

Bundesblatt

73. Jahrgang.

Bern, den 2. November 1921.

Band IV.

Erscheint wöchentlich. Preis 20 Franken im Jahr, 10 Franken im Halbjahr, zuzüglich „Nachnahme- und Postbestellungsgebühr“.

Einrückungsgebühr: 50 Rappen die Petitzeile oder deren Raum. — Inserate franko an die Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.

1499

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über ein Bundesgesetz betreffend den Postverkehr.

(Vom 28. Oktober 1921.)

A. Allgemeines.

Durch Bundesbeschluss vom 15. Dezember 1920 betreffend I. Einleitung. die vorläufige Erhöhung der Posttaxen im Inlandverkehr (A. S. n. F. XXXVI, 865) sind die hauptsächlichsten dieser Taxen auf den 1. Januar 1921 für die Dauer eines Jahres abermals hinaufgesetzt worden, nachdem einzelne Taxen schon auf 1. Februar 1915 (A. S. XXX, 672), dann wieder auf 1. Januar 1918 (A. S. XXXIII, 1080) und auf 1. September 1918 (A. S. XXXIV, 830) eine Erhöhung erfahren hatten. Die letzte Taxerhöhung drängte sich auf, weil der Voranschlag der Postverwaltung für das Jahr 1921 einen Ausgabenüberschuss von Fr. 38,547,000 in Aussicht stellte. Gegenüber diesem neuerlichen Anschwellen der Ausgaben der Postverwaltung, das in der Budgetvorlage einlässlich begründet worden ist, musste durch gleichzeitige Einnahmensteigerung ein etwelches Gegengewicht in die Wagschale geworfen werden. In der bezüglichlichen Botschaft vom 12. November 1920 (Bundesbl. IV, 679) wurden die mutmasslichen jährlichen Mehrerträge dieser Taxerhöhung auf ungefähr Fr. 17,800,000 veranschlagt. Zusammen mit der Erhöhung der internationalen Taxen auf 1. Februar 1921, deren Mehrertrag für 11 Monate in der Botschaft vom 23. November 1920 (Bundesbl. V, 937) auf annähernd Fr. 7,800,000 berechnet wurde, hätte sich eine Mehreinnahme von rund Fr. 25,000,000 einstellen sollen, die demnach den budgetierten Fehlbetrag auf etwa Fr. 13,500,000 ermässigt hätte. Diese Berechnungen fussten auf den Verkehrszahlen des Jahres 1919, wobei der Umstand, dass Taxerhöhungen an sich einen Verkehrsrückgang bewirken, durch einen Abzug berücksichtigt worden war. Leider setzte Ende 1920 die wirtschaftliche Krise mit einer

Schärfe ein, die diese Erwartungen täuschte. Dennoch bringen die erwähnten Taxerhöhungen, wenn auch nicht in dem erhofften Masse, ansehnliche Mehreinnahmen, die in den ersten 8 Monaten etwa 17% betragen, so dass, soweit die Lage heute abgeschätzt werden kann, die Jahresrechnung 1921 statt mit einem Ausfall von Fr. 38,547,000 voraussichtlich mit einem solchen von etwa Fr. 22,000,000 abschliessen wird, während er für das Jahr 1920 bei erheblich geringeren Ausgaben noch Fr. 28,276,783 betragen hat. Indessen ist dieses Ergebnis immer noch ausserordentlich bedrückend und muss zu schweren Bedenken Anlass geben, da es mit einem geordneten Staatshaushalt unvereinbar ist, dass eine Regieverwaltung, die verfassungsmässig nicht nur sich selber erhalten, sondern Überschüsse an die allgemeine Staatskasse abliefern sollte, unter einer so gewaltigen Fehlwirtschaft leidet.

Um zu einer Gesundung zu gelangen, ist es unerlässlich, dem in den letzten Jahren aufgetretenen Übel, wonach die Ausgaben in stärkerem Masse wachsen als die Einnahmen, beizukommen und dieses Verhältnis wieder umzukehren. Nur so werden die Ausgabenüberschüsse nach und nach schwinden und sich schliesslich wieder in Einnahmenüberschüsse verwandeln. Dies erscheint unter zwei Voraussetzungen erreichbar.

II. Eindämmung der Ausgaben.

Einmal müssen alle Kreise, deren Verhalten für die Ausgaben mitbestimmend ist, sich die nötige Zurückhaltung auferlegen. Hierzu zählt vor allem eine durchgreifende, auf Vereinfachung gerichtete Verwaltungsreform, die im Gange ist. Über den gegenwärtigen Stand dieser Bemühungen mögen folgende Angaben unterrichten:

Im Verwaltungsdienst sind in letzter Zeit nachstehende Vereinfachungen durchgeführt oder in Angriff genommen worden.

Ein im Jahr 1920 erstattetes Expertengutachten kam zum Schluss, dass die *Kreispostkassen* entbehrlich seien. Die letzten dieser Kassen sind in der Folge auf 1. April 1921 aufgehoben und die Stellen von 11 Kreispostkassieren nicht wieder besetzt worden.

Die wiederholt angeregte Unterdrückung der *Kreiswertzeichen-bureaux* ist seit 1920 ebenfalls in Ausführung. Bereits werden in 5 Postkreisen den Poststellen die Wertzeichen versuchsweise von der Wertzeichenkontrolle in Bern direkt und nicht mehr durch eine Zwischenstelle des Kreises geliefert.

Früher wurden auf den *Kreispostkontrollen* lückenlos nachgeprüft: alle Karten der Kartenschlüsse, alle Anrechnungskarten im Nachnahmedienst, alle Bestellbogen, Bestellbücher und Postlagerbücher, alle durch Wertzeichen auf Formularen gedeckten Gebühren, alle Einzugsmandatumschläge, alle Einnahmenbelege

im Zeitungsdienst, alle inländischen Postanweisungen und die Nachnahmenrechnungen. Seit 1. Januar 1921 werden die meisten dieser Nachprüfungen bei den Kreispostkontrollen nur noch durch Stichproben vorgenommen, während einzelne den Poststellen selber überbunden und andere bei der Oberpostkontrolle zusammengefasst sind.

Die Nachprüfung der Einnahmen- und Ausgabenbelege der Betriebsrechnungen der einzelnen Postkreise fand bisher zunächst bei den Kreispostkontrollen statt, worauf noch eine Überprüfung bei der Oberpostkontrolle und schliesslich, in beschränktem Umfang, eine solche bei der eidgenössischen Finanzkontrolle folgte. Von diesen Prüfungen ist die bei den Kreispostkontrollen für einen grossen Teil der Belege bereits fallen gelassen worden, und eine weitere Vereinfachung steht bevor.

Die vorstehenden Neuerungen gestatteten eine Vereinfachung der Gliederung der *Kreisverwaltungen*. Das Rechnungs- und Revisionswesen, das bisher einem Kreispostkontrolleur unterstellt war, kann mit stark vermindertem Personal in den meisten Postkreisen der Kanzlei angegliedert werden. Bereits sind frei gewordene Kreispostkontrollleurstellen in Genf, Neuenburg, Aarau und Bellinzona nicht mehr neu besetzt worden. Die Frage der Neueinteilung der Postkreise und die Verminderung der Zahl der Kreispostdirektionen wird bei Erlass eines neuen Organisationsgesetzes zu beantworten sein.

Durch Reorganisation und durch vermehrte Verwendung von weiblichen Arbeitskräften und Maschinen liessen sich ferner die Personalausgaben für die *Oberpostkontrolle* vermindern, trotzdem dieser Abteilung vermehrte Aufgaben zugewiesen wurden, die mit dem Rechnungswesen in engem Zusammenhang stehen, aber bisher andern Abteilungen der Oberpostdirektion übertragen waren. Seit 1920 ging hier eine Oberbeamtenstelle ein, zwei Revisoren I. Klasse, zwei Revisoren II. Klasse und ein Gehilfe I. Klasse wurden andern Abteilungen der Zentralverwaltung zur Verfügung gestellt. Vier frei gewordene Stellen von Revisoren I. Klasse wurden nicht wieder besetzt. Vier weitere Stellen von Revisoren I. Klasse sollen bei sich bietender Gelegenheit durch Revisoren II. Klasse ersetzt werden. Gegenwärtig werden für die untern Kontrollarbeiten noch Betriebsbeamte verwendet, die infolge des Darniederliegens des Verkehrs bei den Poststellen entbehrlich sind. Wenn der Betrieb sie wieder nötig hat, werden sie bei der Oberpostkontrolle durch weibliche Arbeitskräfte ersetzt werden.

Das *Trainbureau* beim Postkursinspektorat der Oberpostdirektion wurde auf 1. April 1921 zu einer Kraftwagenabteilung ausgestaltet. Eine Vermehrung von Oberbeamten hatte dies nicht zur Folge, da gleichzeitig das bisherige Postkursinspektorat nurmehr als Sektion

weitergeführt wird und zudem die Inspektion aller Postfuhrwerke (mit Ausnahme der Automobile), die bisher drei, der Oberpostdirektion zugeteilten Traininspektoren übertragen war, in die Kreise verlegt wurde, wo sie von den Aufsichtspoststellen unter Leitung der Trainmaterialbeamten der Kreisdirektionen ausgeübt wird.

Schliesslich ist eine vollständige Neuordnung der *Kompetenzausscheidung* zwischen Oberpostdirektion, Kreispostdirektionen und Bureauvorständen im Sinne einer Dezentralisation der Verantwortlichkeit in Vorbereitung. In diesem Sinne erfuhr schon im Jahr 1920 der *Reklamationsdienst* eine Umgestaltung. Die Zuständigkeit der Kreispostdirektionen zur sofortigen und selbständigen Erledigung von Entschädigungsansprüchen wurde versuchsweise bedeutend erweitert, und es erhielten auch die grössern Postbureaux solche Befugnisse. Nach den mit dem Versuch gemachten guten Erfahrungen wurde das neue Verfahren im Jahr 1921 endgültig eingeführt. Zahlreiche tägliche Geschäfte der *Bahnpostbureaux*, die früher dem Kreispostdirektor und von diesem dem Oberpostdirektor vorgelegt werden mussten, werden seit Frühjahr 1921 im direkten Verkehr zwischen den Betriebsstellen und den zuständigen Abteilungen der Kreispostdirektionen und der Oberpostdirektion erledigt.

Neben diesen Reformen im Verwaltungsdienst, die in eine Revision der organisatorischen Bestimmungen des Postgesetzes ausmünden werden, gehen Vereinfachungen und Sparmassnahmen im Betriebsdienst einher, deren bisheriger Verlauf sich in Kürze wie folgt zusammenfassen lässt.

Einzelne Verfahren des Postverkehrs, die im Laufe der Zeit Gegenstand der Kritik geworden sind, werden durch besonders zusammengestellte Fachmännerkommissionen, in die auch die Kritiker berufen werden, überprüft. In dieser Weise wurde das bestehende *Nachnahmeverfahren* untersucht. Es ergab sich aber, dass wesentliche Vereinfachungen daran zurzeit nicht möglich sind, ohne unzulässige Nachteile in Kauf zu nehmen. Ferner wurde nach einer Vereinfachung des *Zeitungsabonnementsdienstes*, der für die Post sehr kostspielig ist, getrachtet. An diesen Beratungen hat auch eine viergliedrige Vertretung des schweizerischen Zeitungsverlegervereins teilgenommen. Dabei zeigte es sich, dass die einfachste Lösung in der Aufhebung des Postabonnementsdienstes liegen würde, wogegen aber von Seite der Verlegerschaft starker Widerstand zu erwarten wäre. Gegenwärtig werden Versuche gemacht mit Vereinfachungen im *Einschrieb der zu bestellenden Pakete*. Im allgemeinen darf gesagt werden, dass die Verfahren für den Postverkehr seit langem auf das Einfachste gestaltet wurden, und dass es nicht leicht ist, hier durch Reformen weitere Ersparnisse herauszuholen.

Dagegen hat die *wirtschaftliche Verwendung der Arbeitskräfte* im Postbetrieb seit einigen Jahren zu wünschen übrig gelassen. Einen wesentlichen Teil der Schuld an diesem Misstand trägt der Krieg, in dessen Verlauf unter 5 Malen je 2000 bis 5000 Beamte und Angestellte der Post gleichzeitig unter die Waffen treten mussten. Dies nötigte zur dauernden Haltung eines zahlreichen Ersatzpersonals. Um die Rückkehr normaler Personalverhältnisse zu beschleunigen und der äusserst wichtigen Forderung einer wirtschaftlichen Verwendung der Arbeitskräfte dauernd die nötige Aufmerksamkeit widmen zu können, ist bei der Personalsektion der Oberpostdirektion eine Betriebsinspektion geschaffen worden. Durch sie werden systematische Inspektionen aller grössern Bureaux angeordnet, wobei die Organisation der Arbeit eingehend geprüft und ganz besonders untersucht wird, ob nicht zuviel Personal vorhanden sei. Diese Inspektionen, die noch nicht zu Ende geführt sind, haben schon bisher die Einsparung von etwa 300 Stellen gestattet. Weitere Personalersparnisse werden die Vereinigung des Postteilbestelldienstes mit dem Telegrammbestelldienst, die Einschränkung des Aufsichtsdienstes über den Postumlad in den Bahnhöfen, der jetzt zu schematisch betrieben wird, und die erwähnten Vereinfachungen im Einschrieb der zu bestellenden Pakete ergeben. Zum Teil sind diese Massnahmen schon verwirklicht.

Eine wesentliche Personalersparnis wird schliesslich die Rückversetzung von etwa 100 Bureaux II. Klasse zu Bureaux III. Klasse gestatten. Es handelt sich hierbei um solche Bureaux II. Klasse, deren Verkehr über den eines Bureaus III. Klasse nicht wesentlich hinausgeht. Trotzdem sind sie laut Postgesetz mit einem Postverwalter zu besetzen, dem überdies infolge des Arbeitszeitgesetzes noch 1 bis 2 Beamte zugeteilt werden müssen. Dieser Beamtenstab kann in einer solchen Poststelle nicht genügend beschäftigt werden, und die ganze Einrichtung bedeutet eine zu breitspurige, verschwenderische Ausstattung mit Arbeitskräften, zumal auch die Briefträger eines solchen Bureaus dem Arbeitszeitgesetz unterstellt sind und nur 8 Stunden Arbeit verrichten dürfen.

Andere, sehr ins Gewicht fallende Sparmassnahmen, zu denen schon früher geschritten werden musste, waren leider nur unter gleichzeitiger *Einschränkung der Leistungen der Postverwaltung* möglich. Hierher sind folgende drei Gruppen zu zählen.

Im Vergleich zur Vorkriegszeit hat der *Bahnpostdienst* eine beträchtliche Einschränkung erfahren. Gegenwärtig werden nur 533 Beamte und Angestellte im Bahnpostdienst beschäftigt gegen deren 911 im Jahre 1913, und die Zahl der Bahnpostwagenachskilometer ist beispielsweise bei den schweizerischen Bundesbahnen

von 57,747,105 im Jahre 1913 auf 33,046,445 im Jahre 1920 zurückgegangen. Besonders der Bahnpostdienst an Sonntagen ist gegenüber früher weniger umfangreich. Es verkehren gegenwärtig am Sonntag nur noch 25 fahrende Postbureaux gegen 373 im Jahre 1913. Dies bedeutet nicht nur für die Post, sondern auch für die Bahnen eine in die Millionen Franken gehende Ersparnis.

Ferner wurde die Zahl der *Bestellgänge*, die in den Städten früher bis auf 6 stieg, auf drei, und in kleinern Ortschaften, wo sie früher 3 betrug, auf 2 herabgesetzt. Sodann ist infolge des sich immer mehr verbreitenden frühen Samstagarbeitsschlusses die am *Sonntag* zur Verteilung vorliegende Post vielenorts so unbedeutend geworden, dass sich der Aufwand eines Sonntagsbestellganges nicht mehr rechtfertigte. Infolgedessen wurde die Sonntagsbestellung in manchen Ortschaften aufgehoben. Gegenwärtig besteht sie bei $\frac{2}{3}$ aller Poststellen nicht mehr.

Schliesslich gestattete die allgemeine Verkürzung der Arbeits- und Geschäftszeit auch eine etwelche Einschränkung der Zeit der *Schalteröffnung*. Dadurch wurden die Zeiten schwachen Schalterbesuchs abgekürzt, was eine intensivere Beschäftigung des Personals und Einsparung an Arbeitskräften erlaubt.

Bei all diesen Einschränkungen wurde darauf geachtet, berechtigten Verkehrsinteressen zu genügen und nur abzubauen, soweit die bisherigen, zu weit gehenden Leistungen und deren gesteigerte Kosten in keinem rechten Verhältnis mehr standen zu dem geringen Allgemeinbedürfnis, dem sie dienten. Trotzdem blieb der Post der Vorwurf, dass sie teurer und schlechter geworden sei, nicht erspart. Sie teilt dieses Los mit vielen Privatbetrieben, die durch die Ungunst der Zeit in ähnliche Zwangslagen versetzt worden sind. Indessen wäre es ohne diese einschränkenden Massnahmen nie möglich gewesen, die Ausgaben in dem gegenwärtigen Rahmen zu halten. Nur dank all diesen Einsparungen gelang es, das neue Arbeitszeitgesetz mit seinen weitgehenden Vergünstigungen und seinem Personalmehrbedarf durchzuführen, dazu noch den Automobilregiebetrieb in einigem Umfang aufzunehmen und doch gleichzeitig den Personalbestand im Jahre 1921 gegenüber dem Stand von 1913 noch um rund 700 Köpfe zu verringern.

Eine übersichtliche Darstellung und Vergleichung der Ausgaben des letzten Vorkriegsjahres (1913) mit den Ausgaben des letzten Kriegsjahres (1918) und der Nachkriegszeit findet sich in Beilage 1, worauf wir verweisen.

III. Einnahmenvermehrung.

Die zweite Voraussetzung, um der jährlichen Einnahmenvermehrung das Übergewicht über die Ausgabenzunahme zu verleihen, sind entsprechende Taxvorkehren. Unter diesem Gesichtswinkel

erscheint an erster Stelle die Abschaffung der *Portofreiheit*. Die nähere Begründung dieser Massnahme folgt unten (S. 719 und f.). Sodann sollte das *Postregal* eine Neuumschreibung erfahren, die seine Umgehung nicht so leicht macht, wie dies gegenwärtig der Fall ist. Auch hierüber werden weiter unten (S. 696 und f.) die nötigen Erläuterungen Platz finden. Schliesslich müssen die bisherigen vorläufigen *Taxerhöhungen* bis auf weiteres beibehalten und durch eine *Tarifreform* in bessere Übereinstimmung zueinander gebracht werden.

Die bisherigen Taxerhöhungen, die wegen ihrer Dringlichkeit nicht immer planmässig erfolgen konnten, betreffen in erster Linie die Haupttaxen der Brief- und Paketpost, während andere Taxen noch weniger oder nicht berührt wurden und heute in einem auffallenden Missverhältnis zu den Haupttaxen und zur Leistung der Post stehen. Aber auch von den Haupttaxen sind bisher einige so geändert worden, dass das gegenseitige richtige Verhältnis dabei verloren ging. Sie sind teils zu niedrig, teils zu hoch ausgefallen. Solche Tarifunstimmigkeiten können auf die Dauer nicht bestehen bleiben. Bereits in der Botschaft vom 30. November 1914 (Bundesbl. IV, 615), die der Taxerhöhung auf den 1. Februar 1915 vorausging, wurde darauf hingewiesen, dass diese Taxänderungen möglicherweise eine durchgreifende Revision des Postgesetzes anbahnen. Am Schlusse der Botschaft vom 12. November 1920 (Bundesbl. IV, 679) findet sich die Ankündigung, dass die endgültige Regelung der Taxen einem neuen Postverkehrsgesetz vorbehalten bleibe. Es handelt sich demnach in dem vorliegenden Gesetzesentwurf darum, das gesamte Taxwesen der Post auf der veränderten, durch die Kriegsfolgen geschaffenen wirtschaftlichen Grundlage systematisch neu zu ordnen und hierbei den gesunden kaufmännischen Grundsatz, dass der Preis jedenfalls die Kosten decken soll, besser zu befolgen. Die Post muss entsprechend ihrer Arbeit bezahlt werden, und es ist daher nicht zu umgehen, dass einzelne Taxen, die schon früher keineswegs dem Arbeitsaufwand entsprachen, mehr gesteigert werden, als die blossе Geldentwertung es rechtfertigen würde. Als allgemeine Richtlinie muss gelten, einfache Sendungen, die in Massen aufkommen und sich massenweise verarbeiten lassen, billig zu befördern. Das wird sich aber mit der Zeit nur dann verwirklichen lassen, wenn einmal die Preise der Sendungen, die eine umständliche, individuelle Behandlung erfordern, wie Werte, Nachnahmen, Einzugsmandate usw., in einer Weise gehoben werden, die dem Arbeitsunterschied besser entspricht. Im grossen und ganzen ist die Taxneuordnung auf dem Fusse der geltenden Haupttaxen durchgeführt. Die Erhöhungen, die, neben Ermässigungen, da und dort noch beantragt werden, sind Ausgleichungen, um ein besseres

Verhältnis der Taxen unter sich und im Vergleich mit dem von der Post zu leistenden Arbeitsaufwand herzustellen.

Bei Ausarbeitung der Taxanträge wurde zunächst erwogen, ob angesichts des zurückgegangenen Verkehrs die erstrebte Einnahmenvermehrung nicht vielmehr durch eine allgemeine Herabsetzung der Taxen erreicht werden könnte, insofern Taxermässigungen dem Verkehr in der Regel neuen Antrieb geben und die Verkehrsvermehrung erhöhte Einnahmen bringt. Indessen ist zu bedenken, dass niedrigere Taxen auf dem schon vorhandenen Verkehr einen der Taxermässigung entsprechenden Ausfall zeitigen. Da der schon vorhandene Verkehr aber den überwiegenden Teil des künftigen gesteigerten Verkehrs bildet, ist dieser Ausfall bedeutend und die Hoffnung, durch die Einnahmen aus dem Mehrverkehr auch nur diesen Ausfall zu decken, ausserordentlich gering. Aber selbst wenn sich im günstigsten Fall eine Einnahmenvermehrung einstellt, so ist zu beachten, dass dies einen sehr viel grössern Verkehr voraussetzt. Dieser ruft naturgemäss vermehrten Betriebskosten, die diese Bruttomehreinnahmen wieder aufzehren. Es wird daher netto nichts, oder, was wahrscheinlicher ist, sogar ein Verlust heraussehen. Diese einfachen Überlegungen werden durch die Taxexperimente, die zu verschiedenen Zeiten und in verschiedenen Ländern gemacht wurden, bestätigt. Sie sind ganz besonders für die Post zutreffend, deren Massenkleinverkehr in der Hauptsache die Massenverwendung menschlicher Arbeitskräfte — man denke nur an den Bestelldienst — erheischt, so dass jede erhebliche Verkehrsvermehrung sich rasch auch in einem Anschwellen der Betriebskosten ausdrückt. Diese lassen sich nur decken, wenn der Mehrverkehr entsprechend mehr einbringt, was eben immer ausreichende, den Betriebskosten entsprechende Taxen voraussetzt. Als klassisches Beispiel sei die Hillsche Taxreform in England erwähnt. Sie brachte diesem Lande im Jahre 1840 das Pennyporto und damit eine mächtige Entwicklung des Briefverkehrs. Der Reinertrag aber ging stark zurück und blieb bis Anfang der 70er Jahre unter dem Stande vor Einführung der Reform. Das Experiment, durch Taxherabsetzung den Verkehr steigern zu wollen, verbietet sich daher von selbst, wenn es sich darum handelt, aus einer Defizitwirtschaft der Verkehrsanstalt herauszukommen; denn es ist sicher, dass es als Mittel, um durch Niederhalten der Ausgaben und durch Vermehrung der Bruttoeinnahmen der Einnahmensteigerung wieder einen Vorsprung vor der Ausgabenzunahme zu verleihen, versagen müsste. Gewiss kommen Taxermässigungen dem Verkehr zugute, aber eben nur ihm, während die Verkehrsanstalt einen Ausfall erleidet. Sie können daher für die eidgenössische Post erst in Frage kommen, wenn deren Haushalt wieder Überschüsse ergibt und Opfer ertragen kann.

Die Verkehrszahlen des letzten Vorkriegsjahres (1913), sowie des letzten Kriegsjahres (1918) und der Nachkriegszeit sind in Beilage 2 übersichtlich dargestellt und verglichen.

