

B e r i c h t

des

Herrn Landammann Dr. Heer an das schweiz. Postdepartement
über den neuen Postvertrag mit den deutschen Staaten.

(Vom 20. May 1868.)

Tit. I

Nachdem zu Anfang April l. J. der Unterzeichnete, im Auftrag des h. schweizerischen Bundesrathes einen neuen Postvertrag mit den deutschen Staaten abgeschlossen hat, hält er es für seine Pflicht, über den Inhalt desselben einen zusammenfassenden Schlußbericht zu erstatten. Allerdings wird er sich dabei verhältnißmäßig auf kurze und wenige Bemerkungen beschränken können, weil über den Gang der Verhandlungen während des Laufes derselben einläßlich berichtet worden ist und die bezüglichen Depeschen, welche bei den Akten liegen, Jedem, der sich dafür interessiert, alle wünschbaren Aufschlüsse zu ertheilen geeignet sind. Aufgabe der heutigen Berichterstattung ist es daher wesentlich nur, den Vertrag, wie er in Berlin unterzeichnet worden ist und wie er demnächst der Bundesversammlung zur Genehmigung vorgelegt werden soll, in seinen Hauptbestimmungen erläuternd zu beleuchten.

Der erste Artikel, der den allgemeinen Grundsatz des geregelten postalischen Austausch zwischen der Schweiz und Deutschland enthält, gibt dabei die Begleitung, daß zur Beförderung der Briefpostsendungen die schnellsten vorhandenen Routen benutzt werden sollen; nur da, wo sich zwei ganz gleichgünstig gestaltete Beförderungswege darbieten, ist die absendende Postanstalt als diejenige bezeichnet, welche nach ihrer

Convenienz die Auswahl bestimmt. Es ist diese Vorschrift unzweifelhaft dem Interesse des Publikums, sowie der natürlichen Lage der Sache angemessen, und man hätte sich wohl darauf beschränken dürfen, den fraglichen Grundsatz ganz einfach und vorbehaltlos hinzustellen. Wenn in dem Nachsatz des Article 3 gleichwohl eine Beschränkung des freien Wahlrechtes der absendenden Verwaltung beim Vorhandensein verschiedener gleich schneller Routen Seitens der Schweiz zugestanden worden ist, so dürfte dieselbe sich allerdings durch Gründe der Billigkeit rechtfertigen lassen. Es ist dabei Bedacht genommen auf den Fall, daß, um die Sache an einem concreten Falle anschaulich zu machen, z. B. ein Brief von Zürich nach Heidelberg eben so rasch über Waldshut und Basel wie über Friedrichshafen und Stuttgart-Bruchsal geleitet werden könnte. In einem solchen Falle hätte also, nach dem obigen allgemeinen Grundsatz, die Schweiz die Wahl, über welche dieser beiden Routen sie ihn instradiren wollte; es ist aber sofort klar, daß wenn die Instradierung über Friedrichshafen stattfindet, die badische Postkasse dabei zu kurz kommt; denn nach den Bestimmungen, welche für die gegenseitige Abrechnung unter den deutschen Postverwaltungen gelten, hat den deutschen Theil ausschließlich diejenige Verwaltung zu beziehen, durch welche der Brief aus dem Auslande in das deutsche Postgebiet übergeht, mithin in dem angenommenen Falle, bei der Leitung über Friedrichshafen, die württembergische Verwaltung. Ganz ähnlich könnte es sich mit Correspondenzen nach Bayern gestalten, da auch diese möglicherweise gleich rasch über Friedrichshafen wie über Lindau an Abresse befördert werden könnten. Die badische und die bayerische Regierung haben nun aber gewünscht, daß eine derartige Schädigung ihres Postfußes, da wo sie im Falle sind, eben so rasch wie das zwischenliegende Württemberg zu spediren, vermieden werde, und man hat schweizerischer Seits keinen Anstand genommen, diesem billigen Begehren durch die vorherführte Bestimmung Rechnung zu tragen. Es ist damit also gesagt, daß die badische und die bayerische Verwaltung für Correspondenzen, die nach badischen oder bayerischen Orten bestimmt sind, ein Vorrecht besitzen, wenn die von ihnen dargebotenen Routen gleich gut und rasch sind wie diejenigen, die vielleicht durch württembergisches Gebiet benützt werden könnten.

Die wichtigste Frage, die beim Abschluß des Vertrages gelöst werden mußte, war ohne Zweifel diejenige, die nun in Art. 5 desselben geregelt ist: die Frage des Portosatzes für die Briefe. Das System, wie es durch den Lindauer Vertrag von 1852 aufgestellt war, besteht bekanntlich darin, daß das Porto sich nach der Entfernung abstuft. Abgesehen von einem (von Bureau zu Bureau zu bemessenden) Grenzrayon von 5 Meilen, zerfällt Deutschland in 3, die Schweiz in 2 Rayons. Der erste deutsche Rayon begreift eine Zone von 10 Meilen, von der Grenze an gerechnet, in sich; der zweite wiederum eine Zone

von 10 Meilen, von der Grenze des ersten Rayons an gerechnet, und der dritte endlich umfaßt den gesammten Rest der deutschen Postgebiete. Ähnlich ist die Eintheilung in der Schweiz: der erste Rayon reicht 10 Meilen hinter die schweizerisch-deutsche Grenze; was darüber hinaus liegt, bildet den zweiten Rayon. Es liegen danach z. B. München und Karlsruhe bereits im dritten deutschen Rayon; Stuttgart, Ulm, Augsburg im zweiten; im ersten fehlen, mit Ausnahme von Freiburg und Rempfen, bedeutendere Städte ganz. Das Porto ist für den einfachen Brief — und zwar gleichviel, ob es sich um einen frankirten oder unfrankirten Brief handelt — folgendermaßen normirt:

- aus dem ersten schweizerischen nach dem ersten deutschen Rayon und umgekehrt: 6 Kr. oder 20 Cts.;
- aus dem ersten schweizerischen nach dem zweiten deutschen und ebenso aus dem zweiten schweizerischen nach dem ersten deutschen und umgekehrt: 9 Kr. oder 30 Cts.;
- aus dem ersten schweizerischen nach dem dritten deutschen und ebenso aus dem zweiten schweizerischen nach dem zweiten deutschen und umgekehrt: 12 Kr. oder 40 Cts.;
- aus dem zweiten schweizerischen nach dem dritten deutschen und umgekehrt: 15 Kr. oder 50 Cts.

Dieses System ist nicht nur sehr complicirt, sondern es hat auch für das Publikum die große Unbequemlichkeit, daß man bei der Absendung eines Briefes nach einem Orte, mit dem man nicht in regelmäßiger Correspondenz steht, selten genau zum Voraus weiß, wie viel das Porto beträgt und wie man also, wenn man franko-absenden will, zu frankiren hat. Daß zudem die Portoansätze, wenigstens nach dem bei Weitem größten dritten deutschen Rayon, nach gegenwärtigen Begriffen viel zu hoch gegriffen sind, bedarf keiner nähern Erörterung. Das Bestreben, das sich beim Abschluß eines neuen Vertrages von selbst ergeben mußte, ging daher auf das doppelte Ziel der Vereinfachung und der Ermäßigung. Die Vereinfachung ist nun in vollstem Maße wirklich erreicht, indem der Vertrag — abgesehen von dem Grenzrayon, von dem später noch geredet werden wird — eine Einheitstaxe von 25 Cts. aufstellt, die durchaus die gleiche ist für jeden Punkt des deutschen, wie des schweizerischen Gebietes: ein Brief von Königsberg nach Genf kostet demgemäß gleichviel, wie ein solcher von Karlsruhe nach Basel. Was dagegen die Ermäßigung des Porto anbetrifft, so ist dieselbe vielleicht nicht in dem Grade erzielt worden, wie es von Seite des korrespondirenden Publikums gewünscht und erwartet wird. Allerdings wird der frankirte Brief vom zweiten schweizerischen Rayon nach allen Punkten Deutschlands und ebenso aus dem ersten schweizerischen Rayon nach allen denjenigen Orten Deutschlands, die im zweiten und dritten deutschen Rayon liegen, erheblich günstiger gestellt; aber für die Correspondenz

aus dem ersten schweizerischen nach dem ersten deutschen Rayon und umgekehrt tritt nicht nur keine Ermäßigung ein, sondern hier wird die bisherige Taxe von 20 Cts. sogar um 5 Cts. erhöht. Zudem wird durch eine sehr starke Pönalität auf die Nichtfrankirung wenigstens derjenige Theil der Correspondenz, der nach wie vor unfrankirt erfolgt, bedeutend und zum Theil weit über die bisherigen Ansätze hinaus belastet.

