

B o t s c h a f t

des

Bundesrathes an die h. Bundesversammlung, betreffend
Revision des schweiz. Fahrposttarifs.

(Vom 28. Juni 1869.)

Tit. I

Schon zu wiederholten Malen hat der Bundesrath in seinen Jahresberichterstattungen auf die Wünschbarkeit einer Revision des bestehenden Fahrposttarifs hingewiesen. Indes hinderten theils dringlichere Reformen im Innern, theils die vielfachen Vertragsabschlüsse mit auswärtigen Staaten eine frühere Anhandnahme dieser schwierigen und umfassenden Arbeit. Um die Mitwirkung aller tüchtigen Fachmänner zu erzielen, ordnete indes das Postdepartement mit unserer Autorisation im Jahr 1867 eine Preisauschreibung an, welche das Ergebnis hatte, daß 21 Arbeiten, darunter eine größere Zahl von wirklich bedeutendem Werth, geliefert wurden. Auf diese Vorarbeiten gestützt entwarf das Postdepartement ein Fragenschema, welches auf einer Konferenz mit den höhern Beamten der Generalpostdirektion und den Kreispostdirektoren einläßliche Erörterung fand und zur Gestaltung eines definitiven Projektes führte, welches wir, nach einer nochmaligen praktischen Prüfung durch Fahrpostbeamte verschiedener Kreise, Ihnen nunmehr zur abschließlichen Genehmigung vorzulegen die Ehre haben.

Der gegenwärtige Fahrposttarif datirt in seiner Grundanlage noch aus der ersten Zeit der Centralisirung des schweizerischen Postwesens. Danach wurde das schweizerische Postgebiet eingetheilt in Stufen von

5 zu 5 Stunden, nach der kürzesten Poststraße bemessen, und es wurden die Ansätze in diesen 20 oder eigentlich 24 Stufen von Pfund zu Pfund bestimmt, so daß der Tarif z. B. bei 100 Pfund und 20 Stufen 2000 Ansätze hatte. Die Werthstücke wurden den Gewichtsstücken in der Weise assimilirt, daß seit Einführung der neuen Währung 100 Franken Werth einem Pfund Gewicht gleichgesetzt wurden, entsprechend dem Gewichte jener Summe in Silber. Die Tarifsätze selbst änderten sich ebenfalls nicht wesentlich. Nach dem Gesetze vom 6. Hornung 1862 wurden sie so festgesetzt, daß für Stücke unter 10 Pfund, resp. unter 1000 Franken, von jedem Pfund oder 100 Franken per Stufe eine Transporttage von 2 Rappen und für die Stücke über 10 Pfund und 1000 Franken von jedem weitem Pfund oder 100 Franken eine Transporttage von 1 Rappen berechnet und diesem Betrage jeweilen eine Grundtage von 10 Rappen beigelegt wird.

Diese Tarifgrundlagen sind einfach und leicht verständlich, so daß von den geübtern Beamten die Tariffsätze im Kopfe berechnet werden können; auch sind die Tariffsätze, wenigstens für die kürzern Distanzen und für die leichtern Stücke, billig.

Dessen ungeachtet wurden mit der Zeit verschiedene Beschwerden über den Tarif laut, nämlich seit der Zeit, da das Eisenbahnwesen sich in der Schweiz voller entwickelt hatte. Es stellte sich nämlich, von kleineren Gebrechen abgesehen, die große Thatsache heraus, daß dieser Tarif für die größern Distanzen und die schwereren Stücke nicht mehr paßt. Zwar wurde im Gesetze von 1862 dem Bundesrath die Vollmacht ertheilt, für Sendungen von hohem Werth oder auf weitere Entfernungen den Tarif zu ermäßigen, und wirklich machte derselbe von dieser Vollmacht Gebrauch, um für Vaarsendungen in Gold über 30,000 Franken Ermäßigungen von $\frac{1}{3}$ der ordentlichen Tage eintreten zu lassen. Allein das Angenehme dieser Maßregel trat bald an den Tag, und es wurde in fachmännischen Kreisen allgemeine Ueberzeugung, daß nur eine durchgreifendere Tarifreform diesem wichtigen Zweige des Postverkehrs eine kräftigere und gesündere Entwicklung zu geben vermöge.

Man sollte wohl annehmen, daß sich seit der großartigen Entwicklung des Güterverkehrs durch die Eisenbahnen auch der postalische Fahrpostverkehr in ähnlicher Weise hätte steigern sollen, und das um so mehr, als sich der Briefverkehr im letzten Dezennium ebenfalls sehr gehoben hat. Wenn man indeß vom letzten Jahre abieht, wo durch eine außerordentliche Entwicklung des Fahrpostdienstes durch fahrende Postbüreau eine erhebliche Mehreinnahme erzielt worden ist, so sieht man, daß seit der Gesetzesrevision von 1862 die Fahrposteinnahmen fast stationär geblieben sind; sie betragen nämlich:

1863	1,937,900	Franken,
1864	2,022,719	"
1865	2,161,600	"
1866	2,287,278	"
1867	2,168,360	"

Wo die Schuld an diesem Stillstand der Entwicklung liegt, tritt ganz deutlich zu Tage, wenn man die Resultate der statistischen Erhebungen über den diesfälligen Verkehr, wie sie in Beilage Nr. 1 enthalten sind, ins Auge faßt. Aus demselben ergibt sich nämlich die merkwürdige Thatsache, daß nur noch zirka 5 % der Fahrpoststücke auf Entfernungen über 30 Stunden und sogar nur noch 2 % auf Entfernungen über 40 Stunden zirkuliren, was um so bemerkenswerther ist, als in gewissen Hauptrichtungen des Verkehrs, namentlich über die Alpen, noch keine Eisenbahnen bestehen und daher der diesfällige Fahrpostverkehr fast ausschließlich der Post zufällt. Ebenso ergibt sich die weitere Thatsache, daß die Post bloß etwa 13 % Stück über 10 Pfund, und sogar nur zirka 5 % Stücke über 20 Pfund hat. Man ersieht aus diesen Zahlen mit größter Deutlichkeit, daß das Publikum sich für größere Distanzen und schwerere Stücke der Post durchaus nur noch da bedient, wo es an jeder andern Speditionsgelegenheit fehlt.

Dies ist ein Zustand der Dinge, welcher in erster Linie zwar der Defonomie der Postverwaltung selbst am nachtheiligsten ist, welcher aber zugleich auch auf das Verkehrsleben der Nation schädlich zurückwirkt. Man weiß allgemein, wie sehr die Einführung des Einheitszuges im Briefverkehr dazu beigetragen hat, auch die Bevölkerungen der entfernteren Landestheile in viel lebhaftere Beziehungen zu einander zu bringen und das Gefühl nationaler Zusammengehörigkeit zu stärken. Ein leichter Güterverkehr auch zwischen den entferntern Landestheilen würde natürlich eben so wohlthätige Folgen haben müssen. Da die Post für diesen Verkehr wenigstens für Stücke bis auf 10 \mathcal{E} das Monopol des Transportes besitzt und selbst für die Expedition der etwas schwerern Stücke im Grunde viel besser eingerichtet ist als die Eisenbahnen, welche sich doch mehr mit dem großen Güterverkehr befassen sollen, so liegt die Verpflichtung zur Erleichterung jenes Verkehrs ihr zunächst ob, und mit der Verpflichtung auch die Verantwortlichkeit für den Unterlassungsfall. Es muß daher nach unserer Ansicht schon aus Rücksicht auf diese großen öffentlichen Interessen der jezige Zustand remedirt werden durch das Mittel einer starken Tarherabsetzung für diejenigen Distanzen und Gewichte, auf welchen der jezige Fahrpostorganismus nicht mehr zu funktioniren vermag. Es hat dies aber allerdings in einer Weise zu geschehen, daß die ökonomischen Interessen der Postverwaltung selbst dabei zu bestehen vermögen.

Es ist schon die Frage aufgeworfen worden, ob es nicht am Platze wäre, auch für den Fahrpostverkehr einen Einheitstarif zu adoptiren, und es sind wirklich in den oberröhnten Preisarbeiten auch derartige Vorschläge gemacht worden. Andererseits ist auch umgekehrt schon die Idee ausgesprochen worden, die Post sollte ihre Güterpedition nach den gleichen Grundsätzen einrichten wie die Eisenbahnen, welche die Taxen genau nach der durchlaufenen Stundenzahl berechnen. Um über diese beiden Fragen ins Klare zu kommen, muß man die Elemente etwas näher betrachten, welche für die Komposition eines Tarifs maßgebend sind.

Jeder Tariffaz soll, wenn er dem Ideal der Gerechtigkeit möglichst entsprechen will, das Äquivalent bilden für bestimmte Gegenleistungen. Beim Fahrpostverkehr fassen sich diese Gegenleistungen in zwei Hauptrubriken zusammen: Transport und Manipulation.