Zusammenfassend stellt sich das Bild der finanziellen Lage der Postverwaltung wie folgt dar. Die Ausgaben des Jahres 1922 sind auf 141 Millionen veranschlagt gegenüber den im Voranschlag für das Jahr 1921 vorgesehenen 145 Millionen. In den Jahren 1901 bis 1913, d. h. während 12 Jahren eines normal steigenden Verkehrs, nahm der Erlös aus Wertzeichen, worin sich 80 % der Gesamteinnahmen der Postverwaltung ausdrücken, durchschnittlich um 4,95 % zu. Wenn hieraus und angesichts der Krise, die das Jahr 1921 bis zur Stunde beherrscht, eine etwelche Einnahmenvermehrung im Jahre 1922 gegenüber dem Krisenjahr 1921 erhofft werden darf, die wir vorsichtigerweise auf 6 % veranschlagen, so wären für 1922 Einnahmen im Betrag von etwa 128 Millionen zu erwarten. Der Fehlbetrag würde demnach von 28 Millionen im Jahr 1920 und von voraussichtlich 22 Millionen im Jahr 1921 auf etwa 14 Millionen im Jahr 1922 zurückgehen. In den folgenden Jahren werden wahrscheinlich die Ausgaben wieder etwas steigen, namentlich weil eine Reihe, seit Kriegsbeginn aufgeschobener Bauten auszuführen ist, die eine erheblich grössere Zinsenlast bedingen. Das Zurückgehen der jährlichen Defizite wird sich dadurch verlangsamen und möglicherweise vorzeitig zum Stillstand kommen. Im besten Falle wird eine längere Reihe von Jahren vergehen, bis ein annäherndes Gleichgewicht erreicht ist, das aber unter solchen Umständen nur labil sein kann. Die Postverwaltung wird so kaum in die Lage kommen, einen Teil ihrer Defizite, die allein in den Jahren 1914—1920 zusammen 82 Millionen = 22% des Gesamtdefizits der Staatsrechnung ausmachen, wozu für 1921 und 1922 voraussichtlich noch weitere 35 Millionen kommen, zu amortisieren, geschweige denn während dieser Zeit wesentliche Verkehrsverbesserungen einzuführen, die mit erheblichen Mehrausgaben oder Mindereinnahmen verbunden sind.

IV. Die finanzielle Lage der Postverwaltung.

Wenn dagegen die im vorliegenden Gesetzesentwurf enthaltenen Tarifmassnahmen durchgeführt werden, so ändert sich dieses Bild in folgender Weise. Die Abschaffung der Portofreiheit wird etwa 2,5 Millionen ¹⁾ und die Taxreform auf den verschiedenen Gebieten etwa ^{1/2} Million ²⁾, zusammen rund etwa 3 Millionen Mehreinnahmen bringen. Könnte das Gesetz auf 1. Januar 1923 in Kraft treten, so würden in diesem Jahr voraussichtlich den etwa 142 Millionen Aus-

¹⁾ Berechnung siehe unten S. 728.

²⁾ Siehe Beilage 4 a.

gaben rund 185 Millionen Gesamteinnahmen gegenüberstehen, und man dürfte hoffen, dass bei etwas steigendem Verkehr das jährliche Defizit in wenigen Jahren Überschüssen weichen würde.

Beizufügen bleibt, dass die Grundlagen dieser Vorausberechnungen naturgemäss sehr unsicher und veränderlich sind. Abgesehen von den verhüllten Wirtschaftsverhältnissen der Zukunft, ist es besonders schwierig, die künftige Gestaltung der Personalausgaben zu erfassen. Die vorstehenden Berechnungen gehen noch von den Löhnen und Bezügen aus, die gegenwärtig ausgerichtet werden.

Eine Zusammenstellung der Betriebsergebnisse der Postverwaltung seit 1874 findet sich in Beilage 3.

V. Formelles.

In formeller Beziehung empfiehlt es sich, das gegenwärtige Einheitsgesetz über das Postwesen vom 5. April 1910, das versuchsweise die früheren drei Gesetze über das Postregal vom 5. April 1894 (A. S. n. F. XIV, 385), betreffend die Posttaxen vom 26. Juni 1884 (A. S. n. F. VII, 584) und über die Organisation der Postverwaltung vom 25. Mai 1849 (A. S. n. F. I, 104) in einen Erlass zusammenfasste, bei diesem Anlass in zwei Teile zu zerlegen.

Der vorliegende Entwurf zu einem Postverkehrsgesetz enthält im wesentlichen die umgearbeiteten Bestimmungen der früheren zwei Gesetze über das Postregal und die Posttaxen. Dagegen wird die Verwaltungsorganisation Gegenstand eines besondern Gesetzesentwurfes sein. Diese Zweiteilung geht im wesentlichen von folgenden Gesichtspunkten aus. Die Vorschriften über das Monopol der Postanstalt und über deren Leistungspflicht, sowie über die Taxen und sonstigen Bedingungen, die für die Benützung der Postanstalt gelten, sind für Mitbewerber und Postbenützer von besonderer Wichtigkeit. Diese Verkehrsbestimmungen müssen daher übersichtlich sein und eine allgemeine Verbreitung finden können. Im Gegensatz hierzu regeln die Organisationsvorschriften die Gliederung des Apparates und seinen Gang. Sie richten sich demnach vornehmlich an den Verwaltungskörper. Aber auch soweit sie die Öffentlichkeit mitberühren, ist deren Stellung zu ihnen eine andere als zu den Verkehrsvorschriften. Während in jenen dem behördlichen Ermessen ein weiter Spielraum gelassen werden muss und Ansprüche in bezug auf Ausgestaltung der Verwaltungs- und Betriebsorganisation nur in Form öffentlich-rechtlicher Begehren zulässig sind, ist bei den Verkehrsvorschriften, auf die der einzelne Postbenützer soll abstellen können, das Gegenteil der Fall. Die Behandlung beider Rechtsgebiete in ein und demselben Gesetzesentwurf ist der Übersichtlichkeit und Klarheit bei Anwendung der Vorschriften nicht förderlich und daher nicht zweckmässig, wie die Erfahrung seit dem Jahre 1911 gezeigt hat.

Schliesslich wurde mit der Ausscheidung der Verkehrsbestimmungen auch eine neue Ordnung dieses Gesetzstoffes nötig. Dabei sind einerseits weniger wichtige Bestimmungen des geltenden Gesetzes behufs Aufnahme in die Postordnung fallen gelassen und anderseits wichtigere Vorschriften der Postordnung in den Gesetzesentwurf aufgenommen worden.

Es erhebt sich die Frage, ob es nicht angezeigt wäre, dem mehrfach erwähnten Gesetzesentwurf betreffend die Reorganisation der Postverwaltung die Priorität einzuräumen oder doch, trotz Trennung der Materien, wenigstens beide Gesetzesentwürfe gleichzeitig einzubringen. Demgegenüber ist zu bemerken, dass beide Vorlagen dringend sind, und dass sie daher den Räten in der Reihenfolge unterbreitet werden, in der die Vorarbeiten zum Abschluss gelangen. Diese sind für das Reorganisationsgesetz ungleich schwieriger und weitläufiger als für das Verkehrsgesetz. Im Reorganisationsgesetz muss eine Reihe von Fragen ihre dauernde Lösung finden, deren Beantwortung teilweise noch nicht genügend abgeklärt ist, und die daher weitere Untersuchungen und Versuche erfordern, bevor sie gesetzlich festgelegt werden. Es sei nur an die neuerdings aufgeworfene Frage erinnert, in welcher Weise einzelne Verwaltungszweige der Post- mit solchen der Telegraphen- und Telefonverwaltung zu vereinigen seien. Es scheint weniger wichtig zu sein, die gesetzliche Sanktion der Reformen, von denen einzelne versuchsweise schon eingeführt sind, rasch zu vollziehen, als sie gründlich vorzubereiten. Für den Augenblick mag es genügen, dass eine rege Reformtätigkeit in beiden Verwaltungen am Werke ist und bereits eine Reihe brauchbarer, in die Praxis umgesetzter Ergebnisse gezeitigt hat, wie oben ausgeführt wurde.

VI. Organisationsgesetz.

Anders verhält es sich mit dem Verkehrsgesetz. Die Vorarbeiten hierzu konnten rascher beendet werden. Allerdings haben die Wirtschaftsverhältnisse, die für die Taxordnung massgebend sind, noch nicht den annähernden Beharrungszustand erreicht, wie er während langer Zeiträume vor dem Kriege herrschte. Aber sie sind doch schon beständig genug, um an eine gesetzliche Regelung der Posttaxen heranzutreten. Die schon im gegenwärtigen Postgesetz enthaltene und auch in den Entwurf in erweiterter Form aufgenommene Klausel, dass der Bundesrat unter Vorbehalt der Genehmigung durch die Bundesversammlung ermächtigt sei, einzelne Taxen herabzusetzen, wird es ermöglichen, auch künftig dem Preisabbau nach Massgabe der finanziellen Lage der Postverwaltung schrittweise zu folgen. Die gegenwärtigen Posttaxen beruhen lediglich auf Bundesbeschlüssen, obschon für sie die gesetzliche Festlegung vorgesehen ist. Allgemein wünscht man, unverzüglich zu einem gesetzlichen Zustand

zurückzukehren. Aus diesen Erwägungen und Verhältnissen heraus wird den Räten der Entwurf zum Verkehrsgesetz vor dem Entwurf zu einem Reorganisationsgesetz unterbreitet.

B. Erläuterungen zum Gesetzesentwurf.

I. Allgemeine Bestimmungen.

1. Postregal.

(Art. 1, 2 und 3.)

Zu Art. 1 und 3 (bisher Art. 4).

Reisenden-
postregal.

Dieses Regal wird auf regelmässige Fahrten beschränkt. Das bisherige Extrapostregal, d. i. das Recht, Reisende mit gelegentlichen Fahrten unter Verwendung von Wechselferden von Umspann- zu Umspannstation zu befördern, hat heute nur mehr historische Bedeutung. Es ist durch die Entwicklung des Verkehrsautomobils wertlos geworden. Die Frage erhob sich, ob statt der Preisgabe dieses Regals nicht seine zeitgemässe Umwandlung in ein Regal der gelegentlichen Reisendenbeförderung mit Automobilen grossen Fassungsvermögens vorzuziehen wäre. Diese Frage wurde für einmal verneint. Der jetzt schrankenlose Gelegenheitsverkehr dieser zum Teil improvisierten Verkehrsautomobile ist weniger dem Postfiskus als der Betriebssicherheit der Postkurse, besonders auf den Alpenstrassen, gefährlich. In dieser Beziehung sind in letzter Zeit Zustände eingetreten, die einer polizeilichen Ordnung von diesem Gesichtspunkte aus rufen. Art. 3, Abs. 2, des Entwurfs will hierfür die gesetzliche Grundlage schaffen, wozu der Bund verfassungsrechtlich kraft der Posthoheit befugt ist. Dagegen wird die Frage, welchen besondern polizeilichen Vorschriften diese Verkehrsautomobile überhaupt zu unterwerfen seien, auf dem Boden der allgemeinen Automobilgesetzgebung beantwortet werden müssen.

Briefpost-
regal.

Es ist in Aussicht genommen, das Briefpostregal, das gegenwärtig nur auf verschlossene Briefe und Postkarten anwendbar ist, auf sämtliche geschriebene Mitteilungen in Brief- oder Kartenform, also auch auf die offenen Briefe, auszudehnen. Ausgenommen bleiben nach wie vor, abgesehen von ausländischen Zeitungen, alle Drucksachen.

An dem gegenwärtigen Zustand ist oft ausgesetzt worden, dass einerseits verschlossene Briefe und andererseits offene Postkarten dem Regal unterstellt sind, während der unverschlossene Brief, der in der Mitte zwischen beiden steht, es nicht ist. Diese Anomalie hat der Umgehung des Briefpostregals Tür und Tor geöffnet. Sie

schuf eine Lücke, die zum Schaden der schweiz. Postverwaltung von jeher ausgenützt wurde. Besonders an der Grenze lassen schweizerische Geschäftshäuser ihre Auslandskorrespondenz regelmässig unverschlossen über die Grenze schaffen und im Ausland zur Post bringen. Es ist bekannt, dass infolge der gegenwärtigen Währungsschwierigkeiten diese Taxhinterziehung einen bedenklichen Umfang angenommen hat, indem nicht nur die für das Ausland, sondern zum Teil selbst die für die Schweiz bestimmten Briefe mit Vorteil jenseits der Grenze zur Post gegeben werden. Ein Auslandsbrief kostet in Deutschland 1,20 Mark, in Deutschösterreich 10 Kronen. Jede dieser Taxen ist, zum gegenwärtigen Devisenkurs umgerechnet, kleiner als die schweizerische Inlandsbrieftaxe. Infolgedessen ist aus der Beförderung unverschlossener Briefe von der Schweiz nach dem Ausland heute ein einträgliches Gewerbe geworden. Der schweiz. Postverwaltung entgehen dadurch täglich ansehnliche Beträge an Posttaxen.

Gegenwärtig können diese Briefbeförderungen als Regalverletzungen nur verfolgt werden, wenn sich aus Versehen oder Unkenntnis der Absender verschlossene Briefe oder Postkarten darunter befinden. Um so mehr wird dann die Ausfällung von Bussen gegen Unkundige, die die Umgehungsschliche noch nicht kennen, als Härte empfunden, was die Handhabung des Regals erschwert. Der immer mehr auftretende Übelstand lässt sich nur durch Einbeziehung der offenen Briefe in das Briefpostregal beseitigen. Auch andere Staaten kennen das Regal für verschlossene und unverschlossene schriftliche Mitteilungen, so Frankreich, Italien, Belgien und Holland.

Das Paketpostregal soll auch künftig nur für verschlossene Sendungen bis 5 kg gelten. Es wurde die Frage aufgeworfen, ob auf dieses Regal nicht verzichtet werden könnte. Die weiter unten folgenden Erörterungen der Poststücktaxen werden indessen dartun, dass die Preisgabe dieses Regals nicht möglich ist. Auch die Erwägung, dass der schweizerische Postbetrieb sich für den Paketdienst eingerichtet hat, und dass die finanziellen Folgen der Aufhebung des Postregals zurzeit unabsehbar wären, muss für dessen Beibehaltung im vorliegenden Gesetzesentwurf mitbestimmend sein.

Paketpost-
regal.

Die ausländischen Zeitungen werden schon zurzeit auf Grund von Art. 25, letzter Absatz, des geltenden Postgesetzes und von Art. 98 der Postordnung tatsächlich wie regalpflichtige behandelt, indem wenigstens die politischen dieser Zeitungen, wenn sie auf andere Weise als mit der Briefpost eingeführt werden und regelmässig wöchentlich wenigstens einmal erscheinen, bei ihrem Eintritt auf schweizerisches

Ausländische
Zeitungen.

Gebiet ausnahmslos der Post ausgeliefert werden müssen und der internen Drucksachentaxe unterworfen sind. Dieses zum Schutz der einheimischen Presse eingeführte, beschränkte Zeitungsregal erhält durch die im Gesetzesentwurf vorgesehene Bestimmung die gesetzliche Grundlage, die gleichzeitig insofern ausgedehnt werden soll, als vorgeschlagen wird, nicht nur die politischen, sondern ausländische Zeitungen schlechthin dem Regal zu unterstellen.

Zu Art. 2 (bisher Art. 6).

Ausnahmen.

Es empfiehlt sich, die Ausnahmen vom Postregal auch bezüglich der Personenbeförderung ins Gesetz selbst aufzunehmen. Zurzeit sind sie in der Postordnung umschrieben (Postordnung, Art. 3, Ziff. 2). Die Personenbeförderung, die als notwendige Ergänzung eines Nichttransportgewerbes ausgeführt und nicht gewerbemässig betrieben wird, soll allgemein nicht regalpflichtig sein, und zwar ohne Rücksicht auf die befahrene Strecke. Die bisherige Beschränkung auf das Gasthofgewerbe und auf Strecken bis zu 10 km ist zu eng.

Vom Postregal ausgenommen sind künftig ohne weiteres die Gegenstände, die von der Postbeförderung ausgeschlossen sind oder von der Post nur bedingungsweise angenommen werden (Art. 24 und 25), während sie nach Art. 6, Buchst. b, des geltenden Gesetzes erst nach erfolgter Beförderungsablehnung seitens der Post vom Postzwang befreit werden, was unzweckmässig und für den Versender umständlich ist.

Absatz 2 soll der Vollziehungsbehörde die Möglichkeit geben, Ausnahmen vom Postregal zu gestatten, für die sich ein anerkennenswertes Bedürfnis geltend macht. Es ist hierbei besonders an gewisse private Botenverbindungen zu denken, die z. B. in den Gegenden der Uhrenindustrie und der Seidenbandweberei den besonderen Bedürfnissen dieser hausindustriellen Betriebe dienen und denen, soweit sie für diese Industrien unentbehrlich sind, daher auch weiterhin die Beförderung von unverschlossenen Briefen gestattet werden soll. Die Erlaubnis hierzu ist in Form einer einfachen Bewilligung zu erteilen.

2. Leistungspflicht der Postverwaltung.

(Art. 4.)

Die neue Bestimmung des Art. 4, Abs. 1, über die Leistungspflicht der Post, das Gegenstück ihrer Monopolstellung, schafft nicht neues Recht, sondern umschreibt nur den bisherigen Rechtszustand. Erst die Leistungspflicht, die dem Kontrahierungszwang anderer Verkehrsanstalten entspricht und die Pflicht zur Gleichbehandlung

aller Postbenützer unter gleichen Voraussetzungen macht die Post zur öffentlichen Anstalt. Die gesetzliche Umschreibung dieses wichtigen Grundsatzes scheint geboten.

Neu ist dagegen die Bestimmung des Abs. 2 dieses Artikels, die dem Bundesrat zur Wahrung wichtiger Landesinteressen die Befugnis gibt, den Postverkehr unter Aufsicht zu stellen, einzuschränken oder aufzuheben. Die Erfahrungen der Kriegszeit haben gelehrt, dass es angezeigt ist, für die in ausserordentlichen Zeiten nötig werdenden Einschränkungen des Postdienstes eine gesetzliche Grundlage zu schaffen.

3. Postgeheimnis.

(Art. 5 und 6.)

Zu Art. 5 (bisher Art. 10).

Die Pflicht zur Wahrung des Postgeheimnisses liegt den Organen der Post ob. Das Verbot, das Postgeheimnis zu verletzen, richtet sich daher nur an diese. Sowohl im geltenden Recht (Art. 54 des Bundesstrafgesetzes von 1853) als auch im Strafgesetzentwurf von 1918 (Art. 286) ist die Postgeheimnisverletzung als Amtsdelikt behandelt, das nur von Postbeamten und -angestellten begangen werden kann. Art. 5 des Entwurfs erweitert den Kreis der Personen, an die sich das Verbot richtet, auf alle Personen, denen postdienstliche Verrichtungen übertragen sind, also auch auf Privatpostgehilfen, die von Posthaltern und Postablagehaltern auf eigene Verantwortlichkeit angestellt sind, auf Postillone und auf die Organe von Nebenbahnen und Kraftwagenunternehmungen, denen die Besorgung des Postdienstes im Nebenamt übertragen ist. Diese neue Regelung entspricht einerseits der bisherigen Praxis der Bundesanwaltschaft und der Gerichte und anderseits einem Bedürfnis. Schon im Geschäftsbericht des Bundesrates für 1892 (Bundesbl. 1893, Bd. II, 87) wurde der Ansicht Ausdruck verliehen, dass Privatpostgehilfinnen dem Bundesstrafrecht wie die von den Postbehörden gewählten Beamten und Angestellten unterständen. Die Bundesanwaltschaft und die Gerichte hielten sich seither an diese Wegleitung. Da Strafnormen in Frage kommen, ist eine klare gesetzliche Regelung geboten. Die Postillone sodann, die nicht Angestellte der Post, sondern des Postpferdehalters sind, und die übrigen Personen, die postdienstliche Verrichtungen besorgen, obschon sie nicht eigentliche Postbeamte oder -angestellte sind, können das Postgeheimnis ebenfalls verletzen. In den Verträgen der Postverwaltung mit Verkehrsunternehmungen (Postpferdehaltern, Nebenbahnen, Kraftwagengesellschaften usw.), denen postdienstliche Verrichtungen übertragen sind, wurde die Pflicht zur Wahrung

Im
allgemeinen.

des Postgeheimnisses bisher als Vertragspflicht vorgesehen. Die Postgeheimnisverletzung ist also in diesen Fällen blosser Vertragsverletzung. Die Aufstellung einer Gesetzesnorm an Stelle einer auf freier Vereinbarung beruhenden Vertragspflicht ist bei einer so wichtigen Angelegenheit wie das Postgeheimnis angezeigt. Der Gesetzgeber wird anlässlich der Beratungen über ein eidg. Strafgesetzbuch zu der vorgeschlagenen Erweiterung ebenfalls Stellung zu nehmen haben.

Zu Art. 6 (bisher Art. 10).

Vorbehalt.

Die Ausnahmen vom Postgeheimnis sind im Art. 6 zusammengefasst. Die Ausnahmebestimmungen des Art. 4, Abs. 2, der geltenden Postordnung zugunsten der Konkurs- und Betreibungsämter mussten daher ins Gesetz aufgenommen werden. Neu ist die Bestimmung in Absatz 4 betreffend die Auskunftgabe über die Höhe der Guthaben in Postcheckrechnungen bei amtlicher Inventaraufnahme, womit die bisherige Praxis der Postverwaltung eine gesetzliche Regelung findet. Durch die blosser Auskunftgabe über die Höhe der Guthaben an die Inventurbehörden können keine berechtigten Interessen verletzt werden.

In Absatz 5 sind die Fälle, für die der Bundesrat weitere Ausnahmen auf dem Verordnungswege gestatten kann, genau bezeichnet. Es besteht nicht die Absicht, in bezug auf die Wahrung des Postgeheimnisses bei Antragsdelikten oder zugunsten von Personen, die unter elterlicher oder vormundschaftlicher Gewalt stehen (Art. 4, Ziff. 1, letzter Absatz, und Ziff. 2, 2. Absatz, der geltenden Postordnung), künftig weniger streng zu sein als bisher. Allein in der Praxis hat sich das Bedürfnis gezeigt, hierüber bestimmte Vorschriften aufzustellen. Beispielsweise sollten Personen bis zum 16. Altersjahr sich gegenüber ihren Eltern oder Vormündern, die ihren Postverkehr kontrollieren wollen, nicht auf das Postgeheimnis berufen können.

4. Forderungsverhältnisse.

(Art. 7 und 8.)

Zu Art. 7.

**Berichtigungs-
vorbehalt.**

Der Postbenützer schliesst mit der Postanstalt keinen Vertrag im Sinne des Obligationenrechts ab, sondern er nimmt ihre Dienste auf Grund öffentlich-rechtlicher Vorschriften in Anspruch. In diesem Sinne hat das Entgelt, das er für die Leistungen der Post entrichtet, auch nicht den Charakter einer vertraglich vereinbarten Gegenleistung, sondern einer durch Gesetz und Verordnung bestimmten Gebühr.

Es folgt daraus, dass, wenn bei Erhebung solcher Gebühren in einzelnen Fällen Irrtümer unterlaufen, in Nachachtung von Gesetz und Verordnung eine nachträgliche Berichtigung stattfinden sollte. In der Praxis werden sich solche Nachforderungen hauptsächlich auf Stücksendungen nach dem Ausland beschränken, wo sie infolge der Unsicherheit der internationalen Tarife unvermeidlich sind.

Zu Art. 8.

Da die der Postanstalt geschuldeten Taxen und Gebühren öffentlich-rechtlicher Natur sind, ist es sodann gegeben, bei deren Eintreibung die gleichen Vorschriften anzuwenden, die für öffentlich-rechtliche Abgaben gelten. Ähnliche Beordnungen finden sich auch im Ausland. In der Regel handelt es sich um geringfügige Beträge, so dass auch aus diesem Grunde ein abgekürztes Verfahren nötig ist. Sollte die Verwaltung in irgendeinem Falle ungerechtfertigte Ansprüche eintreiben, so steht dem Betriebenen die Anrufung des Richters auf dem Wege der betriebsrechtlichen Rückforderungsklage gemäss Art. 86 des Schuldbetreibungs- und Konkursgesetzes offen.

Vollstreckbarkeit.

II. Die einzelnen Postverkehrszweige.

1. Reisenden- und Güterpost.

(Art. 9, 10 und 11.)

Zu Art. 9 (bisher Art. 20 und 23).

Das Gesetz sieht für den Reisendenverkehr schon bisher nur Höchsttaxen vor. Innerhalb des gesetzlichen Rahmens werden die Anwendungstaxen durch die Verordnung bestimmt. Durch Bundesbeschluss vom 21. Dezember 1917 (A. S. n. F. XXXIII, 1080) wurden diese Höchsttaxen mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1918 an von 25 auf 35 Rp. für den Kilometer auf Alpenstrassen und von 15 auf 20 Rp. für den Kilometer auf den andern Strassen erhöht. Diese Taxerhöhung von 40, bzw. 33 % hat mit der Teuerung, die besonders im Pferdepostbetrieb eingetreten ist, nicht Schritt gehalten. Die Bruttokosten eines Pferdekilometers stiegen von 31,1 Rp. im Jahr 1913 auf 74,1 Rp. im Jahr 1919. Im Jahre 1920 betrugen sie noch 65,4 Rp. Die Einnahmen aus dem Reisendendienst erreichen im Durchschnitt bloss zirka 25% der Kurskosten, und zwar selbst bei den am besten frequentierten Kursen nicht einmal 50 %, bei den wenig benutzten Postkursen sogar nur ca. 10 % der Kosten.

Reisenden-taxen.

