfernungen zugleich führen, kann man es rechtfertigen, wenn man sie für alle Briefe gleich viel bezahlen macht. Wer aber nur auf kurze Distanzen korrespondirt, und zu diesen gehört eine Klasse von Gewerbetreibenden, die vorzugsweise der Erleichterung bedürftig ist, der zahlt im Grunde bei der Einheitstare unbilligerweise das Porto für die großen Geschäftsleute. Bei den vielerlei Münzfüßen, die wir jetzt noch in der Schweiz besitzen, wäre es übrigens unmöglich, eine ganz gleiche Tare einzuführen, und kommt einmal die allgemeine Münzreform, so kann auch das Posttarifsystem einer Umgestaltung nicht entgehen.

Nach diesen Grundsätzen haben wir uns bestimmen lassen, die bisherige niedrigste Tare von 5 Rappen für die erste Entfernung bis auf 10 Stunden beizubehalten, für die zweite Entfernung von 10 bis 30 Stunden haben wir die Tare auf 10 Rappen angesetzt und für jede weitere Entfernung über 30 Stunden auf 15 Rappen.

Gegen Entrichtung dieser Tare wird jedem Adressaten der Brief in seine Wohnung gebracht und eine besondere Bestellgebühr darf nicht bezogen werden.

Beigefügte Tabelle Nr. 1, in der wir eine Uebersicht der bisherigen Taxen mit den neuen zusammengestellt haben, wird Sie, Tit., überzeugen, daß wir mit unsern Ansätzen den Wünschen des Volkes besser entgegenkommen, als wenn wir eine Einheitstare vorgeschlagen hätten, indem wir bei geringen Entfernungen keine Erhöhung, bei mittlern und großen Entfernungen aber durchweg eine namhafte Ermäßigung eintreten lassen. Wir haben im Grunde die Bagenpost mit zwei Ausnahmen, die sich die Wage halten.

Eine neue postalische Idee will, daß die Entfernungen in gerader Richtung vom Aufgabepostbüro zum Abgabe-

postbureau bemessen werden. Dieses System, die Distanzen zu berechnen, hat seine Vortheile in flachen Ländern, wo richtige Karten bestehen. Die Freunde niederer Briefporti erreichen zugleich mit diesem System den Zweck, möglichst viele Orte in die nähern Kreise einzuzirkeln, die sonst nach der Straßenstrecke in einen entferntern Kreis fallen würden. Wir haben auch hierin der Eigenthümlichkeit unseres Landes Rechnung tragen müssen. Die Fälle kommen in unserm Gebirgsland gar zu häufig vor, daß unsere Posten durch entferntere Kreise fahren müssen, um in Orte zu gelangen, die in nähern Kreisen sich befinden. Für die Sonderbarkeit, daß die nach der Straßenstrecke entferntern Orte weniger Porto hätten zahlen müssen als die Orte, wo die gleichen Briefe vorher durchgeführt werden, hätte uns das Publikum wenig Dank gewußt, und der Kredit der Post wäre wegen dieser nicht leicht faßlichen Eigenthümlichkeit kaum gestiegen. Da die Taxen ohnehin äußerst niedrig angesetzt sind, so dürfen wir wohl unsere Briefkreise nach der kürzesten Poststraße, die vom Aufgabepostbureau zum Abgabepostbureau führt, bemessen.

Die Tare für solche Briefe, die das Gewicht von einem halben Loth übersteigen, die wir mit jedem halben Loth bis auf zwei Loth je um die halbe einfache Tare und dann in steigender Progression angemessen erhöhen, bedarf bei den sonst niedern Ansätzen keiner besondern Rechtfertigung.

Wir müssen nun aber noch einiger besonderer Ausnahmen erwähnen, die wir zu Begünstigung des Verkehrs empfehlen.

In größern Städten, wie in Zürich, Basel und Genf, bestehen jetzt schon Stadtposten, durch welche frankirte Briefe, die für die gleiche Gemeinde bestimmt sind, um

bedeutend ermäßigte Vorti befördert werden. Das Befugniß erfordert den Fortbestand dieser Erleichterung des Verkehrs, und wenn ähnliche Verhältnisse auch an andern Orten diese Einrichtung wünschbar machen, so erachten wir, der Bundesrath solle die Befugniß erhalten, dieselbe einzuführen. Zum Voraus die Bedingungen festzusetzen, wo solche Ausnahmen gestattet werden müssen, hielten wir nicht für ausführbar, ohne bedenklichen Mißbräuchen die Thüre zu öffnen.