Die Manipulation ist im Grunde für alle Stücke so ziemlich dieselbe; sie besteht in der Annahme des Stückes, mehrfacher Einschreibung, Verladung, Abladen, Bestellen an den Adressaten und Einhofen bezüglicher Bescheinigung nebst der Taxerhebung beim Ein- oder Ausgang des Stückes. Diese Operationen komplizieren sich mitunter bei mehrfachen Verladungen und Umkartirungen; auch sind sie bei schwereren Stücken lästiger als bei leichtern; allein dessen ungeachtet läßt sich für diese Leistung ohne Schwierigkeit ein einheitlicher Durchschnittssatz bestimmen, den man für alle Stücke und für alle Distanzen in gleicher Weise in Anwendung bringen kann. Bestünde also die Leistung der Post für Fahrpoststücke lediglich in einer solchen Manipulation, so hätte die Gestaltung eines einheitlichen Fahrposttarifs kein Bedenken. Bei der Briefpost verhält es sich so. Ob ein Brief von 10 Grammen 5 oder 50 Stunden weit transportirt werde, ist ziemlich gleichgültig. Im ersten Falle beträgt zwar auf eine Stunde reduziert die Transportlast 50, im zweiten 500 Gramme; aber diese 500 Gramme = 1 \mathfrak{z} repräsentiren ja, wenn man den Zentner Transport per Stunde auf 20 Rappen anschlägt, nur $\frac{1}{2}$ Rappen. Man sieht daraus, daß bei der Briefbeförderung die Transportleistung wenigstens für die leichtern Briefe für alle Distanzen ziemlich die gleiche ist und daß sie neben der Manipulationsleistung fast ganz zurücktritt. Bei solchen Verhältnissen ist also eine Einheitstaxe auch aus innern Gründen gerechtfertigt.

Sobald man es aber mit Gewichtstücken zu thun hat, so tritt jene zweite Leistung, der Transport, viel gewichtiger in den Vordergrund. Nimmt man z. B. ein Stück von nur 5 \mathfrak{z} , so ist für eine Distanz von 5 Stunden die Transportleistung gleich einem Viertelszentner oder zirka 5 Rappen; für eine Distanz von 50 Stunden aber 250 \mathfrak{z} oder 50 Rappen. Es ist also ohne weiteres klar, daß Entfernung und Gewicht für die Schätzung dieser Leistung ganz wesentlich und überwiegend ins Gewicht fallen und daß man, sofern man anders die Taxen

mit den verschiedenen Leistungen ins Gleichgewicht setzen will, nothwendig zu verschiedenen Taxansätzen kommen muß. Hier wäre die Taxe unique wirklich eine taxe inique; allein praktisch würde sich die Sache noch schlimmer machen. Der durchschnittliche Ertrag eines Fahrpoststückes beträgt bei uns seit einer Reihe von Jahren zirka 45 Rappen; es müßte also, da die Post aus dem Fahrpostverkehr gegenwärtig keineswegs zu großen Gewinn zieht, die Einheitstaxe ungefähr diesen Betrag ausmachen. Die nothwendige Folge davon wäre, daß der ganze Kleinverkehr, der diese außerordentliche Mehrbelastung nicht zu ertragen vermöchte, sich andern Transportgelegenheiten zuwenden und daß der Postverwaltung nur derjenige Verkehr übrig bleiben würde, dessen Versorgung ihr positiven Schaden brächte.

Es ergibt sich demnach, daß von den zwei Hauptelementen, welche für die Bestimmung des Tariffazes maßgebend sind, das eine, aber für den Fahrpostverkehr unwichtigere, die Annahme eines Einheitssazes ermöglicht, das andere und wichtigere aber dieselbe ganz unmöglich macht.

Betrachten wir nur im Gegensatz dazu den Tarif der schweiz. Eisenbahnen. Dieser hat in einer Beziehung wenigstens für den kleineren Güterverkehr den Charakter eines Einheitstarifs, indem er nämlich alle Gewichtsstücke unter 50 Z gleichmäßig auf einen vollen halben Zentner und diejenigen über 50—100 Z der Regel nach auf einen ganzen Zentner ausrundet. Was die Distanzen anbetrifft, so differirt dagegen die Taxe von Stunde zu Stunde. Diese Tarifberechnung mag für die Eisenbahnen, namentlich diejenigen eines kleinen Landes, manche Vortheile haben; für die Post wäre sie aber geradezu unpraktifabel. Es ist von vornherein klar, daß sie nicht nach halben Zentnern rechnen kann. Die schweizerische Eisenbahn spedirt den Zentner der Regel nach für 4 Rappen per Stunde; die Post kann denselben kaum unter 20 Rappen spediren, so weit sie Pferdekraft dafür verwenden muß; der halbe Zentner repräsentirt also bei jener 2, bei dieser 10 Rappen per Stunde. Will sich also die Post mit der Eisenbahn in dieser Beziehung auf gleichen Fuß setzen, so kann sie da, wo jene nach halben Zentnern rechnet, ihrerseits Zehntelszentner ansetzen, was dann beiderseits dem Ansatz von 2 Rappen entspricht. Allein für den Kleinverkehr der Post wäre auch die Berechnung nach Zehntelszentnern, wenigstens für die Stücke unter 10 Z , nicht anwendbar, sondern es ist, um die Stücke kleinern Gewichts nicht um der schwerern willen allzusehr zu belasten, eine noch feinere Müancirung wünschbar.

Die Tagberechnung nach Stunden paßt für die Post ebenfalls nicht. Das schweizerische Bahnetz beträgt gegenwärtig zirka 260 Stunden und ist unter 6 Betriebsgesellschaften vertheilt, deren größte ein Netz von zirka 80 Stunden betreibt. Die Stationenzahl entspricht annähernd

der Stundenzahl. Diese verhältnißmäßig einfachen Zahlen begünstigen und ermöglichen die bezeichnete Rechnungsweise. Die Post dagegen bedient außer jenen 260 Stunden, welche ebenfalls Poststraßen sind, noch zirka 1160 Stunden Kurzstrecken mehr, und ihr Verkehr bewegt sich zwischen zirka 2770 Bureaux und Ablagen. Es wäre daher eine Sache fast der Unmöglichkeit, jeder dieser Poststellen aufzugeben, jedes einzelne Stück genau nach der Länge der Stunden zu tarifiren, welche es bis zu seinem Ankunftsorte zu durchlaufen hat. Jedenfalls wäre die Mühe einer derartigen Tarifirungsart in keinem Verhältniß zum Ertrage. Die sämtlichen Postverwaltungen, welche sich mit dem Fahrpostverkehr befassen, sind daher dazu gekommen, ihre Postgebiete in etwas größere Entfernungsstufen abzutheilen, ein Verfahren, zu dem übrigens auch einzelne größere Eisenbahngesellschaften des Auslandes übergehen.

Für die Postverwaltung paßt daher im Gebiete des Fahrpostverkehrs weder der Einheitsfuß nach der Entfernung, noch der Einheitsfuß nach dem Gewichte, aber in beiden Beziehungen eben so wenig eine allzu genaue Proportionalität; sondern es muß der Fahrposttarif sowohl in den Entfernungen, als im Gewichte auf gewisse stufenweise fortschreitende Durchschnittsverhältnisse gegründet werden.

Nachdem wir in vorstehenden Betrachtungen die für die Gestaltung eines Fahrposttarifes maßgebenden Grundsätze kurz bezeichnet haben, gehen wir nun zur Zeichnung des neuen Tarifentwurfes über.

Dieser unterscheidet sich vom bisherigen namentlich in den Gewichts- und Entfernungsstufen.

Was nämlich die Gewichtsätze betrifft, so ging, wie schon bemerkt, der jezige Tarif Pfund um Pfund vorwärts. Daß das Pfund für diesen Zweck einen etwas zu geringen Einheits- und Progressionsfuß bilde, ist indeß unter den Fachmännern schon seit längerer Zeit eine ausgemachte Sache. Der beste Beweis dafür ist, daß auch der deutsch-österreichische Postverein das Doppelpfund oder Kilogramm zum Einheitsfüße gewählt hat, welchem Beispiele die Schweiz sich um so eher anschließen darf, als damit auch für die Einführung des metrischen Systems, welche ja nur noch eine Frage der Zeit ist, passend vorgearbeitet wird. Allzukleine Gewichtsätze verursachen unnöthige Komplikationen in den Tarifen, Weitläufigkeiten in den Abwägungen, und haben insbesondere den Nachtheil, daß das Publikum die zu versendenden Stücke leichter, aber darum auch schlechter verpackt, was zu öftern Beschädigungen führt.

Während aber der deutsch-österreichische Tarif bei der Progression von Kilogramm zu Kilogramm konsequent stehen bleibt, halten wir es für richtiger, für die Stücke über 10 Pfund von 10 zu 10 Pfund fortzuschreiten. Wir haben oben schon gezeigt, daß wir uns damit in

richtige Parallele mit dem System der Gewichtsprogression der Eisenbahnen setzen. Dazu kommt aber noch der formelle Vortheil einer bedeutenden Tarifvereinfachung und leichten Rechnungsweise in Decimalen. Trotzdem würden wir um deswillen die stärkere Progression in den höhern Gewichten nicht gewählt haben, wenn sich daraus große Sprünge in den Tagätzen ergeben hätten; allein man wird sich durch einen Blick auf den Tarif leicht überzeugen, daß es eher unnatürlich herauskäme, wenn man ein anderes Progressionsystem wählte.