Das Verhältnis der vorgeschlagenen Höchsttaxen zu den bisherigen Ansätzen und jenen der Vorkriegstaxen ist folgendes:

	1911-1917	vom 1. I. 1918 an	Entwurf
	Rp.	Rp.	Rp.
gewöhnlicher Betrieb	15	20	20
teurer Betrieb	25	35	40

Für Luxusplätze war bisher ein Zuschlag von höchstens 5 Rp. für den Kilometer vorgesehen. Dieser Zuschlag erwies sich als ungenügend und soll auf 10 Rp. erhöht werden. Ebenso ist ein Höchstzuschlag von 10 Rp. für Kraftwagenfahrten vorgesehen, der in der schnellern und bequemerem Beförderung, die diese neue Betriebsart den Reisenden bietet, begründet ist. Er kommt namentlich für den Vergnügungsreisendenverkehr über die Alpenpässe in Betracht. Im Vergleich zu den geltenden Personentaxen einiger Spezialbahnen ergibt sich folgendes Bild:

Es erheben

	für den Personentarifikilometer II. Klasse
die Berner Oberlandbahnen	32,5 Rp.
die Berninabahn	40 »
die Chur-Arosa-Bahn	46 »
die Montreux-Oberlandbahn	28,9 »
die Furkabahn	45 »
die Schöllenenbahn	80 »

Es geht hieraus hervor, dass die vorgeschlagenen Reisendentaxen als Höchsttaxen mässig gehalten sind. Sie können für die einzelnen Kurse nach dem Verhältnis der Betriebskosten auch niedriger angesetzt werden. Das wird insbesondere bei denjenigen Talautomobilkursen der Fall sein, die geringe Betriebsverluste ergeben, oder bei denen die Gemeinden die Betriebsverluste mittragen helfen.

Die neu aufgenommenen Bestimmungen, wonach auf Linien mit ausgesprochenem Saisonverkehr den Anwohnern niedrigere Taxen eingeräumt werden können, ist den gleichartigen Vorschriften nachgebildet, die bereits bei einigen Bergbahnen Anwendung finden. Sie ersetzt die Bestimmung des Art. 20 des geltenden Postgesetzes, wonach die Taxen für Lokalkurse möglichst mässig zu halten sind.

Zu Art. 10 und 11 (bisher Art. 22).

Gepäck- u.
Gütertaxen.

Das Freigepäck im bisherigen Sinne, wonach jeder Reisende 15 kg, auf Bergstrassen 10 kg, seines aufgegebenen Gepäcks taxfrei befördern lassen konnte, wird abgeschafft. Dafür erhält jeder Reisende das Recht, kleine Gepäckstücke im Höchstgewicht von zusammen 10 kg taxfrei mitzunehmen. Die neue Beordnung stimmt mit den Vorschriften des Transportreglements der Eisenbahnen überein.

Wo die Post eigene Automobilkurse für die Reisendenbeförderung eingerichtet hat, wird sie trachten, soweit die Transportmittel ausreichen, einen Güterdienst aufzunehmen, um auch diesen Warenverkehr im Anschluss an die Eisenbahnen zu fördern. Die Festsetzung der entsprechenden Gebühren muss vorläufig noch der Erfahrung vorbehalten bleiben und wird daher besser der Verordnung überlassen.

2. Sendungspost.

(Art. 12 bis 28.)

Unter Sendungspost ist der Postzweig verstanden, der sich mit der Übermittlung der von einem Versender aufgegebenen individuellen Gegenstände an einen Empfänger befasst, im Gegensatz zur Geld- und Bankpost, die nicht die einbezahlten Geldstücke, sondern nur immer einen gleichen Betrag dem Empfänger zukommen lässt. Die Unterscheidung ist für die Haftpflicht und auch für die Organisation von wesentlicher Bedeutung. Allgemeines.

Die Sendungspost umfasst die bisherige Brief- und Paketpost. Unter sie fallen folgende, in der Hauptsache schon bisher, jedoch unter zum Teil andern Bezeichnungen bekannte Sendungsarten: Klein-, Einschreib-, Stück- und Wertsendungen. Die Unterscheidung dieser vier Sendungsarten ist durch die Verschiedenheit der wesentlichen Beförderungsbedingungen gegeben. Sie ist daher namentlich vom Standpunkt des Verkehrs aus zweckmässig.

Kleinsendungen sind Briefe, Postkarten und Drucksachen, aber auch Päckchen, Schachteln und dgl. bis 1 kg Gewicht, die ohne Förmlichkeit aufgegeben und ohne Quittung abgeliefert werden, weshalb die Post für sie auch keine Haftpflicht übernehmen kann. Ihre Taxen sind dementsprechend die billigsten. Man hat diese Sendungen bisher als Briefpostgegenstände zusammengefasst. Da es aber künftig darunter Pakete bis 1 kg geben wird, die wegen ihres Gewichts oder ihrer Ausdehnung in vielen Fällen nicht mehr mit der Briefpost gehen können, würde diese, schon bisher nicht ganz zutreffende Bezeichnung in Zukunft vollends irreführend und unbrauchbar sein.

Als sogenannte Einschreibsendungen können Kleinsendungen bis 250 g aufgegeben werden. Die Post haftet für deren Verlust und Verspätung. Ihre Taxe ist infolgedessen etwas höher. Allerdings werden Stück- und Wertsendungen auch eingeschrieben. Diese sind daher im weiteren Sinne ebenfalls Einschreibsendungen. Indessen werden in der Verkehrssprache des Weltpostvereins nur

die auf Verlangen des Versenders eingeschriebenen Gegenstände der Briefpost als Einschreibsendungen im engeren Sinn (*envois recommandés*) bezeichnet. Der Entwurf schliesst sich diesem Sprachgebrauch an. Den Einschreibsendungen entsprechen die bisherigen «eingeschriebenen Briefpostgegenstände».

Der Ausdruck Stücksendungen ersetzt die bisherige Bezeichnung Paketpostgegenstände. Diese Sendungen zerfallen in Poststücke, d. h. die leichtern Stücke, für die noch der Einheits-tarif gilt, und in die Frachtstücke, d. h. die schwerern Stücke, auf die bereits der Zonentarif Anwendung findet. Beide Bezeichnungen sind im internationalen Verkehr längst eingebürgert. Dagegen ist der Ausdruck Paket als Begriff des Postverkehrsrechtes im Entwurf nicht mehr verwendet. Unter Paketen sind im Sinne des allgemeinen Sprachgebrauches die in Papier oder ähnliches Material verpackten Gegenstände verstanden. Sie können bei der Post sowohl als Klein- wie als Einschreibsendung, als Stück- wie als Wertsendung vorkommen. Umgekehrt fallen unter die Stücksendungen ausser Paketen auch noch unverpackte Gegenstände, die, mit einer Adresse versehen, bei der Post zu den Bedingungen für Stücksendungen aufgegeben werden, ferner Schachteln, Kistchen und selbst Briefe, wenn der Versender sie als Poststück zu 30 Rp. statt als Einschreibsendung zu 40 Rp. befördern lassen will. Der Ausdruck Paket ist daher für das Postverkehrsrecht eine nicht mehr ausreichende Umschreibung. Bei diesen Sendungen haftet die Post im Gegensatz zu den Einschreibsendungen ausser für Verlust und Verspätung auch für Beschädigung und Beraubung. Die Wertsendungen waren bisher als «Paketpostgegenstände mit Wertangabe» bezeichnet.

Klein-
sendungen.
Im
allgemeinen.

Während heute mit Ausnahme der Drucksachen und Warenmuster Sendungen, deren Gewicht 250 g übersteigt, als Paketpostgegenstände eingeschrieben befördert werden müssen, werden künftig alle Sendungen bis zum Gewicht von 1 kg, deren Einschreibung nicht besonders verlangt wird, zu ermässiger Taxe uneingeschrieben, demgemäss aber auch ohne Haftpflicht der Post, befördert werden können. Die Ausdehnung der Gewichtsgrenze für uneingeschriebene Sendungen bis 1 kg ermöglicht eine weniger umständliche Aufgabe. Grössere Schriftpakete z. B. können so ohne weiteres in Briefeinwürfe gelegt werden. Im weitem bedeutet das Wegfallen der Einschreibung für die Post eine beträchtliche Arbeitersparnis. In Deutschland und Frankreich, wo die uneingeschriebene Beförderung von solchen Paketen seit dem Kriege eingeführt ist, hat man damit gute Erfahrungen gemacht. Als Einheitstaxe für Kleinsendungen über 250 g

bis 1 kg sind 30 Rp. vorgesehen. Pakete über 500 g bezahlen gegenwärtig 50 Rp., so dass also für Sendungen dieser Gewichtsstufe (über 500 g bis 1 kg) eine neue, bedeutend billigere Beförderungsart geschaffen wird.

Fast alle Länder kennen im Briefverkehr Gewichtsstufen von 15 oder 20 g. Nur die Schweiz macht keinen Unterschied bis 250 g, sondern räumt allen Sendungen bis zu diesem Gewicht hinauf die billigste Brieffaxe ein. Die Beschränkung der billigsten Taxe auf Briefe bis 50 g wäre gerechtfertigt, weil schwerere Sendungen, insbesondere kleine Pakete, der Post bei der Behandlung schon erheblich mehr Arbeit verursachen als flache Briefe bis zu 50 g Gewicht. Trotzdem wird vorgeschlagen, an den bisherigen Gewichtsstufen vorläufig nichts zu ändern, so dass nach dem Entwurf folgende einfache Taxgruppen für gewöhnliche, uneingeschriebene Sendungen gelten würden:

bis 250 g	20 Rp.
über 250 g bis 1 kg	30 »

Neu ist die auch im Weltpostverkehr geltende Bestimmung, wonach nicht nur für die ganz unfrankierten, sondern auch für ungenügend frankierte Kleinsendungen das Doppelte der fehlenden Frankatur zu erheben ist. Nach dem geltenden Postgesetz wird für ungenügend frankierte Briefpostgegenstände bloss die Frankotaxe unter Abzug des Wertes der verwendeten Postwertzeichen berechnet. Die Erhebung der doppelten fehlenden Frankatur auch bei ungenügend frankierten Sendungen rechtfertigt sich, weil jede Taxerhebung beim Empfänger die Sendung aus einer einfachen zu einer Art Nachnahmesendung macht und ganz erhebliche Mehrkosten verursacht. Diese doppelte Belastung der Portosendungen im Gegensatz zu den Frankosendungen wird mitunter zu Unrecht als Strafporto ausgelegt, während sie doch lediglich die Anwendung des Grundsatzes ist, dass die doppelte Arbeit auch doppelt bezahlt werden muss.

Die gegenwärtige Umschreibung des Nahverkehrs, wonach die Ortstaxe in einem Umkreis von 10 km, von Poststelle zu Poststelle gemessen, gilt, ist im Entwurfe beibehalten. Dagegen darf der Nahverkehrskreis jedenfalls nicht über 10 km ausgedehnt werden. Die Gründe sind schon in der Botschaft vom 17. November 1917 (Bundesbl. IV, 543) ausgeführt worden.

Unter den besondern Arten sind die Kleinsendungen verstanden, für die schon jetzt besondere, namentlich stark ermässigte Taxen gelten. Dieser Spezialtarif umfasst, abgesehen von den Postkarten, vor allem die verschiedenen Arten von Druck-

Besondere
Arten von
Kleinsen-
dungen.
Allgemeines.

sachen und die abonnierten Zeitungen. Wie aus der Zusammenstellung auf Beilage 4 b hervorgeht, machen die abonnierten Zeitungen 46,08 %, die übrigen Drucksachen 11,1 %, beide zusammen also 57,18 % oder mehr als die Hälfte der gesamten Briefpost aus. Im ganzen waren es im Inlandverkehr des Jahres 1920 347,769,986 solcher Stücke, die die Post befördern und zum weitaus grössten Teil einzeln vertragen musste. Die Zeitungsbunde, die an die Verkaufsagenten gehen und den Postbestelldienst nicht weiter belasten, machen kaum 5 % der Zeitungssendungen aus. Die Einzelvertragsung wird von teuren Arbeitskräften besorgt, deren Kosten jede Zeitungsnummer und jede Drucksache merklich belasten, zu deren Deckung aber die niedrigen Taxen der Zeitungen bei weitem nicht ausreichen. Solche niedrige Taxen vermögen freilich dem Verkehr einen Aufschwung zu verleihen, in gleichem Masse müssen aber auch die Betriebsverluste der Postanstalt anwachsen. Dies zwingt in der Bewilligung von Ausnahmetaxen Zurückhaltung auf, wenn man nicht die verlustreichen Geschäfte ständig mehren und die gewinnbringenden ebenso zurückdrängen will, was für eine Regieanstalt, die sich selbst erhalten soll, eine verhängnisvolle Tarifpolitik sein würde.

Die besondere Taxgruppe der Warenmuster kann vollends infolge der Heraufsetzung des Höchstgewichts der Kleinsendungen von 250 auf 1000 g wegfallen, nachdem schon bisher das Bedürfnis für diese Sendungsart ausserordentlich gering war. Dagegen gab sie oft zu Missbrauch und Anständen Anlass, indem versucht wurde, kleine Mengen hochwertiger Waren zur Mustertaxe zu versenden.

Postkarten. *Zu Art. 13* (bisher Art. 24, Buchst. b, und Art. 25, Buchst. b). Die bisherigen Taxen werden beibehalten.

**Betreibungs-
urkunden.** *Zu Art. 14* (bisher Art. 24, Buchst. a, und Art. 25, Buchst. a, 2. Absatz, des Postgesetzes und Art. 101 der Postordnung).

Da mit der Beförderung von Betreibungsurkunden auch die Verurkundung der Zustellung an den Schuldner und die Rücksendung des Doppels verbunden ist, erscheint es gerechtfertigt, für diese Arbeit die bisherige Taxe (Postordnung Art. 101) von 40 auf 50 Rp. zu erhöhen.

**Blinden-
schrift.** *Zu Art. 15.* Die Gattung der Blindenschriftsendungen bis 3 kg wird in Übereinstimmung mit dem Weltpostvertrag von Madrid zu den Taxen, wie sie dort vorgesehen sind (5 Rp. für je 500 g), neu eingeführt. Die Blindenschriftsendungen sind ausnahmslos viel schwerer als gewöhnliche Drucksachen mit gleichem Text. Infolgedessen kommt die Versendung des Blindenlesestoffs gegenwärtig oft

teuer zu stehen. Da es sich zum grossen Teil um arme Blinde handelt, ist eine Ausnahmetaxe um so eher am Platz, als es sich nicht um einen Massen-, sondern naturgemäss nur um einen ganz geringen Verkehr handelt. Die daraus entstehende Belastung der Postverwaltung infolge ungenügender Taxen kann daher nicht drückend werden.

Zu Art. 16 (bisher Art. 24, Buchst. c, Art. 25, Buchst. d, und Drucksachen. Art. 26, Abs. 2). Im allgemeinen.

Von den gegenwärtigen Taxen für gewöhnliche Drucksachen wird die Taxe der obersten Gewichtsstufe (über 250 bis 500 g) von 20 Rp. wieder auf 15 Rp. ermässigt.

Zu Art. 17 (bisher Art. 95 der Postordnung und Art. 25, Buchst. d, des Postgesetzes). Drucksachen zur Ansicht u. zur Leihe.

Für Drucksachen zur Ansicht soll künftig vom Aufgeber eine etwas höhere Taxe als die einfache Drucksachentaxe entrichtet werden, um damit der Post an die besondern Kosten der vielen Rücksendungen einen Beitrag zu leisten. Dafür ist in Aussicht genommen, die Rücksendungen ohne neue Taxzahlung unbefristet zuzulassen. Das Taxverhältnis zwischen gewöhnlichen Drucksachen und Drucksachen zur Ansicht wird folgendes sein:

	Gewöhl. Drucksache	Drucksache zur Ansicht
bis 50 g	5	10
über 50—250 g	10	15
» 250—500 g	15	20

Die Begründung, für die Rückleitung der zurückgewiesenen Ansichtssendungen ein Entgelt zu verlangen, kann nicht bestritten werden. Das nächstliegende schiene, diesen Zuschlag nur auf den zurückgehenden Sendungen vom ursprünglichen Versender zu erheben. Allein dies brächte der Post eine starke Mehrarbeit und hätte somit zur Folge, dass das Entgelt entsprechend hoch angesetzt werden müsste. Der im Entwurf enthaltene Vorschlag ist die billigste Lösung. Sie wird übrigens schon jetzt von einigen Verlegern aus freien Stücken angewendet, indem sie ihren Ansichtssendungen für alle Fälle immer das Rückporto beilegen.

Für Leihsendungen von Zeitschriften im allgemeinen und für Bücherleihsendungen öffentlicher Bibliotheken bis 2 kg wird die Taxe für den Hin- und Rückweg zusammen, die gegenwärtig 30 Rp. beträgt, nicht weiter erhöht.

Zu Art. 18. Die Einführung einer ermässigten Taxe von 3 Rp. für unadressierte Drucksachen bis zum Höchstgewicht von 50 g, die einer Poststelle zur Vertragung in alle Haushaltungen des Bestellkreises dieser Poststelle aufgegeben werden, entspricht sowohl einem

Unad-
ressierte Druck-
sachen.

Wünsche der Geschäftswelt, die oft Geschäftsempfehlungen und dgl. an sämtliche Ortseinwohner abgibt, als auch einem Bedürfnis der politischen Parteien vor Wahlen und Abstimmungen. Solche Sendungen erzeugen jedoch einen Stossverkehr, den die Post ohne Mehrkosten nur bewältigen kann, wenn ihr gestattet wird, die Papierflut auf mehrere Bestellgänge zu verteilen. Diese Ausnahmetaxe kann deshalb nur für nicht eilige Drucksachen bewilligt werden.

Abbonnierte
Zeitungen u.
Zeitschriften.

Zu Art. 19 (bisher Art. 24, Buchst. d, Art. 25, Buchst. e, und Art. 31—34).

Die neuen auf 1. Juli in Kraft getretenen Zeitungstaxen sind unverändert beibehalten, obwohl sie die Kosten der Postbeförderung bei weitem noch nicht decken.

Als Zeitungen und Zeitschriften, auf die die Zeitungstaxe nicht anwendbar ist, sind neu aufgeführt: Veröffentlichungen, die weniger als monatlich einmal erscheinen, einzeln mehr als 250 g wiegen oder in weniger als 100 Stück auf einmal aufgegeben werden. Die Gründe, die im allgemeinen zugunsten der politischen Presse für die Anwendung einer niedrigen Zeitungstaxe angeführt werden, treffen für die oben genannten Veröffentlichungen nicht zu.

Zu Art. 20 (bisher Art. 35).

Einschreib-
sendungen.
Im
allgemeinen.

Die bisherige Einschreibtaxe von 20 Rp. wird beibehalten, obschon die vielen Operationen, die eine Einschreibsendung im Vergleich zu einer einfachen Sendung mehr erfordert, damit noch nicht bezahlt sind.

Gerichts-
urkunden.

Zu Art. 21 (bisher Art. 24, Buchst. a, Art. 25, Buchst. a, des Postgesetzes und Art. 100 der Postordnung).

Für die Zustellung der Gerichtsurkunden ist ausser der Sendungstaxe nach Art. 12 eine Zuschlagstaxe von 50 Rp. für die ebenfalls eingeschriebene Rückbeförderung des Doppels oder des Empfangscheins an den Versender vorgesehen. Die bisherige Gesamttaxe von 50 Rp. für den Ortskreis und von 60 Rp. im Fernverkehr ist im Vergleich sowohl zu den übrigen Posttaxen wie auch zu den Gerichtsgebühren zu niedrig.

Stück-
sendungen.

Zu Art. 22 (bisher Art. 36, 37, 38, 39 und 41).

Die Neuordnung der Stücktaxen bereitet aus folgenden Gründen ganz besondere Schwierigkeiten. Das Postregal erstreckt sich gegenwärtig nur auf Stücke bis 5 kg. Für schwerere Stücke tritt die Post somit in freien Wettbewerb mit andern Frachtführern, insbesondere mit den

Bahnen. Sie kann daher an deren Tarifgestaltung nicht achtlos vorübergehen, einmal weil durch das Verhältnis zu den Bahntaxen die ihr zufallenden Beförderungsmengen beeinflusst werden, und sodann, weil die Bahntaxen in einem gewissen Umfang wieder die Grundlage für die von der Post an die Bahnen zu zahlende Vergütung bilden. Wo die Post billiger ist, wenden sich ihr auch die schweren Stücke bis 50 kg zu, wo sie teurer ist, wandern schon die noch kleinen Stücke von über 5 bis 20 kg zu den Bahnen ab. Ferner können zu niedrige Poststücktaxen bewirken, dass die Post den Bahnen mehr vergüten muss, als die von ihr erhobenen Taxen einbringen, so dass das Geschäft für sie ausserordentlich verlustbringend wird. So z. B. wurden im Sommer 1920 beim Postbureau Campocologno 53,687 Früchte-sendungen, zumeist Heidelbeeren aus dem Veltlin, im Gesamtgewicht von 450,145 kg zur Beförderung nach dem Innern der Schweiz aufgegeben. Die Postverwaltung nahm hierfür an Taxen nur Fr. 57,566 ein, während sie für die Beförderung auf der Berninabahn, der Rhätischen Bahn und den schweizerischen Bundesbahnen zusammen Fr. 171,717, also ungefähr das Dreifache, zahlen musste. Die Postverwaltung hat somit einzig für Bahnfrachten Fr. 114,151 drauflegen müssen und für ihre eigene Arbeit überhaupt nichts erhalten.

Gegenwärtig erhebt die Post für Stücke bis 15 kg Entfernungseinheitstaxen, und zwar für Stücke von 5—10 kg Fr. 1.50 und für Stücke von 10—15 kg Fr. 2, d. h. diese Sendungen zahlen nur nach ihrem Gewicht. Die Gewichtstaxe bleibt gleich, ob die Beförderungsstrecke 5 oder 500 km beträgt. Solche Einheitstaxen stellen ihrer Natur nach einen Mittelsatz zwischen einer Nah- und einer Ferntaxe dar, d. h. sie sind, gemessen an der Leistung und den Kosten, für kurze Entfernungen verhältnismässig viel zu hoch und für grosse Entfernungen, wie das erwähnte Beispiel zeigt, viel zu niedrig. Das hat einmal zur Folge, dass die auf Nahentfernungen arbeitenden privaten Transportunternehmer und Boten in der Lage sind, die Post stark zu unterbieten und dass auch die Eisenbahnen, die bekanntlich ihre Taxen nach der Entfernung abstufen, auf kurze Strecken mit viel billigeren Expressguttaxen aufwarten können als die Post mit ihren Einheitstaxen. Die Post kann daher gerade im natürlichen Bereich des stärksten Kleinverkehrs, d. h. im Nahverkehr der vielen Marktorde, der sich nicht wesentlich über einen Zonenkreis von 20 km hinaus erstreckt, ihre Aufgabe nur mangelhaft erfüllen, weil ihre Einheitstaxen hier viel zu teuer sind, so dass sich die Massenversender von ihr abwenden und sich auf billigere Weise zu behelfen suchen. Ein Teil dieser Sendungen fällt den wesentlich billigern Eisenbahnen zu. Im Wettbewerb mit den schweizerischen Bundesbahnen äussert sich diese Wirkung sogar bis auf etwa 150 km Entfernung.

Auf grössere Entfernungen ist dagegen das Umgekehrte der Fall. Hier werden die progressiven Taxen der Eisenbahnen durch die Einheitssätze der Post stark unterboten. Diese erfreut sich hier eines grossen Zuspruchs, der für sie jedoch von sehr zweifelhaftem Nutzen ist, da sie für die grossen Distanzen den Bahnen und andern von ihr in Anspruch genommenen Frachtführern entsprechend der langen Beförderungsstrecke hohe Vergütungen zahlen muss. Sie erhält somit vorwiegend die Transporte, an denen sie nichts verdient, oder für die sie sogar zulegen muss, während die kurzen Transporte, deren Einheitstaxe verhältnismässig so hoch ist, dass sie für die zu niedrigen Taxen der langen Transporte einen Ausgleich bilden könnte, ihr von der unterbietenden Konkurrenz entzogen werden

Es ist klar, dass die Post auf diese Weise nicht bestehen kann. Die Idee des Entfernungseinheitstarifs ist dem Briefverkehr entlehnt, wo die Voraussetzungen für seine Anwendung fast ebenso lückenlos vorhanden sind, wie sie bei dem ganz anders gearteten Poststückverkehr fehlen. Für die Poststücke hat die Post die Bahnen auf Grund der Beförderungslänge zu entschädigen, für die Briefe aber nicht. Abgesehen hiervon gestaltet sich die Verlegung der Beförderungskosten einer Sendung von 15 kg anders, wenn diese Sendung aus einem einzigen Paket oder aber aus 500 Briefen besteht. Jeder Brief trägt dann nur einen winzigen Anteil an den Beförderungskosten, so dass die Kosten der Beförderung von einem Ort zum andern und damit auch die Länge dieser Beförderung für den einzelnen Brief überhaupt zu einer ganz verschwindenden Bedeutung herabsinken. Dem Einheitstarif kann daher im Poststückverkehr naturgemäss nur ein sehr beschränkter Platz zukommen. Sein einziger unbestrittener Vorzug liegt in der Einfachheit der Anwendung. Indessen darf dieser Vorteil nicht überschätzt werden. Er darf um so weniger ausschlaggebend sein, als ein ergänzender Zonentarif für die Frachtstücke, d. h. die Stücke höhern Gewichts, ohnehin nötig und in die Postpraxis längst eingeführt ist, so dass es sich schliesslich nur noch um die Festsetzung der Grenze handelt; bis zu der nach Einheitstarif und von der an nach Zonentarif gerechnet werden soll. Die volkswirtschaftlichen Vorteile dagegen, die der Einheitstarif bieten mag, sind zum mindesten umstritten. Dem ausgedehnten Einheitstarif, wie er früher bis 20 kg bestand und jetzt noch bis 15 kg gilt, wird nachgerühmt, dass er den Arm der Konkurrenz verlängere. Dem kann indessen entgegengehalten werden, dass die Frachtsätze der Eisenbahnen nach der Entfernung abgestuft sind, und dass die durch kürzern oder längern Bahntransport bedingten Frachtunterschiede natürlicherweise durch

einen ebenfalls nach der Entfernung abgestuften Posttarif ergänzt werden sollten.