Was den erstern Punkt betrifft, die Vertheuerung der gegenseitigen Correspondenz der ersten Rayons, so ist sie eine natürliche und unabwehrbare Folge des Umstandes, daß man eine Einheitstaxe adoptirt und daß man dabei über das Maß des bisherigen Taxminimums hinausgegangen ist. Es ließ sich daher der Uebelstand, der als solcher gar nicht abzulängnen ist, nur vermeiden, wenn man entweder die Einheitstaxe fallen ließ und wieder Rayons einführte, oder aber, wenn man das bisherige Taxenminimum zur allgemeinen Taxe erhob. Man wäre schweizerischer Seits bereit gewesen, das Eine oder das Andere zu thun, aber es war unmöglich, damit bei unsern Mitkontrahenten durchzudringen. In ersterer Richtung hätte sich wohl am meisten der Ausweg empfohlen, daß man zwar für die Schweiz jede Abtheilung in verschiedene Rayons unterlassen, dagegen innerhalb Deutschland zwischen den drei süddeutschen Staaten und dem norddeutschen Bunde unterschieden hätte. Wäre dann für jene das Porto auf 6 Kr. = 20 Cts. angesetzt worden, für den Nordbund aber entsprechend höher, so hätte man eine sehr einfache, nur wenig von der Einheitstaxe differirende Normirung erhalten und der Uebelstand einer Mehrbelastung eines Theiles der Correspondenz wäre durchaus vermieden worden. Dieser Vorschlag, der Seitens der Schweiz lange und energisch festgehalten wurde, scheiterte indessen an der bestimmten und durch keine Vorstellungen zu beseitigenden Weigerung der deutschen Regierungen, deren Gründe theils principieller, theils rein practischer Natur waren. Principiell — und das war die Hauptsache — hielt man deutscher Seits — und zwar ebenso bestimmt im Norden wie im Süden — daran fest, daß der neue deutsche Postverein dem Auslande gegenüber als eine Einheit erscheine und daß, nachdem man im Inlande die Einheitstaxe eingeführt und allen andern Staaten gegenüber ebenfalls daran festgehalten habe und festzuhalten gedenke, der Schweiz gegenüber dieses Princip nicht aufgegeben werden könne. Gegen diesen grundsätzlichen Standpunkt, der mit großer Schärfe verteidigt wurde, war nicht aufzukommen, und es ist mit aller Sicherheit anzunehmen, daß der Vertrag gescheitert wäre, wenn die Schweiz auf dem Begehren einer abgestuften Taxe hätte beharren wollen. Es ist übrigens nicht zu verkennen, daß allerdings, neben der principiellen, die Sache auch eine praktisch bedenkliche Seite hatte. Das norddeutsche Postgebiet umfaßt nämlich auch den südlichen, diesseits des Main gelegenen Theil des Großherzogthums Hessen und außerdem die ehemaligen

Fürstenthümer Hohenzollern-Sigmaringen und Hohenzollern-Hechingen. Wollte man also das Porto nach den drei süddeutschen Staaten beispielsweise auf 20 Gts., nach dem norddeutschen Postgebiete auf 30 Gts. festsetzen, so entstand sofort die Unzukömmlichkeit, daß z. B. ein Brief nach Darmstadt theurer zu stehen kam, als nach dem entferntern Aschaffenburg; ja ein Brief nach Sigmaringen theurer als nach dem weit jenseits liegenden Hof. Dieser Inkongruenz wäre nicht abzuhelfen gewesen ohne Preisgebung der Einheitstaxe auch für den norddeutschen Bund, und hierin hätte hinwieder, auch wenn, was nicht der Fall war, deutscher Seits hiezu Bereitwilligkeit bestanden hätte, ohne Zweifel ein neuer Uebelstand gelegen. Es kam indessen weiterhin noch ein Punkt in Betracht, der wohl auch Zweifel darüber zu erwecken geeignet war, ob man schweizerischer Seits einen so hohen Werth auf die Forderung einer separaten Taxe für Süddeutschland zu legen habe. Wäre es gelungen, für diesen Theil Deutschlands das bisherige Taxaminimum von 6 Kr. = 20 Gts. zu bekommen, so bestand gar kein Zweifel, daß dann für Norddeutschland nicht ein Ansat von 25, sondern in allerbesten Falle ein solcher von 30 Gts. zugelassen würde. Die Correspondenz nach Süddeutschland hätte dann allerdings gegenüber der Einheitstaxe von 25 Gts. gewonnen; aber die nach dem norddeutschen Bunde hätte ebensoviel verloren. Nun entsteht wirklich die Frage, ob der erstere Vortheil durch den letztern Nachtheil nicht vollständig aufgewogen würde. Im norddeutschen Bunde liegen die Rheinlande, mit denen ein lebhafter Verkehr stattfindet; es liegen darin ferner die wichtigen Plätze Frankfurt, Leipzig, Hamburg, Bremen. Da die bisherige Briefstatistik nicht auf die politischen Grenzen von süddeutschen Staaten und norddeutschem Bunde, sondern lediglich auf die bestehenden Rayons Rücksicht nimmt, so ist es zwar nicht möglich zu sagen, wie sich die Correspondenz nach Deutschland zwischen Nord und Süd vertheilt; aber sicher ist es, daß das Vorhandensein der eben genannten wichtigen Plätze, die im norddeutschen Bunde liegen, der Vermuthung Raum gibt, daß die Correspondenz mit dem Norden annähernd fast eben so stark ist, als mit dem zwar näher gelegenen, aber mit weniger bedeutenden Verkehrszentren ausgestatteten Süden. Ließe man also an die Stelle der Einheitstaxe zwei Ansätze treten, von denen der eine unter derselben zurückbliebe, der andere über dieselbe hinausginge, so würde schließlich — den gesammten Verkehr als ein Ganzes genommen — der Vortheil desselben ein sehr unerheblicher sein, vielleicht sogar in das Gegentheil umschlagen.

Theils aus diesem Grunde, theils auch weil an sich die Einheitstaxe nach dem ganzen Zuge der Zeit sich als das Schönere und principiell Nichtigere darstellt, kann wenigstens der Unterzeichnete persönlich es nicht sehr bedauern, daß es nicht gelungen ist, eine Taxabstufung in den Vertrag hineinzubringen. Viel erwünschter wäre es sicherlich gewesen, wenn es gelungen wäre, das zweite der oben erwähnten Auskunftsmittel

zur Geltung zu bringen: eine Herabsetzung der Einheits-Taxe auf das bisherige Taxminimum von 20 Gts. Indessen auch dies hat sich als unmöglich erwiesen. Es trug dazu vor allen Dingen der Umstand bei, daß der Werth von 20 Gts. sich in Silber Groschen nicht wiedergeben läßt, während 25 Gts. genau dem Werth von 2 Silber Groschen entsprechen. Die Schweiz wäre zwar bereit gewesen, den Ausweg zu wählen, daß der Brief in der Richtung von der Schweiz nach Deutschland nur mit 20 Gts., dagegen in der umgekehrten Richtung mit 2 Silber Groschen belegt würde, und es wäre dadurch wenigstens für das schweizerische Publikum, das frankirte Briefe nach Deutschland sendet, das Ziel erreicht worden, daß die Einheits-taxe mit dem bisherigen Taxminimum zusammenfiel. Aber deutscher Seits weigerte man sich, auf diesen Vorschlag einzutreten, weil man sich vor dem Vorwurfe scheute, die dortigen Angehörigen in eine schlechtere Stellung als die diesseitigen zu versetzen. Es hätte sich auch, falls dieser principielle Einwand wäre preisgegeben worden, höchst wahrscheinlich bei der Frage der Repartition der Taxerträgnisse die Schwierigkeit ergeben, daß der Schweiz alsdann nicht ein Antheil von 10 Gts. (gleich der internen Taxe) hätte zugeschrieben werden können.