Während über die Anlage der Gewichtsstufen so zu sagen alle Experten einig waren, verhielt es sich nicht in gleicher Weise hinsichtlich der Fixirung der *E n t f e r n u n g s s t u f e n*, und es wurden in dieser Beziehung alle möglichen Kombinationen versucht, ehe die vorberathende Behörde sich schließlich für den vorliegenden Entwurf entschied. Dieser zeigt — von dem später zu besprechenden Lokaltarifen abgesehen — 10 Entfernungsstufen, statt der 20 resp. 24 gegenwärtigen. Der bisherige Tarif schritt ferner ganz gleichmäßig von Anfang bis zu Ende von 5 zu 5 Stunden vor; der neue Tarif aber hat ungleiche Stufen, zuerst zwei von je 5 Stunden, dann sieben von 10 Stunden und zuletzt eine von circa 40 Stunden. Wir möchten nun von vornherein nicht behaupten, daß diese Eintheilung der Entfernungsstufen sich in der Folge nicht etwas weiter vereinfachen und verbessern lasse; wir hoffen sogar selbst, daß eine Zeit komme, wo die blühend gewordenen Erträgnisse des Fahrpostverkehrs es möglich machen, die jetzt vorgeschlagenen 10 Stufen auf 5 oder noch weiter zu reduzieren. Allein wir glaubten auf Grund vielfacher Berechnungen, daß demaltem dem Publikum, wie dem Postärar besser gedient sei, wenn wir für den Moment in den Reduktionen nicht zu weit gehen. Die Reduktion der Stufen um die volle Hälfte oder noch um etwas mehr darf immerhin als ein sehr schöner Fortschritt bezeichnet werden, da hiedurch, wie die Folge zeigen wird, eine entsprechende Tagreduktion resultirt.

Für die zwei ersten Stufen glaubten wir im Interesse des kleinen Verkehrs die Fünfstundenprogression nothwendig festhalten zu sollen, und wir schwankten einigermaßen, ob wir nicht auch noch die einheitliche Stufe von 11—20 Stunden in 2 Stufen zerlegen sollen. Umgekehrt stellte sich die Frage für die größern Entfernungen so dar, ob nicht z. B. von 40 Stunden an Stufen von 20 und noch mehr Stunden gerechtfertigt wären. Die Versuche zeigten indeß, daß damit mehrfach stoßende Unregelmäßigkeiten und Ungleichheiten in den Tarifen hineingekommen wären, während sich derselbe gegenwärtig unläugbar in einer schönen Regelmäßigkeit bewegt und sich damit auch dem Gedächtniß leicht einprägt.

Sehr bestritten war die Frage, ob für den Verkehr im engsten Kreise und in kleinern Stücken die Einführung eines *L o k a l t a r i f e n s* mit kleiner Tage wünschbar sei. Im Interesse des Postärars wäre die

Frage wohl eher zu verneinen; allein wir glaubten, es sei gerechtfertigt, dem Publikum hierin entgegenzukommen. Im jezigen Tarif war der niedrigste Satz in der 1. Stufe und für Stücke von 1—2 Pfund ebenfalls 15 Rappen; allein dieser Satz war der ganzen postalischen Welt schon längst ein Stein des Anstoßes. In der That gingen aus diesem Satze allerlei seltsame Erscheinungen hervor. Der doppelte Brief über 10 Gramme kostet nämlich bekanntlich 20 Rp., wenn er frankirt und 30 Rp., wenn er nicht frankirt wird. Wenn nun das Publikum vorzog, für einen doppelten Brief nur 15 Rp. zu bezahlen oder ihn nicht zu frankiren, so konnte es sich das Vergnügen machen, dem Briefe einen Stein von 1—2 Pfund beizulegen, worauf hinwiederum die Post die Unannehmlichkeit hatte, dieses Paket für 5—15 Rp. Mindereinnahmen sorgfältig einzuschreiben, zu kartiren und im Verlustfalle noch Entschädigung dafür zu bezahlen! Leider blieb diese ingenüße Combination nicht etwa bloß im Reiche der Spekulation, sondern sie wurde gar nicht selten praktizirt, namentlich kamen Massen von Schriftpaketen in solcher Weise auf die Fahrpost, welche eigentlich nach dem Briefposttarif zu bezahlen gehabt hätten. Wer den Schaden hat, braucht für den Spott nicht zu sorgen und es konnte daher nicht fehlen, daß die Postverwaltung um dieser Einrichtung willen auch noch viel Spott zu erdulden hatte.

In der That kann man vernünftigerweise den niedrigsten Taxansatz für ein Fahrpoststück zum mindesten nicht tiefer stellen, als für einen doppelten Brief.

Der deutsch-österreichische Fahrposttarif setzt — und im Grunde ganz folgerichtig — den niedrigsten Ansatz auf 25 Rp. Wir glauben indeß, bei den 20 Rp. verbleiben zu sollen, und um zu beweisen, daß es sich auch bei dieser kleinen Erhöhung mehr um Beseitigung ärgerlicher Mißbräuche als um eine Taxerhöhung handle, möchten wir demjenigen Publikum, für welches die kleinere Taxe von Werth sein mag, mit einem Vorschlag entgegen kommen, der jene Interessen ziemlich befriedigt und doch auch den Standpunkt der Postverwaltung nicht preisgibt. Dies geschieht mit der Creirung des Lokalrayons, welcher mit dem Brieflokalrayon zusammen fallen soll. In diesem letztern Rayon kostet nämlich der einfache Brief 5, der doppelte 10 Rp., und zwar frankirt oder unfrankirt; hier schließt sich also der Taxsatz von 15 Rp. für Stücke bis 2 Pfund natürlich an, und es wird damit ein richtiges Ineinandergreifen von Brief- und Fahrposttarif erzielt.

Es ist schon die Frage aufgeworfen worden, ob nicht für die Bemessung der Entfernung statt der Länge der Transportstraße die ideale gerade Linie (nach dem Vogelfluge) zu Grunde zu legen sei. Die deutsche Postverwaltung hat wirklich dieses letztere System eingeführt, das insofern eine sehr vortheilhafte Seite hat, als hiedurch eine für das Publikum, wie für die Postbeamten angenehme Stabilität in

den Distanzberechnungen und Leichtigkeit ihrer Auffindung entsteht, die von keinen Abänderungen der Transportwege und Verbindungen betroffen werden kann. Für ein flaches Land ist am Ende der Unterschied der einen oder andern Berechnungsweise auch nicht sehr erheblich; allein in einem Gebirgslande ist das ganz anders. Die Kette der Alpen, sowie deren mannigfache Ausläufer haben ideal gemessen jeweilen vielleicht kaum 1—2 Stunden Breite; um aber diese Berge zu überschreiten, bedarf es je nach deren Höhe vielleicht der 10fachen Straßenlänge. Es ist daher ohne weiteres klar, daß jene Berechnungsweise für ein Gebirgsland nicht paßt. Wir schlagen deßhalb vor, bei der bisherigen Bemessung der Entfernungen zu verbleiben und eine kleine Ausnahme nur für den Ortsrayon zu gestatten, für welchen die direkte Linie im Briefverkehr ebenfalls angenommen ist. Es würde sich nämlich nicht der Mühe lohnen, sondern nur große Verwirrung verursachen, wenn man zwei verschiedene Ortsrayon bilden wollte. Im Uebrigen wird es dann bei Festhaltung der bisherigen Distanzberechnung Bedürfnis, von Zeit zu Zeit die Distanzenzeiger zu revidiren, indem durch Erstellung neuer Straßen und namentlich auch der Eisenbahnen, die selbstverständlich mit als Poststraßen zu behandeln sind, die Entfernungsverhältnisse einzelner Orte mitunter wechseln. Wir haben für Vornahme dieser Revision bereits die nöthigen Anordnungen getroffen, so daß mit Einführung des neuen Fahrposttarifs auch ein neuer Distanzenzeiger in Anwendung gebracht werden kann.

Das dritte Element, das für die Gestaltung eines Fahrposttarifs maßgebend ist, ist der eigentliche *Tarifa*. Die Bestimmung desselben hat ihre eigenthümlichen Schwierigkeiten, und wir haben für passend erachtet, uns hierin möglichst an die gegebenen Verhältnisse anzuschließen. Wir haben schon nachgewiesen, daß der *Tarifa* auf den zwei Hauptelementen der Manipulations- und der Transportleistung beruht und daß jenes erste Element einheitlich und stabil bestimmt werden kann, während letzteres seiner Natur nach veränderlich sein muß.

Unser gegenwärtige Fahrposttarif hat nun jenes erstere Element in der Weise berücksichtigt, daß für jedes Stück, groß oder klein, mit weiterer oder näherer Bestimmung, eine einheitliche Grundtaxe von 10 Rp. berechnet wird. Dieses Verfahren scheint uns sachgemäß zu sein, so daß wir dessen Beibehaltung beantragen, zumal es in der Praxis nunmehr eingelebt und eingeübt ist. Dagegen halten wir den Satz von 10 Rp. den eigentlichen Verhältnissen eigentlich nicht mehr für angemessen, wie denn auch alle andern Transportanstalten für diese Leistung mindestens 20 Rp. in Anschlag bringen. Die 10 Rp. rühren nämlich noch aus der Zeit her, wo die Fahrpoststücke nicht in's Domizil bestellt wurden, was jetzt wenigstens für die Stücke bis auf 10 Pfund überall eingeführt ist, wo solches irgendetwas thunlich ist. Es wäre nun gewiß in keiner

Weise zu weit gegangen, wenn diese letztere Mehrleistung mit 5—10 Rp. höher taxirt worden wäre. Trotzdem stellen wir keinen Antrag, von dem Satz von 10 Rp. abzugehen, weil wir fürchten, es könnten die kleinern Sätze durch diese Erhöhung allzusehr beeinflusst werden. Immerhin ist dieser Punkt bei der Composition des Tarifs etwas zu berücksichtigen.

Das zweite variable Element, den eigentlichen Frachtsatz, würdigt der bestehende Fahrposttarif in der Weise, daß per Stufe von 5 Stunden für die Stücke unter 10 Pfund ein Progressionsatz von 2 Rp. vom Pfund und für solche über 10 Pfund von 1 Rp. vom Pfund zu Grunde gelegt wird, wobei dann freilich zum gleichmäßigen Ausbau des Tarifs noch eine Anzahl von sogenannten Tagminima, und zwar an Zahl nicht weniger als 23, zur Hilfe beigezogen werden.