Wie oben ausgeführt, liegt es im Wesen jedes Entfernungseinheitstarifs, dass er auf grosse Entfernungen bedeutend billiger ist als Tarife, die die Taxen nach der Entfernung steigen lassen. Der Einheitstarif der Post für Stücke bis 15 kg verlockt daher den Verkehr, für den Versand auf grosse Entfernungen teilbare Güter in viele kleine Sendungen zu stückeln, um für sie den ausserordentlich billigen Einheitstarif der Post benützen zu können. Die Kombinationsmöglichkeit, auf diese Weise die Entfernungstarife der Bahnen, wie übrigens auch den Zonentarif der Post, zu umgehen, ist um so grösser und gewinnbringender, je höhere Gewichte zum Posteinheitstarif aufgegeben werden können. Die jetzt bei der Post aufkommenden Stücke von 10 bis 15 kg sind fast ausnahmslos solche Sendungen auf grosse Entfernungen, wobei die Post erhebliche Verluste erleidet. Der gegenwärtige, zu ausgedehnte Einheitstarif bewirkt, dass selbst Wagenladungsgüter schon nach Überschreiten der Grenze die Bahn verlassen, um sich in zahlreiche Postpakete zu verwandeln und als Postmassensendungen ihren Weg ins Innere der Schweiz fortzusetzen. Das führt auch zu einer ganz unwirtschaftlichen Verschiebung einer Leistung, die naturgemäss den Bahnen zufallen sollte, auf die Post.

Gestützt auf diese Erwägungen sieht der Entwurf die Beschränkung des Einheitstarifs auf Stücke bis 10 kg und den Zonentarif für Stücke über 10 bis 50 kg vor. Im einzelnen sind diese Tarife nach folgenden Gesichtspunkten aufgestellt.

Die Taxen des gegenwärtigen Einheitstarifs bis 10 kg betragen:

bis 500 g	über 500 g bis 2½ kg	über 2½ bis 5 kg	über 5 bis 10 kg
Rp.	Rp.	Rp.	Rp.
30	50	80	150

Die unterste Gewichtsstufe dieses Tarifes muss dem Kleinsendungstarif angepasst werden, der für das uneingeschriebene Paket über 250 g bis 1 kg eine Taxe von 30 Rp. vorsieht, woraus sich ergibt, dass die Taxe für das Poststück über 250 g wegen der Einschreibung und Haftpflicht höher anzusetzen ist. Dies ergibt eine Taxe von 40 Rp. für das Poststück über 250 g bis 1 kg. Dagegen erscheint es wegen des Unterschiedes der Bescheinigung und der Haftpflicht gerechtfertigt, das Kleinpoststück bis 250 g etwas billiger anzusetzen (30 Rp.) als den eingeschriebenen Brief (40 Rp.).

Der Hauptmangel des gegenwärtigen Einheitstarifs besteht indessen darin, dass er sich durch Stückelsätze selber unterbietet.

Ein Paket, das über 5 kg wiegt, z. B. 7 kg schwer ist, zahlt Fr. 1.50. Überdies hat der Empfänger eine Bestellgebühr von 30 Rp. zu entrichten. Macht der Versender aber zwei Pakete daraus, eines zu 5 und eines zu 2 kg, so hat er nur $50 + 80 \text{ Rp.} = \text{Fr. 1.30}$ zu bezahlen, und er umgeht damit auch noch die Bestellgebühr, da diese nur für Stücke über 5 kg erhoben wird. Die Stückelung trägt somit 50 Rp. ein, während die Post um so viel verkürzt wird, obwohl sie in diesem Falle, statt nur ein Kleinpaket, deren zwei abzufertigen und damit doppelte Arbeit zu leisten hat. Um den Anreiz zu dieser unwirtschaftlichen Stückelung zu beseitigen; muss einerseits für Stücke über 5 bis $7\frac{1}{2}$ kg eine neue, bedeutend ermässigte Taxe eingeführt werden (Fr. 1.20 statt Fr. 1.50). Ferner ist beabsichtigt, die Bestellgebühr nicht mehr von jedem übergewichtigen Stück zu erheben, sondern nur mehr in den Fällen, wo die Bestellung in die Wohnung mit Schwierigkeiten oder Übelständen verbunden ist (Postordnung Art. 21, 3). Um den durch diese Verbiligungen entstehenden Einnahmefall zu decken und um die Taxen unter sich in das richtige, den Gewichtsunterschieden entsprechende Verhältnis zu setzen, ist es andererseits unvermeidlich, die gegenwärtigen Taxen von 50 Rp. (über 1 bis $2\frac{1}{2}$ kg) und 80 Rp. (über $2\frac{1}{2}$ bis 5 kg) um je 10 Rp. zu erhöhen.

Der Entwurf sieht daher unter Beibehaltung der bisherigen Endsätze von 30 Rp. und Fr. 1.50 folgende sechs Abstufungen vor:

bis 250 g	über 250 g bis 1 kg	über 1 kg bis $2\frac{1}{2}$ kg	über $2\frac{1}{2}$ kg bis 5 kg	über 5 kg bis $7\frac{1}{2}$ kg	über $7\frac{1}{2}$ kg bis 10 kg
Rp.	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.
30	40	60	90	120	150

Diese Ausgleichung innerhalb der bisherigen Endsätze bedeutet teils eine Erhöhung, teils eine Ermässigung. Unverändert bleiben die Stücke bis 250 g. Jene über 250 bis 500 g werden um 10 Rp. teurer, welche Erhöhung aber durch die oben (S. 704) erwähnte Erleichterung reichlich aufgewogen wird, wonach uneingeschriebene Kleinsendungen bis 1 kg zur Taxe von 30 Rp. zugelassen werden. Die Sendungen über 500 g bis 1 kg werden um 10 Rp. herab-, die über 1 bis 5 kg um ebensoviel hinaufgesetzt, während die über 5 bis $7\frac{1}{2}$ kg um 30 Rp. billiger werden und jene über $7\frac{1}{2}$ bis 10 kg nicht geändert sind. Ferner werden für weitaus die meisten Stücke über 5 kg die Bestellgebühren wegfallen. Dies allein bedeutet für die Post eine Mindereinnahme von einer Million Franken.

Die Frage wurde eingehend geprüft, ob die erwähnte Unstimmigkeit des gegenwärtigen Einheitstarifs nicht besser durch Herabsetzung der Taxe von Fr. 1.50 für Stücke über 5 bis 10 kg behoben würde. Diese Taxe betrug vor dem Krieg 70 Rp. In-

dessen ist die Höhe dieser wie der andern Stücktaxen durch den Anteil vorgeschrieben, den die Post ihrerseits wieder den Bahnen für den Pakettransport zu vergüten hat. Man darf nicht vergessen, dass die Post, wenn sie einzelne ihrer Stücktaxen gegenüber der Vorkriegszeit um 125 % steigert, hierzu gezwungen ist, weil sie den Bahnen durchschnittlich um 140 % höhere Entschädigungen leisten muss. Um so viel sind die Eisenbahntaxen erhöht worden. Die teure Post ist hier die unausweichliche Folge der teuren Bahn.

Bei der Aufstellung des Zonentarifs für die Frachtstücke über 10 bis 50 kg musste berücksichtigt werden, dass dieser Grossstückverkehr nach der verschiedenen Art der Einrichtungen der Verkehrsanstalten zu den natürlichen Aufgaben der Bahnen und nicht der Post gehört. Es gibt wenig Länder, wo die Post Stücke über 20 kg überhaupt annimmt und befördert. Wenn die Schweiz zu diesen Ausnahmen zählt, so ist es nicht, um mit den Bahnen auf ihrem natürlichen Gebiet einen unnatürlichen Wettbewerb aufzunehmen, sondern lediglich, um auch den vom Eisenbahnverkehr fernabgelegenen Tälern eine regelmässige Transportgelegenheit für solche Sendungen zu bieten. Daraus folgt, dass die Posttaxen für solche schwere Sendungen etwas höher sein sollten, als die Expressguttaxen der Bahnen es sind, damit, wo Bahnverbindungen bestehen, die Sendungen in erster Linie diese aufsuchen und nicht zur Post abwandern. Etwas höhere Taxen für schwere Stücke würden sich bei der Post auch aus dem Grunde rechtfertigen, weil die Post solche Lasten nur mit Automobilen, Pferden und Wagen oder Maultieren fortschaffen kann und hierbei mit viel höhern Selbstkosten zu rechnen hat als beim Bahntransport. Indessen ist es nicht möglich, den Frachtstücktarif der Post dem Expressguttarif der Eisenbahnen oder auch nur demjenigen der schweizerischen Bundesbahnen vollständig anzupassen, weil die Tarifgrundlagen viel zu verschieden sind. Die Fälle, in denen die Post mit ihren Frachtstücktaxen die Expressguttaxen der Bahnen unterbietet, lassen sich deshalb nicht für alle Gewichte und auf alle Entfernungen vermeiden. Indessen sind diese Sendungen von untergeordneter Bedeutung. Die Frachtstücke machen gegenwärtig kaum 4 % des gesamten von der Post beförderten Paketgewichtes aus.

Die gegenwärtigen Sätze des Frachtstücktarifs der Post betragen für je 5 kg:

1. Zone	2. Zone	3. Zone	4. Zone
bis 100 km	über 100 bis 200 km	über 200 bis 300 km	über 300 km
Rp.	Rp.	Rp.	Rp.
60	100	150	200

Um diesen Tarif mit dem gegenwärtigen Staffelsystem der Eisenbahnen in bessere Übereinstimmung zu bringen (vgl. Botschaft vom 16. April 1920 betreffend vorübergehende Taxmassnahmen der Eisenbahnen, Bundesbl. II, 243, oben), muss die Steigerung von Zone zu Zone abnehmen. Dieser Forderung entspricht folgende Taxreihe des Entwurfs:

1. Zone bis 100 km	2. Zone über 100 bis 200 km	3. Zone über 200 bis 300 km	4. Zone über 300 km
Rp. 60	Rp. 110	Rp. 150	Rp. 180

Es tritt somit in der 2. Zone eine Erhöhung um 10 Rp. und in der 4. Zone eine Verbilligung um 20 Rp. ein. Ferner werden zu diesem Tarif Stücke von 10 bis 15 kg in der 1. Zone für Fr. 1. 80 befördert, während die Taxe nach dem gegenwärtigen Einheitstarif Fr. 2. — beträgt. Der unbillige Nachteil, den der Einheitstarif für den Nahverkehr hat, indem er für diesen verhältnismässig zu teuer ist, wird demnach durch die Beschränkung des Einheitstarifs auf Stücke bis 10 kg etwas gemildert. Schliesslich wird der Wegfall der Bestellgebühren für alle diese Sendungen eine ganz erhebliche Verbilligung bedeuten (30 Rp. für Stücke über 5 bis 15 kg, 50 Rp. für Stücke über 15 bis 50 kg.).

Zu Art. 23 (bisher Art. 40).

Wert-
sendungen.

Die gegenwärtig ausserordentlich niedrige Werttaxe von 5 Rp. für je 300 Fr. war ein Versuch, den Wettbewerb mit den Versicherungsgesellschaften aufzunehmen. Die Erfahrung lehrt indessen, dass dieser Versuch vollständig misslungen ist. In fast allen wichtigen Fällen werden bei der Post nur 300 Fr. als Wert angegeben, um der Sendung die aufmerksame Behandlung einer Wertsendung zu sichern, während der Rest des Wertes vorteilhafter bei Versicherungsgesellschaften versichert wird. Die Post aber ist mit dieser 5-Rp.-Werttaxe in keiner Weise für ihre, im Vergleich zu blossen Einschreibsendungen vermehrte Arbeit, ihr Risiko und die besondern Einrichtungen und Sicherheitsvorkehrungen, die für Wertsendungen getroffen werden müssen, gedeckt. Diese verlustbringende Werttaxe birgt noch den weitem Nachteil in sich, dass sie geradezu zur Versendung von Bargeld in Wertplis anreizt, da doch die Postanweisungstaxen nicht auch noch so niedrig gehalten werden können, und somit die Wertplis billiger sind als die Postanweisungen (vgl. unten S. 717 und 718). Ferner ist das gegenwärtige Taxverhältnis des eingeschriebenen Briefes (40 Rp.) zum Wertbrief (35 Rp.) ganz unrichtig. Diesen verkehrten Verhältnissen kann nur durch eine merkliche Erhöhung der Werttaxe einerseits

und Herabsetzung der Postanweisungstaxe anderseits einigermaßen Rechnung getragen werden; eine solche Erhöhung ist übrigens um so gerechtfertigter, als die Werttaxe für Wertangaben bis 300 Fr. von jeher viel zu niedrig war und sie die einzige Taxe ist, die seit Kriegsausbruch noch nie erhöht wurde.

Aus diesen Erwägungen sieht der Entwurf eine Heraufsetzung der Werttaxe von 5 Rp. auf 20 Rp. für die ersten 300 Fr., auf 30 Rp. für Werte über 300 bis 500 Fr. und auf 10 Rp. mehr für je weitere 500 Fr. Wertangabe vor. Es ergibt sich dann folgende Taxreihe, in der die einzelnen Sätze im Vergleich zur Leistung in einem einigermaßen annehmbaren Verhältnis zueinander stehen.

	Sendungen bis 250 g			
	Gewöhnlicher Brief	Kleines Poststück	Eingeschriebener Brief	Wertbrief
	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.
Vor dem Krieg . .	10	15	20	20
Gegenwärtig	20	30	40	35
Entwurf	20	30	40	50

Durch die Bestimmung in Absatz 3 soll indessen die Möglichkeit gewährt werden, mit Versendern, die fortgesetzt Wertsendungen in grosser Zahl aufzugeben haben, eine laufende Versicherung zu bedeutend billigeren Sätzen abzuschliessen. Die Postverwaltung ist von solchen Versendern, namentlich von Banken, oft angefragt worden, ob sie für die bei ihr aufgegebenen Wertsendungen die Transportversicherung nicht in ähnlicher Weise selber übernehmen könnte, wie es die Versicherungsgesellschaften tun. Die Aufgeber legen besondern Wert darauf, die volle Versicherungssumme nicht auf der Umhüllung angeben zu müssen. Dies bedingt eine Art Police als Grundlage für die dauernde und regelmässige Geschäftsverbindung. Art. 23, 3, soll die nötigen gesetzlichen Voraussetzungen für die Aufnahme dieses Geschäftsbetriebes schaffen, der im übrigen seine Ausgestaltung in den Vollziehungsvorschriften finden wird.

Zu Art. 26 (bisher Art. 14, Buchst. b).

Es soll die Möglichkeit geschaffen werden, für besonders umfangreiche Stücke, die im Vergleich zu ihrem unbedeutenden Gewicht und ihrer dementsprechend kleinen Gewichtstaxe unverhältnismässig viel Raum einnehmen, zur ordentlichen Taxe einen angemessenen Zuschlag zu erheben, wie dies im Ausland überall üblich ist. Der Sperrgutzuschlag ist die unerlässliche Ergänzung einer Grundtaxe, die als reine Gewichtstaxe gebildet ist, wie dies für die Stücktaxen der Post zutrifft. Ein solcher Zuschlag ist um so gerechtfertigter, als der Raum in den Bahnpostwagen sehr beschränkt

Sperrgut.

und daher sehr kostbar ist. In Übereinstimmung mit dem internationalen Postrecht soll dieser Zuschlag 50% der Taxe nicht übersteigen dürfen.

Die Begründung eines Zuschlages für besonders sorgfältige Behandlung ergibt sich daraus, dass der Poststückverkehr ein Massenverkehr ist, wobei einzelne Stücke, die die Behandlung gewöhnlicher Pakete nicht aushalten, sondern einzeln sachte getragen, abgelegt und von den Massen getrennt werden müssen, den Fortgang der Massenarbeit ausserordentlich hemmen und damit besondere Kosten verursachen.

**Dringliche
Sendungen.**

Der Paketverkehr ist im Laufe der Jahre so angewachsen, dass die Bahnen die Stückmassen in der Regel nicht mehr mit Schnellzügen befördern können. Es stehen daher vielfach nurmehr Personen- und Eil- oder Nachtgüterzüge zur Verfügung. Indessen macht sich doch das Bedürfnis geltend, für dringliche Sendungen ausnahmsweise auch Schnellzüge zu benützen. Eine derartige Beförderung ist im internationalen Verkehr bereits vorgesehen und soll in Übereinstimmung damit bei Bedarf auch im Inlandverkehr eingeführt werden können. Dadurch wird eine Ausscheidung der dringlichen von den weniger dringlichen Paketsendungen durch die Versender selber bewirkt, während dies sonst dem Zufall überlassen bleibt.

3. Geld- und Bankpost.

(Art. 29—36.)

Allgemeines

Als Geldpost wird der Postzweig bezeichnet, der die Annahme von Geldbeträgen zur Überweisung, oder Inkassoaufträge, sei es mittelst Einzugsauftrages oder mittelst Nachnahme, zum Gegenstand hat. Erfolgen solche Aufträge unter Gut- und Lastschrift in laufender Checkrechnung, so erweitert sich die Geldpost zur Bankpost. Dies will nicht heissen, dass die Post eine Bank sei, sondern deutet nur die Tatsache an, dass einer ihrer Zweige sich auf eine bankähnliche Tätigkeit bezieht.

Während die Übermittlung von Geldstücken durch die Sendungspost die älteste und primitivste Art der Zahlung durch das Mittel der Post darstellt, gehen bei der Geld- und Bankpost keine Geldstücke und Noten mehr auf Reisen, sondern die Beträge werden einfach auf dem Verrechnungswege der Zahlstelle gutgebracht. Dies ist der Fall bei den Nachnahmen, den Postanweisungen, den Einzugsaufträgen und im Postcheckverkehr. Die Versendung von Geld in Plis ist für die Volkswirtschaft unvorteilhaft, indem dieser dadurch grosse Beträge wenigstens zeitweise entzogen werden, was eine Vermehrung der Zirkulationsmittel erfordert; ferner beansprucht sie mehr Arbeits-

kräfte als die blosse Verrechnung. Die Taxen müssen daher so aufgebaut werden, dass die Zahlungsart, die volkswirtschaftlich am zweckmässigsten ist und zugleich der Post am wenigsten Arbeit verursacht, billigere Taxen geniesst als die Beförderung von Geldbeträgen in Postsendungen. Dieser Überlegung gemäss muss die Taxe für Wertplis höher sein als die Taxe für eine entsprechende Postanweisung. Die Taxen des Postcheckverkehrs hinwiederum müssen billiger sein als die der Postanweisung.

Für Nachnahmen, Einzugsaufträge und Postanweisungen ist gegenwärtig ein Höchstbetrag von Fr. 1000 festgesetzt. Es ist beabsichtigt, diese Beschränkung versuchsweise fallen zu lassen. Für die Zahlungsanweisungen im Postcheckverkehr hat sie nie bestanden, ohne dass dies Unzukömmlichkeiten zur Folge gehabt hätte.

Zu Art. 29 (bisher Art. 42).

Für Nachnahmebeträge über 100 Fr. ist eine starke Ermässigung Nachnahmen. der Nachnahmetaxe in dem Sinne vorgesehen, dass für je weitere Fr. 100 oder einen Bruchteil davon bis Fr. 1000 nur noch 20 Rp. und für höhere Nachnahmebeträge für je Fr. 1000 oder einen Bruchteil davon ebenfalls 20 Rp. erhoben werden sollen statt gegenwärtig 10 Rp. für je 10 Fr. Eine Nachnahme z. B. von Fr. 600 wird demnach künftig nur mehr Fr. 2 statt Fr. 6 kosten. Die gegenwärtigen hohen Taxen wirken beinahe prohibitiv. Ferner darf hervorgehoben werden, dass der Satz von 10 Rp. für je 10 Fr. für Nachnahmen bis 100 Fr. schon vor dem Krieg bestanden hat und auch jetzt keine Erhöhung erfährt.

Die Mindestnachnahmetaxe wird dagegen von 15 auf 20 Rp. erhöht. Dieser Betrag ist im Vergleich zur Arbeit, die mit der Verrechnung, dem Einzug und der Auszahlung von Nachnahmebeträgen verbunden ist, immer noch ungenügend und bedeutet eine Vorzugstaxe.

Zu Art. 30 (bisher Art. 45).

Für Einzugsaufträge wird gegenwärtig bei der Aufgabe die Taxe für Einschreibbriefe berechnet. Für den eingezogenen Betrag wird sodann nachträglich eine Einzugsgebühr von 10 Rp. in Anrechnung gebracht und der Betrag dem Auftraggeber mit taxpflichtiger Postanweisung oder gebührenpflichtigem Einzahlungsschein übermittelt. Nach dem Entwurf soll die Einzugsgebühr nicht nur belastet werden, wenn das Mandat eingelöst wurde, sondern es soll zur Einschreibbrieffaxe eine schon bei der Aufgabe zu erlegende Einzugsstaxe von 20 Rp. für jeden Einzugsauftrag erhoben werden. Diese rechtfertigt sich entweder

Einzugs-
aufträge.

als Entgelt für den Einzug des Geldes oder, wenn das Mandat nicht eingelöst wurde, als Taxe für die Rückbeförderung der Sendung.

Zu Art. 31 (bisher Art. 43).

Post-
anweisungen.

Die gegenwärtigen Postanweisungstaxen sind für die Beträge über 500 Fr. zu hoch. Eine Postanweisung z. B. von 900 Fr. kostet Fr. 1. 10, während für einen Wertbrief von 900 Fr. nur 45 Rp., nach dem Entwurf 70 Rp., auszulegen ist. Niemand wird daher in einem solchen Falle zur Postanweisung greifen, wo doch die Bargeldversendung so viel billiger ist. Auf den Irrtum einer solchen Tarifgestaltung haben wir schon auf S. 714, unten, hingewiesen. Nach dem Entwurf würde der Unterschied zu gunsten des Wertplis nur mehr 10 Rp. betragen. Dies erschiene nicht mehr bedenklich, da für die Wertsendung noch Kosten für besondere Verpackung hinzukommen.

Andrerseits erfahren die untern Taxen der Postanweisung eine unbedeutende Erhöhung in dem Sinne, dass die Zwischenstufe von 20 bis 50 Fr. mit einer Taxe von 25 Rp. fallen gelassen und für alle Beträge von über 20 bis 100 Fr. künftig eine Taxe von 30 Rp. erhoben wird. Eine Abstufung zwischen den Beträgen von 20 Fr. und 100 Fr. scheint nicht mehr gerechtfertigt und hat auch beim Postcheckverkehr nie bestanden.

Zu Art. 32 und 33 (bisher Art. 46—52).

Postcheck-
verkehr.

Die Taxen des Postcheckverkehrs müssen so niedrig angesetzt sein, dass eine über Postcheckrechnung ausgeführte Zahlungsoperation jedenfalls billiger zu stehen kommt als eine Zahlung mittelst Postanweisung. Die Postchecktaxen sind daher von den Postanweisungstaxen abhängig und umgekehrt. Da die letztgenannten Taxen für Beträge über 500 Fr. stark herabgesetzt werden, sind auch die Einzahlungstaxen des Postcheckverkehrs für diese Beträge zu ermässigen. Der Entwurf sieht hiefür statt der bisherigen Steigerung um 5 Rp. für je 100 Fr. eine solche um 10 Rp. für je 500 Fr. vor.

Andrerseits müssen die Einzahlungstaxen für Beträge bis 100 Fr. von 5 auf 10 Rp. erhöht werden. Der Geldumsatz, den diese vielen kleinen Einzahlungen bringen, steht in keinem Verhältnis zu der grossen Buchungs- und Bilanzierungsarbeit, die sie verursachen. Für die Einzahlungen werden demnach die Taxen für Beträge bis 100 Fr. einheitlich auf 10 Rp. festgesetzt. Dagegen werden die Einzahlungen über 1000 Fr. beträchtlich ermässigt, weil die gegenwärtig sehr hohen Taxen eigentlich prohibitiv wirken.

Umgekehrt dürfen die Taxen für Auszahlungen am Schalter der Postcheckbureaux und die Taxen für Zahlungsanweisungen in den obern Beträgen eine leichte Erhöhung erfahren (5 Rp. mehr für je 500 Fr. statt 1000 Fr.), um sie in bessere Übereinstimmung mit den Postanweisungstaxen zu bringen.