So drängte dann im Schlußresultate Alles auf die Nothwendigkeit hin, die Einheits-taxe beizubehalten und dieselbe auf 25 Gts. zu normiren: ein Ergebnis, das allerdings zu wünschen übrig läßt, das aber doch im Großen und Ganzen als ein unbefriedigendes nicht bezeichnet werden darf. Die kleine Taxerhöhung von 5 Gts., welche in der wechselseitigen Correspondenz des bisherigen ersten Rayons damit eintritt, wird doch wohl mehr als aufgewogen durch die sehr erhebliche Ermäßigung, die der ganzen übrigen Correspondenz zu Theil wird; denn nach der Briefstatistik beträgt schon jetzt die Zahl derjenigen Briefe, welche künftig besser gestellt werden, über 3 Millionen, während sich die von der vorberührten Erhöhung betroffenen nicht viel über 400,000 beläuft. In Zukunft wird das Verhältniß ohne Zweifel sich noch erheblich günstiger gestalten, da die Taxermäßigung in den weitem Distanzen die dortige Correspondenz bedeutend vermehren wird. Auch ist eine etwelche Ausgleichung dadurch erzielt worden, daß man den Grenzrayon, innerhalb dessen der Brief nur 3 Fr. = 10 Gts. zahlt, von 5 auf 7 Meilen erweitert hat; ein nicht unerheblicher Theil der oben genannten 400,000 Briefe (darunter z. B. die Correspondenz zwischen Basel und Freiburg i/B.) fällt hiedurch aus der Zahl der ungünstiger gestellten weg und tritt vielmehr in eine bessere Stellung ein, als er bisher inne hatte, so daß man annehmen darf, daß vielleicht höchstens 250 — 300,000 Briefe in der That durch den Vertrag mit einer kleinen Taxerhöhung bedroht werden. So sehr es zu wünschen gewesen wäre, daß auch dies hätte vermieden werden können, so wird man doch zugeben müssen, daß für eine Beurtheilung im Großen und Ganzen dieses Ergebnis ein Falllassen des Vertrags nicht motiviren konnte.

Von weit größerer principieller Tragweite, als die eben besprochene Frage, ist die: ob es zweckmäßig war, die nichtfrankirten Briefe gegenüber den frankirten in so außerordentlich starkem Maße zu belegen, wie es geschehen ist, und dadurch den Portosatz für den doppelten unfrankirten Brief auf die enorme Höhe von Fr. 1 zu treiben.

Der Grundsatz, den Frankobrief besser zu stellen als den Portobrief, ist freilich in neuerer Zeit fast überall adoptirt worden; man hat dadurch die Portobriefe möglichst vermindern, die Frankatur zur Regel machen wollen; weniger vielleicht aus Gründen, die in der Natur der Sache lagen, als deshalb, weil man es so im Interesse der Administration fand. Der Unterzeichnete bekennt sich zu der Ansicht, daß er die ganze Sache für nicht sehr rationell hält. Will man nur frankirte Briefe haben, so hätte man das volle Recht, die Frankatur als obligatorisch zu erklären; so gut wie die staatliche Telegraphenanstalt keine Depesche befördert, sie sei denn zuvor bezahlt; so gut als man es für zulässig hält, bei rekommandirten Briefen, bei Postanweisungen, bei Drucksachen und Waarenproben die Frankatur zu fordern — gerade eben so gut könnte man es auch bei den Briefen thun; es ist überhaupt nichts, was der natürlichen Billigkeit widerstreitet, wenn Jeder (und so auch die Postanstalt), von dem man eine Leistung verlangt, dieselbe nur unter der Bedingung übernimmt, daß man ihn sofort dafür bezahle. Dagegen liegt darin allerdings etwas Irrationelles, daß man die Frankatur freistellt, die Unterlassung aber durch eine höhere Taxe bestraft und — wohl zu bemerken — dabei nicht denjenigen straft, der die Unterlassung begeht, sondern denjenigen, gegen den sie; ohne seine mindeste Verschuldung, begangen wird. Der Bundesrath hat denn auch, in voller Würdigung dieser Gründe, in erster Linie für Einführung des Frankaturzwanges instruirt; aber es wollte von deutscher Seite nicht darauf eingetreten werden, obgleich man theoretisch die Wichtigkeit des Standpunktes vollständig anerkannte. Man hielt die praktischen Schwierigkeiten für unüberwindlich und exemplirte damit, daß, mit Ausnahme von Spanien, noch kein Staat in Europa gewagt habe, das Zwangsfranko einzuführen, und daß England, das den Versuch einmal gemacht, nach kürzester Frist sich genöthigt gesehen habe, davon zurückzukommen. Es war gegen diese Bedenken nicht anzukommen, und so gelangte man dazu, an die Stelle des direkten Zwanges eine äußerst hoch gegriffene Pönalität (volle 100%!) zu setzen, die allerdings, den überall gemachten Erfahrungen zufolge, dahin führen wird, die Zahl der Portobriefe auf ein Minimum herunterzubringen. So erwünscht dies für die Verwaltungen sein muß, für das Publikum bleibt der fatale Effect bestehen, daß derjenige (wenn auch nicht sehr erhebliche) Bruchtheil der Correspondenz, der unfrankirt gehen muß und um dessen willen man ja eben den Frankaturzwang scheut, weil man das „Muß“ anerkennt, in einer Weise belastet wird, die zum Mindesten an der äußersten Grenze des Zulässigen steht. Der Bundes-

rath glaubte indessen. — und wohl mit Recht — nachdem er den Frankaturzwang vorgeschlagen, das heroische Mittel des indirekten Zwanges, das jener Maßregel im Resultat am nächsten kommen wird, nicht von der Hand weisen zu dürfen.

Die starke Begünstigung der Frankatur ist auch im Grenzrayonverkehr zur Geltung gebracht worden. Deutscher Seits ist hier sogar noch über die 100% Zuschlag für den Portobrief hinausgegangen, indem der frankirte Brief 3 Kr., der unfrankirte dagegen 7 Kr. kostet. Es wurde hierauf von Seite der süddeutschen Staaten Gewicht gelegt, da man dort durch den Vertrag mit Norddeutschland und wegen der Reduktion der Kreuzer in Silber Groschen, zu der sonderbaren Gewohnheit gelangt ist, als Zweifaches von 3 Kreuzern nicht 6, sondern 7 Kreuzer zu betrachten. Da diese Mehrbelastung lediglich das jenseitige Publikum trifft, so hatten wir keine Veranlassung, dagegen Einwendungen zu erheben; für das schweizerische Publikum ist man bei 20 Rp., dem wirklichen Zweifachen des frankirten Briefes, stehen geblieben.

Noch ist, bevor wir das Kapitel des Briefporto verlassen, ein weiterer Gegenstand zu berühren: die sogenannte Gewichtsprogression. Als einfacher Brief gilt in unserm internen Postverkehr ein solcher von 10 Grammes Gewicht; in dem Vertrage dagegen ist dieser Ansat auf 15 Grammes (deutscher Seits 1 Loth) erhöht — eine Concession an das Publikum, die nicht ganz gering anzuschlagen ist, da in der That das Gewicht von 10 Grammes bald überschritten ist, während in den Ansat von 15 Grammes auch ein sehr starker gewöhnlicher Brief hineingeht. Es entsteht dann aber die weitere Frage: Wie soll es gehalten werden, wenn das Gewicht dieser 15 Grammes überschritten ist? Hier stehen sich zwei Systeme gegenüber, die man füglich das französische und das preussische nennen kann. Nach dem erstern darf der Brief so schwer sein als er will, man dividirt in sein Gewicht lediglich den Satz der Gewichtseinheit (hier also das Loth) und bezieht die Taxe des einfachen Briefes so oft, als die Gewichtseinheit in dem Gewichte enthalten ist; ein Brief von 10 Loth hat also 10 Mal die Taxe des einfachen Briefes, mithin wenn diese letztere 25 Gts. beträgt, Fr. 2. 50 zu bezahlen. Das preussische System dagegen, das wir im internen Verkehr seit einigen Jahren ebenfalls angenommen haben, setzt ein gewisses Gewichtsmaximum (im Vertrage ein halbes Pfund) fest; was über dasselbe hinausgeht ist ein Paket und geht folgeweise nicht mehr mit der Brief-, sondern mit der Fahrpost. Bis zu diesem Maximum aber wird keine weitere Abstufung gemacht, als die vom einfachen zum doppelten Brief. Was nicht ein einfacher Brief ist, d. h. was zwischen 1 Loth und $\frac{1}{2}$ $\bar{\text{T}}$ schwer ist, das ist ein doppelter Brief und zahlt auch unterschiedslos die doppelte Taxe, also — sofern frankirt — 50, sofern unfrankirt, 100 Gts. Der schwerste Brief, der überhaupt nach deutschem System

mit der Briefpost geht, derjenige von 250 Grammes, würde also nach französischer Berechnungsweise 17 Mal die einfache Lage von 25 Cts. = Fr. 3. 75 zahlen; nach der preussischen Berechnungsweise zahlt er 50 Cts. im Franko-, Fr. 1 im Portofalle. Indem dieses letztere System in den Vertrag aufgenommen worden ist, hat das Publikum einen Vortheil erzielt, der zwar nicht allzu häufig in der Praxis vorkommt, der aber für die Fälle, welche er betrifft, von nicht zu unterschätzender Wichtigkeit ist.