Es könnte nun scheinen, jener Progressionsatz sei ein einfaches Spiel der kombinirenden Phantasie und verdanke seine Entstehung einem zufälligen glücklichen Griff. Dem ist indeß nicht so, sondern der Progressionsatz findet im Grunde seine Ableitung aus dem Frachtsatze. Der Satz von 1 Rp. per Pfund von 5 Stunden kann auch

dargestellt werden in der Formel $\frac{100 \times 1}{5}$ oder 20 Rp. per Zentner und Stunde. Dieser Frachtsatz von 20 Rp. per Zentner ist die Norm, aus welcher der Progressionsatz entwickelt worden ist, mit der einzigen Ausnahme, daß für die Stücke unter 10 Pfund dieser Frachtsatz verdoppelt wurde.

Es entsteht nun vor Allem aus die Frage, ob diese verschiedenartige Behandlung der Stücke unter und über 10 Pfund gerechtfertigt und deshalb auch für die Zukunft beizubehalten sei. Für die Bejahung spricht ein innerer Grund. Es ist nämlich klar, daß ein größeres Stück viel weniger Mühe macht als eine Anzahl kleinerer Stücke von gleichem Gesamtgewicht. Ein Stück von 20 Pfund muß nur einmal eingeschrieben und bestellt werden; auch erfordert dessen Bewahrung weniger Aufmerksamkeit und Raum, als die Bewahrung von 10 Stücken zu 2 Pfund, welche zehnmal ein- und ungeschrieben und zehn Adressaten in die Wohnung bestellt werden müssen. Es wäre nun freilich wohl rationeller gewesen, diese größere Mühe, welche die kleinern Stücke verhältnißmäßig verursachen, weniger beim Frachtsatz als beim Manipulationsansatz in Berechnung fallen zu lassen; indeß läßt sich dies zuletzt ordnen, wie man will, sobald überhaupt nur die nöthige Rücksicht auf diese Mehrarbeit genommen wird. Dazu kommt dann allerdings auch noch ein anderer Grund mehr praktischer Art hinzu. Die Postverwaltung kann den Tarif der Stücke über 10 Pfund nicht frei gestalten, sondern sie muß, da ihr Transportmonopol auf die 10 Pfund beschränkt ist, den weitem Tarif so einrichten, daß sie wenigstens einigermaßen konkurrenzfähig bleibt. Aus diesem Grunde

hat sowohl das bestehende, als auch der neu vorgeschlagene Tarif für die Stücke über 10 Pfund einen etwas kleinern Frachtsatz.

Es fragt sich nun weiter, ob dieser Frachtsatz von 20 Rp. per Zentner als richtige Norm angesehen werden kann. Diese Frage ist äußerst komplizirter Natur. Ohne in allzu tiefgehende Untersuchungen einzutreten, glauben wir sagen zu können, daß im Ganzen der Satz von 20 Rp. mit den Güterfrachten, welche durch Pferdekraft besorgt werden, in richtigem Verhältniß steht. Letztere pflegen circa 14 Rp. beim gewöhnlichen langsamen Fuhrwerk zu betragen; wenn für die Eilfuhr, wie sie von der Post besorgt wird, nur 6 Rp. per Zentner zugeschlagen werden, so ist dies nicht zu viel. Der Satz von 20 Rp. mag daher seinerzeit völlig richtig zur Regel gemacht worden sein.

Allein die Verhältnisse haben sich in neuester Zeit stark verändert. Dieser Satz ist jetzt nach der einen Seite viel zu groß und nach der andern zu klein. Gegenwärtig werden nämlich $\frac{2}{5}$ aller Fahrpoststücke durch die Eisenbahnen in den fahrenden Postbüreauz spedirt. Für die Stücke unter 10 Pfund hat die Post auf Gratistransport Anspruch, für die Stücke über 10 Pfund aber muß sie den Eisenbahnen die Eilguttagz mit 8 Rp. vom Zentner bezahlen. So weit die Post ihrerseits nur 8 Rp. Auslage vom Zentner hat, bedarf sie natürlich nicht 20 Rp. als Frachtsatz, und wenn sie dieses günstigere Verhältniß dennoch dem Publikum gegenüber geltend machen will, so hört das Publikum eben auf, sich des Posttransportes zu bedienen. So verhält es sich wirklich gegenwärtig, oder mit andern Worten: der 20 Rp. Frachtsatz per Zentner und Stunde, oder der Progressivsatz von 1 Rp. per Pfund und Stufe hat den Fahrpostverkehr für die schwerern Stücke und die größern Distanzen lahm gelegt, und wenn die Post wieder konkurrenzfähig werden soll, so muß sie ihren Frachtsatz dort ungesähr um die volle Hälfte vermindern.

Dieser Verminderung stellen sich jedoch zwei bedeutende Schwierigkeiten in den Weg. Erstlich werden bisher doch nur $\frac{2}{5}$ der Stücke von der Eisenbahn transportirt, $\frac{3}{5}$ aber bedürfen des Pferdetransports, der mit dem Frachtsatz von 10 Rp. per Zentner ganz unmöglich ist. Wie läßt sich hier eine Befriedigung dieser beiden Interessen erzielen? Der neue Tarifentwurf macht zu diesem Zwecke folgende Kombination: Man kann annehmen, daß die meisten Stücke, welche sich weiter als 10 Stunden bewegen, einen Theil ihres Wegs mit der Eisenbahn machen, während bei Stücken, die inner jener Peripherie verbleiben, die Benutzung der Bahn eher Ausnahme als Regel sein wird. Darauf gestützt wird es sich rechtfertigen, für die Güterbewegung im Kreise von 10 Stunden einen höhern Frachtsatz zu Grunde zu legen, als für diejenige über 10 Stunden oder, was auf's Gleiche herauskommt, inner dieser Peripherie die Entfernungsstufen kleiner und über dieselbe hinaus

entsprechend größer zu machen. Der neue Tarif behält daher die zwei ersten Stufen von 5 Stunden mit dem gleichen Progressivsatz bei, erweitert aber dann die Stufen bis auf 10 Stunden, was von da an annähernd einer Tagherabsetzung auf die Hälfte gleichkommt.

Die zweite Schwierigkeit, welche sich der Verminderung des Frachtsatzes in den Weg stellt, rührt her von dem Gütertransport über die Alpen. Nach einer hier beiliegenden Berechnung zeigt es sich, daß die Post selbst 28 Rp. per Zentner und Stunde auslegen muß, um diesen Transport zu bewerkstelligen, wie denn auch für die gewöhnliche Güterfuhr über die Alpen 18 Rp. per Zentner Regel sind. Hier kann also von einem Transport um 20 oder gar um 10 Rp. per Zentner nicht mehr die Rede sein, und die Anwendung des in obiger Weise reduzierten Tarifs würde für das Postamt eine wahre Katastrophe; denn schon beim bisherigen Tarif hatte die Postverwaltung in sehr vielen Fällen einen Verlust. Bei einem auf 20 und 10 Rp. Frachtsatz kombinierten Tarif könnte sie aber absolut ihre Kosten nicht herausbringen. Und die Sache würde um so bedenklicher, weil die Post mit solchen Tagen noch die andern Gütertransportanstalten zu ihrem eignen größten Schaden mitruinirte. Will man daher den jetzigen Tarif reduzieren, wie es gewiß nothwendig ist, so muß man doch andererseits für einen Zuschlag sorgen für die Transporte über die Alpen. Man kann diesen entsprechend einer schon früher bestandenen Praxis einfach so bewerkstelligen, daß man für solche Sendungen die Tage nach der folgenden Tagstufe berechnet, oder man kann auch in jedem einzelnen Fall die Tage einer bestimmten, z. B. der zweiten Stufe der übrigen Tagberechnung zuschlagen. Eines oder das Andere muß geschehen; es wird aber wohl am besten der Administration überlassen bleiben müssen, das Passendste auszuwählen. Immerhin wird dabei analog den für die Reisendentagen angenommenen Grundsätzen der Lokalverkehr zu schonen sein, was sich in der Praxis unschwer ausführen lassen wird.

Damit haben wir nun die Hauptfaktoren des neuen Tariffsystems bezeichnet, und es erübrigt uns nur noch ein Wort über die Ausführung.