Eine fernere Erleichterung empfehlen wir für solche Pakete, in welchen größere Schriften ohne Werth versendet werden. Da solche Pakete, wenn sie der Briefpost aufgegeben werden, nicht eingeschrieben werden müssen und deswegen auch keine Haftbarkeit der Post Statt findet, nach dem Briestarif aber übermäßig hoch belegt würden, so ist es für die Post nur eine Erleichterung, wenn sie solche Schriftpakete wie Briefe behandeln kann, wenn auch schon nicht mehr als die gewöhnliche Pakettaxe für dieselben entrichtet wird. Mißbräuche, das heißt, Versenden von Briefen unter dem Titel „Schriftpakete“ können theils durch Strafen, theils durch Taxirung nach der Briestaxe verhindert werden, wenn es der Empfänger darauf ankommen lassen will, das Paket Behufs der Kontrolle auf dem Postbureau öffnen zu lassen.

Wichtiger ist die Ausnahme für die Versendung von Druckschriften, welchen lithographirte Sachen gleich gehalten werden. Zur Begünstigung des literarischen Verkehrs sind solche Drucksachen bis auf das Gewicht von zwei Loth nur mit der Hälfte der einfachen Briestaxe und bei größerm Gewicht noch niederer taxirt, insofern dieselben nur unter Band und zu Vermeidung lästiger Rücksendungen frankirt der Briefpost aufgegeben werden.

Endlich haben wir auch ausnahmsweise im Interesse der kleinern Gewerbe eine sehr niedere Tare für die Uebersendung von Waarenproben und Mustern angenommen.

b. Von der Fahrpost.

Durch die Fahrpost werden Pakete und Gelder befördert. Wir haben zwar zur Zeit für die Beförderung dieser Poststücke noch die gleichen Transportmittel, wie für die Beförderung der Briefe und der denselben gleichgehaltenen Gegenstände. Allein in den Bureau's sind die Poststücke bisanhin schon gesondert behandelt, gesondert verrechnet worden. Den Maßstab der Taxation geben zwar, wie bei den Briefen, die Manipulation und der Transport. Die Manipulation und die Bestellung erfordert bei allen Poststücken ungefähr die gleiche Bemühung, besonders wenn in Zukunft die öftere Umspedirung wegfällt. Deswegen läßt sich auch eine gleichförmige Einschreibgebühr von 5 Rappen für jedes Stück rechtfertigen. Allein der Transport kommt deswegen in höherm Maße in Berechnung, als bei Briefen, weil es der Post nicht gleichgültig sein kann, wenn ihre Wagen mit schwerem Gepäck überladen werden und weil die Verantwortlichkeit mit der größern Entfernung verhältnißmäßig zunimmt. Diese Rücksichten haben uns zu einem sehr einfachen, rationellen Taxsystem geführt, indem wir für je 5 Stunden und für jedes Pfund oder jeden Geldwerth von 40 Franken einen Rappen als Transportgebühr berechnen, vorbehalten die Entrichtung eines Minimums von einem Bagen für die Entfernung unter 10 Stunden, von 2 Bagen für die Entfernung von 10 — 30 Stunden und von 3 Bagen für jede weitere Entfernung. Die beiliegende Tabelle Nr. 2 wird Sie, Tit., überzeugen, daß wir auf solche Weise

auch für den Verkehr von Paketen und Geldern im Ganzen genommen eine namhafte Ermäßigung eintreten lassen.

Es wird übrigens begreiflich sein, daß wir sowohl bei den Brief- als bei den Pakettaren nur vom innern Verkehr sprechen können, weil die Taxen für den Verkehr mit dem Ausland durch die jeweiligen Verträge bedingt sind. Es mag genügen, wenn wir vorläufig die Ansicht aussprechen, daß in der Regel zu dem Preise, in dem uns das Ausland die Briefe abgibt, mehr nicht als das innere Porto zugeschlagen werden soll.

c. Von dem Zeitungstransport.