Was die Repartition des Portoerträgnisses anbelangt, so ist dieselbe verabredet auf dem Fuße von $\frac{3}{5}$ für Deutschland und $\frac{2}{5}$ für die Schweiz. Dieses Verhältniß hält ungefähr die Mitte zwischen demjenigen, das mit Frankreich und demjenigen, das mit Italien besteht; dort wird nach $\frac{2}{3}$ und $\frac{1}{3}$, hier dagegen halbscheidlich getheilt *). Wäre auf unsern Vorschlag eingetreten worden, für Süddeutschland 20 Cts., für Norddeutschland eine höhere Lage zu adoptiren, so würde es den Verhältnissen entsprochen haben, wenigstens gegenüber den süddeutschen Staaten auf halbscheidlicher Theilung zu bestehen, wogegen dem Nordbunde gegenüber dieses Resultat schwerlich zu erlangen gewesen wäre. Hätte dagegen die Portonormirung in dem Sinne stattfinden können, daß die Francatur obligatorisch erklärt wurde, die Schweiz 20 Rp. und die deutschen Verwaltungen Cts. 25 = 2 Sgr. = 7 fr. eingehoben hätten, so würde es sich empfohlen haben, von jeder Verrechnung zu abstrahiren und jeder Verwaltung zu lassen, was sie einnimmt. Nimmt man an, was der Wirklichkeit ziemlich entspricht, daß der ganze Briefverkehr sich abspiegelt in einem Briefe, der von einem Punkte des einen Landes nach einem Punkte des andern abgeht und in der (selten ausbleibenden) Antwort auf denselben, so würde von einem solchen Briefpaare das eine Stück der Schweiz mit 20, das andere den deutschen Verwaltungen mit 25 Cts. bezahlt worden sein; von jedem einzelnen Briefe hätte also im Durchschnitt die Schweiz 10, Deutschland $12\frac{1}{2}$ (= 1 Sgr.) erhalten, oder mit andern Worten: jeder Staat hätte von der internationalen Correspondenz genau seine Inlandstaxe bezogen, was ohne Zweifel die einzig rationelle Lösung gewesen wäre und im Effect den deutschen Verwaltungen doch einen Vortheil, aber einen mäßigen und durch die Natur der Sache gerechtfertigten eingebracht hätte. Nachdem es unmöglich gewesen ist, dieses System überhaupt

*) Eine Vergleichung mit dem Vertheilungsmodus, wie er Deutschland gegenüber demaltem, auf Grund von Art. 4 des Lindauer Vertrags von 1852 in Geltung steht, ist nicht wohl möglich, weil der letztere auf einer ganz andern Basis beruht. Indessen geht aus einer Berechnung, welche der Berichterstatter angestellt hat, hervor, daß im Effect der neue Vertheilungsfuß von dem bisherigen nur wenig, indessen doch im günstigen Sinne abweicht. Von der Gesamteinnahme bezieht gegenwärtig die Schweiz thatsächlich etwa 36%; nach dem neuen Vertrag trifft es für sie 40%.

zur Geltung zu bringen, konnte wohl gegen den Repartitions-Modus von $\frac{3}{5}$ und $\frac{2}{5}$ nicht viel eingewendet werden; einem so großen Postgebiete gegenüber wird es der Schweiz nur in sehr seltenen Fällen und unter ganz besondern Conjunctionen (wie sie bei Abschluß des italienischen Postvertrags wirklich obwalteten) gelingen, die halbtheilige Theilung zu erlangen. Hierzu kommt aber bei Deutschland noch ein besonderer Umstand: wie schon weiter oben angedeutet wurde, führt der neue deutsche Postverein so wenig als der frühere eine gemeinschaftliche Kasse; der Nordbund sowie jeder der drei süddeutschen Staaten ist in dieser Hinsicht durchaus ein besonderes Postgebiet. Der Vertrag, den sie unter sich eingegangen haben, stellt das Princip auf, daß das Porto von jedem Brief demjenigen Lande zu gute kommt, welches ihn producirt, und in Betreff der von Außen einlangenden Briefe gilt derjenige deutsche Staat als Productionsland, durch welchen sie auf deutsches Gebiet gelangen. Da nun alle schweizerischen Briefe, auch die nach dem Norddeutschen Bunde bestimmten, über einen der drei süddeutschen Staaten eingehen, so wird der deutsche Tax-Antheil immer von einem derselben bezogen und der Norddeutsche Bund, obgleich Bestimmungsland, erhält davon gar nichts, während dagegen die Einnahme von der Antwort, die auf diesen Brief nach der Schweiz ergeht, nach dem gleichen Princip ausschließlich in die Kasse des Norddeutschen Bundes fließt. Bei dem ganzen Briefverkehr in der Richtung Schweiz-Norddeutschland und umgekehrt erhält also der Norddeutsche Bund von jedem Briefpaare (Brief und Antwort) nur den einfachen Betrag des deutschen Tax-Antheils, von jedem einzelnen Briefe also die Hälfte desselben; ist dieser nun auf $\frac{3}{5}$ von 25 Gts., also auf 15 Gts. festgestellt, so ist die effective Einnahme des Nordbundes durchschnittlich per Brief nur $7\frac{1}{2}$ Gts.; die andere Hälfte — $7\frac{1}{2}$ Gts. — bezieht dagegen derjenige süddeutsche Staat, über dessen Grenze der aus der Schweiz kommende Brief eintritt. Dieser Betrag von $7\frac{1}{2}$ Gts., der dem betreffenden süddeutschen Staate zufällt, stellt gewissermaßen die Transit-Taxe vor, und wenn man die Sache so ansieht, so ergibt sich, daß wenn von den gesammten 25 Gts. die Schweiz 10 Gts., der Nordbund nur $7\frac{1}{2}$ erhält, der letztere jedenfalls die größere Hälfte der süddeutschen Transittaxe auf seine Schultern nimmt. Am besten fahren dabei freilich die Süddeutschen: in ihrer eigenen Correspondenz mit der Schweiz beziehen sie immer den ganzen deutschen Tax-Antheil und von der Correspondenz zwischen der Schweiz und Norddeutschland eine sehr hoch gegriffene Transitgebühre; aber es ist klar, daß hierin nur eine Ausnutzung der natürlichen Vortheile ihrer geographischen Lage zu finden ist und daß, wenn Jemand sich über den Effect zu beklagen hätte, dies weit eher der Norddeutsche Bund als die Schweiz wäre: der letztern bleibt wenigstens als Tax-Antheil immer ihre interne Taxe von 10 Gts.; der erstere dagegen bleibt mit seinem Taxantheil von effectiv $7\frac{1}{2}$ Gts. sehr weit hinter

dem Inlandporto von $12\frac{1}{2}$ Gts. zurück. Es ist aber begreiflich, daß bei solcher Sachlage der Nordbund nicht wohl die Hand dazu bieten konnte, den deutschen Tag-Antheil noch unter die drei Fünftel herabzusetzen, und die Schweiz hat dann auch, in Würdigung dieses Verhältnisses, sich mit jener Normirung einverstanden erklärt. Eine Ausnahme von der Regel tritt ein im Grenzrayons-Verkehr, wo der Einfachheit wegen jede gegenseitige Verrechnung wegfällt und jede Verwaltung dasjenige behält, was sie auf frankirt abgehenden oder unfrankirt einlangenden Briefen von ihrem Publikum bezieht.