Der neue Tarif hat in Folge der Reduktionen in Gewichts- und Entfernungsstufen bis auf 100 Pfund nur noch 140 Sätze, während der bisherige deren 2000 bis 2200 hatte. Der große Werth dieser Vereinfachung für die Anwendung des Tarifs kann gewiß Niemand verkennen. Während der bisherige Tarif ferner 23 willkürliche Minimalsätze enthält, welche es schon schwierig machten, denselben im Kopfe zu behalten, hat der vorgeschlagene Tarif einen einzigen solchen, nämlich den ersten (von 20 Rp.), außer diesem aber auch absolut keinen mehr. Vielmehr stellen sich alle Sätze durch ein Rechnungszwempel, das jeder Schüler im Kopfe ausführen kann, auf so einfache Weise dar, daß kein

Postbeamter den Tarif mehr bei Händen zu haben braucht und jeder Bürger die Tagen eben so gut ausrechnen kann, wie der Beamte selbst. Die Operation besteht in der einfachen Multiplikation der höhern Pfundzahl mit der Progressionsziffer, Abrundung des Resultates auf die nächsten 5 und Beifügung von 10 Rp. zu jener Rappenzahl. Es ist der Wunsch ausgesprochen worden, es möchten die noch vorhandenen Fünfer auf Zehner abgerundet werden; allein wir glauben auf die Ausführung dieses Verlangens um so eher verzichten zu dürfen, da es nur noch 15 solcher Fünferzahlen im neuen Tarif gibt, und die erste derselben (die 15 Rp. des Lokaltrayons) doch nicht beseitigt werden könnte, uns endlich daran gelegen ist, alle Willkürlichkeiten in der Komposition des Tarifs absolut zu vermeiden, damit er um so leichter in's Bewusstsein des Volkes übergehen kann. Wir haben aus diesem Grunde auch auf alle Künsteleien hinsichtlich der Uebergänge von einem Satz zum andern verzichtet, indem wir uns streng an die von der mathematischen Formel gegebene Ziffer hielten. Trotzdem zeigt der neue Tarif nur ganz selten Erhöhungen, dagegen natürlich von der dritten Stufe an durchgängige Reduktionen, welche so weit gehen, daß an die Stelle des letzten bisherigen Tariffazes von 22 Fr. 10 Rp. ein solcher von 11 Fr. 10 Rp. tritt. Endlich hat dieser Tarif eine eben so große Vereinfachung der Distanzenzeiger zur Folge, und wird bei Stufen von 10 Stunden Irrungen in den Distanzverhältnissen viel seltener zu Tage treten lassen. Die meisten Beamten werden vielmehr ihre Distanzenzeiger bald im Kopfe haben. Um dieser Leichtigkeit in der Ausführung willen haben denn auch die sämmtlichen Fahrpostbeamten, welche zu einer probeweisen Anwendung des Tarifs aufgefordert wurden, ihre freudige Zustimmung zu demselben erklärt.

Im Vorstehenden hielten wir uns in unsern Erörterungen hauptsächlich an den Gewichtstarif. Wir haben nun aber dem Werthtarif noch eine besondere Beachtung zu widmen.

Die schweizerische Postgesetzgebung hat den Satz aufgestellt, daß die zu transportirenden Werthe mit gewissen Gewichtsanfäzen in Parallele gesetzt und durch diese Gleichsetzung ein einziger Tarif ermöglicht werden solle. Zuwendend auf den bekannten Ausgangspunkt des französischen Münzsystems, daß 1 Fr. = 5 Gramm sein solle, hat sie durch Multiplikation des letztern mit 100 die Formel gefunden: 100 Fr. = 500 Gramm oder 1 Schweizerpfund. Demgemäß sollen beim Fahrposttransport jedes 100 Fr. Werth den nämlichen Tariffaz in allen Distanzen bezahlen, wie die entsprechende Zahl von Pfunden Gewicht.

Ihren wir nicht, so ist dieses System der schweizerischen Postverwaltung allein angehörig; jedenfalls sind ihr andere Postverwaltungen darin weder vorangegangen, noch seither nachgefolgt. Wenn schon dieser

letztere Umstand geeignet ist, einige Zweifel in die Richtigkeit desselben zu erwecken, so verstärken sich diese Zweifel noch, wenn man die Materie einer grundsätzlichen Prüfung unterzieht.

Schon auf den ersten Anblick frappirt Jedermann die Thatsache, daß nach obigem System eine Werthsendung ganz gleich viel bezahlet soll, bestehe sie in Silber, Gold, Edelsteinen oder Werthpapieren, trotzdem also die Goldsendung nur den fünfzehnten Theil des Gewichts der Silbersendung beträgt und die Werthpapiere gar nicht in's Gewicht fallen. Ein System, das solche Kuriositäten erzeugt, muß offenbar in seinen Grundlagen mangelhaft sein.

Unseres Erachtens mangelt dem Versuche, Werth und Gewicht zu parallelisiren, die innere Grundlage. Die Werth- und Gewichtsmasse, den Franken und das Gramm, kann man wohl in eine gewisse äußere Uebereinstimmung setzen, so daß sie aus einander abgeleitet werden können; allein die Werth- und Gewichtsmasse sind eben nicht identisch mit den von ihnen zu messenden Größen. Gewichtsz und Werthgrößen aber haben keine innere Verwandtschaft, sondern es sind verschiedene Qualitäten einer- und derselben Sache, von denen jede mit ihrem eigenthümlichen Maße berechnet sein will. Die verschiedenen Qualitäten schließen sich auch durchaus nicht gegenseitig aus, sondern ergänzen sich vielmehr. Eine Sache ist gewichtig und werthvoll, nicht gewichtig o d e r werthvoll; somit ist auch kein Grund vorhanden, eine jener Qualitäten für die andere zu setzen, sondern man kann und soll jede nach ihrer besondern Eigenschaft behandeln. Eine sehr große und schwere Sache hat nicht selten geringen Werth, eine außerordentlich leichte sehr großen. Wie ist es möglich, bei solchen Verschiedenheiten Durchschnittssätze aufzustellen?

Es kommen insbesondere bei Abschätzung der Leistungen der Post für Werthe und Gewichte auch ganz andere Faktoren in Frage. Die Manipulationsleistung ist bei beiden Arten annähernd die gleiche; allein diese tritt, wie wir nachgewiesen haben, beim Fahrpostverkehr zurück, und der hauptsächlich maßgebende Faktor ist vielmehr der Frachtsatz. Dieser hat aber ja nur Bedeutung bei Gewichtsstücken. Der Werth als solcher ist ideeller Natur, fällt also gar nicht in's Gewicht und kann daher naturgemäß auch nicht mit Fracht belastet werden. Der Träger des Werthes ist freilich materiell und kann als Gewichtsstück behandelt werden, aber nur im Verhältniß zu seiner natürlichen Schwere, nicht aber im Verhältniß zu seiner immateriellen Werthschätzung.

Dagegen hat die Post für Werthstücke eine ganz besondere Leistung zu übernehmen, nämlich die Verantwortlichkeit für richtige Ablieferung und die Haftbarkeit für alle Verlust- und Beschädigungsfälle in vollem Betrage des aufgegebenen Werthes. Sie übernimmt eine Gefahr, welche rationellerweise durch eine Gegenleistung der die Post Venu-

zenden ausgeglichen werden muß in der bekannten Form einer Affekuranzprämie, welche im Verhältniß zur Größe der Gefahr steht.

Man hat nun eingeworfen; es trete bei Annahme eines einheitlichen Tarifs eine natürliche Kompensation zwischen jenen beiden Leistungen ein. Beim Gewichtsstük ist die Fracht größer, beim Werthstük die Verantwortlichkeit, also gleiche sich dies aus. Allein eine solche Substitution einer Leistung durch eine andere, von jener ganz verschiedene, ist, wie Jedermann einseht, etwas absolut Willkürliches, aber im Spezialfalle zugleich auch materiell ganz ungerecht. Halbwegs annehmbar wäre sie nur, wenn die beiden Leistungen sich wenigstens einigermaßen gleichstünden und sich somit deckten. Dies ist aber ganz und gar nicht der Fall. Die Affekuranz kann unmöglich jemals auf den gleichen Satz gebracht werden, wie die Fracht; denn jene ist eine auf förmlichen Baar auslagen beruhende wirkliche, diese aber ist eine bloß fingirte, nur in seltenen Fällen sich verwirklichende Leistung. Jene wächst nach dem Maße der Länge des Transportes, diese ist von der Transportlänge nur sehr wenig abhängig, wie denn z. B. der deutsch-österreichische Tarif 7 Entfernungsstufen für die Gewichte und nur 3 für die Werthe hat. Jene hängt ab von der Art der gebrauchten bewegenden Kraft, ob Dampf- oder Pferdekraft, während für diese solches ganz gleichgültig ist. Wie kann man unter solchen Umständen zwei so ganz verschiedene Leistungen einander substituiren?

Sind die Grundsätze eines solchen Tariffsystemes schon irrig, so sind es, wie immer, die Folgen noch viel mehr. Als eine der schlimmsten dieser Folgen, die in sich selbst wieder ein ganzes Nest voll Uebelstände birgt, bezeichnen wir vor Allem die jetzt fast durchgängige Unwahrheit der Werthdeklarationen.

Es wird der Werth der von der Post zu transportirenden Gegenstände theils zu niedrig, theils zu hoch deklarirt.

Sobald nämlich der Werth eines Poststückes dessen angeedeutetes Parallelgewicht übersteigt, so beginnt dessen Unterwerthung. Nehmen wir z. B. eine Sendung von 1000 Fr. Werthpapiere auf 50 Stunden, so zahlt diese nach dem gegenwärtigen Tarif gleich 10 Pfund Gewicht 2 Fr. 10 Rpn. Es ist ohne weiteres klar, daß um diesen Preis Niemand Werthpapiere verschickt, was offenbar mit einer der Ursachen der auffallend geringen Zirkulation von Werthpapiere in der Schweiz ist, oder daß, wenn er es thut, er mittelst einer Unterwerthung des Inhalts einen billigeren Tariffatz zu erhalten sucht. Aehnliche Unterwerthungen finden statt bei Versendung von Geld, Uhren, Bijouterien, Spizen, Stikereien, Seidenstoffen u. s. f., kurz in allen Fällen, wo sich mit der Unterwerthung eine erhebliche Minderausgabe erzielen läßt. Ja, man bleibt nicht einmal bei bloßen Unterwerthungen stehen, sondern

es werden, wie Jedermann bekannt, eine Masse von Werthpapieren und selbst sogar Werthsachen in einfachen Briefen ohne Werthdeklaration versandt. Abgesehen davon, daß nun in allen vorbezeichneten Fällen die Post ihren in Aussicht genommenen Tariffaz nicht erhält, sondern derselbe für sie eine imaginäre Größe bleibt, so enthält dieses Verfahren auch für das Publikum eine große Gefahr. Jene Liebhaberei des Publikums ist allgemein sehr wohl bekannt und begünstigt verbrecherische Gelüste außerordentlich; sie ist daher recht eigentlich eine Quelle der Corruption der Postangestellten. Zwar wird man niemals ganz verhüten können, daß solche Minderdeklarationen erfolgen; doch treten sie der Natur der Sache nach viel seltener ein, wenn der zu machende Gewinn am Tariffaze weniger groß wäre, als solches jetzt der Fall ist.