III. Taxfreiheit.

(Art. 37—40, bisher Art. 56, 57, 58, 59 und 60).

Vor der Übernahme des Postwesens durch den Bund war die Portofreiheit von den verschiedenen kantonalen Postverwaltungen ganz verschieden geordnet. Einzelne Kantone hatten sie sogar abgeschafft, Gemeindebehörden genossen in der Regel keine Taxfreiheit.

Geschichtliches.
Die Entwicklung auf Grund der Gesetzgebung.

Nach dem ersten schweizerischen Posttaxengesetz vom 4. Brachmonat 1849 (A. S. a. F. I, 110) genossen Portofreiheit:

- a. Die Mitglieder der Bundesversammlung während der Dauer der Sitzungen, wenn sie sich am Bundessitz befinden;
- b. Behörden untereinander, jedoch nur in Amtssachen;
- c. die Kantone für ihre amtlichen Blätter;
- d. das im eidg. und kantonalen Dienst stehende Militär.»

Die Taxvergünstigung erstreckte sich auf Briefe, Schriftpakete und Drucksachen unter Band, ferner auf Geldsendungen von und an eidgenössische Behörden und auf Geldsendungen von Behörden an Arme und Armenanstalten. Von diesen Anfängen aus entwickelten sich die Portofreiheitsbestimmungen in folgender Weise.

Durch das Posttaxengesetz vom 25. August 1851 (A. S. a. F. II, 373) wurde die Portofreiheit zunächst auf die amtlichen Blätter der Eidgenossenschaft und auf die Korrespondenz der Behörden an Arme und für Arme ausgedehnt.

Das Bundesgesetz vom 6. August 1852 betreffend Abänderung der lit. b von Art. 33 des Posttaxengesetzes vom 25. August 1851 (A. S. a. F. III, 227) brachte die weitgehende Neuerung, wonach die Portofreiheit der Behörden und Beamten der Eidgenossenschaft, der Kantone und Bezirke auf deren Verkehr mit Privaten erweitert wurde.

Das Posttaxengesetz vom 6. Hornung 1862 (A. S. a. F. VII, 139) gewährte den Gemeindebehörden, Pfarrämtern und Kirchenvorständen Portofreiheit für die unter sich in Amtssachen zu versendende Korrespondenz, während sie vorher Taxfreiheit nur genossen

für Briefschaften, die sie mit ihren obern oder diesen koordinierten Behörden und Beamtungen auswechselten. Geldsendungen an Militärs im Dienst wurden als portofrei erklärt.

Das Posttaxengesetz vom 23. März 1876 (A. S. n. F. II, 389) führte auch die Zivilstandsbeamten als portofreiheitsberechtigt auf; ferner wurde dem Bundesrat die Befugnis eingeräumt, für besondere Zwecke wohlthätiger oder gemeinnütziger Art zeitweise Portofreiheit zu gewähren

Durch das Bundesgesetz vom 17. Juni 1891 (A. S. n. F. XII, 350) erhielten auch die Aufsichtsbehörden der öffentlichen Schulen Portofreiheit.

Erst das geltende Postgesetz vom 5. April 1910 leitete eine rückläufige Bewegung ein. Die Einschränkung besteht aber in der Hauptsache bloss darin, dass die Behörden und Amtsstellen nur noch für die ausgehenden, dagegen aber nicht für die eingehenden Sendungen Portofreiheit geniessen. Ferner wurden kantonale und Gemeindeunternehmungen, die wirtschaftlichen oder Erwerbszwecken dienen, von der Portofreiheitsberechtigung ausgeschlossen.

Dieser kurze Überblick zeigt, dass die gesetzlichen Bestimmungen über die Portofreiheit im Verlauf von 60 Jahren fast immer nur im Sinne einer Ausdehnung der Portofreiheit abgeändert wurden. Eine Ausdehnung von ganz anderer Bedeutung hat die Portofreiheit aber im Laufe dieses Zeitraumes durch die gewaltige Vermehrung der Behörden und Amtsstellen in Bund, Kantonen und Gemeinden und durch die allgemeine Verkehrszunahme erfahren.

Versuche zur
Ein-
schränkung. An Versuchen, die Portofreiheit einzuschränken, hat es schon vor 1910 nicht gefehlt. So ist in der bundesrätlichen Botschaft zum Posttaxengesetzentwurf von 1861 (Bundesbl. II, 306) die Ansicht ausgesprochen, die Portofreiheit würde am besten ganz aufgehoben. Die bestellte ständerätliche Kommission pflichtete dieser Auffassung bei.

Mit Botschaft vom 7. Juni 1867 (Bundesbl. II, 200) schlug der Bundesrat vor, die Portofreiheit durch Abgabe einer bestimmten Zahl von Freimarken an die Behörden, Amtsstellen und Wehrmänner zu ersetzen.

Am 21. Juli 1871 nahm die Bundesversammlung ein Postulat betreffend Aufhebung der Portofreiheit an (A. S. a. F. X, 522), und am 30. Oktober gleichen Jahres legte ihr der Bundesrat einen bezüglichen Gesetzesentwurf vor (Bundesbl. III, 780).

Bei den Bundesverfassungsrevisionsverhandlungen 1871/72 wurde die Aufhebung der Portofreiheit ebenfalls ins Auge gefasst (Protokolle der 12. und 13. Sitzung der Kommission vom 4. und 6. März 1871 und Protokoll des Nationalrates, S. 88; ferner Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Revision der Bundesverfassung, vom 4. Juli 1873, Bundesbl. II, 990).

Die Botschaft des Bundesrates zum Posttaxengesetzentwurf vom 28. Februar 1876 (Bundesbl. I, 480) enthält unter Bezugnahme auf den Finanzausgleich von 1874 den Antrag auf Abschaffung der kantonalen Portofreiheit.

Am 2. Juni 1877 (Bundesbl. III, 421) und am 14. Juni 1880 (Bundesbl. III, 314) schlug der Bundesrat der Bundesversammlung neuerdings eine Aufhebung bzw. Einschränkung der Portofreiheit vor.

Am 26. November 1888 machte der Bundesrat auf die Anregung der eidg. Räte hin wieder einen dahinzielenden Vorschlag (Bundesbl. IV, 715), und in der Botschaft des Bundesrates betreffend die Finanzlage des Bundes vom 26. Mai 1899 (Bundesbl. III, 319) kam eine Einschränkung der Portofreiheit abermals zur Sprache.

Auch der Bericht der nationalrätlichen Kommission für die Geschäftsführung des Bundesrates im Jahre 1901 (Bundesbl. 1902, III, 563) wies auf die Notwendigkeit einer Einschränkung der Portofreiheit hin.

In der Botschaft des Bundesrates zum Postgesetzentwurf vom 25. Februar 1907 (Bundesbl. I, 699) war die Abschaffung der Portofreiheit vorgesehen, mit Ausnahme der Taxfreiheit zugunsten des Militärs, der Post- und der Telegraphenverwaltung und der Beförderung von Liebesgaben.

In der Dezembersession 1914 wurde im Nationalrat ein Postulat Rothenberger betreffend Abschaffung der Portofreiheit eingebracht. Es wurde zurückgezogen, nachdem der Bundesrat in der Junisession 1915 hatte mitteilen lassen, dass ihm das Postdepartement eine dahinzielende Vorlage eingereicht habe. Mit Botschaft vom 20. August 1915 (Bundesbl. III, 131) ging der Bundesversammlung ein Gesetzesentwurf betreffend Einschränkung der Portofreiheit zu, wonach die Taxfreiheit sämtlicher Behörden und Amtsstellen abgeschafft und nur die zugunsten der Wehrmänner im Dienst, der Post- und Telegraphenverwaltung, der Beförderung von Liebesgaben und der Wohltätigkeitsanstalten beibehalten worden wäre. Noch bevor die für die Vorberatung dieses Entwurfes bestellte

nationalrätliche Kommission über die Eintretensfrage abgestimmt hatte, was sich infolge der Kriegsergebnisse verzögerte, wurde in der Dezembersession 1917 im Nationalrat ein Postulat Knellwolf angenommen, dahingehend, der Bundesrat sei einzuladen, die Einführung von Dienstfreimarken für alle portofreien Postsendungen zu prüfen. Die Prüfung dieses Postulates durch die Postverwaltung führte zur nochmaligen Erwägung aller die Portofreiheit betreffenden Fragen. Am 15. Dezember 1920 endlich reichten Herr Nationalrat Meng und Mitunterzeichner eine Motion ein, worin der Bundesrat eingeladen wird, eine Gesetzesnovelle betreffend die grundsätzliche Abschaffung der Portofreiheit den eidg. Räten beförderlichst vorzulegen.

Aus dem Vorstehenden erhellt, dass seit 1861 sowohl die Bundesversammlung als auch der Bundesrat die Einschränkung oder Abschaffung der Portofreiheit wiederholt und ergebnislos angeregt haben, und zwar bald um die Portofreiheitsmissbräuche zu bekämpfen oder die mit einer ausgedehnten Portofreiheit verbundenen posttechnischen Schwierigkeiten zu beseitigen, bald um die Erträge der Postverwaltung zu steigern. Die Gründe, die diesen Bestrebungen zugrunde lagen, sind so gewichtig, dass sie immer wieder auftauchen und die Portofreiheitsfrage nie zur Ruhe kommen lassen.

Der gegenwärtige Zustand.

Da das Postgesetz die Portofreiheit nur in grossen Zügen regelt, mussten eingehende Vollziehungsvorschriften über den Umfang der Taxvergünstigungen der verschiedenen Kategorien von portofreiheitsberechtigten Behörden, Amtsstellen und Personen erlassen werden. Diese sind in der Postordnung (Art. 144 bis 160), der Betriebsanleitung für die Poststellen (S. 127 bis 158), in Verfügungen und Kreisschreiben der Postverwaltung enthalten. Sie bilden eine Spezialwissenschaft, die ein eigentliches Studium erfordert.

Die Portofreiheit der Behörden und Amtsstellen.

Die grosse Zahl der Behörden und Amtsstellen in Bund, Kantonen und Gemeinden und deren verschiedenartig normierte Taxfreiheit machen den Poststellen die Prüfung der Portofreiheitsberechtigung im Einzelfall ausserordentlich schwierig. Es sei darauf hingewiesen, dass Bundes-, Kantons-, Bezirks- und Kreisbehörden auch mit Privaten portofrei verkehren können, während Gemeinde- und Kirchbehörden, Betreibungs- und Zivilstandsämter Taxfreiheit nur im Verkehr mit Amtsstellen geniessen. Weibeln, Bannwarten und ähnlichen Hilfspersonen ist in gewissen Fällen portofreier Verkehr mit ihren Vorgesetzten zugestanden. Kommissionen geniessen Portofreiheit wie Behörden, wenn sie diesen

gleichgestellt und ständig sind, aber nur eine beschränkte Taxfreiheit, wenn es sich um blossе Unterkommissionen von Behörden handelt. Die Poststellen sind selten in der Lage, in bezug auf diese Kommissionen die richtige Unterscheidung zu machen und die Portofreiheitsberechtigung zu prüfen. Niemand weiss, wie viele portofreiheitsberechtigte Behörden und Amtsstellen überhaupt in der Schweiz bestehen, und wie sie alle heissen. Sehr oft braucht es langwierige Untersuchungen und Erhebungen der Postbehörden über den rechtlichen Charakter einer Amtsstelle, um über ihren Anspruch auf Portofreiheit und deren Umfang zu entscheiden. Es ist klar, dass die Poststellen in solchen Fällen nicht in der Lage sind, mit Sachkenntnis eine Verfügung zu treffen. Weil aber rasch gearbeitet werden muss, besteht bei ihnen die Neigung, fast alles, was als Amtssache bezeichnet ist, ohne Beanstandung taxfrei zu befördern, wodurch der Postverwaltung, wie die gelegentlich festgestellten Missbräuche zeigen, viele Einnahmen entgehen.

Gemäss Art. 57 des geltenden Postgesetzes und Art. 153 der Postordnung können als portofreie Amtssachen nur solche Mitteilungen gelten, die das Interesse des Staates, der Gemeinde, der Kirche oder der Schule betreffen, während die zahlreichen Sendungen, die von Behörden und Amtsstellen im hauptsächlichsten Interesse von Privaten, wenn auch von Amtes wegen, gemacht werden, portopflichtig sind. Diese Vorschrift wird wegen ihrer Dehnbarkeit sowohl von den Amtsstellen des Bundes als auch von denen der Kantone am wenigsten beachtet. Die Poststellen sind aber hier in den meisten Fällen, ohne dem Inhalt der geschlossenen Sendungen nachzuforschen, gar nicht in der Lage, die Vorschriften richtig anzuwenden. Die Verhältnisse sind in dieser Hinsicht während des Krieges mit seinen zahlreichen Neugründungen von Amtsstellen so unhaltbar geworden, dass, um den ärgsten Missbräuchen einigermaßen zu steuern, gestützt auf die ausserordentlichen Vollmachten des Bundesrates, mit Bundesratsbeschluss vom 20. Februar 1918 (A. S. n. F. XXXIV, 245) der Wegfall des portofreien Verkehrs der kriegswirtschaftlichen Ämter des Bundes und der Kantone mit Privaten verfügt werden musste.

Während der Mobilisation erwies sich die Bestimmung von Art. 56, Buchst. d, des geltenden Postgesetzes, wonach alle uneingeschriebenen Sendungen bis 2 kg von und an Wehrmänner im Dienst portofrei versandt werden können, als viel zu weitgehend. Verlobungsanzeigen und kaufmännische Zirkulare wurden, gestützt auf diese Bestimmung, aus dem Militärdienst taxfrei versandt, und Lieferanten sandten ihren Kunden Waren zum Wiederverkauf porto-

Portofreiheit
der Wehr-
männer.

frei in den Militärdienst. Die Postverwaltung erliess daher im Jahr 1917 mit Zustimmung des Armeekommandos einschränkende Bestimmungen in dem Sinne, dass nur noch persönliche und dienstliche Sendungen Taxfreiheit geniessen, eine Beschränkung, die auch künftig beibehalten werden sollte.

Ein besonders schwieriges Gebiet ist ferner die Portofreiheit der Wehrmänner ausser Dienst, die gemäss der nämlichen Gesetzesvorschrift in militärdienstlichen Fragen portofrei verkehren können. Trotz der Bekanntmachung eines Bundesratsbeschlusses vom 28. Dezember 1915, wonach Wehrmänner ausser Dienst nur für solche militärdienstliche Sendungen, die ihnen durch Gesetz, Verordnung oder Dienstreglement vorgeschrieben sind, Portofreiheit geniessen, wird diese fortwährend auch für zahlreiche andere Sendungen, z. B. für solche betreffend Gedenkfeiern, beansprucht. Es ist angezeigt, diese Portofreiheit künftig auf den rein amtlichen Verkehr der Kommandostellen zu beschränken.

Portofreiheit
zugunsten
von Liebes-
gabensamm-
lungen und
Wohltätig-
keitsanstal-
ten.

Die Bestimmung von Art. 60 des geltenden Postgesetzes, worauf gestützt für Liebesgabensammlungen vorübergehend Portofreiheit bewilligt werden kann, hat während und nach der Kriegszeit zu einer gewaltigen Vermehrung der Portofreiheitsbewilligungen und des taxfreien Verkehrs beigetragen und immer weitem Begehrligkeiten und Missbräuchen gerufen. Seit dem 1. Oktober 1920 ist infolge Rückzugs der ausserordentlichen Portofreiheitsbewilligungen in dieser Beziehung wieder der frühere Zustand eingetreten, wonach solche Bewilligungen nur bei Brandunglücken, Naturereignissen und dergleichen erteilt werden.

Die Abgabe von Postfreimarken an Wohltätigkeitsanstalten sodann, die im gleichen Gesetzesartikel vorgesehen ist, bringt es mit sich, dass der Bund auch bei eigener schlechter Finanzlage solche wohltätige Anstalten, Vereine usw., die mehr oder weniger grosse Vermögen aufweisen und ganz gut ohne Bundeshilfe bestehen könnten, unterstützen muss.

Die Porto-
freiheits-
missbräuche.

Von den Portofreiheitsmissbräuchen gelangt nur eine verhältnismässig geringe Zahl von Fällen zur Kenntnis der Postbehörden, weil manche Poststelle lieber ein Auge zudrückt, als sich einer einflussreichen Amtsperson unbeliebt zu machen. Zur Beleuchtung des Umfanges dieser Missbräuche sei hier nur das Beispiel erwähnt, wonach im Jahr 1919 von 91 militärischen Sektionschefs eines Kantons 44 die Portofreiheit missbrauchten, um in Sachen einer Besoldungserhöhungsbewegung mit ihrem Vereinspräsidenten zu verkehren. Wir schätzen den Umfang des Portofreiheitsmissbrauchs

auf etwa 20 % des gesamten portofreien Verkehrs. Dem von den Befürwortern der Portofreiheit jeweilen ins Feld geführten Argument, man solle gegen die Missbräuche nur scharf einschreiten, ist zu entgegenen, dass dies nach dem Gesagten einfach nicht durchführbar ist. Die Missbräuche sind unausrottbar. Der Versuchung, die Taxen zu umgehen, können namentlich kleine Amtsstellen vielfach nicht widerstehen. Zudem wechseln die Inhaber der Amtsstellen fortwährend. Können schon die Poststellen oft nicht richtig unterscheiden, was als portofreie Amtssache zu gelten habe, so sind die Amtsstellen darüber meistens noch weniger auf dem laufenden. Die Bekämpfung und die Ahndung der Missbräuche durch Bussenausfällung ist überdies eine äusserst unangenehme Aufgabe. Die aus der gegenwärtigen gesetzlichen Regelung der Portofreiheit entspringenden Verhältnisse bilden deshalb eine Quelle fortwährender Anstände der Postorgane mit Behörden, Amtsstellen und portofreiheitsberechtigten Personen, verursachen zahlreiche, meist unfruchtbare Erörterungen und Schreibereien und machen den Erlass von vielen Einzelschriften nötig. Der Arbeitsaufwand hierfür belastet die Postverwaltung sehr stark. Dennoch kann auf diese mehr vorbeugend wirkende Arbeit nicht verzichtet werden, sollen nicht die Begehrlichkeit und die Portofreiheit ins Ungemessene anwachsen.

Die Postverwaltung hat vom 17. bis 26. Mai 1920, d. h. während 10 Tagen, eine Statistik der portofreien Sendungen, ausgeschieden nach Gattungen von portofreiheitsberechtigten Behörden, Amtsstellen und Personen, aufnehmen und den Taxbetrag ermitteln lassen, der hätte bezahlt werden müssen, wenn diese Sendungen frankiert worden wären. Nach den Ergebnissen dieser Erhebungen wurden die Summen für das ganze Jahr berechnet. Die nachstehende Darstellung veranschaulicht die Zunahme des portofreien Verkehrs seit 1870.

Statistisches
und
Finanzielles.

Jahr der Zählung	Portofreie Brief- postsendungen	Andere portofreie Sendungen	Total der porto- freien Sendungen
1870	nicht getrennt ermittelt		3,896,429
1880	nicht getrennt ermittelt		4,792,194
1890	6,963,484	732,331	7,695,815 ¹⁾
1900	11,527,409	1,736,044	13,263,453
1910	16,276,620	2,493,678	18,770,298
1920	26,976,420	302,912	27,128,070 ¹⁾

¹⁾ Gemäss besondern Erhebungen.

Die Darstellung zeigt, dass die Zahl der portofreien Sendungen seit 1870 entsprechend der allgemeinen Verkehrszunahme gewaltig gestiegen ist, so dass die mit der Portofreiheit verbundenen Lasten der Postverwaltung immer drückender wurden. Auf 12 ½ Briefpostgegenstände des Inlandverkehrs kommt heute eine portofreie Sendung. Ein Vergleich mit ausländischen Verhältnissen zeigt auch, dass der Prozentsatz der portofreien Sendungen im Verhältnis zur Gesamtzahl der Briefpostsendungen des Inlandverkehrs in der Schweiz sehr hoch ist. Dieser Prozentsatz machte in den letzten Jahren aus:

in Deutschland	3,7 %
» Frankreich	4,18 %
» Holland	5,93 %
» der Schweiz	8 %

In die vorerwähnte Statistik sind der portofreie Dienstverkehr der Postverwaltung, die portofreien Sendungen der Mitglieder der Bundesversammlung und die portofreien eidg. und kantonalen Blätter nicht einbezogen. Aus einer während der Frühjahrssession 1920 aufgenommenen Statistik der portofreien Sendungen der Mitglieder der Bundesversammlung ergibt sich, dass auf jährlich 60 Sitzungstage insgesamt nur 30,096 Sendungen kommen. Die Zahl der portofrei versandten Exemplare eidg. Blätter betrug im Jahr

1871	76,544 Stück
1880	161,100 »
1890	836,865 »
1900	3,123,921 »
1910	3,915,419 »
1919	1,641,988 »
1920	1,604,503 »

Die Abnahme in den Jahren 1919 und 1920 ist in der Hauptsache auf die Einschränkung in der Abgabe dieser Blätter zurückzuführen. Hierzu kommen rund 700,000 portofreie kantonale Blätter. Die Gesamtzahl amtlicher portofreier Blätter beträgt somit 2,304,503.

Nach den vorstehenden statistischen Angaben betrug der der Postverwaltung aus der Portofreiheit erwachsende jährliche Taxausfall im Jahre 1920:

für die portofreien Sendungen	Fr. 8,924,412
für die Sendungen der Mitglieder der Bundesversammlung	» 11,453
für portofreie amtliche Blätter	» 28,045
Total Taxausfall	Fr. 8,958,910

Davon entfallen:

auf den Dienstverkehr der Telegraphen- und Telephonverwaltung .	Fr. 200,000*)
auf Wehrmänner	» 1,142,258
auf Hilfskomitees	» 78,466
	Fr. 1,420,724

Verbleiben für Behörden und Amtsstellen des Bundes, der Unfallversicherungsanstalt, der Kantone, Gemeinden und Schulen, für die Mitglieder der Bundesversammlung und für Wohltätigkeitsanstalten	Fr. 2,538,186
--	----------------------

Die Mehreinnahmen, die sich beim Wegfall der Portofreiheit der Behörden und Amtsstellen des Bundes, der Unfallversicherungsanstalt, der Kantone, Gemeinden und Schulen, der Mitglieder der Bundesversammlung und der Wohltätigkeitsanstalten für die Postverwaltung tatsächlich ergäben, würden aber voraussichtlich weniger als der statistisch ermittelte Taxausfall betragen, weil viele Sendungen wahrscheinlich als Postkarten und Drucksachen, statt wie heute als verschlossene Briefe zur Aufgabe kämen. Unter Zugrundelegung eines durchschnittlichen Taxbetrages von 15 Rp. und unter Berücksichtigung einer Abnahme von etwa 20 % des heutigen portofreien Verkehrs, die bei Aufhebung der Taxfreiheit zu erwarten ist, entfallen auf die Behörden und Amtsstellen des Bundes mit 2,640,000 Sendungen (ohne eidg. portofreie Blätter und ohne Dienstverkehr der Post- und der Telegraphen- und Telephonverwaltung) Fr. 396,000 auf Behörden und Amtsstellen der Kantone, Gemeinden und Schulen mit 11,680,000 Sendungen . . . » 1,752,000

Übertrag Fr. 2,148,000

*) Schätzungsweise ermittelt. Der Dienstverkehr umfasst nur den portofreien Verkehr der Dienststellen der Telegraphenverwaltung unter sich.

	Übertrag	Fr. 2,148,000
Dazu kommen:		
für amtliche portofreie Blätter zu durchschnittlich 2 Rp.	»	46,090
für Sendungen der Mitglieder der Bundesversammlung zirka	»	15,000
für Wohltätigkeitsanstalten rund	»	150,000
	Zusammen	Fr. 2,359,090

Beim Wegfall dieser Portofreiheit würden die künftigen Mehreinnahmen ausmachen

für die Postverwaltung rund.	Fr. 2,500,000
für den Bund aber nur rund	» 2,000,000

d. h. die Behörden und Amtsstellen des Bundes müssten rund Fr. 500,000 für Frankaturen auslegen, womit die Verwaltungsrechnungen der betreffenden Departemente zu belasten wären. Bei diesen Berechnungen ist die Verwaltungsarbeit, die der Postverwaltung beim heutigen Portofreiheitssystem erwächst, und die wir auf mindestens Fr. 50,000 veranschlagen, nirgends mitgerechnet.

Die Portofreiheitsreform im Ausland.

Im Weltpostverein haben die oben dargelegten Erwägungen schon bei dessen Gründung im Jahr 1874 in der Hauptsache zur Abschaffung der Portofreiheit geführt. Abgesehen vom Dienstverkehr der Postverwaltungen unter sich und den Sendungen für Kriegsgefangene besteht im Gebiet des Weltpostvereins keine Taxfreiheit für Sendungen des internationalen Verkehrs. In England ist die Portofreiheit seit Jahrzehnten, in Schweden seit 1874, ebenfalls fast vollständig aufgehoben. Neuerdings wurde sie ganz oder teilweise abgeschafft in Italien, das im Jahr 1919 Einschränkungen vornahm, und in Deutschland, das die Portofreiheit mit Gesetz vom 29. April 1920 (Reichsgesetzblatt Nr. 89) ganz aufhob. In einer Reihe von Staaten, z. B. in Frankreich, Belgien, Tschechoslowakien, Serbien und Spanien wird gegenwärtig die Einschränkung oder Aufhebung der Portofreiheit vorbereitet, und zwar aus ähnlichen Erwägungen, wie sie von uns geltend gemacht werden.