Die Artikel 6 und 7 des Vertrags reden von Drucksachen und Waarenproben, die im Wesentlichen durchaus gleich behandelt werden; beide unterliegen dem Francaturzwange und genießen die sehr erheblich ermäßigte Taxe von 5 Gts. (2 Kr. oder $\frac{1}{2}$ Sgr.), innerhalb des Grenzrayons sogar 2 Gts. (1 Kr.) per 40 Grammes. Diese Ansätze sind freilich in den verschiedenen Münzsorten nicht gleichwerthig; denn $\frac{1}{2}$ Sgr. ist gleich $6\frac{1}{4}$ Gts., 2 Kr. = 7 Gts. und 1 Kr. ist sogar fast das Doppelte der 2 Gts.; allein bei diesen kleinen Beträgen schieben es wichtiger, auf handliche Zahlen als auf genaue Reductionen zu achten. Bei der Frage der Repartition der Erträgnisse wurde darauf Rücksicht genommen, daß die höheren deutschen Taxen, bei bestehendem Francaturzwang, lediglich aus deutschen Taschen fließen und daß es daher billig ist, das hiedurch entstehende Plus der Einnahmen auch den deutschen Verwaltungen zu gute kommen zu lassen; deshalb die Bestimmung, daß von dem gesammten Verkehr die Schweiz die Hälfte dessen erhält, was eingenommen würde, falls beidseitig die schweizerische Taxe von 5 Gts. per 40 Gr. bestände. Nur im Grenzrayon ist auch hier, wie bei den Briefen, der Grundsatz aufgestellt, daß jeder Theil behält, was er hat; wahrscheinlich ist hier der Versandt größer auf Seite der Schweiz (während im allgem. e i n e n Verkehr mit Drucksachen das Gegentheil zutrifft) und die fragliche Bestimmung daher zu unsern Gunsten. Daß bei den Drucksachen auch geschäftliche Zusätze in Schrift, Nothstift-Anstriche u. dgl. zugelassen werden und daß bei Correcturen das Manuscript beigelegt werden darf, ist sicherlich willkommen zu heißen; die Bereitwilligkeit der deutschen Verwaltungen, hierauf einzugehen, beweist, daß man dort heutzutage nicht so ängstlich ist, als es anderwärts vielfach noch der Fall zu sein scheint.

Keiner besondern Erörterung bedarf der Art. 8, welcher von der R e c o m m a n d a t i o n handelt; daß auch bei Drucksachen und Waarenproben dieselbe als zulässig erklärt ist, entspricht dem Seitens der Schweiz gehegten Wunsche; daß hinwieder die Recommandationsgebühr und die allfällige Gebühr für den Rückschein einfach der absendenden Verwaltung verbleibt, ist durch die Natur der Sache gerechtfertigt.

Viel wichtiger ist dagegen der folgende Artikel 9, der im Prinzip die Postanweisungen im schweizerisch-deutschen Verkehr einführt. Allerdings wollte man sich deutscher Seits zu etwas Weiterem nicht verstehen, als zu einer solchen prinzipiellen Bestimmung, wonach die Postverwaltungen ermächtigt werden, das Institut von sich aus ins Leben zu führen. Da bei der Verschiedenheit der Münzsysteme die Sache jedenfalls praktische Schwierigkeiten darbietet, so war es wohl auch sachlich angemessen, möglichst Vieles der Erfahrung und dem Ermessen der Administration zu überlassen, dagegen nicht Bestimmungen, die man wohl jetzt für gut hält, über deren Zweckmäßigkeit aber eben doch erst die Erfahrung entscheiden muß, in einen Vertrag niederzulegen, dessen Abänderung immer mit großen Weiterungen verbunden wäre. Daß das Maximum, das für Postanweisungen als zulässig erklärt ist, nur auf 50 Reichsthaler (= 187½ Fr.) ansteigt, darf gewiß als richtig angesehen werden; das Bedürfniß der Postanweisung besteht wesentlich doch nur für kleinere Beträge und die ungeraden Appoints größerer Summen, und hinwieder werden die Baarvorräthe der Postverwaltungen durch die Postanweisungen in solchem Grade in Anspruch genommen, daß einige Vorsicht und Beschränkung wohl am Platze ist. Zudem ist in Deutschland auch beim internen Verkehr 50 Thaler das Maximum, und es ist keinem Staate zuzumuthen, daß er in solchen Dingen im internationalen Verkehr über die für das Inland gezogenen Schranken hinausgehe. Gerne wird man in der Schweiz die Bestimmung sehen, daß das Mandat einen beschreibbaren Coupon erhält, wodurch in den meisten Fällen der Brief erspart werden kann; eben deßhalb mußte und durfte auch die Gebühr, wenigstens für größere Beträge, etwas höher angesetzt werden; sie ist dafür bei kleinen Beiträgen und namentlich im Grenzverkehr so mäßig, daß die große Bequemlichkeit sicherlich nicht zu theuer erkauft ist.

Während nun aber der Vertrag nur die allgemeinsten Grundzüge aufstellt und alles Detail der Verständigung der Verwaltungen überläßt, ist in dem Reglement, das gleichzeitig in Berlin vereinbart wurde, diese Verständigung bereits erfolgt, und es ist das Verfahren hier für die nächste Zukunft (gewissermaßen probeweise) vollständig geregelt, so daß, wenn der Vertrag ratificirt wird, das Institut sofort mit dessen Inkrafttreten ebenfalls ins Leben geführt werden kann. Diese Regelung ist ganz nach den von den schweizerischen Commissären aufgestellten Grundsätzen erfolgt, nachdem schwere Bedenken, die zuerst namentlich preussischer Seits dagegen erhoben wurden, glücklich beseitigt waren. Der Hauptpunkt war dabei die Frage, ob das Originalmandat durchgehen oder auf einem Auswechslungsbüreau an der Grenze in ein internes Mandat des Bestimmungslandes umgesetzt werden solle; deutscher Seits befürchtete man, daß bei der Verschiedenheit der Münzsysteme eine direkte Versendung und die dadurch bedingte, den einzelnen Postbüreau auffallende Pflicht der Reduktionen zu großen Uebelständen führen werden; schweizerischer Seits

theilte man diese Besorgniß nicht und setzte dagegen einen hohen Werth darauf, daß das Mandat, wie es aufgegeben wird, in originali bis zur Bestimmung gehe, weil nur in diesem Falle der beschreibbare Coupon an demselben angebracht werden kann. Die Erfahrung muß nun zeigen, ob die Deutschen mit ihren Bedenken oder wir mit unserer Zuversicht Recht gehabt haben. In Betreff des Münzfußes ist schon durch den Vertrag festgestellt, daß das Mandat auf die Landesmünze des Bestimmungsortes lauten muß; nur dadurch ist der Aufgeber sicher, daß der Adressat genau den Werth erhält, den er ihm zukommen lassen will; auch darf man annehmen, daß in den meisten Fällen das Mandat zur Zahlung einer Rechnung dient, die der jenseitige Rechnungssteller natürlich in der Münzwährung seines Landes ausgestellt hat; derjenige, der sie zahlt, wird also sehr froh sein, wenn er, in einfachem Anschluß an diese Rechnung, den Betrag, der seinem Gläubiger an dessen Wohnorte bezahlt werden soll, in der jenseitigen Münze benennen kann. Was er nun in der Münzwährung des Aufgabebereiches der Postverwaltung, welcher er das Geld übergibt, zu zahlen hat, das ist eine rein interne Frage, welche im Vertrag nicht zu regeln ist, sondern welche lediglich zwischen dem Aufgeber und seiner Postverwaltung abzumachen bleibt. Das Reglement sagt daher hierüber ganz logisch: „Der Postanstalt des Aufgabebereiches bleibt überlassen, nach dem jeweiligen Börsenkurse zu bestimmen, wie viel der Aufgeber zur Deckung der Auszahlung einzuzahlen hat.“ Eine andere und etwas schwierigere Frage ist die, wie die Postverwaltungen unter sich über den Postanweisungsverkehr abrechnen. Das Reglement bestimmt auch hierüber, und zwar in etwas anderer Weise, als es im Vertrage in Betreff der gewöhnlichen postalischen Generalabrechnung (§ 25) der Fall ist. Während hier ein fester Reduktionsfuß (1 Fr. = 8 Sgr. = 28 Kr.) angenommen ist, wird für die Guthaben und Verpflichtungen aus dem Postanweisungsverkehr (§ 40 des Reglements) ein Verfahren vorgeschrieben, das auf die möglichen Courschwankungen Rücksicht nimmt. Man geht dabei von dem Grundsatz aus, daß auf dem Postanweisungsverkehr den Verwaltungen kein Gewinn, aber jedenfalls auch kein Verlust entstehen soll, und daß demnach die Gefahr nicht aufzutreten dürfe, gegebenen Falls auf Grund eines festen Reduktionsfußes der jenseitigen Verwaltung mehr vergüten zu müssen, als man, nach Maßgabe des wechselnden Börsenkurses (s. vorhalt) von den Aufgebern wirklich empfangen hat. Man hat nun geglaubt, die richtige Lösung darin zu finden, daß für die Reduktion der mittlere Kurs desjenigen Monats, welcher bei der Verrechnung in Frage liegt, als Basis dienen soll. Der Unterzeichnete hält es indessen für sehr möglich, daß die Bestimmung, durch welche ein Theil der preussischen Bedenken beseitigt werden mußte, in Zukunft, wenn die Erfahrung günstig ausfällt, durch eine einfachere Maßregel, d. h. durch Aufstellung eines festen Reduktionsfußes doch ersetzt werden dürfte. Da das Ganze nur durch das