Wenn umgekehrt das Gewicht eines Gegenstandes größer ist als sein Werth, so tritt die Ueberwerthung ein. Sobald man nämlich nur die Werthung von 100 Fr. per Pfund nicht überschreitet, so kann man inner dieser Gränze dem Poststück jeden beliebigen Werth beilegen. Da es ganz gleich viel kostet, ob man z. B. für ein vierpfündiges Stück keinen Werth deklarirt oder eine Werthdeklaration von 400 Fr. beifügt, so findet die große Masse der Absender es am Plaze, ihren Stücken einen möglichst hohen Werth zuzuschreiben, sei es daß sie sich für alle Fälle recht gut sichern wollen, sei es auch nur, um dem Postbeamten die Nothwendigkeit guter Besorgung des Stückes recht eindringlich an's Herz zu legen, oder wohl auch um demselben eine hohe Meinung von der Bedeutung ihres Verkehrs beizubringen. Wir ließen über diesen Punkt eine Spezialerhebung veranstalten, welche das höchst merkwürdige Resultat ergab, daß die Post alljährlich für 1,156,500,000 Fr., sage über eine Milliarde deklarirte Werthe spedirt, und zwar wohl bemerkt, trotz der vorher bezeichneten Unterschätzung der wahren Werthe und ohne Zuzählung der Postanweisungen. Es ergab sich bei 3,855,000 Werth-Fahrpoststücken eine mittlere Werthdeklaration von 300 Fr.! Diese Zahlen beweisen wohl auch dem Ungläubigsten, daß unser gegenwärtiges Deklarationsystem auf Alles eher als auf Wahrheit Anspruch machen kann. Daß ein solches System die Postverwaltung sehr gefährdet, bedarf keines Beweises; und wenn auch alljährlich ziemliche Summen (von der Postkasse alljährlich 16—20,000 Fr., dazu eine nicht unbedeutliche Summe von fehlbaren Beamten) für Verluste ausgegeben werden müssen, so zeugt es doch von einer durchschnittlich guten Pflichterfüllung unserer Postangestellten, daß jenen ungeheuren Summen gegenüber die Ersazleistungen nicht noch größer sind. Aber auch das Publikum fährt im Grunde bei dieser Einrichtung gar nicht gut; denn in dieser Masse fingirter Werthe verlieren sich die wirklichen Valoren, und es können daher die letztern nicht immer mit der nöthigen Sorgfalt behandelt werden.

Dem einfachen Verstande wird es gewiß niemals einleuchten, warum ein Gewichtsstück, das als werthlos oder wenigstens nicht mit Werth bezeichnet verschickt werden will, gleichviel Tage bezahlen soll, wie ein gleiches Stück, das noch durch Werthdeklaration mit Hunderten und Tausenden von Franken affekurirt wird. Es wird es Jedermann nur gerecht finden müssen, wenn der Versender dieses zweiten Stückes für seine erhöhte Sicherheit eine entsprechende kleine Prämie vergütet. Umgekehrt leuchtet wohl eben so wenig ein, warum der Versender eines kleinen leichten Pakets wegen dessen höherer Werthung Tagen bezahlen muß, als ob das Paketchen 20 und 30 Pfund schwer wäre. Das gesunde Gefühl verurtheilt solche Operationen als Künsteleien, für die sich auch keine Gründe anführen lassen, als eine mißverständene Analogie und allfällig die Bequemlichkeitsrücksicht, daß man Sendungen, bei denen der parallele Werth augenscheinlich das Gewicht nicht übersteigt, nicht abzuwägen braucht. Wenn man allfällig noch in einer früheren Zeit die Silbersendungen als Regel und Typus aller übrigen Sendungen bezeichnen konnte, so kann auch davon zur jezigen Zeit keine Rede mehr sein. Das Silber ist zur Scheidemünze geworden und das Gold dominirt den Verkehr. Unser jezige Tarif macht deshalb mit seiner Begünstigung der Zirkulation der Scheidemünzen ganz den Eindruck einer stillen Protestation gegen den Gang der Welt, welcher sich freilich dadurch nicht stark aufhalten läßt.

Natürlich und rationell ist gewiß nur das Verfahren, welches Werth und Gewicht nach ihrer besondern Art verschieden behandelt und mit verschiedenem Maßstab, jenen mit den Franken, dieses mit dem Pfunde mißt und ohne weitere Künsteleien dabei stehen bleibt. So halten es denn auch alle andern Transportanstalten, namentlich auch die deutsch-österreichische Postunion, welche gleich der Schweiz den Fahrpostdienst von Staatswegen betreibt. Demnach wird jedes Fahrpoststück in erster Linie als Gewichtstück behandelt. Findet sich Jemand veranlaßt, eine Werthdeklaration zu geben, so wird die auf anderm Fuße eingerichtete Werthtaxe beigelegt. Solcherweise bezahlt Jedermann genau im Verhältniß des ihm geleisteten Dienstes, was allein gerecht ist.

Diesem Verfahren werden zwei Einwendungen entgegengesetzt. Die Einen werfen ein, das Publikum müsse bei Anwendung dieses doppelten Tarifs zu viel bezahlen; die Andern aber befürchten eine erhebliche Mindereinnahme der Postverwaltung. Obgleich man darauf hinweisen könnte, daß die beiden Einwürfe sich eigentlich gegenseitig aufheben, so wird es doch am Plage sein, dieselben im Einzelnen noch etwas näher zu betrachten.

Es ist wahr, daß der deutsch-österreichische Tarif durch die Cumulation des Gewicht- und Werthtarifs für die kleinern Sendungen

erheblich höhere Taxen hat, als unser jezige Tarif. Das Minimum des Gewichttarifs beträgt 25 Rp., das Minimum des Werthtarifs 10 Rp., also Gesamttaxe eines Gewicht- und Werthstückes 35 Rp. Für die größern Distanzen und Werthe gestaltet sich dann aber wegen der viel größern Entfernungsstufen das Verhältniß jenes Tarifs günstiger als dasjenige des unsrigen. Wir glauben aber, daß es nicht gerade absolut nöthig sei, in der Anlage des Werthtarifs im Einzelnen das deutsche Muster zu befolgen.

Wir beantragen, einen Werthtarif von nur zwei Entfernungsstufen, unter und über 10 Stunden, aufzustellen. Dieser Distanzunterschied rechtfertigt sich dadurch, daß die Valoren, welche weniger als 10 Stunden weit befördert werden, der Regel nach am gleichem Tage in die Hand des Adressaten gelangen, keiner Umladung bedürfen, nirgends über Nacht bleiben und nirgends umkartirt werden müssen. Sie gehen also durch weit weniger Hände, so daß die Gefahr von irrtümlicher Instradirung, Beschädigung, Verlust und Spoliation jedenfalls nicht in dem Maße vorhanden ist, wie für Stücke, welche sich auf größere Distanzen bewegen. Auch ist nicht außer Acht zu lassen, daß das Nichteintreffen solcher Stücke rascher zur Kenntniß der absendenden Stelle kommt, so daß die Nachforschungen erfolgreicher zu sein pflegen.

Den Taxsatz würden wir von je 100 Franken auf 2 Rp. in der ersten und von 4 Rp. in der zweiten Entfernungsstufe bestimmen, mit jeweiliger Arrondirung auf 5 Rp.

Dieser Satz stünde nun mehr als $\frac{1}{4}$ unter dem deutschen, welcher von je 100 Thlr. = 375 Fr., 10, 20 und 40 Rp. je nach der Entfernung beträgt.

Es hätte also bei Aufstellung dieses Tarifs die Meinung, daß er die Ergänzung des Gewichttarifs bilden und nur in Verbindung mit demselben funktionieren würde. Wenn also z. B. Jemand Werthpapiere selbst in einem Briefe versenden wollte, so hätte das Stück erstlich die Taxe des kleinsten Gewichtstückes je nach der Entfernung und sodann die vorbezeichnete Werthtaxe dazu zu bezahlen, wogegen die Postverwaltung für den deklarierten Werth verantwortlich wäre. Wenn dagegen Jemand ein Gewichtstück ohne Werthangabe der Post aufgab, so hätte er dafür die bloße Gewichttaxe zu bezahlen, wogegen die Post im Verlustfalle auch nur die reglementarische Entschädigung nach dem Gewichte gewähren würde.

Daß dieser Tarif für wirkliche Valorensendungen dem Publikum günstiger wäre als der jezige Tarif, liegt auf der Hand; alle Stoffe, von denen mehr als 100 Franken auf ein 1 Pfund gehen, zahlen noch

einen viel billigern Tarif. Etwas mehr bezahlen nur diejenigen Gegenstände, welche bei starkem Gewicht doch einen verhältnißmäßig großen Werth haben, ein Unbedeutendes (im Minimum 5 Rappen) mehr die Stücke, welche der Regel nach nur nach dem Gewichte eingeschrieben werden, wenn eine Werthdeklaration besonders beigefügt werden will.