In der Taxation des Zeitungstransportes haben bisanhin die meisten Kantone eine Art Schutzollsystem befolgt. Die eigenen Blätter haben sie sehr nieder, die kantonsfremden sehr hoch taxirt. Mit wenig Ausnahmen galt das ein- oder mehrmalige Erscheinen in der Woche als Maßstab der Steigerung der Taxe. Den ersten Zweck beseitigen wir als einer wahren nationalen Politik entgegenstehend. Den zweiten, bloß finanziellen, Zweck suchen wir auf andere, viel einfachere, Weise dadurch zu erreichen, daß wir den Verlagspreis zum Maßstab der Taxe annehmen. Wir haben aber einen noch höhern Zweck im Auge, indem wir für den Transport aller Zeitungen und periodischen Blätter durch die ganze Eidgenossenschaft eine und dieselbe mäßige Taxe von nur 20 vom Hundert des Verlagspreises festsetzen, mit Beifügung einer Vergütung von einem Bagen, wenn die Post zugleich auch das Abonnement besorgen muß (s. Tabelle Nr. 3). Durch dieses Taxsystem hoffen wir den tüchtigen Blättern in der ganzen Eidgenossenschaft leichtern Eingang zu verschaffen und dadurch zu Verbreitung eines ächt nationalen Geistes, zu Bildung einer gesunden, praktischen, öffent-

lichen Meinung wesentlich beizutragen. Es mag in diesen Bestimmungen in finanzieller Beziehung die schwächste Seite unseres Gesetzesvorschlages gefunden werden; wir glaubten aber, die rücksichtslose Durchführung dieser Maßregel der öffentlichen Meinung schuldig zu sein.

d. Vom Personentransport.

Treu dem Grundsatz unserer Bundesverfassung, die für die ganze Eidgenossenschaft gleichförmige, möglichst billige Tarife verlangt, hatten wir uns nur nach den mäßigsten Taxen umzusehen, die bisher in den Kantonen üblich waren, und diese dann gleichförmig für die ganze Eidgenossenschaft festzusetzen. Es zeigt sich nun, daß die billigsten Verwaltungen bisher für einen Platz im Innern oder auf den Außenstößen 4 Bagen, für einen Platz im Coupé 5 Bagen bezogen haben. Die Regel war also gegeben und es blieb uns nur noch übrig, für besondere Verhältnisse Ausnahmen vorzuschreiben. Eine solche Ausnahme wünschen wir für die sehr unbequemen Plätze in der hintern Abtheilung der großen Postwagen, in den Rotonden, für welche, so lange sie noch bestehen, nur 3 Bagen bezogen werden sollen. Ausnahmsweise haben auch einige Postverwaltungen bereits jetzt schon Kurse mit Familienwagen, Omnibus, eingeführt und dann für einen Platz im Innern nur 3, im Coupé nur 3½ Bagen sich bezahlen lassen. Wo die Privatindustrie nicht bessere Dienste leistet, mögen solche Kurse auch in Zukunft, jedoch immerhin nur als Ausnahmskurse, sich rechtfertigen. Dagegen empfehlen uns die Männer des Faches auf einigen Haupttrouten besondere Schnellposten (Briefposten, Mallexposten, Kouriere) einzuführen, die, nur zu sechs Plätzen eingerichtet, ohne Beiwagen, zum schnellern Brief- und Personentransport bestimmt wären. Auf den Fall

nun, daß solche Schnellposten eingeführt würden, haben wir nöthig erachtet, zum Voraus die Taxen zu bestimmen, das heißt, die gewöhnlichen Ansätze um einen Wagen zu erhöhen. Endlich wird es auch einleuchten, daß für Bergpässe, auf welchen das Vorspannen und das Umspannen und Umpacken, namentlich auf Schneestrassen, bedeutend größere Transportkosten erfordert, eine Erhöhung der Taxen eintreten muß.

Im Ganzen glauben wir, auch mit diesen Bestimmungen den Wünschen des Publikums entgegengekommen zu sein und zu Belebung eines regen, nützlichen Verkehrs wesentlich beizutragen. Mögen Sie, Lit., überhaupt in unserm ganzen Gesetzesvorschlage das Bestreben erkennen, durch die Centralisation des Postwesens nicht nur Aenderung der Verwaltungsweise, sondern wirkliche, gründliche Verbesserungen zu Förderung der Wohlfahrt unseres gesammten Vaterlandes in's Leben zu rufen.

Es benügt, ic.

(Folgen die Unterschriften.)

Erste Beilage zu Nr. 13 des schweizerischen Bundesblattes. Samstag, den 31. März 1849.

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1849
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	13
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	31.03.1849
Date	
Data	
Seite	258-258
Page	
Pagina	
Ref. No	10 000 046

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.