Reglement geordnet ist und also eine sehr bewegliche Natur hat, so wird es leicht sein, diejenigen Resultate, die man aus der Erfahrung gewinnt, später im Sinne einer ungefährlichen Vereinfachung zu verwerthen. — Daß neben der brieflichen auch die telegraphische Postanweisung zulässig erklärt ist, wird in der Schweiz sehr wahrscheinlich, da wir dieselbe Einrichtung im internen Verkehr auch haben, gerne gesehen werden. Noch ist zu bemerken, daß die Tagerträge aus den Postanweisungen zwischen beiden Staaten halbtheilhaftig getheilt werden sollen.

Bei Art. 10, welcher von der Expressbestellung handelt, ist wesentlich nur das hervorzuheben, daß hier ein Grundsatz preisgegeben worden ist, an dem wir im internen Postverkehr bisher festgehalten haben: die Forderung nämlich, daß Expressbriefe rekommandirt und demnach auch frankirt werden müssen. Man hat dies im Vertrage fallen lassen, weil die Gründe, die deutscher Seits für das gegentheilige System angebracht wurden, ohne Zweifel stichhaltig sind. Es ist nämlich der Natur der Sache nach klar, daß jeder Brief, von dem man wünscht, daß er durch Expressen bestellt werde, eine dringliche Mittheilung enthalten muß; entsteht er nun kurz vor Postabgang, so bleibt, namentlich in größeren Orten, zuweilen keine Zeit übrig, um noch die mit der Rekommandation verbundenen Förmlichkeiten abzuthun; es wäre vielleicht möglich, den Brief noch am Bahnhof in den Kasten des fahrenden Bureau einzuwerfen und damit einen ganzen Tag zu gewinnen, aber ihn auf die Post zu tragen, dort einschreiben zu lassen und die Marken aufzukleben, dazu reicht die Zeit nicht mehr aus. Diejem Verhältniß, das gerade bei dringlichen Mittheilungen, deren Nothwendigkeit zuweilen ganz plötzlich eintritt, sehr leicht zutreffen kann, ist dadurch Rechnung getragen, daß man die Pflicht der Rekommandation gestrichen hat, während dadurch selbstverständlich die Freiheit, den Brief doch zu rekommandiren, in keiner Weise beschränkt ist.

Die Artikel 13 und 14 behandeln die Frage des Transits. Daß man sich gegenseitig den Einzeltransit aus und nach dritten Ländern in dem Sinne zugestand, daß die transitirenden Briefe mit keiner höhern Tage, als mit dem für den internationalen Verkehr verabredeten Tagertheil belegt werde und daß also das Gesamtporto nie mehr betragen soll, als die deutsch-schweizerische Vertrags- und die Inlandstage des dritten Landes, woher oder wohin der Brief geht: dies konnte von Anfang an nicht zweifelhaft sein. Hingegen entstand die Frage, in wie weit es möglich sein werde, geschlossene Transite nach einzelnen Ländern zu erlangen, mit denen unsere Correspondenz über Deutschland vermittelt werden muß. Der Bundesrath setzte einen hohen Werth darauf, die bezügliche Zusage wenigstens für Belgien und Holland zu erlangen; dieser Wunsch ist denn auch in Erfüllung gegangen, und es sind noch England und die nordamerikanische Union hinzugekommen. Ob die Gestattung

des geschlossenen Transites über Deutschland nach England eine praktische Bedeutung gewinnen wird, kann erst die Erfahrung lehren; jedenfalls ist es nicht ohne Werth, daß wir nun die französische und die deutsche Route neben einander haben und daß hieraus gegenüber den Begehrlichkeiten der französischen Administration ohne Zweifel Vortheil gezogen werden kann. Was den Preis des Transits anbelangt, so ist es leider (fast unbegreiflicher Weise) nicht gelungen, die Forderung durchzusetzen, daß nach den verschiedenen Ländern ein gleichmäßiger Satz in Anwendung komme; die Deutschen bestanden darauf, bei Holland von 30 Grammes Briefe 25 Cts. zu fordern, während nach Amerika, England und Belgien die Forderung auf 20 Cts. ermäßigt wurde. Es ist dem Unterzeichneten nie recht klar geworden, was eigentlich der Grund dieser doch so unbedeutenden Differenz und der Zähigkeit, womit man daran festhielt, gewesen ist. Von großer Bedeutung ist die Sache nicht, und die 25 Cts. für den holländischen Transit haben uns nicht gehindert, den Brief nach Holland in dem Vertrag, der mit diesem Lande abgeschlossen ist, auf die sehr mäßige Taxe von 30 Cts. herabzusetzen, ohne befürchten zu müssen, daß unser Taxenthail unter die Inlandstaxe herabzinken werde. Für Druckfachen und Waarenproben ist nach allen Ländern, wohin ein geschlossenes Paket gehen kann, die gleichmäßige Taxe von Fr. 1 per Kilogramm zugestanden worden.

Ein geschlossener Transit nach Dänemark, der schweizerischer Seits beantragt wurde, wollte nicht bewilligt werden; nach Norwegen, Schweden und Rußland wurde es schweizerischer Seits nicht einmal verlangt, weil, auch wenn Deutschland ihn bewilligen würde, directe postalische Beziehungen mit jenen Ländern höchst wahrscheinlich doch nicht angeknüpft werden könnten. Bei Dänemark wäre dies anders gewesen, und der Unterzeichnete ist ausdrücklich von dem in Berlin anwesenden dänischen Postcommissär gebeten worden, auf die Bewilligung des Transitgeschlusses durch Deutschland hinzuwirken, da ihm (bei Unterhandlung des dänisch-deutschen Vertrages) das Begehren abgeschlagen worden sei. Wir waren indessen, wie schon bemerkt, nicht glücklicher, als der dänische Unterhändler; nur darf wohl sofort hinzugefügt werden, daß die Sache von keinem erheblichen Belange ist: einmal sind unsere Verkehrsbeziehungen mit Dänemark nicht sehr entwickelt und demnach die Zahl der mit diesem Lande gewechselten Briefe nicht bedeutend; sodann aber werden wir, in Folge der neuen Vertragsabschlüsse Deutschlands mit den nordischen Staaten an der großen Erleichterung, die man damit dem Briefverkehr bereitet hat, auch bei'm Einzeltransit Theil nehmen. Namentlich nach Dänemark wird das Porto sehr billig sein, und es ist bereits ein gesichertes Resultat, daß der einfache frankirte Brief aus der Schweiz nach Dänemark auch im Einzeltransit durch Deutschland nur 3 Sgr. (= 37 1/2 ct.) kosten wird; es ist wahrscheinlich, daß, auch bei Gestattung des abgeschlossenen Pakets, eine erhebliche Ermäßigung dieses — Angesichts der großen Distanzen sicherlich sehr billigen — Ansatzes doch nicht möglich gewesen wäre.