Diese etwas erhöhte Taxe wird namentlich in einer Beziehung eine sehr gute Wirkung haben: es werden sich nämlich die jetzt noch vielfach kursirenden kleinen Groups, besonders diejenigen im Betrage von weniger als 100 Franken, fast durchgängig in Geldanweisungen verwandeln. Da nämlich die Geldanweisung bis 100 Franken nur 20 Rappen auf alle Distanzen kostet, so wird man selbstverständlich sich nicht mehr die Mühe nehmen, ein Group zu packen und dafür noch wenigstens 5 Rappen mehr auszulegen. Man kann verschiedener Ansicht darüber sein, ob unser Geldanweisungssystem nicht etwas allzu stark entwickelt sei; wir hätten vielleicht besser gethan, es, wie alle andern Postadministrationen, auf Summen bis etwa 200 Franken zu beschränken. Darüber aber sind alle Postmänner einig, daß es sehr wünschbar sei, für diese kleineren Summen dem Geldanweisungssystem möglichst Vorschub zu leisten, da es einen leichten und sichern Transport ermöglicht. Wir erreichen diesen Zweck im vollsten Maße mit Annahme des besondern Werthtarifs, und man darf andererseits diesen Tarif auch ohne große Bedenken annehmen, weil eben durch das System der Anweisungen das Mittel für eine noch wohlfeilere Kommunikation kleinerer Werthe gegeben ist.

Man darf daher mit Bestimmtheit sagen, die Errichtung eines besondern Werthtarifs bringe dem Publikum viele Vortheile, ohne irgend einen wesentlichen Nachtheil.

Nun kommt aber die umgekehrte Frage, ob nicht das Postärar dadurch eine allzu große Einbuße erleiden werde? In dieser Beziehung ist es nun nicht ganz leicht, eine bestimmte Antwort zu geben, da eben unser jetziges Deklarationsystem so beschaffen ist, daß sich darauf keine Schlüsse für die Zukunft bauen lassen. Zu einer richtigen Vergleichung muß man übrigens die Ergebnisse des neuen Tarifs in seiner Gesamtheit ins Auge fassen. Wie wird sich dieses zu dem Resultate des bisherigen Tarifs stellen?

Die Antwort hierauf gibt Beilage Nr. 3.

Die Resultate sind kurz gefaßt folgende:

Nach einer vorgenommenen Zählung waren von den im Jahr 1868 versandten 5,140,000 Fahrpoststücken 3,855,000 Stücke mit Werth deklariert, 1,285,000 Stücke ohne Werthdeklaration. Das Verhältniß der erstern zu den letztern war also ungefähr $\frac{3}{4} : \frac{1}{4}$.

Nach dem bisherigen Tarife lieferten diese Stüke im Jahre 1868, wenn man alles nicht hieher Gehörige aus der Ertragsrechnung ausschneidet, einen Nettoertrag von Fr. 2,166,785

Nach den Sätzen des neuen Tarifes würde der Gewichtstarif auf diesen Stücken ertragen haben die Summe von Fr. 1,819,165, sodann der Werthtarif approximativ Fr. 283,897, zusammen „ 2,103,062

Muthmaßlicher Mindertrag Fr. 63,723

Diese Berechnung beruht nun aber wohlbemerkt auf der Grundlage des bisherigen Verkehrs; sie beantwortet nur die Frage, wie viel würde die gleiche Anzahl von Stücken, die nach dem bisherigen Tarif Fr. 2,166,785 ertrugen, nach dem neuen Tarif ertragen. Daß sich dabei ein gewisser Ausfall ergeben muß, ist fast selbstverständlich, weil die Lagen erheblich reduziert werden. Allein damit ist an sich noch nicht bewiesen, daß der neue Tarif in Wirklichkeit eine geringere Einnahme gewähren werde. Die Spekulation, welche durch den neuen Tarif verfolgt wird, geht ja darauf, der Post eine größere Stückzahl zu verschaffen, so daß die größere Frequenz den Ausfall zu ersetzen hat. Nach den bisher im Postverkehr gemachten Erfahrungen darf man fast mit Sicherheit darauf zählen, daß der neue Tarif, wenn er auch momentan eine kleine Einbuße in den Einnahmen bewirken sollte, dennoch auf die Dauer keine schlechtere Resultate und möglicherweise sogar bedeutend bessere gewähren wird. Wenn unsere Erwartungen nicht täuschen, so sollte allmählig der Ertrag aus dem Fahrpostverkehr die gleiche Höhe erreichen, wie derjenige aus dem Briefpostverkehr. Natürlich wird dieser Entwicklungszustand nur langsam vor sich gehen; allein Unnatürliches läge in jener Erwartung eigentlich nichts. Jedenfalls ist die Sachlage so, daß auch ängstliche Finanzmänner hier ohne Bedenken mitgehen dürfen.

Wir glauben, Ihnen daher die Annahme dieses neuen Tarifes mit Beruhigung empfehlen zu dürfen, da er unter Bewahrung der guten Fundamente des bisherigen Tarifs diejenigen rationellen Verbesserungen und Vereinfachungen enthält, welche die vorwärts schreitende Zeit zu verlangen berechtigt ist.

Zum Schlusse haben wir nur noch zwei kleinere Punkte zu berühren, welche wir bei dieser Gelegenheit gerne gleichzeitig berühren möchten, da sie mit den Bestimmungen über den Fahrpostverkehr im Zusammenhange stehen.

Der eine dieser Punkte betrifft die Größe der Empfangscheinegröße, welche gewissermaßen mit einem Bestandtheil des Tarifes bildet. Im Art. 32 des Posttarifgesetzes ist diese auf 10 Rappen für den einzelnen Empfangschein und auf 3 Rappen für Bescheinigungen in Em-

pfangscheinbüchern festgestellt. Die Differenz dieser beiden Sätze ist augenscheinlich außer allem Verhältniß. Will man ein gerechtes Verhältniß gestalten, so muß man entweder die Tage für die Empfangscheinbücher erhöhen oder diejenige für die einzelnen Empfangscheine erniedrigen. Wir schlagen das Letztere, nämlich eine Reduktion auf die Hälfte (5 Rappen) vor. Der Ertrag dieser Gebühr bewegt sich schon seit mehreren Jahren um die Summe von 70,000 Franken herum, wobei zu bemerken ist, daß 10 % derselben den Beamten überlassen werden, welche diese Scheine ausgeben. Wir glauben nicht, daß die Herabsetzung der Tage um die Hälfte diese Einnahmen erheblich verringern werde; denn es werden bei einem mäßigen Satze unzweifelhaft bedeutend mehr Empfangscheine verlangt werden, was der Administration nur angenehm sein kann, da sie zur größern Sicherheit des Dienstes wesentlich beitragen. Durch diese Tagreduktion wird dann vollends die kleine Mehrausgabe für kleinere Werthstücke, für welche doch die Empfangscheine meistens verlangt werden, völlig ausgeglichen.

Wir benutzen diesen Anlaß für's Zweite, um eine diese Materie ebenfalls berührende Ergänzung des Posttagengesetzes vom 6. Februar 1862 bezüglich der Waarenmustertage in Vorschlag zu bringen.

In der ersten Periode der Postzentralisirung (Tagengesetz vom 25. Mai 1849) wurde für Waarenmuster bis auf 1 Pfund die Tage des einfachen Briefes, damaligen Anschauungen entsprechend, vorgeschrieben. Das Posttagengesetz vom 25. August 1851 verordnet, daß die Waarenmuster mit der Briefpost zu befördern, jedoch lediglich nach dem Waarentarif zu tagiren seien. Das Tagengesetz vom 6. Februar 1862 enthält keinen besondern Tageszatz für Waarenmuster, und zwar wohl aus dem Grunde, weil Briefe über 10 Gramme bis 250 Gramme lediglich zur Tage eines zweifachen Briefes befördert werden (Art. 3, und das Gesetz überdies (Ar. 8) Gelegenheit gibt, unverschlossene kleine Pakete (ohne Brief) frankirt in der ganzen Schweiz zur Einheitstaxe von 10 Rappen zu versenden. Inzwischen haben die Postverwaltungen fast aller Staaten in ihren neuesten Tarifen und Verträgen die frankirten Waarenmuster ohne Kaufswert, durch eine meistens den Drucksachen nahe stehende Tagermäßigung, mit einem bis auf 40 Gramme gehenden einfachen Gewichtstaxe begünstigt, unter Ausschluß von Korrespondenzen und unter Vorbehalt der Verifikation des Inhalts der unverschlossen aufzugebenden Sendungen. Ähnliche Tagermäßigungen und Bedingungen sind im internationalen Verkehr der Schweiz durch die neuesten Postverträge festgesetzt worden. Es verdient nun allerdings die innere Zirkulation derartiger Sendungen nicht weniger Berücksichtigung, und wir stellen demnach den Antrag, die im Posttagengesetze vom 6. Februar 1862 nicht besonders vorgesehene Tage von Waarenmustern in analog ermäßigter Weise festzusetzen, nämlich: für Sendungen bis auf 40 Gramme 5

Rappen, über 40 bis 250 Gramme ($\frac{1}{2}$ Pfund) 10 Rappen. Für schwerere Sendungen hätte die Fahrposttage, deren niedrigste Sätze mit 15 und 20 Rappen sich anreihen, einzutreten; auch würden die oben angegebenen allgemein angenommenen Bedingungen der Frankirung, der unverschlossenen Aufgabe und des Ausschusses von Korrespondenz, sowie eines Kaufwerthes zu gelten haben. Wir sind auch hier dem allgemein angenommenen Verfahren gefolgt, daß die diesen Bedingungen nicht entsprechenden Waarenmuster mit der Brieffrage zu belegen sind, unter Abzug des Werthes der verwendeten Marken ungenügend frankirter Sendungen. Im Uebrigen bleibt es den Versendern immer freigestellt, Waarenmuster unter Brieffschluß, oder als kleine unverschlossene Pakete, oder als eigentliche Fahrpoststücke, unter Anwendung der bezüglichen Taxen, zu befördern.