Die Neuordnung der Taxfreiheit. Im allgemeinen.

Nach all dem ist es nicht zu viel, wenn gesagt wird, dass die Portofreiheit, die unter viel einfacheren Verhältnissen eingeführt wurde, sich heute überlebt habe und für einen geordneten Post-

betrieb ein Hindernis bilde. Es darf auch darauf hingewiesen werden, dass die Zollverwaltung keiner Verwaltung des Bundes oder der Kantone Zollgebührenfreiheit gewährt. Die Telegraphenverwaltung kennt Gebührenfreiheit nur für den Dienstverkehr der Post- und Telegraphenverwaltung. Die Unfallversicherungsanstalt in Luzern berechnet der Postverwaltung die vollen Prämien, obwohl sie selbst von der Postverwaltung Portofreiheit beansprucht. Jedes städtische Elektrizitäts-, Gas- und Wasserwerk berechnet den übrigen städtischen Verwaltungen seine Lieferungen.

Der Einwand, die Portofreiheit sei nötig, weil die Kontrolle der Frankaturen bei den Behörden und Amtsstellen zu umständlich wäre, ist wohl nicht stichhaltig. Wenn grosse private und öffentliche Betriebe, wie Strassenbahnen, Elektrizitätswerke usw., die nicht portofreiheitsberechtigt sind, und städtische Gemeinden, die im Verkehr mit Privaten keine Taxfreiheit genossen, mit dem Frankiersystem auskommen können, so sollte dies auch den eidgenössischen, kantonalen und übrigen Behörden und Amtsstellen möglich sein, die übrigens ohnehin Portokassen führen müssen oder doch sollten, da ja nur ihre im eigentlichen Verwaltungsinteresse, nicht aber die im hauptsächlichen Interesse von Privaten geführte Korrespondenz taxfrei ist. Der Wegfall der Portofreiheit wird hier noch das Gute im Gefolge haben, dass die Zahl der Sendungen abnimmt. Zur Beleuchtung, wie sehr die Portofreiheit dazu beiträgt, die Sendungen der Post und dadurch deren Arbeit unnötig zu vermehren, sei ein Beispiel aus vielen herausgegriffen. Eine kantonale Finanzdirektion, die 24 kg Formulare an einen Bezirkssteuereinnnehmer zu senden hatte, zerstückelte diese Sendung in 16 Teilsendungen, um sie als portofreie Briefpakete befördern zu können.

Um die von den Behörden und Amtsstellen in dieser Hinsicht befürchteten Unzukömmlichkeiten zu vermeiden, können für den amtlichen Verkehr sog. *Marken mit Dienstaufdruck* ausgegeben werden. Die Abgabe dieser Marken könnte an jede einzelne Amtsstelle oder an bestimmte Zentralstellen gegen Empfangschein erfolgen, wobei über die geschuldeten Beträge periodisch abzurechnen wäre.

Nach dem Gesetzesentwurf kommt die in Art. 56, 57 und 58 des geltenden Postgesetzes vorgesehene Portofreiheit der Behörden und Amtsstellen des Bundes, der Kantone, Bezirke, Kreise, Gemeinden, der Aufsichtsbehörden der öffentlichen Schulen, der Betriebs- und Zivilstandsämter, der Pfarrämter und Kirchenvorstände, sowie die der schweizerischen Unfallversicherungsanstalt in Luzern (Art. 52

Die Einschränkung nach den Art. 37 u. 38 des Entwurfs.

des Kranken- und Unfallversicherungsgesetzes) völlig in Wegfall. Die Postverwaltung wird aber gemäss Art. 40, Abs. 2, verpflichtet, den Behörden und Amtsstellen gegen Entrichtung des Taxwertes auf Verlangen Marken mit Dienstaufdruck zu liefern.

Die Abgabe von Postfreimarken an wohltätige Anstalten und Vereine fällt ebenfalls dahin. Anstalten und Vereine, die bisher Postfreimarken bezogen, werden auf den Subventionsweg verwiesen. Ein Schritt in dieser Richtung wurde bereits mit der Annahme des in der Junisession 1920 der eidg. Räte gestellten Postulats Zimmerli getan, wonach das Departement des Innern vom Jahr 1921 hinweg der Postverwaltung den Gesamtbetrag der verabfolgten Postfreimarken rückvergütet.

Bestehen bleibt gemäss Art. 37 des Entwurfs bloss die Portofreiheit

- a. der militärischen Kommandostellen für ausgehende uneingeschriebene dienstliche Sendungen bis $2\frac{1}{2}$ kg;
- b. der Wehrmänner im Dienst für aus- und eingehende uneingeschriebene Briefpostsendungen bis zum Gewicht von $2\frac{1}{2}$ kg zu persönlichen oder dienstlichen Zwecken.

Die Postverwaltung wird gemäss Art. 38 fernerhin ermächtigt, wie bisher für die Beförderung von Liebesgaben bei Notständen vorübergehende Portofreiheit zu gewähren.

Verhältnis
zu den
Kantonen.

Art. 33 der Bundesverfassung von 1848 enthielt eingehende Vorschriften darüber, in welcher Weise der Bund die Kantone für die Abtretung des Postregals zu entschädigen habe. Trotzdem hierbei der Portofreiheit nicht besonders Erwähnung getan wurde, ist doch anzunehmen, dass die Kantone, die unter der Kantonalpostverwaltung die Portofreiheit kannten, gestützt auf die grundsätzliche Entschädigungspflicht des Bundes für die Abtretung des Postregals nach dem Übergang des Postwesens an den Bund den Fortbestand ihrer Portofreiheit oder aber eine Abfindungssumme beanspruchen durften, soweit sie dafür in der Entschädigungssumme für die Abtretung des Postregals einen Betrag nicht schon in Rechnung gestellt hatten. Die oft gehörte Auffassung dagegen, die Kantone hätten ein unentziehbares Recht auf immerwährenden Fortbestand der Portofreiheit, steht im Widerspruch zur vorbehaltlosen Gesetzgebungsbefugnis des Bundes betreffend das Postwesen.

Diese grundsätzliche Entschädigungspflicht des Bundes gemäss Art. 33 der Bundesverfassung von 1848 konnte sich dem Umfange nach aber nur auf die Ausdehnung der kantonalen Portofreiheit

unter den Kantonalpostverwaltungen beziehen. Anlässlich der Verhandlungen für die Bundesverfassungsrevision in den Jahren 1871 und 1873 legten die Behörden den Berechnungen für den neuen Finanzausgleich Mehreinnahmen der Postverwaltung zugrunde, die auf 250,000 bzw. Fr. 300,000 beziffert und ausdrücklich mit der kommenden Aufhebung der Portofreiheit begründet wurden (Protokolle der 12. und 13. Sitzung der Kommission vom 4. und 6. März 1871 und Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Revision der Bundesverfassung vom 4. Juli 1873, Bundesbl. 1873 II, 983). Es ergibt sich hieraus, dass die Kantone mit dem Finanzausgleich von 1874 nicht nur für den Wegfall der Postentschädigungen, sondern auch für die Aufhebung der Portofreiheit, d. h. für sämtliche auf dem ehemaligen kantonalen Postregal fussenden Ansprüche bereits abgefunden worden sind. Der Bundesrat berief sich dann auch in den früher erwähnten Botschaften vom 28. Februar 1876, 2. Juni 1877, 26. November 1883, 25. Februar 1907 und 20. August 1915 jeweils ausdrücklich auf diese Tatsache, und wir gestatten uns, neuerdings darauf hinzuweisen.

Die Bundesverfassung von 1848 gebot dem Bund sodann nur die Aufrechthaltung der Verbindungen der Kantonalpost; tatsächlich hat die Bundespost diese Verbindungen aber vervielfacht. Gegenüber dem Kantonalpostsystem hat die Bundespost auch sonst eine grosse Entwicklung und Verbesserung erfahren. Der Reinertrag der Bundespost ist infolgedessen seit 1849 von ungefähr 20—25 % der Bruttoeinnahmen allmählich bis auf nicht ganz 2 % im Jahre 1913 gesunken. Seit dem Ausbruch des Weltkrieges sind sogar gewaltige Defizite an Stelle der Überschüsse getreten. Aus den fiskalischen Kantonalpostbetrieben hat sich die Bundespost zu einer ganz überwiegend volkswirtschaftlich betriebenen Verkehrsanstalt entwickelt. Daraus haben die Kantone indirekt grössere Vorteile gezogen als der Bund selbst, Vorteile, die auch die vorerwähnten ziffermässig berechneten Postentschädigungen, wie sie bis 1874 vom Bund an die Kantone auszurichten waren, weit übersteigen. Man kann somit wohl sagen, dass der Bund die Kantone für das Postregal doppelt abgefunden hat, direkt mit den verfassungsmässigen Postentschädigungen und dem Finanzausgleich von 1874 und indirekt mit freiwilligen Verkehrsverbesserungen. Zieht man ferner in Erwägung, dass der Bund von der ihm in Art. 42, Buchst. f, der Bundesverfassung eingeräumten Befugnis, von den Kantonen Beiträge zur Deckung seiner Ausgaben zu verlangen, trotz seinen schwierigen Finanzverhältnissen noch nie Gebrauch gemacht hat, so wird es klar, dass Entschädigungsbegehren, die sich

auf die Postverhältnisse vor 1848 stützen, heute auch jeder materiellen Begründung entbehren.

Da die Kantone sowohl für das kantonale Postregal als auch für die kantonale Portofreiheit, wie sie vor 1848 bestand, abgefunden wurden und im übrigen für die Abschaffung der von der Bundespost über die kantonale Portofreiheit hinaus gewährten Portofreiheit keine Abfindung zu beanspruchen haben, kann von einer Entschädigung des Bundes an die Kantone für den Wegfall der Portofreiheit nur noch aus Billigkeitserwägungen gesprochen werden, um den Kantonen den Übergang vom System der Portofreiheit zu dem der Taxpflicht zu erleichtern. Es würde sich um eine freiwillige Leistung des Bundes handeln, in gleicher Weise, wie die den Kantonen seit 1874 gewährte Portofreiheit als freiwilliges, bundesrechtlich normiertes Zugeständnis des Bundes an die Kantone zu betrachten ist. In diesem Sinne sieht Art. 40 des Entwurfes vor, dass der Bund den Kantonen für sich und die Bezirke, Kreise und Gemeinden beim Wegfall der Portofreiheit für die ersten 10 Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes gemäss dem Verhältnis der Bevölkerungszahl eine jährliche Entschädigung von insgesamt Fr. 500,000 aus der Postkasse ausrichtet. Zieht man die finanzielle Lage des Bundes und der Postverwaltung insbesondere, das Fehlen jedes rechtlichen Anspruchs auf Entschädigung und die Tatsachen in Betracht, dass in der gemäss den statistischen Erhebungen und Berechnungen auf die Kantone und Gemeinden entfallenden Summe von rund Fr. 1,700,000 für Taxausfall auch der auf etwa 20 % zu veranschlagende Portofreiheitsmissbrauch mitberechnet ist, so erscheint diese Entschädigung als angemessen. Sie käme laut der in Beilage 5 dargestellten Verteilung jeweilen im Monat Januar, für das Jahr des Inkrafttretens des Gesetzes nötigenfalls pro rata temporis, zur Auszahlung. Vom 11. Jahr nach dem Inkrafttreten des Gesetzes an würde die Gesamtentschädigung jährlich um Fr. 50,000 herabgesetzt, so dass sie im 21. Jahr ganz wegfiel.

IV. Haftpflicht der Postverwaltung.

A. Allgemeine Bestimmungen.

(Art. 41—43.)

Zu Art. 41 (bisher Art. 106, Buchst. a und c).

Beschränkung der Haftpflicht.

Die neue Bestimmung in Ziff. 1, wonach die Haftpflicht der Postverwaltung aus dem Postverkehr auf den im Postverkehrs-

gesetz umschriebenen Umfang beschränkt bleibt, entspricht dem bisherigen Rechtszustand bei allen Postverwaltungen. Sie gründet sich auf die Haftungsgrundsätze des öffentlichen Rechts, wonach der Staat Privaten für Schaden, den sie durch die Ausübung staatlicher Tätigkeit erleiden, nur haftet, wenn dies durch Gesetzesvorschrift ausdrücklich vorgeschrieben ist. Da die Tätigkeit der Post als öffentlich-rechtlicher Anstalt grundsätzlich den Normen des öffentlichen Rechts untersteht, ist die Anwendung öffentlich-rechtlicher Haftungsgrundsätze gegeben. Der Ausschluss der Haftung für die grosse Zahl von uneingeschriebenen Sendungen, deren Aufgabe und Ablieferung nicht nachweisbar ist, und die Beschränkung der Haftung auf feste Beträge (Tarifizierung) bei den zahlreichen verschlossenen Einschreibsendungen ohne Wertangabe, deren Inhalt die Post nicht kennt, ist auch aus rein praktischen Erwägungen unumgänglich. Die Aufgeber haben es in der Hand, ihre Interessen durch Einschreibung oder Wertangabe zu wahren. Im übrigen ist die gesetzliche Haftpflicht entsprechend den Bedürfnissen des Verkehrs zu ordnen. Eine darüber hinausgehende Verantwortlichkeit, z. B. die Haftung für den ganzen Schaden in allen Fällen, wo Arglist oder grobe Fahrlässigkeit des Personals vorliegt, wie dies gelegentlich verlangt wird, muss in dieser Allgemeinheit aus praktischen Gründen abgelehnt werden. In den wenigsten auf Diebstahl beruhenden Verlustfällen wird der Diebstahl und damit die Arglist nachgewiesen werden können. Dagegen ist die Haftung für grobes Verschulden bei Verspätungen der Reisendenpost (Art. 45, Abs. 3) und bei der Geld- und Bankpost (siehe unten zu Art. 51) neu aufgenommen.

B. Besondere Haftpflichtbestimmungen betreffend die einzelnen Postverkehrszweige.

(Art. 44—51.)

Zu Art. 44—46 (bisher Art. 95—99).

So selbstverständlich die Vorschrift in Art. 44, Abs. 3, wonach die Post für konzessionierte Unternehmungen keine Haftpflicht übernimmt, sein mag, so erscheint es aus praktischen Gründen doch angezeigt, sie aufzunehmen, um von vornherein jeden Zweifel auszuschliessen.

Reisenden-
post.

Die Billigkeit erheischt, künftig auch bei Verspätung von Postreisenden eine angemessene Entschädigung für notwendige Kosten, z. B. für Rückfahrt, für Mahlzeiten oder für auswärtiges Übernachten, auszurichten, ähnlich wie es im Eisenbahnverkehr bereits üblich ist (Eisenbahntransportgesetz, Art. 59).

Zu Art. 47—50.

Sendungs-
post.

Die Entschädigung für verlorene Einschreibsendungen, die gegenwärtig Fr. 50 beträgt, wird, in Übereinstimmung mit dem Weltpostverein, beibehalten; dagegen wird die Entschädigung für Verluste von Poststücken von Fr. 15 für das kg. entsprechend der Steigerung der Warenpreise, auf Fr. 25 hinaufgesetzt. Der bisherige Abstand des Ansatzes von Fr. 50 für einen eingeschriebenen Brief und von rund Fr. 15 für ein ganzes Poststückkilogramm entbehrt der innern Berechtigung. Die verhältnismässig zu hohe Entschädigung für den eingeschriebenen Brief begünstigt überdies die Gepflogenheit, Wertsachen und Banknoten mit blossen Einschreibbriefen zu versenden. Die Haftpflicht für Einschreibsendungen will nicht einen Sachwert decken, sondern nur das Interesse, das der Versender an der richtigen Zustellung einer Nachricht hat. Dieses Interesse sollte mit Fr. 50 auch in Zukunft um so eher hoch genug bewertet sein, als der Versender diesen Betrag ohne jeden Nachweis eines wirklichen Schadens beanspruchen kann. Es kommt sehr oft vor, dass eine Entschädigung von Fr. 50 ausgerichtet werden muss, während der durch den Verlust entstandene Schaden bedeutend geringer ist.

Neu ist vorgesehen, dass bei Wertsendungen die Geltendmachung eines Anspruchs wegen Beraubung oder Beschädigung spätestens an dem auf die Ablieferung folgenden Werktag angebracht werden muss. Es entspricht dies übrigens der bisherigen Praxis. Dem Empfänger einer Wertsendung darf wohl zugemutet werden, dass er sie sofort nach Empfang nachprüft. Die Untersuchung verspricht bei vorgekommenen Unregelmässigkeiten um so eher Erfolg, je rascher sie aufgenommen werden kann.

Bei Verspätung einer Einschreibsendung, eines Poststückes oder einer Wertsendung um mehr als 24 Stunden über die ordentliche Lieferfrist hinaus ist eine Erhöhung der bisherigen Entschädigung von Fr. 15 auf Fr. 25 vorgesehen.

Zu Art. 51.

Die neue Vorschrift, wonach die Post auch haftet, wenn sie die Nachnahmesendung oder die Inlagen des Einzugsauftrags dem Empfänger ohne Bezahlung ausfolgte, ist dem Weltpostrecht angepasst.

Geld- und
Bankpost

Wird der Inhaber einer Postcheckrechnung durch missbräuchliche Verwendung von Postchecks geschädigt, so haftet die Post nach dem Entwurf, wenn einem ihrer Beamten grobes Verschulden nachgewiesen werden kann. Das geltende Postgesetz enthält hierüber keine ausdrückliche Bestimmung, so dass die Post heute nach den Normen des öffentlichen Rechts die Entschädigungspflicht auch bei grobem Verschulden ihrer Beamten in allen Fällen ablehnen kann, für die im Gesetz eine Haftpflicht nicht besonders vorgesehen ist.

Die Verspätungsentschädigung im Einzugsauftrags-, Post- und Zahlungsanweisungsverkehr wurde wie für Einschreibsendungen von Fr. 15 auf Fr. 25 erhöht. Sie soll künftig auch ausgerichtet werden, wenn ein Einzugsauftrag mehr als 24 Stunden zu spät dem Protest- oder Betreibungsbeamten übermittelt wurde. Nach geltendem Postgesetz wird für solche Verspätungen nicht gehaftet.

Bei verspäteten Gutschriften im Postcheckverkehr ist für die Zeit der Verspätung über die ordentliche Erledigungsfrist die Vergütung von Verzugszins vorgesehen. Da es sich hier im Gegensatz zum Postanweisungsverkehr in der Hauptsache um geschäftliche Zahlungen handelt, wo eine Verspätung in der Regel bloss Zinsverluste im Gefolge hat, ist die Zinsvergütung die passendere Entschädigung als ein fester Betrag von Fr. 25.

V. Strafbestimmungen.

(Art. 52—62.)

Zu Art. 52 (bisher Art. 114 und 115).

Die der bisherigen Praxis entsprechende Bestimmung von Abs. 2, wonach die in den Art. 55—58 genannten strafbaren Handlungen auch bei fahrlässiger Begehung strafbar sind, ist nötig, weil eine grosse Zahl dieser Handlungen fahrlässig begangen wird und die Einrichtungen der Postanstalt auch gegenüber fahrlässiger Begehung des Schutzes bedürfen. Von Bedeutung ist dies namentlich bei den Fiskaldelikten (Postregalverletzungen usw.) des Art. 58. Der Grad des Verschuldens soll im Strafmass berücksichtigt werden.

Allgemeine
Bestimmungen.

Zu Art. 53 (bisher Art. 54 des Bundesstrafrechts).

Straffälle.
Postgeheim-
nis.

Wir verweisen zunächst auf die Ausführungen oben S. 699 und 700. Im Gegensatz zum geltenden Postgesetz wurden sämtliche Strafandrohungen für Postgeheimnisverletzung, Unterschlagung von Postsendungen u. dgl. aufgenommen. Dies ist nötig, weil die Fassung des Art. 54 des Bundesstrafrechts von 1853 veraltet ist. Dessen Tatbestände treffen auf die heutigen Verhältnisse teilweise nicht mehr zu, so z. B. nicht das Tatbestandsmerkmal des versiegelten Briefes. Die Fassung des Art. 53 des Entwurfs lehnt sich an die des Art. 286 des Entwurfs eines schweizerischen Strafgesetzbuches vom 23. Juli 1918 an.

Zu Art. 54 (bisher Art. 114 und 116).

Fälschungen.

Die Geltendmachung eines echten Postchecks ohne genügende Deckung, die nach dem Postgesetz von 1910 der Strafe der Bundesaktenfälschung unterliegt, wurde nicht mehr als besonderes Delikt aufgenommen. Sie soll künftig nach den Normen des gemeinen Strafrechts behandelt werden. Diese Regelung genügt; denn seit der Einrichtung des Postcheckdienstes wurde kein einziger solcher Fall strafrechtlich verfolgt.

Von Bedeutung ist die Neuerung, dass der strafrechtliche Schutz auf alle Postwertzeichen usw. des In- und Auslandes ausgedehnt wird, während nach dem Postgesetz von 1910 nur die geltenden Postwertzeichen geschützt sind. Die Erweiterung des Schutzes auf alle Wertzeichen ist der Schweiz durch Art. 18 des Weltpostvertrages von Rom und Art. 20 des Weltpostvertrages von Madrid zur Pflicht gemacht. Die vorgeschlagene Regelung ist auch im Einklang mit der entsprechenden Bestimmung von Art. 211 des Entwurfs eines schweizerischen Strafgesetzbuches vom 23. Juli 1918.

Zu Art. 55 (bisher Art. 115).

Nach-
ahmungen.

Der Schutz gegen bloss unbefugte Nachahmung wurde wie in Art. 54 des vorliegenden Entwurfs und in Art. 327 und 328 des Entwurfs eines schweizerischen Strafgesetzbuches vom 23. Juli 1918 ausgedehnt auf die Wertzeichen, Siegel usw. der Postverwaltung schlechthin, statt bloss auf die geltenden, weil auch die Nachahmung nicht mehr geltender Siegel usw. zu Missbrauch und Irreführung dienen kann.

Zu Art. 56 (bisher Art. 117, Buchst. e).

Die Ausdehnung des strafrechtlichen Schutzes, den die Sicherheit des Postwagenverkehrs geniesst, auf die Verkehrssicherheit der von der Postverwaltung konzessionierten Unternehmungen ist nötig wegen der grossen Zahl konzessionierter Automobilunternehmungen, denen sich fortwährend viele Menschenleben anvertrauen.

Gefährdungen.

Zu Art. 57.

Wenn konzessionierte Unternehmungen die ihnen in den Konzessionen auferlegten Pflichten nicht erfüllen, so stehen den Aufsichtsbehörden nach geltendem Recht keine genügenden Mittel zu Gebote, um ihren Weisungen Nachachtung zu verschaffen. Die Androhung des Konzessionsentzugs ist meist unbehelflich, da ihre Verwirklichung über das Ziel hinausschiessen würde. Es ist daher zweckmässig, besondere Strafandrohungen vorzusehen.

Ordnungswidrigkeiten

Die Strafbefugnis der Postverwaltung bei Fällen von Zuwiderhandlung der Postbenützer gegen Anordnungen des Postpersonals ist, wie die bisherige Strafbefugnis gegen Versender, die Gegenstände aufgeben, deren Beförderung mit der Post verboten ist (Entwurf Art. 56, Abs. 1, bisher Art. 117, Buchst. e), ein Ausfluss der polizeilichen Anstaltsgewalt der Post. Sie ist wünschenswert, um der Post zu ermöglichen, die Ordnung in den Posträumen und Postwagen so viel als möglich ohne die Inanspruchnahme der Sicherheitspolizei aufrechtzuerhalten, wie dies in ähnlicher Weise bei den Eisenbahnen der Fall ist.

Zu Art. 58 (bisher Art. 117).

Der Höchstbetrag der Busse wurde der Geldentwertung entsprechend von Fr. 1—500 auf Fr. 3—1000 und im Wiederholungsfall von Fr. 2000 auf Fr. 3000 erhöht.

Verletzungen des Postregals und anderer Fiskalrechte.

Als neue Verletzung wurde die Umgehung der Posttaxen aufgenommen, die schon im Posttaxengesetz von 1884 berücksichtigt war. Die Erfahrung hat gelehrt, dass eine solche allgemeine Bestimmung nötig ist, weil nicht alle einzelnen Fälle der Posttaxenumgehung aufgezählt werden können.

Zu Art. 59.

Durch die neue, an und für sich selbstverständliche Bestimmung dieses Artikels soll unzweideutig ausgesprochen sein, dass alle in den Vorbehalt der allgemeinen Strafgesetze.

Art. 53—58 nicht erwähnten Übertretungen oder Vergehen nach den Normen des gemeinen Strafrechts zu verfolgen sind.

Zu Art. 60 (bisher Art. 114—116).

Verfahren.

Keine Bemerkungen.

Zu Art. 61 (bisher Art. 118—120).