Was nun den Transit durch die Schweiz anbelangt, so hat unser Land in Folge seiner geographischen Lage eine große Bedeutung für die deutsch-italienische Coorespondenz, und wenn die Verhältnisse noch ebenso beschaffen wären, wie vor 10 Jahren, so hätten wir, im Besitze der besten und schönsten Pässe nach Italien, ohne Zweifel sehr Vieles von Deutschland durch Gestattung eines billigen Transits erlangen können; der schweizerische Unterhändler hätte dann — was bei jeder Unterhandlung von entscheidendem Werthe ist — eine W a f f e in der Hand gehabt und wäre in der Lage gewesen, manche unsererseits erhobene Forderung durchzusetzen, die jetzt hat müssen fallen gelassen werden. Denn seitdem die Eisenbahn über den Brenner in Betrieb gesetzt ist, haben unsere Pässe eine schwere Concurrenz erhalten, und es fällt dieselbe um so mehr ins Gewicht, als Oesterreich mit dem deutschen Postconfortium in dem Verhältnisse steht, daß man sich gegenseitig als Inland betrachtet. Der deutsche Brief zahlt also, über den Brenner gehend, bis an die italienische Grenze nur die Inlandstaxe von 1 Sgr., und es wird hiedurch möglich werden, in dem im Wurfe liegenden deutsch-italienischen Verträge das Porto ungemein niedrig anzusetzen. Es versteht sich, nach dem Gesagten, wohl von selbst, daß der deutsch-italienische Briefverkehr stark nach der Seite des Brenner zieht und daß ein erheblicher Theil desselben für die Schweiz nur dann zu retten sein wird, wenn der Transit durch dieses Land ungemein billig bewerkstelligt werden kann. Diese unerfreuliche Sachlage bildet den Grund, weshalb man sich schweizerischer Seite dazu verstanden hat, für die 30 Gr. transittirender Briefe mit 10 Ct., für das Kilogramm Drucksachen und Waarenproben mit 50 Ct. vorlieb zu nehmen, d. h. sich Transitsätze gefallen zu lassen, welche gerade 50% dessen vorstellen, was wir Deutschland zu bezahlen haben.

Einer besondern Erläuterung bedarf wohl noch das letzte Alinea des § 14. Deutschland geht stark darauf aus, für das oben besprochene preussische System der Gewichtsprgression Propaganda zu machen; es wird dahin trachten, namentlich auch Holland und Italien, mit denen es demnächst in Verhandlungen eintritt, für dieses System zu gewinnen. Nehmen wir nun an, diese beiden Länder adoptiren dasselbe und es verkehre also die Schweiz mit Holland via Deutschland, und ebenso Deutschland mit Italien via Schweiz nach dem System, wobei jeder Brief über 15 Gr. Gewicht lediglich, ohne weitere Abstufung, als doppelter Brief gilt und demgemäß auch doppelte Taxe bezahlt; nehmen wir ferner an, daß diese Taxe, sowohl für Schweiz-Holland, als für Deutschland-Italien 30 Ct. für den einfachen Brief betrage. Ein Brief von 150 Gr. Gewicht, der, aus der Schweiz kommend, nach Holland geht, zahlt also 60 Ct. Porto, sofern er frankirt ist; müßte nun, nach dem allgemeinen Satze von 25 Ct. per 30 Grammes der deutschen Postverwaltung der Transit vergütet werden, so betrüge dieser für den 150 Gr. schweren Brief 5 mal 25 oder 125 Rappen. Der schweiz.-holländischen Administration bliebe also nicht nur

nichts von dem Porto übrig, sondern sie müßte noch 65 Ct. zulegen, um nur den Transit bezahlen zu können. Ganz ähnlich verhält es sich natürlich bei der italienisch-deutschen Correspondenz, wenn auch dort in Folge des niedriger gehaltenen Transitsatzes die Ergebnisse etwas weniger schroff ausfallen würden. Um ein solches, selbstverständlich durchaus unzulässiges Verhältniß zu beseitigen, ist das fragliche Alinea und der Art. 14 in den Vertrag aufgenommen worden. Danach würde in den Fällen, um die es sich handelt, also bei'm Verkehr zwischen Schweiz und Holland und zwischen Deutschland und Italien, sofern alle diese Länder das System der einfach-doppelten Gewichtsprögression annehmen, die Sache so behandelt: die transitleistende Verwaltung wiegt das durchgehende Briefpaket nicht ab, sondern die darin enthaltenen Briefe werden gezählt, und zwar in der Weise, daß der doppelte Brief für 2 Briefe gerechnet wird; liegen also z. B. 50 einfache und 20 doppelte Briefe darin, so wäre dies gleich 90 Brief-Einheiten (ports simples), und es ist also 90 mal derjenige Betrag zu vergüten, der für die Brief-Einheit festgestellt ist. Was nun diese Feststellung selbst anbelangt, so ist sie in dem Vertrage dahin erfolgt, daß für jede Brief-Einheit ein Durchschnitts-Gewicht von $7\frac{1}{2}$ Gr. angenommen und demgemäß gesagt ist, daß für die Brief-Einheit der vierte Theil von dem zu zahlen ist, was für 30 Grammes im ersten und zweiten Alinea des § 14 stipulirt ist, d. h. z. B. im Verkehr der Schweiz mit Holland $6\frac{1}{4}$ Ct., im Verkehr von Deutschland mit Italien $2\frac{1}{2}$ Ct. Mit dieser Bestimmung ist der oben dargelegte Uebelstand ohne Zweifel in einer durchaus befriedigenden Weise beseitigt.

In Betreff der Zeitungen und Zeitschriften enthält Art. 15 des Vertrags nur eine sehr kurze Bestimmung, wodurch nur die Frage gelöst ist, wie man sich gegenseitig die Zeitungen auf der Grenze zuliefert; es soll dies in der Art geschehen, daß lediglich der Einkaufspreis, unter Zuschlag der für abonnierte Zeitungen im internen Verkehr Anwendung findenden Gebühren, in Anrechnung gebracht wird, eine Bestimmung, gegen welche wohl nichts wird eingewendet werden können. Dagegen ist durch den Vertrag die weitere Frage nicht beantwortet, was dann mit den Zeitungen, wenn sie der jenseitigen Verwaltung abgeliefert sind, von Seite derselben gemacht werden soll; hier kommen also ganz einfach die internen Bestimmungen jedes Landes zur Anwendung. Diese aber sind in Deutschland folgende: statt eines Portosatzes per Stück wird eine sog. Debit-Taxe bezogen, welche 25 % des Preises beträgt, zu welchem das Blatt an der Grenze übernommen wird, beziehungsweise bei Zeitschriften, die wöchentlich nur einmal erscheinen, $12\frac{1}{2}$ % jenes Preises. Mit dieser Taxe ist der Transport bis zum Bureau des Bestimmungsortes bezahlt: verlangt der Abonnent die Bestellung in sein Haus, so muß er dafür eine Gebühr bezahlen, die in den verschiedenen Staaten verschieden normirt, aber nirgends sehr bedeutend ist. In Preußen und einigen andern Staaten des norddeutschen Bundes besteht daneben

(wenigstens für politische Blätter in deutscher Sprache) auch noch ein Zeitungstempel.

Nur ungern ist schweizerischer Seits der zweite Absatz des § 15 gegeben worden, welcher die Rechte jedes Staates zu Zeitungsverboten ausdrücklich wahrt; in dessen wäre die Weglassung kaum von praktischem Nutzen gewesen, da die polizeilichen Hoheitsbefugnisse durch einen Postvertrag schwerlich als präjudicirt betrachtet werden könnten, auch wenn sie nicht ausdrücklich gewahrt sind. Die Schlusssphraze dieses Absatzes hängt damit zusammen, daß man sich im Nordbunde ernstlich mit der Frage beschäftigt, ob nicht das durch die Postverwaltung vermittelte Zeitungs-Abonnement und der Postdebit überhaupt beseitigt und der Zeitungsverkehr, wie es bekanntlich in Frankreich der Fall ist, einfach auf den Weg des Buchhandels verwiesen werden soll.