Der Bundesrath beehrt sich, demzufolge der h. Bundesversammlung den nachfolgenden Gesetzentwurf zur Annahme zu empfehlen, welcher den Abschnitt 2 des Posttagengesetzes vom 6. Februar 1862, wenigstens in seinem ersten Theile, einer Neugestaltung unterwirft. Wir hielten es für angemessen, um des Zusammenhanges willen auch die von der Revision nicht berührten Artikel dieses Abschnittes in den neuen Entwurf hinüber zu nehmen.

Um der mannigfachen Vorarbeiten willen, welche die Ausführung dieses Gesetzes sammt der damit Hand in Hand gehenden Ausarbeitung der neuen Distanzenzeiger erheischen wird, beantragen wir, dasselbe auf 1. Januar 1870 in Kraft treten zu lassen.

Wir ergreifen zugleich den Anlaß, Ihnen die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung zu erneuern.

Bern, den 28. Juni 1869.

Im Namen des schweizerischen Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Wetti.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schiff.

Gesetzentwurf

betreffend

die Revision des Fahrposttarifs.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht einer Gesellschaft des Bundesrathes vom 28. Juni
1869,

b e s c h l i e ß t :

Art. I. Der Abschnitt 2, Fahrpost, des Bundesgesetzes betreffend die Posttaxen, vom 6. Hornung 1862, wird abgeändert wie folgt:

Art. 13. Sämmtliche Fahrpoststücke werden im Innern der Schweiz nach der Entfernung von der Poststelle der Aufgabe bis zu derjenigen der Abgabe und nach ihrem Gewichte taxirt. Für Fahrpoststücke, welche mit deklarirtem Werth aufgegeben werden, ist überdies eine der Größe der übernommenen Verantwortlichkeit entsprechende Versicherungsprämie zu bezahlen.

Art. 14. Die Berechnung der Taxe der Gewichtstücke erfolgt, sowohl was die Entfernung als das Gewicht betrifft, nach Stufen.

Art. 15. Die Entfernungsstufen, welche nach der kürzesten Poststraße bemessen werden, betragen je 5 Stunden bis auf die Distanz von 10 Stunden und je 10 Stunden von 10 bis 80 Stunden. Die Entfernungen über 80 Stunden werden ohne weitem Unterschied als eine einzige Entfernungsstufe behandelt.

Die Gewichtsstufen schreiten bis zu 10 Pfund von 2 zu 2 Pfund vor und über 10 Pfund von je 10 zu 10 Pfund.

Art. 16. Die Taxe wird nach dem beigefügten Tarif für die Stücke bis 10 Pfund per Entfernungsstufe und Pfund mit 2 Rappen, für die Stücke über 10 Pfund vom Mehrgewicht per Entfernungsstufe und Pfund des höhern Gewichtszases mit 1 Rappen berechnet. Diesen Beträgen wird stets eine Grundtaxe von 10 Rappen für jedes Gewichtstück beigefügt.

Art. 17. Das Minimum der Taxe eines Gewichtstücks beträgt 20 Rappen. Für Stücke bis 2 Pfund beträgt indessen die Taxe im Ortsposttrayon von 2 Stunden ausnahmsweise nur 15 Rappen.

Art. 18. Werthstücke werden in erster Linie nach ihrem natürlichen Gewichte mit Beifügung der Grundtaxe (Art. 16 und 17) taxirt. Dieser Taxe wird die Versicherungsprämie beigelegt, welche für Sendungen bis auf eine Entfernung von 10 Stunden, nach der kürzesten Poststraße bemessen, 2 Rappen von je 100 Franken und für Sendungen auf weitere Entfernungen 4 Rappen von je 100 Franken des deklairten Werthes beträgt.

Art. 19. Jeder Bruchtheil einer Entfernungsstufe wird für eine volle Entfernungsstufe, jeder Bruchtheil eines Gewichtsaßes gleich dem ganzen Saße und jeder kleinere Betrag als 100 Franken für volle 100 Franken berechnet. Dergleichen wird jeder Bruchtheil der Taxe unter 5 Rappen auf volle 5 Rappen ergänzt.

Art. 20. Der Bundesrath wird ermächtigt, für Sendungen von Gewichtstücken über die Alpenpässe eine etwas erhöhte Taxe zu erheben, wobei jedoch der Lokalverkehr in schonende Berücksichtigung gezogen werden soll. Dergleichen wird er ermächtigt, einzelne Tariffaße zu ermäßigen, sofern Konkurrenzverhältnisse solches nothwendig machen sollten.

Art. 21. Wenn mehrere Fahrpoststücke zu einer Adresse gehören, so wird für jedes einzelne Stück die Taxe selbstständig berechnet.

Es ist untersagt, wenn mehrere verschlossene Sendungen, die einzeln das Gewicht von 10 Pfund nicht übersteigen, und an verschiedene Personen bestimmt sind, in einen Umschluß zu verpacken und durch andere Transportanstalten als durch die Post zu befördern.

Art. 22. Dem Versender ist die Werthbezeichnung eines aufgegebenen Gegenstandes anheimgestellt, da in Verlust- oder Beschädigungsfällen die Entschädigung niemals über den erklärten Werth hinausgeht.

Gingegen haben die Versender die Verpflichtung, Gegenstände, die nach dem Postregalgesetze (Art. 8) nur bedingt zur Postversendung angenommen werden, genau zu deklariren. Die unterlassene oder unrichtige Inhaltsangabe solcher, sowie der zur Postversendung nicht zugelassenen Gegenstände (Postregalgesetz Art. 9) wird als Postregalverletzung bestraft.

Art. 23. Zu Fahrpostsendungen gehörende und mit denselben gleichzeitig aufgebene Adressbriefe (Frachtbriefe) werden nicht mit Porto belegt, wenn sie das Gewicht eines einfachen Briefes nicht übersteigen. Für schwerere Briefe ist die ordentliche Taxe nach Art. 1 und 2 zu berechnen.

Art. 24. Die Postsendungen sind zunächst für den Betrag der unbezahlten Taxen haftbar. In Fällen, wo dieselben weder von dem Adressaten, noch von dem Versender gegen Taxzahlung angenommen werden, ist daher die Postverwaltung befugt, nach erfolgloser öffentlicher Ausschreibung auf dem Inhalt der Sendung sich durch Verkauf für den Portobetrag bezahlt zu machen.

Ist weder der Adressat, noch der Versender der Postverwaltung bekannt, so fällt der ganze Verkaufserlös der Postkasse anheim.

Art. II. Die im Art. 32 des nämlichen Gesetzes festzusetzende Taxe für einzelne Empfangscheine wird von 10 Rappen auf 5 Rappen ermäßigt.

Art. III. Waarenmuster ohne Werthangabe und ohne Kaufwerth, welche keine Korrespondenz erhalten, frankirt und unter Band oder sonst unverschlossen aufgegeben werden, so daß ihr Inhalt leicht verifizirt werden kann, sind im Innern der Schweiz gegen folgende Taxe zu befördern:

Sendungen bis auf 40 Gramme für 5 Rappen.

„ über 40—250 Gramme für 10 Rp.

Diesen Vorschriften nicht entsprechende Sendungen werden mit der Briestaxe belegt; jedoch ist bei ungenügend frankirten Sendungen der Werth der verwendeten Marken in Abzug zu bringen.

Sendungen über 250 Gramme unterliegen der ordentlichen Fahrposttaxe.

Art. IV. Der Bundesrath ist mit Vollziehung dieses Gesetzes, welches mit 1. Jänner 1870 in Kraft tritt, beauftragt.

B o t s c h a f t

des

Bundesrathes an die h. Bundesversammlung zum neuen
Staatsvertrage mit Frankreich, betreffend zivilrechtliche
Verhältnisse.

(Vom 28. Juni 1869.)

Tit. I

Bei den Verhandlungen zwischen der Schweiz und Frankreich, welche in den Jahren 1863 und 1864 stattfanden und in den Verträgen vom 30. Juni 1864 über die Handelsverhältnisse, über die Niederlassung, über den gegenseitigen Schutz des literarischen, künstlerischen und gewerblichen Eigenthums, sowie betreffend nachbarliche Verhältnisse und die Beaufsichtigung der Grenzwaldungen, ihren Abschluß fanden, kam noch eine weitere Revision des Vertrages vom 18. Juli 1828, hinsichtlich der gerichtlichen und polizeilichen Verhältnisse zur Sprache. Da dieser Vertrag auch nach dieser Seite hin den Bedürfnissen eines entwickeltern Verkehrslebens schon lange nicht mehr entsprach und für viele Verhältnisse des internationalen Privatrechtes keine klaren Vorschriften enthielt, so daß weder Privaten noch Behörden darin genügenden Rath finden konnten, so kam die französische Regierung nur einem auf beiden Seiten gefühlten und auch hie und da schon ausgesprochenen Bedürfnisse entgegen, als sie am 19. Mai 1862, indem sie das Programm der zu erörternden Fragen mittheilte, auch die Revision jenes Vertrages von 1828 darin aufnahm.

**Botschaft des Bundesrathes an die h Bundesversammlung, betreffend Revision des schweiz.
Fahrposttarifs. (Vom 28. Juni 1869.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1869
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	27
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.07.1869
Date	
Data	
Seite	451-476
Page	
Pagina	
Ref. No	10 006 192

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.