Die Delegationsbefugnis des Postdepartements wurde zu dessen Entlastung und in Berücksichtigung der Geldentwertung von Fr. 200 auf Fr. 500 erhöht.

Die Bestimmung des bisherigen Art. 120, wonach dem Verzeiger ein Drittel der bezogenen Bussen zufällt, wurde fallen gelassen, da sie heutigen Anschauungen nicht mehr entspricht und nach den bisherigen Erfahrungen auch nicht nötig erscheint.

Zu Art. 62 (bisher Art. 121).

**Anzeigepflicht
und
Rechtshilfe.**

Keine Bemerkungen.

VI. Schluss- und Übergangsbestimmungen.

(Art. 63—65.)

Zu Art. 63 (bisher Art. 1 und 124).

**Geltungs-
bereich und
Vollziehungs-
verordnung.**

Alle im Gesetz selber festgelegten Preise für die hauptsächlichen Postleistungen sind als Taxen bezeichnet, während für die Entgelte, deren Festsetzung durch den Bundesrat in der Postordnung erfolgen wird, der Ausdruck Gebühren gewählt wurde. Es wird also künftig zwischen den Taxen des Postverkehrsgesetzes und den Gebühren der Postordnung zu unterscheiden sein. Diese formell unterschiedliche Behandlung beruht auf der von jeher befolgten Erwägung, dass nur die für Verkehr und Finanzen wichtigsten Entgelte eine gesetzliche Bindung erfahren sollen. Die Festsetzung der Entgelte von geringerer Bedeutung ist wie bisher dem Verordnungsweg überlassen. Diese Gebühren scheiden wieder in zwei Gruppen aus, in die wichtigsten, auf die schon im Gesetz ausdrücklich hingewiesen ist, und in die unbedeutenderen, oder noch nicht vorgesehenen, zu deren Erhebung die allgemeine Klausel des Art. 63, 3, letzter Satz, ermächtigt. In Betracht kommen Gebühren mehr nebensächlicher Art, wie Fach- und Lagergebühren, Gebühren für Nachsendungsaufträge, Zeitungsabonnemente usw., die zum grössten Teil schon jetzt durch die Postordnung geregelt sind.

Zu Art. 64 (bisher Art. 18).

Wichtig ist die Bestimmung in Art. 64, wonach der Bundesrat die Taxen, Gewichtsgrenzen, Entfernungsstufen, Fristen, Zins und Entschädigungsansätze des Gesetzes mit Genehmigung der Bundesversammlung ändern kann. Schon auf Grund von Art. 18 des geltenden Postgesetzes ist der Bundesrat ermächtigt, einzelne Taxen und Gebühren unter Vorbehalt der Genehmigung durch die Bundesversammlung herabzusetzen. Während der Kriegszeit hatte der Bundesrat auf Grund seiner ausserordentlichen Vollmachten überdies die Möglichkeit, die Taxen entsprechend den Bedürfnissen auch zu erhöhen. Die Not der Zeit zwang ihn wiederholt, hiervon Gebrauch zu machen. Die Taxbestimmungen der Post sind im fortwährenden Wandel der gegenwärtigen Zeitläufe notwendigen Änderungen unterworfen. Es sollte daher die gesetzliche Grundlage dafür geschaffen werden, dass Taxänderungen, die sich durch die Umstände aufzwingen, ohne die Umständlichkeit und vor allem ohne den Zeitverlust durchgeführt werden können, die mit einem dem Referendum unterstellten Gesetzeserlass unzertrennbar sind. Die Bestimmung, dass solche Änderungen von der Genehmigung der Bundesversammlung abhängig sind, sollte genügende Gewähr dafür bieten, dass diese Befugnis, sei es im Sinn einer Taxerhöhung oder -ermässigung, nur ausgeübt wird, wenn die Verhältnisse es erfordern oder gestatten.

Änderungs-
vorbehalt.

Zu Art. 65 (bisher Art. 125).

Da sich der vorliegende Entwurf mit der Organisation der Postverwaltung nicht befasst, müssen nur die Bestimmungen des geltenden Postgesetzes aufgehoben werden, die sich auf den Postverkehr beziehen, während die in Art. 69—94 und in Art. 113 enthaltenen Organisationsbestimmungen dieses Gesetzes vorderhand noch in Kraft bleiben. Bis zum Inkrafttreten des eidgenössischen Lotterieggesetzes soll auch Art. 15 des geltenden Gesetzes weiter zu Kraft bestehen.

Aufgehobene
Gesetzesbe-
stimmungen.

Da das Postregalgesetz von 1894 durch das geltende Postgesetz aufgehoben wurde und in Art. 44 des gegenwärtigen Entwurfs schlechthin auf das Eisenbahnhaftpflchtgesetz verwiesen ist, wird der in Abs. 2 des Art. 65 erwähnte Nachsatz in Art. 24, Ziff. 2, des Eisenbahnhaftpflchtgesetzes unnötig.

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen empfehlen wir Ihnen die Annahme des nachstehenden Gesetzesentwurfes und benützen den Anlass, Sie wiederholt unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern:

Bern, den 28. Oktober 1921.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Schulthess.

Der Bundeskanzler:

Steiger.

Ausgabenstatistik.*Beilage 1.***1. Personalbestand.**

(auf Ende April des betreffenden Jahres.)

1913	1918	1919	1920	1921	Weniger im Jahr 1921 gegen- über 1913
17,360	16,697	16,605	16,966	16,661	— 699

2. Personalausgaben.

	1913	1918	1919	1920	1921 Schätzung	Mehr im Jahr 1921 gegen- über 1913
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Verwaltung	2,650,000	3,945,415	5,213,277	5,807,016	5,700,000	3,050,000
Betrieb:						
Besoldungen,						
Teuerungszu-						
lagen						
usw. . . .	39,977,932	65,431,443	79,710,586	89,238,155	92,480,000	52,502,068
Dienstklei-						
der	1,153,926	1,026,209	2,012,057	1,824,633	2,685,000	1,531,074
Total B'trieb	41,131,858	66,457,652	81,722,643	91,062,788	95,165,000	54,033,142
Gesamttotal	43,781,858	70,403,067	86,935,920	96,869,804	100,865,000	57,083,142
Verhältnis	%	%	%	%	%	%
Verwaltung						
zu Betrieb	6,05	5,60	6,00	5,99	5,65	—0,40

3. Ausgaben für Diensträume.

	1913	1918	1919	1920	1921 Schätzung	Mehr im Jahr 1921 gegen- über 1913
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Mietzinse .	2,486,645	3,312,277	3,355,861	3,740,287	3,875,000	1,388,355
Lokale:						
Einrichtung .	303,152	210,929	204,417	269,084	484,500	181,348
Beleuchtung.	313,044	247,343	230,324	258,529	268,500	—44,544
Heizung . .	261,339	958,856	914,301	1,187,751	820,000	558,661
Reinigung. .	94,152	138,229	124,514	148,019	189,000	94,848
Total Lokale	971,687	1,555,357	1,473,556	1,863,383	1,762,000	790,313
Gesamttotal.	3,458,332	4,867,634	4,829,417	5,603,670	5,637,000	2,178,668

4. Ausgaben für Transporte.

	1913	1918	1919	1920	1921 Schätzung	Mehr im Jahr 1921 gegen- über 1913
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Eisenbahnen und Dampf- schiffe . . .	4,444,831	4,801,238	5,518,355	6,096,167	10,879,000	6,434,169
Automobil- gesellschaften Unternehmer u. Boten . .	8,171,512	7,655,067	8,658,220	8,847,055	8,566,500	394,988
Eigene Unter- nehmungen (ohne Personal)	28,955	110,638	275,608	958,685	2,030,000	2,001,045
Total . . .	12,645,298	12,566,943	14,452,183	15,001,907	21,475,000	8,830,202

5. Ausgaben für Anschaffung der Wertzeichen.

	1913	1918	1919	1920	1921 Schätzung	Mehr im Jahr 1921 gegen- über 1913
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Papier . . .	248,489	350,614	404,897	410,609	575,000	326,511
Druck . . .	124,244	180,808	192,611	249,986	260,000	135,756
Total . . .	372,733	531,422	597,508	660,595	835,000	462,267

6. Übrige Ausgaben.

	1913	1918	1919	1920	1921 Schätzung	Mehr im Jahr 1921 gegen- über 1913
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Bureau mate- rial, Druck- sachen u. dgl.	865,433	1,342,075	1,566,243	1,765,929	2,118,000	1,252,567
Verschiedenes	45,568	45,988	71,451	90,016	56,500	10,932
Total . . .	911,001	1,388,063	1,637,694	1,855,945	2,174,500	1,263,499

Beilage 1 (Schluss).**7. Gegenseitiges Verhältnis der Ausgaben.**

	1913	1918	1919	1920	1921 Schätzung	Mehr im Jahr 1921 gegen- über 1913
	%	%	%	%	%	%
Personalausgaben . . .	71,59	78,44	80,16	80,13	77,00	5,41
Ausgaben für Diensträume	5,66	5,42	4,45	4,63	4,30	—1,36
Ausgaben für Transporte .	20,65	14,00	13,33	13,15	16,40	—4,25
Ausgaben für Herstellung der Wert- zeichen . .	0,61	0,59	0,55	0,55	0,84	0,03
Übrige Aus- gaben . . .	1,49	1,55	1,51	1,54	1,86	0,17
Total . . .	100	100	100	100	100	—

8. Verhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen
 (sog. Ausgabenkoeffizient).

1913	1918	1919	1920	1921 Schätzung	Mehr im Jahr 1921 gegen- über 1913
%	%	%	%	%	%
98,38	116,30	126,93	130,53	120,19 ¹⁾	21,81

¹⁾ Bei Annahme eines Defizites von 22 Millionen Franken.

Verkehrsstatistik.**1. Reisendenpost.**

Jahr	Beförderte Reisende	
		%
1913	1,803,521	
1918	598,211	— 66,8
1919	625,149	+ 4,5
1920	730,637	+ 16,9
1921 ¹⁾	900,000	+ 23,2

¹⁾ Schätzungen auf Grund des Verkehrs der ersten 8 Monate.

2. Briefpost.

Jahr	Eingeschriebene Kleinsendungen		Abonnierte Zeitungen		Übrige Kleinsendungen (ohne Nachnahme)	
		%		%		%
1913. .	6,667,980		213,426,805		334,480,738	
1918. .	7,854,962	+ 17,8	250,568,017	+ 17,4	348,739,527	+ 4,3
1919. .	8,520,366	+ 8,5	265,818,328	+ 6,1	332,422,102	— 4,7
1920. .	8,520,185	—	277,841,543	+ 4,5	358,669,660	+ 7,9
1921 ¹⁾ .	7,280,000	— 14,6	276,050,802	— 0,6	308,455,916	— 14,0

¹⁾ Schätzungen auf Grund des Verkehrs der ersten 8 Monate.

3. Paketpost.

Jahr	Postpakete (ohne Wertangabe und ohne Nachnahme)		Wertsendungen	
		%		%
1913. .	27,324,765		1,544,537	
1918. .	28,641,263	+ 4,8	1,767,864	+ 14,4
1919. .	32,196,639	+ 12,4	1,878,572	+ 6,3
1920. .	32,811,034	+ 1,9	1,851,509	— 1,4
1921 ¹⁾ .	27,652,513	— 15,7	1,806,341	— 2,4

¹⁾ Schätzungen auf Grund des Verkehrs der ersten 8 Monate.

Beilage 2 (Fortsetzung).**4. Geldpost.**

Jahr	Nachnahmen				Postanweisungen		Einzugsaufträge	
	Kleinsendungen		Pakete					
		%		%		%		%
1913	9,461,894		3,913,989		5,921,150		3,276,911	
1918	8,848,941	— 6,5	3,638,920	— 7,0	5,874,651	— 0,8	2,692,169	— 17,8
1919	9,915,953	+ 12,0	3,943,763	+ 8,4	5,443,728	— 7,3	2,809,447	+ 4,3
1920	11,029,710	+ 11,2	4,319,581	+ 9,5	5,267,508	— 3,2	3,605,018	+ 28,3
1921 ¹⁾	11,805,924	+ 7,0	3,878,370	— 10,2	4,492,857	— 14,7	3,634,496	+ 0,8

¹⁾ Schätzungen auf Grund des Verkehrs der ersten 8 Monate.

¹⁾ Schätzungen auf Grund des Verkehrs der ersten 8 Monate.

5. Bankpost.

Jahr	Einzahlungen		Auszahlungen		Überweisungen		Rechnungsinhaber	
		%		%		%		%
1913	8,870,153		1,589,138		1,290,247		15,812	
1918	13,761,054	+ 55,1	2,974,788	+ 87,2	2,521,670	+ 95,4	27,604	+ 74,8
1919	14,623,438	+ 6,3	2,905,551	— 2,3	2,953,487	+ 17,1	33,780	+ 22,4
1920	16,913,652	+ 15,7	2,932,484	+ 0,9	3,602,634	+ 22,0	38,745	+ 14,7
1921 ¹⁾	16,685,790	— 1,3	2,982,841	+ 1,7	3,595,414	— 0,2	42,000	+ 8

¹⁾ Schätzungen auf Grund des Verkehrs der ersten 8 Monate.

Beilage 3.**Rechnungsergebnisse der schweiz. Postverwaltung 1874—1920.**

1874		Fr.	533,077. 12	Aktivsaldo
1875		»	139,232. 50	»
1876		»	100,452. 28	»
1877		»	550,537. 43	»
1878		»	1,601,489. 02	»
1879		»	1,791,583. 32	»
1880		»	2,011,864. 34	»
1881		»	2,034,282. 61	»
1882		»	1,608,013. 13	»

Beilage 3 (Fortsetzung).

1883		Fr.	1,245,822. 83	Aktivsaldo
1884		»	1,181,866. 64	»
1885		»	1,508,136. 87	»
1886		»	1,582,651. 30	»
1887		»	1,532,545. 09	»
1888		»	1,754,259. 06	»
1889		»	2,292,841. 44	»
1890		»	2,271,362. 23	»
1891		»	1,686,897. 47	»
1892		»	912,949. 84	»
1893		»	1,389,446. 92	»
1894		»	1,400,182. 67	»
1895		»	1,452,492. 72	»
1896		»	2,547,870. 32	»
1897		»	1,653,026. 27	»
1898		»	1,044,136. 67	»
1899		»	2,788,439. 55	»
1900		»	2,700,351. 10	»
1901		»	3,063,527. 68	»
1902		»	3,666,289. 11	»
1903		»	3,556,278. 03	»
1904		»	3,377,603. 82	»
1905		»	4,496,117. 69	»
1906		»	3,679,059. 55	»
1907		»	3,897,250. 87	»
1908		»	2,953,936. 64	»
1909		»	3,735,059. 08	»
1910		»	2,568,078. 82	»
1911		»	3,751,374. 12	»
1912		»	2,513,888. 49	»
1913		»	1,004,610. 16	»
1914		»	6,158,484. 44	Passivsaldo
1915		»	2,229,523. 19	»
1916		»	2,979,337. —	»
1917		»	8,171,313. —	»
1918		»	12,585,054. 19	»
1919		»	23,010,822. 93	»
1920		»	28,276,783. 22	»
1921		»	22,000,000. —	» (schätzungsweise)
1922		»	13,194,000. —	» (Voranschlag)

Beilage 4 a.**Berechnung der Einnahmen aus den neuen Taxen.**

	Ertrag der bisherigen Taxen	Ertrag der neuen Taxen	Mehr- oder Minderertrag der neuen Taxen
	Fr.	Fr.	Fr.
<i>A. Sendungspost.</i>			
1. Briefe und andere allgemeine Kleinsendungen bis 1 kg . .	26,930,726	28,670,925	+ 1,740,199 ¹⁾
2. Postkarten	8,045,008	8,045,008	—
3. Betreibungsurkunden	74,029	92,536	+ 18,507
4. Drucksachen	4,048,483	3,886,544	— 161,939
5. Abonnierte Zeitungen	4,236,406	4,236,406	—
6. Einschreibgebühr für Klein- sendungen	1,456,000	1,456,000	—
7. Gerichtsurkunden	41,905	49,887	+ 7,982
8. Stücktaxen	23,154,120	21,721,978	— 1,432,142 ¹⁾
9. Werttaxen	131,675	285,272	+ 153,597
10. Bestellgebühren	1,000,000	—	— 1,000,000
<i>B. Geld- und Bankpost.</i>			
1. Nachnahmen	3,487,228	3,887,408	+ 400,180
2. Einzugsaufträge	1,605,236	2,089,835	+ 484,599
3. Postanweisungen	1,192,382	1,225,492	+ 33,110
4. Postcheckverkehr	2,800,659	2,956,903	+ 156,244
	78,203,857	78,604,194	+ 2,994,408
		78,203,857	— 2,594,071
Gesamtmehrertrag		400,337	+ 400,337

¹⁾ Durch Einführung uneingeschriebener Kleinsendungen bis 1 kg erhöhen sich die Einnahmen aus den Kleinsendungen. Diesen Mehreinnahmen steht ein Ausfall bei den Stücktaxen gegenüber.

Veranschlagung der Einnahmen aus dem Kleinsendungsverkehr.

Gegenstände	Stückzahl (Verkehr 1921)	Prozent der Gesamt- stück- zahl	Veranschlagte Einnahmen auf Grund der Taxen		
			vom 1. Januar 1918	vom 1. Januar 1921	Vorentwurf 1921
			Fr.	Fr.	Fr.
1. Abonnierte Zei- tungen.	268,978,292	46,05	2,118,203	4,236,406	4,236,406
2. Drucksachen . .	64,775,739	11,1	2,298,537	4,048,483	3,886,544
3. Warenmuster . .	431,838	0,07	24,830	—	—
4. Postkarten . . .	79,890,000	13,7	6,033,756	8,045,008	8,045,008
5. Betreibungsur- kunden.	185,073	0,03	55,522	74,029	92,536
Zus. Nrn. 1—5 . .	414,260,942	70,05	10,530,848	16,403,926	16,260,494
6. Briefe und übrige Kleinsendungen bis 250 g					
Nahverkehr . . .	58,712,618	10,05	5,877,262	5,877,262	5,886,261
Fernverkehr . . .	105,207,321	18,01	15,790,098	21,053,464	21,066,464
über 250 bis 1000g	5,727,335	0,08	—	—	1,718,200
Zus. Nr. 6	169,647,274	29,04	21,667,360	26,930,726	28,670,925
7. Gerichtsurkunden	79,819	0,01	36,917	41,905	49,887
8. Einschreibtaxe für übrige Kleinsen- dungen bis 250 g	in Nr. 6 mitgezählt	—	1,092,000	1,456,000	1,456,000
Zus. Nrn. 1—8 . .	583,988,035	100,00	33,327,125	44,832,557	46,437,306

Veranschlagung der Einnahmen aus dem Stückverkehr.

Gewichtsstufen	Stückzahl (Verkehr 1921)	Prozent der Gesamt- stück- zahl	Veranschlagte Einnahmen auf Grund der Taxen		
			vom 1. September 1918	vom 1. Januar 1921	Vorentwurf 1921 Zonentarif ab 10 kg
			Fr.	Fr.	Fr.
bis 250 g	¹⁾ 1,496,841	4,40	1,795,209	1,795,209	225,026
über 250 g bis 500 g . .	¹⁾ 4,487,190	13,46			2,290,934
„ 500 g „ 1 kg	¹⁾ 6,967,480	20,90	6,136,716	7,670,895	
„ 1 kg „ 2 ¹ / ₂ „	8,374,311	25,12		5,024,586	
„ 2 ¹ / ₂ „ „ 5 „	6,537,430	19,61	3,922,458	5,229,944	5,883,687
„ 5 „ „ 7 ¹ / ₂ „	1,966,896	5,90			2,360,275
„ 7 ¹ / ₂ „ „ 10 „	1,666,861	5,00	4,360,508	5,450,686	2,500,291
Zus. bis 10 kg	31,497,009	94,48			16,214,891
über 10 bis 15 kg . .	1,206,807	3,62	2,172,253	2,413,614	2,829,359
„ 15 „ 20 „ . .	83,343	0,25	230,860	254,530	260,530
„ 20 „ 25 „ . .	30,004	0,09	103,889	114,540	117,241
„ 25 „ 30 „ . .	16,669	0,05	69,260	76,361	78,161
„ 30 „ 35 „ . .	8,334	0,025	40,399	44,541	45,591
„ 35 „ 40 „ . .	5,334	0,016	29,550	32,580	33,348
„ 40 „ 45 „ . .	3,334	0,01	20,779	22,910	23,449
„ 45 „ 50 „ . .	6,334	0,019	43,863	48,360	49,500
Portofrei	480,056	1,44	—	—	—
Total . .	33,337,224	100	18,925,744	23,154,120	21,721,978
Pro memoria:					
Uneingeschriebene Kleinsendungen . .	6,474,088	19,42	—	—	¹⁾ 1,826,106
			18,925,744	23,154,120	23,548,084

¹⁾ Angenommen, die Hälfte der bisherigen Poststücke bis 1 kg würden künftig als uneingeschriebene Kleinsendungen aufgegeben (siehe Beilage 4b).

¹⁾ Angenommen, die Hälfte der bisherigen Poststücke bis 1 kg würden künftig als uneingeschriebene Kleinsendungen aufgegeben (siehe Beilage 4b).

Veranschlagung der Einnahmen aus dem Postanweisungsverkehr.

Betrag	Stückzahl (Verkehr 1921)	Prozente der Gesamt- stückzahl	Veranschlagte Einnahmen auf Grund der Taxen		
			bis 1915	seit 1. Februar 1915	Vorentwurf
			Fr.	Fr.	Fr.
Bis 20 Fr.	1,324,430	33,6	198,664. 50	264,886. —	264,886. —
Über 20 bis 50 Fr.	1,072,158	27,2	350,816. 40	268,039. 50	526,224. 60
" 50 " 100 "	681,924	17,3		204,577. 20	
" 100 " 200 "	457,244	11,8	137,173. 20	182,897. 60	182,897. 60
" 200 " 300 "	173,437	4,4	69,374. 80	86,718. 50	86,718. 50
" 300 " 400 "	78,835	2,0	39,417. 50	47,301. —	47,301. —
" 400 " 500 "	55,185	1,4	33,111. —	38,629. 50	38,629. 50
" 500 " 600 "	27,592	0,7	19,314. 40	22,073. 60	78,835. 20
" 600 " 700 "	15,767	0,4	12,613. 60	14,190. 30	
" 700 " 800 "	11,825	0,3	10,642. 50	11,825. —	
" 800 " 900 "	7,884	0,2	7,884. —	8,672. 40	
" 900 " 1000 "	35,476	0,9	39,023. 60	42,571. 20	
	3,941,757	100	918,035. 50	1,192,381. 80	1,225,492. 40

Veranschlagung der Einnahmen aus dem Nachnahmenverkehr.

Beilage 4 e.

Betrag	Stückzahl (Verkehr 1921)	Prozent der Gesamt- stückzahl	Veranschlagte Einnahmen auf Grund der Taxen		
			bis 1921	seit 1. Januar 1921	Vorentwurf
			Fr.	Fr.	Fr.
Bis 10 Fr.	9,526,640	60,74	952,664	1,428,996	1,905,327
Über 10 bis 20 Fr.	3,322,718	21,185	664,544	664,544	664,544
" 20 " 30 "	1,272,780	8,115	381,834	381,834	381,834
" 30 " 40 "	563,066	3,59	225,226	225,226	225,226
" 40 " 50 "	318,391	2,08	159,196	159,196	159,196
" 50 " 60 "	189,780	1,21	294,457	113,868	113,868
" 60 " 70 "	115,280	0,785		80,696	80,696
" 70 " 80 "	87,205	0,568		69,764	69,764
" 80 " 90 "	53,405	0,3405		48,065	48,065
" 90 " 100 "	45,092	0,2875		45,092	45,092
" 100 " 200 "	122,416	0,7805	85,691	177,503	146,899
" 200 " 300 "	20,703	0,132	16,562	49,687	28,984
" 300 " 400 "	5,411	0,0345	4,870	18,127	8,658
" 400 " 500 "	2,196	0,014	2,196	9,443	3,953
" 500 " 600 "	1,019	0,0065	1,121	5,350	2,038
" 600 " 700 "	471	0,003	565	2,920	1,036
" 700 " 800 "	392	0,0025	510	2,803	941
" 800 " 900 "	157	0,001	220	1,272	408
" 900 " 1000 "	314	0,002	471	2,842	879
Amtliche	36,858	0,235	—	—	—
Total	15,684,294	100	2,790,127	3,487,228	3,887,408

Veranschlagung der Einnahmen aus dem Postcheckverkehr.