Was nun den zweiten Theil des Vertrages betrifft, welcher den Fahrpostverkehr beschlägt, so kann sich hierüber der Bericht auf wenige Bemerkungen beschränken, da hier im Ganzen wenig Neues aufgenommen ist. Man bleibt nach wie vor auf dem Standpunkte stehen, daß Taggrenzpunkte angenommen werden und bis zu diesen jeder Theil seinen internen Tarif zur Anwendung bringt. Deutschland ist übrigens geneigt, wenigstens für den internationalen Verkehr einen Tarif einzuführen, der, gegenüber dem für den internen Verkehr geltenden, eine große Vereinfachung darbietet und im Ergebnis wenigstens annähernd mit demselben zusammenfällt. Es ist hierauf in dem Schlusssatz von Article 2 des § 18 („oder einem diesem im Durchschnitt entsprechenden Tarife“) hingedeutet, und es kann diese Bestimmung der Schweiz, eben weil eine große Vereinfachung bezweckt wird, keineswegs unangenehm sein. Die Grundzüge des neuen Tarifs sind in der Convention mit Belgien, welche bei den Acten liegt, dargelegt; Sie finden sie dort im Art. 11 (pag. 7).

Was die Nachnahmen oder Postvorschüsse anbelangt, so war diese Einrichtung schon im Lindauer-Vertrag von 1852 vorgesehen, und dasjenige, was der neue Vertrag darüber enthält, ist sonach im Wesentlichen nur eine Bestätigung dessen, was bereits besteht. Die Detailbestimmungen sind der Art, daß sie unsern internen Normen völlig entsprechen. Bekanntlich besteht bei uns die Vorschrift, daß das Porto bei Nachnahmen vorausbezahlt wird, während in Deutschland eine derartige Verpflichtung dem Absender nicht aufgelegt ist. Die Divergenz ist nun im Vertrage dahin ausgeglichen, daß jedem Theil freigestellt ist, die Vorausbezahlung zu fordern oder nicht. Die Folge wird die sein, daß jeder Staat sein bisher im internen Verkehr befolgtes System einfach beibehält.

Der Art. 22, welcher die wichtige Frage der Gewährleistung regelt, ist im Wesentlichen demjenigen Vertrage entlehnt, welcher zwischen Nord- und Süddeutschland besteht. Die Bestimmungen treffen mit unsern

internen schweizerischen Normen nicht überein; aber man wird bei genauer Vergleichung zugeben müssen, daß die deutsche Fassung nach Form und Inhalt bei weitem sorgfältiger und besser ist, als die unserige, und der Unterzeichnete hat daher keinen Anstand genommen, sofort die Hand zu bieten zur Aufnahme der als vorzüglich anerkannten fremden Bestimmungen. Sollte es sich als unzukömmlich erweisen, verschiedenartige Normen für die Gewährleistung im Innern und im internationalen Verkehr neben einander zu haben, so dürfte es sich empfehlen, die internen Bestimmungen nach den jetzt vertragsmäßig adoptirten zu modificiren. Durch das letzte Ulinea des Artikels ist, wohl ganz genügend, den Bedenken Rechnung getragen, welche Seitens des hohen Bundesrathes gegen eine weit gehende Garantie für die durch die schweizerische Postverwaltung in oberitalienischen Ländern geführten Postkurse gehegt worden sind. Die Schweiz gibt den aus Deutschland stammenden Postgegenständen kein anderes und besseres Recht, als sie im Stande ist, den aus eigenem Lande stammenden zu Theil werden zu lassen.

Durch den Art. 25 sind die Grundsätze festgestellt, welche bei der *Generalabrechnung* (mit Ausnahme des Postanweisungsverkehrs, s. oben) maßgebend sein sollen. Die fatale Bestimmung des Lindauer Vertrags von 1852, wonach die Abrechnung beidseitig in süddeutscher Währung erfolgen mußte, ist nun durchaus beseitigt; dieselbe wird in Zukunft in dem Sinne statfinden, daß sie auf die Währung des Landes lautet, welchem gezahlt werden muß, und für die Berechnung des Saldo ist ein fester Reductionsfuß aufgestellt, bei welchem zweifelsohne die Schweiz unter allen Umständen recht gut bestehen wird.

Daß das *Ausführungs-Reglement*, wovon der Art. 26 redet, bereits verabredet und gleichzeitig mit dem Vertrag unterzeichnet worden ist, wurde bereits oben gesagt. Alle diejenigen Punkte, welche Art. 26 aufzählt, haben darin ihre Regelung gefunden, und zwar durchgängig in einer Weise, womit die schweizerische Postverwaltung sich ohne das geringste Bedenken einverstanden erklären durfte.

Die *Schlussbestimmungen* des Art. 27 bedürfen keiner weitem Erläuterung. Nur has sei hier noch bemerkt, daß es ursprünglich in der Absicht des hohen Bundesrathes lag, die auf dem Lindauer Vertrage beruhenden separaten Abmachungen mit den drei süddeutschen Staaten gleichzeitig mit dem Hauptvertrage zu revidiren. Es wurde indessen nachträglich für zweckmäßiger erachtet, davon Umgang zu nehmen, wesentlich auch aus dem Grunde, weil hiebei mancherlei ganz spezielle und lokale Fragen zu regeln sind, deren Kenntniß nur bei den Leuten an Ort und Stelle vollständig vorausgesetzt werden darf. Es wäre also schwierig gewesen, in Berlin die Sache so zu erledigen, daß nicht nachträglich Manches als unpassend erschienen wäre; zudem drängte die Zeit, und man überzeugte sich auch, bei einer vorläufigen Besprechung, daß wenigstens einige

Punkte der Art waren, daß man schwerlich ohne mehrfache Berathungen mit den heimischen Ober- und Lokalbehörden zum Ziele kommen würde. So ist dann der Gegenstand späterer Separatverhandlung zugewiesen worden, doch in dem Sinne, daß die bisherigen Conventionen, so weit sie nicht durch den Vertrag selbst als abgeändert erscheinen, bis zur erfolgten neuen Verständigung noch in Kraft bleiben.

Hiermit kann der Unterzeichnete seinen Bericht schließen; er thut es mit dem Wunsche, daß durch den neuen Postvertrag mit unsern deutschen Nachbarn dem schweizerischen Verkehr eine erhebliche Förderung zu Theil werden und daß also dieser Vertrag, wenn auch in bescheidenem Maße, zur Erhöhung der Prosperität unseres Landes Einiges beitragen möge.

Für die höchst erspriesslichen Dienste, welche die dem Unterzeichneten beigegebenen Fachmänner, die Herren Oberpostsekretär *Steinhäusli* und Oberpostkontrolleur *Fuchs* bei den Unterhandlungen geleistet haben, will ich nicht unterlassen, meine vollste Anerkennung auszusprechen. Ohne diesen werthvollen Beistand wäre der schweizerische Unterhändler, der in den einschlägigen Fragen, namentlich bei'm Beginn, sehr wenig orientirt war, in der That nicht in der Lage gewesen, die Verhandlungen in ge=deihlicher Weise zum Ziele zu führen.

Bern, den 20. May 1868.

Mit vorzüglicher Hochschätzung ergehenst:
Dr. J. Heer.

Postvertrag

zwischen

der Schweiz einerseits und dem norddeutschen Bunde, Bayern,
Württemberg und Baden andererseits.

(Vom 11. April 1868.)

Der Bundesrath der schweizerischen Eidgenossenschaft einerseits, und Seine Majestät der König von Preußen, im Namen des Norddeutschen Bundes, Seine Majestät der König von Bayern, Seine Majestät der König von Württemberg und Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Baden, andererseits, von dem Wunsche geleitet, eine den dermaligen Verhältnissen entsprechende Regelung und Erleichterung des gegenseitigen Postverkehrs herbeizuführen, haben den Abschluß eines Postvertrags beschlossen und für diesen Zweck zu ihren Bevollmächtigten ernannt:

Der Bundesrath der schweizerischen Eidgenossenschaft:

den Nationalrath Dr. Joachim Heer,
und

Seine Majestät der König von Preußen:

Allerhöchstihren General-Postdirektor Richard von Philippsborn, und
Allerhöchstihren Geheimen Ober-Postrath Heinrich Stephan;

Seine Majestät der König von Bayern:

Allerhöchstihren Generaldirektionsrath Joseph Baumann;

Bericht des Herrn Landammann Dr. Heer an das schweiz. Postdepartement über den neuen Postvertrag mit den deutschen Staaten. (Vom 20. May 1868.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1868
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	34
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	25.07.1868
Date	
Data	
Seite	907-927
Page	
Pagina	
Ref. No	10 005 839

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.