I. Einzahlungsscheine.

Betrag der Taxstufen	Stückzahl Verkehr 1921	Prozent der Gesamtstückzahl	Veranschlagte Einnahmen auf Grund der Taxen					
			bis 1915		seit 1. Febr. 1915		Vorentwurf 1921	
			Taxe	Betrag	Taxe	Betrag	Taxe	Betrag
			Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.
Bis 20 Fr.	6,712,694	40,23	5	609,115	5	335,635	10	1,218,230
über 20— 100 Fr.	5,469,602	32,78			10	546,960		
" 100— 200 "	1,933,883	11,50	10	193,388	15	290,082	15	290,082
" 200— 300 "	837,627	5,02	15	125,644	20	167,525	20	167,525
" 300— 400 "	447,179	2,68	20	89,436	25	111,795	25	111,795
" 400— 500 "	288,664	1,73	25	72,166	30	86,599	30	86,599
" 500—1000 "	578,997	3,47	40 ¹⁾	231,599	45 ¹⁾	249,119	40	231,599
" 1000—1500 "	151,841	0,91	65	98,697	70 ¹⁾	106,289	50	75,920
" 1500—2000 "	116,800	0,70	90	105,120	95 ¹⁾	110,960	60	70,080
" 2000—2500 "	38,377	0,23	110	42,215	115 ¹⁾	44,134	70	26,864
" 2500—3000 "	33,372	0,20	135	45,052	140 ¹⁾	46,721	80	26,698
" 3000—3500 "	15,017	0,09	160	24,027	165 ¹⁾	24,778	90	13,515
" 3500—4000 "	15,017	0,09	185	27,781	190 ¹⁾	28,532	100	15,017
" 4000—4500 "	8,343	0,05	210	17,520	215 ¹⁾	17,937	110	9,177
" 4500—5000 "	8,343	0,05	235	19,606	240 ¹⁾	20,023	120	10,012
" 5000 Fr.	30,034	0,18	400	120,136	405 ¹⁾	121,638	200 ¹⁾	60,068
	16,685,790 ¹⁾	100%		1,821,502		2,308,727		2,413,181

¹⁾ Durchschnittstaxe.

Beilage 4 f (Fortsetzung).**Veranschlagung der Einnahmen aus dem Postcheckverkehr.****II. Barabhebungen am Schalter der Checkbureaux.**

Betrag der Taxstufen	Stück- zahl Verkehr 1921	Prozent der Gesamtstückzahl	Veranschlagte Einnahmen auf Grund der Taxen					
			bis 1915		seit 1. Febr. 1915		Vorentwurf 1921	
			Taxe	Betrag	Taxe	Betrag	Taxe	Betrag
			Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.
Bis 100 Fr.	135,373	21,72	5	23,136	5	6,769	5	6,769
über 100— 500 Fr.	223,129	35,8			10	32,734	10	22,313
" 500—1000 "	104,210	16,72					15	15,631
" 1000—1500 "	37,396	6,00	10	7,255	15	10,882	20	7,479
" 1500—2000 "	35,152	5,84					25	8,788
" 2000—2500 "	15,644	2,51	15	4,684	20	6,245	30	4,693
" 2500—3000 "	15,582	2,5					35	5,454
" 3000—3500 "	7,915	1,27	20	3,142	25	3,927	40	3,166
" 3500—4000 "	7,791	1,25					45	3,506
" 4000—4500 "	6,233	1,00	25	2,992	30	3,590	50	3,116
" 4500—5000 "	5,734	0,92					55	3,154
" 5000 Fr.	29,107	4,67	45	13,098	50	14,553	80 ¹⁾	23,286
	623,266 ¹⁾	100 ⁰ / ₀		54,307		78,700		107,355

¹⁾ Durchschnittstaxe.

Veranschlagung der Einnahmen aus dem Postcheckverkehr.

III. Zahlungsanweisungen.

Betrag der Taxstufen	Stück- zahl Verkehr 1921	Prozent der Gesamtstückzahl	Veranschlagte Einnahmen auf Grund der Taxen					
			bis 1915		seit 1. Febr. 1915		Vorentwurf 1921	
			Taxe	Betrag	Taxe	Betrag	Taxe	Betrag
			Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.
Bis 100 Fr. . .	1,480,397	62,74	15	334,611	15	222,060	15	222,060
über 100— 500 Fr.	617,029	26,15			20	150,069	20	123,406
" 500—1000 "	133,316	5,65					25	33,329
" 1000—1500 "	35,394	1,50	20	14,016	25	17,520	30	10,618
" 1500—2000 "	34,685	1,47					35	12,140
" 2000—2500 "	12,978	0,55	25	6,194	30	7,433	40	5,191
" 2500—3000 "	11,798	0,50					45	5,309
" 3000—3500 "	6,371	0,27	30	3,327	35	3,881	50	3,185
" 3500—4000 "	4,719	0,20					55	2,595
" 4000—4500 "	4,719	0,20	35	2,560	40	2,926	60	2,831
" 4500—5000 "	2,596	0,11					65	1,687
" 5000 . . .	15,573	0,66	55	8,565	60	9,343	90	14,016
	2,359,575	100		369,273		413,232		436,367
Zusammenstellung.								
I. Einzahlungs- scheine . . .				1,821,502		2,308,727		2,413,181
II. Barabhebungen				54,307		78,700		107,355
III. Zahlungsanweisungen				369,273		413,232		436,367
				2,245,082		2,800,659		2,956,903

1) Durchschnittstaxe.

Beilage 5.**Verteilungsplan für die Portofreiheitsentschädigung.****Betreffnis auf den Kopf der Bevölkerung: 12,88553 Rappen.**

(Zählung von 1920.)

Kantone	Kopfzahl	Betrag
Zürich	538,602	Fr. 69,401. 72
Bern	674,394	» 86,899. 24
Luzern	177,073	» 22,816. 79
Uri	23,973	» 3,089. 05
Schwyz	59,731	» 7,696. 66
Obwalden	17,567	» 2,263. 60
Nidwalden	13,956	» 1,798. 30
Glarus	33,834	» 4,359. 69
Zug	31,569	» 4,067. 88
Freiburg	143,055	» 18,433. 39
Solothurn	130,617	» 16,830. 69
Baselstadt	140,708	» 18,130. 97
Baselland	82,390	» 10,616. 39
Schaffhausen	50,428	» 6,497. 92
Appenzell A.-Rh.	55,354	» 7,132. 66
Appenzell I.-Rh.	14,614	» 1,883. 09
St. Gallen	295,543	» 38,082. 28
Graubünden	119,854	» 15,443. 82
Aargau	240,776	» 31,025. 26
Thurgau	135,933	» 17,515. 69
Tessin	152,256	» 19,618. 99
Waadt	317,498	» 40,911. 30
Wallis	128,246	» 16,525. 18
Neuenburg	131,349	» 16,925. 01
Genf	171,000	» 22,034. 26
Aufrundung		» —. 22
	<u>3,880,320</u>	<u>Fr. 500,000. —</u>

Übersicht über die Taxen der Sendungspost.

Kleinsendungen		Einschreib- sendungen		Stücksendungen					
	Orts- verkehr	Fern- verkehr	Orts- verkehr	Fern- verkehr	a. Poststücke				
Abonnierte Zeitungs- nummern.	Rp. 1½	—	Rp. —	—	bis 250 g	Rp. 30			
Unadressierte Druck- sachen	3	—	—	—	über 250 g bis 1 kg . .	40			
Taxpflicht. Zeitungs- beilagen bis 50 g .	3	—	—	—	» 1 kg bis 2½ kg	60			
Blindschrift für je 500 g bis 3 kg . .	5	25	—	—	» 2½ » » 5 »	90			
Drucksachen im allge- meinen bis 50 g . .	5	25	—	—	» 5 » » 7½ »	120			
über 50 bis 250 g .	10	30	—	—	» 7½ » » 10 »	150			
» 250 » 500 g .	15	35	—	—	b. Frachtstücke				
Drucksachen zur An- sicht bis 50 g . .	10	—	—	—	Für je 5 kg	1. Zone	2. Zone	3. Zone	4. Zone
über 50 bis 250 g .	15	—	—	—		Rp.	Rp.	Rp.	Rp.
» 250 » 500 g .	20	—	—	—	kg	60	110	150	180
Leihsendungen v. Zeit- schriften u. Büchern bis 2 kg	30	—	—	—	über 10 bis 15	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.
Postkarten	10	30	—	—	» 15 » 20	180	330	450	540
Briefe u. übrige Klein- sendungen bis 250 g	10 20	30 40	—	—	» 20 » 25	240	440	600	720
über 250 bis 1000 g	30	50	—	—	» 25 » 30	300	550	750	900
Betreibungsurkunden	50	70	—	—	» 30 » 35	360	660	900	1080
Gerichtsurkunden bis 250 g	—	60 70	—	—	» 35 » 40	420	770	1050	1260
über 250 bis 1000 g	—	80	—	—	» 40 » 45	480	880	1200	1440
					» 45 » 50	540	990	1350	1620
					» 50 » 50	600	1100	1500	1800
Wertsendungen (Werttaxe)	bis 300 Fr.	20	Rp.	usw. 10 Rp. mehr für					
	über 300 bis 500 Fr.	30		je weitere 500 Fr.					
	» 500 » 1000 »	40		oder einen Bruch-					
	» 1000 » 1500 »	50		teil davon					
	» 1500 » 2000 »	60							

Für vertragliche Wertversicherungen wird eine Ermässigung von 50 bis 80 % der gewöhnlichen Werttaxen vorgesehen.

Für vertragliche Wertversicherungen wird eine Ermässigung von 50 bis 80 % der gewöhnlichen Werttaxen vorgesehen.

Beilage 7.**Übersicht über die Taxen der Geld- und Bankpost.**

Vergleichende Darstellung der Taxen für Werthbriefe, Postanweisungen und Postcheckverkehr.

Betrag in Fr.	Wertsendungen bis 250 g Gewicht	Postan- weisungen	Postcheckverkehr		
			Ein- zahlungen	Aus- zahlungen	Zah- lungsan- weisungen
bis 20	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.
über 20 bis 100	50	30	10	5	15
» 100 » 200	(30 + 20)	40	15		
» 200 » 300		50	20	10	20
» 300 » 400	60	60	25		
» 400 » 500	(30 + 30)	70	30		
» 500 » 600					
» 600 » 700	70				
» 700 » 800	(30 + 40)	80	40	15	25
» 800 » 900					
» 900 » 1000					
» 1000 » 1500	80	90	50	20	30
» 1500 » 2000	90	100	60	25	35
	usw.	usw. 10 Rp. mehr für je weitere 500 Fr.		usw. 5 Rp. mehr für je weitere 500 Fr.	

Nachnahmen.

bis 20 Fr.	Rp.	über 70 bis 80 Fr. . .	Rp.
über 20 bis 30 Fr.	20	» 80 » 90 » . . .	80
» 30 » 40 »	30	» 90 » 100 » . . .	90
» 40 » 50 »	40	» 100 » 200 » . . .	100
» 50 » 60 »	50	» 200 » 300 » . . .	120
» 60 » 70 »	60		140
» 70 »	70	usw. 20 Rp. mehr für je weitere 100 Fr. oder einen Bruchteil davon bis 1000 Fr. und 20 Rp. mehr für je weitere 1000 Fr. oder einen Bruchteil davon.	

Einzugsaufträge.

Taxe für Einschreib- sendung	+	Einzugstaxe 20 Rp.	+	Postanweisungs- bzw. Einzahlungstaxe
---------------------------------	---	-----------------------	---	---

Vergleichung der Postfrachtstücktaxen mit den Eilgut- und den Expressguttaxen der schweiz. Bundesbahnen.

Distanzbeispiele in Tariffkm	
Genf-Lausanne	61
Lausanne-Bern	98
Bern-Olten	67
Olten-Zürich	63
Zürich-Chur	118
Zürich-St. Gallen	85
Basel oder Bern } -Luzern	159
Luzern-Bellinzona	96
Bellinzona-Chiasso	205
Le Locle-Bern	63
	91

Zone	Strecke	Versendungsart	Taxen der Sendungen im Gewicht von kg							
			über 10 bis 15	über 15 bis 20	über 20 bis 25	über 25 bis 30	über 30 bis 35	über 35 bis 40	über 40 bis 45	über 45 bis 50
I.	50 km	Eilgut	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.
		Express	105	105	160	160	210	210	260	260
		Post	125	125	190	190	250	250	315	315
	100 km	Eilgut	180	240	300	360	420	480	540	600
		Express	200	200	300	300	400	400	490	490
		Post	235	235	355	355	470	470	590	590

II.	101 km	{	Eilgut	200	200	300	300	400	400	490	490
			Express.	240	240	355	355	475	475	595	595
			Post	330	440	550	660	770	880	990	1100
	200 km	{	Eilgut	340	340	510	510	670	670	840	840
			Express.	400	400	605	605	805	805	1005	1005
			Post	330	440	550	660	770	880	990	1100
III.	201 km	{	Eilgut	340	340	510	510	670	670	840	840
			Express.	405	405	605	605	805	805	1005	1005
			Post	450	600	750	900	1050	1200	1350	1500
	300 km	{	Eilgut	420	420	630	630	840	840	1040	1040
			Express.	500	500	750	750	1000	1000	1250	1250
			Post	450	600	750	900	1050	1200	1350	1500
IV.	301 km	{	Eilgut	420	420	630	630	840	840	1040	1040
			Express.	500	500	750	750	1000	1000	1250	1250
			Post	540	720	900	1080	1260	1440	1620	1800
	400 km	{	Eilgut	490	490	740	740	980	980	1230	1230
			Express.	590	590	885	885	1180	1180	1470	1470
			Post	540	720	900	1080	1260	1440	1620	1800
	500 km	{	Eilgut	565	565	850	850	1130	1130	1410	1410
			Express.	680	680	1015	1015	1355	1355	1690	1690
			Post	540	720	900	1080	1260	1440	1620	1800

I.	Chur-Disentis (59 ₂ Eff.-km)	{	Eilgut	170	230	285	340	395	455	510	565
			Express.	280	280	415	415	555	555	690	690
			Post	180	240	300	360	420	480	540	600
I.	Chur-Preda. (72 Eff.-km)	{	Eilgut	305	305	460	460	610	610	765	765
			Express.	360	360	535	535	715	715	800	800
			Post	180	240	300	360	420	480	540	600
II.	Chur { Pontresina (89 ₃ Eff.-km) od. St. Moritz (89 ₂ Eff.-km)	{	Eilgut	290	385	480	580	675	770	865	960
			Express.	455	455	685	685	910	910	1135	1135
			Post	330	440	550	660	770	880	990	1100
II.	Chur-Schuls (131 ₃ Eff.-km)	{	Eilgut	370	490	610	735	855	975	1100	1220
			Express	650	650	975	975	1300	1300	1575	1575
			Post	330	440	550	660	770	880	990	1100
II.	Disentis-Schuls (170 ₈ Eff.-km)	{	Eilgut	440	585	730	875	1020	1165	1315	1460
			Express.	850	850	1275	1275	1700	1700	2120	2120
			Post	330	440	550	660	770	880	990	1100

Taxanteile für die Beförderung von Stücksendungen über 5 kg.

Zone	Strecke	Gewicht	Posttaxe	Bahnen	Zusammen	Kraftwagen, Postfuhrhalter	Total Entschädigung	Verbleibt der Post
		kg	Rp.		Rp.	Rp.	Rp.	Rp.
I.	Genève-Lausanne . .	7	120	SBB. 26	26	—	26	94
		9	150	» 33	33	—	33	117
		27	360	» 99	99	—	99	261
II.	Genève-Bern	7	120	SBB. 66	66	—	66	54
		9	150	» 85	85	—	85	65
		27	660	» 256	256	—	256	404
III.	Genève-Zürich. . . .	7	120	SBB. 114	114	—	114	6
		9	150	» 146	146	—	146	4
		27	900	» 439	439	—	439	461
IV.	Genève-St. Gallen . .	7	120	SBB. 146	146	—	146	—26
		9	150	» 188	188	—	188	—38
		27	1080	» 564	564	—	564	516
IV.	Genève-Bellinzona . .	7	120	SBB. 192	192	—	192	—72
		9	150	» 247	247	—	247	—97
		27	1080	» 742	742	—	742	338

IV.	Genève-St. Moritz . .	7	120	SBB. 163, Rh. B. 134	297	—	297	—177
		9	150	» 210, » 173	383	—	383	—233
		27	1080	» 629, » 518	1147	—	1147	—67
I.	Campocologno-Schuls.	7	120	BB. 116, Rh. B. 86	202	—	202	—82
		9	150	» 149, » 110	259	—	259	—109
		27	360	» 448, » 330	778	—	778	—418
I.	Solothurn-La Brévine	7	120	SBB. 34	34	26	60	60
		9	150	» 44	44	33	77	73
		27	360	» 131	131	99	230	130
III.	Genève-Simplon Dorf.	7	120	SBB. 87	87	77	164	—44
		9	150	» 112	112	96	208	—58
		27	900	» 335	335	288	623	277
II.	Basel-Adelboden . . .	7	120	SBB. 58, BLS. 19	77	58	135	—15
		9	150	» 75, » 24	99	75	174	—24
		27	660	» 225, » 72	297	225	522	138
I.	Zürich-Oberiberg. . .	7	120	SBB. 10, SOB. 24	34	22	56	64
		9	150	» 13, » 30	43	29	72	78
		27	360	» 39, » 91	130	86	216	144
II.	Chur-Vicosoprano . .	7	120	Rh. B. 134	134	55	189	—69
		9	150	» 173	173	70	243	—93
		27	660	» 518	518	211	729	—69
II.	Bern-Saas-Fee über Brig	7	120	SBB. 13, BLS. 62, VZB. 22	97	140	237	—117
		9	150	» 17, » 80, » 28	125	180	305	—155
		27	660	» 50, » 238, » 85	373	540	913	—253

Vergleichende Darstellung der Taxerhöhungen für Kleinsendungen.

Kleinsendungen	Bis 1910	Vom 1. Jan. 1911 an	Vom 1. Febr. 1915 an	Vom 1. Jan. 1918 an	Vom 1. Sept. 1918 an	Vom 1. Jan. 1921 an	Vor- entwurf 1921
	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.
Abonnierte Zeitungsnum- mern	1	3/4	—	—	—	1 1/2	1 1/2
Unadressierte Drucksach- en und taxpflichtige Zeitungsbeilagen bis 50 g	—	—	—	—	—	—	3 ³⁾
Blindenschrift für je 500 g bis 3 kg.	—	—	—	—	—	—	5 ³⁾
Drucksachen im allg. bis 50 g	2	—	3	—	—	5	5
über 50 bis 250 g . .	5	—	—	—	—	10	10
» 250 » 500 g . .	10	—	—	—	—	20	15
Drucksachen zur Ansicht bis 50 g	2	—	3	—	—	5	10
über 50 bis 250 g . .	5	—	5	—	—	10	15
» 250 » 500 g . .	10	—	—	—	—	20	20
Leihsendungen von Zeit- schriften u. Büchern bis 2 kg	15	—	—	—	—	30	30
Postkarten	5	—	—	7 1/2	—	10	10
Briefe und übrige Klein- sendungen bis 250 g . .	5 ¹⁾ 10 ²⁾	— —	— —	10 ¹⁾ 15 ²⁾	— —	10 ¹⁾ 20 ²⁾	10 ¹⁾ 20 ²⁾
über 250 bis 1000 g . .	—	—	—	—	—	—	30 ³⁾
Betreibungsurkunden . .	20	—	—	—	—	40	50

¹⁾ Ortsverkehr.²⁾ Fernverkehr.³⁾ Neu eingeführte Taxen.

Vergleichende Darstellung der Taxerhöhungen für Poststücke.

Poststücke	Bis 1910	Vom 1. Jan. 1911 an	Vom 1. Febr. 1915 an	Vom 1. Jan. 1918 an	Vom 1. Sept. 1918 an	Vom 1. Jan. 1921 an	Vor- entwurf 1921
	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.
bis 250 g	—	—	—	—	—	—	30
über 250 bis 500 g . . .	15	—	20	25	30	30	} 40
» 500 » 1000 » . . .	—	—	—	—	—	—	
» 500 g » 2½ kg . . .	25	—	30	35	40	50	—
» 1000 » » 2½ » . . .	—	—	—	—	—	—	60
» 2½ » 5 » . . .	40	—	50	50	60	80	90
» 5 » 10 » . . .	70	—	80	80	120	150	—
» 5 » 7½ » . . .	—	—	—	—	—	—	120
» 7½ » 10 » . . .	—	—	—	—	—	—	150
über 10 bis 15 kg . . .	100	—	120	—	180	200	—
in der 1. Zone	—	—	—	—	—	—	180
» » 2. »	—	—	—	—	—	—	330
» » 3. »	—	—	—	—	—	—	450
» » 4. »	—	—	—	—	—	—	540
über 15 bis 20 kg . . .	150	—	—	—	—	—	—
in der 1. Zone	—	—	160	—	200	240	240
» » 2. »	—	—	320	—	400	400	440
» » 3. »	—	—	480	—	600	600	600
» » 4. »	—	—	640	—	800	800	720
über 20 bis 25 kg							
in der 1. Zone	150	—	200	—	250	300	300
» » 2. »	300	—	400	—	500	550	550
» » 3. »	450	—	600	—	750	750	750
» » 4. »	600	—	800	—	1000	1000	900
für je weitere 5 bis 50 kg							
in der 1. Zone	30	—	40	—	50	60	60
» » 2. »	60	—	80	—	100	100	110
» » 3. »	90	—	120	—	150	150	150
» » 4. »	120	—	160	—	200	200	180

Vergleichende Darstellung der Taxerhöhungen für Nachnahmen und Postanweisungen.

Betrag				Nachnahmen (Zuschlag zur Sendungstaxe)			Postanweisungen		
				bis 1921	seit 1. Januar 1921	Vor- ent- wurf	bis 1915	seit 1. Febr. 1915	Vor- ent- wurf
Fr.				Rp.	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.
bis 10				10	15	20	15	20	20
über 10 bis 20					20				
» 20 » 30					30	30	20	25	30°
» 30 » 40					40	40			
» 40 » 50					50	50			
» 50 » 60					60	60			
» 60 » 70					70	70	30	30	30°
» 70 » 80					80	80			
» 80 » 90				60	90	90			
» 90 » 100					100	100			
» 100 » 200				70	100—200	120	30	40	40
» 200 » 300				80	200—300	140	40	50	50
» 300 » 400				90	300—400	160	50	60	60
» 400 » 500				100	400—500	180	60	70	70
» 500 » 600				110	500—600	200	70	80	
» 600 » 700				120	600—700	220	80	90	
» 700 » 800				130	700—800	240	90	100	80
» 800 » 900				140	800—900	260	100	110	
» 900 » 1000				150	900—1000	280	110	120	
» 1000 » 1100					1) 300	300	1) 300	1) 300	
» 1100 » 1200						320			90
» 1200 » 1300						340			
» 1300 » 1400						360			
» 1400 » 1500						380			
» 1500 » 1600						400			100
» 1600 » 1700						420			
» 1700 » 1800						440			
» 1800 » 1900						460			
» 1900 » 2000						480			

1) 10 Rp. für je weitere 10 Fr., nur bis 1000 Fr. zulässig.

Vergleichende Darstellung der Taxerhöhungen für Einzugsaufträge.

(Erledigung durch Postanweisung.)

Betrag	bis 1915 ¹⁾	seit 1. Febr. 1915 ¹⁾	seit 1. Febr. 1918 ²⁾	seit 1. Januar 1921 ³⁾	Vor- entwurf ⁴⁾ Fern- Verkehr
Fr.	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.
Bis 20	45	50	60	70	80
Über 20 bis 50 . .	50	55	65	75	} 90
» 50 » 100 . .	50	60	70	80	
» 100 » 200 . .	60	70	80	90	100
» 200 » 300 . .	70	80	90	100	110
» 300 » 400 . .	80	90	100	110	120
» 400 » 500 . .	90	100	110	120	130
» 500 » 600 . .	100	110	120	130	} 140
» 600 » 700 . .	110	120	130	140	
» 700 » 800 . .	120	130	140	150	
» 800 » 900 . .	130	140	150	160	
» 900 » 1000 . .	140	150	160	170	} 150
» 1000 » 1100 . .	— ⁵⁾	— ⁵⁾	— ⁵⁾	— ⁵⁾	
» 1100 » 1200 . .	—	—	—	—	
» 1200 » 1300 . .	—	—	—	—	
» 1300 » 1400 . .	—	—	—	—	} 150
» 1400 » 1500 . .	—	—	—	—	
					usw.

¹⁾ Feste Taxe 30 Rp. + Postanweisungstaxe.
²⁾ » » 40 Rp. + »
³⁾ » » 50 Rp. + »
⁴⁾ Taxe für Einschreibsendung + Einzugsstaxe 20 Rp. + Postanweisungstaxe.
⁵⁾ Nur bis Fr. 1000.— zulässig.

Vergleichende Darstellung der Taxerhöhungen für Einzugsaufträge.
(Erledigung durch Einzahlungsschein.)

Betrag	bis 1915 ¹⁾	seit 1. Febr. 1915 ¹⁾	seit 1. Febr. 1918 ²⁾	seit 1. Januar 1921 ³⁾	Vor- entwurf ⁴⁾ Fern- Verkehr
Fr.	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.
Bis 20	} 35	35	45	55	} 70
Über 20 bis 100 . .		40	50	60	
» 100 » 200 . .	40	45	55	65	75
» 200 » 300 . .	45	50	60	70	80
» 300 » 400 . .	50	55	65	75	85
» 400 » 500 . .	55	60	70	80	90
» 500 » 600 . .	60	65	75	85	} 100
» 600 » 700 . .	65	70	80	90	
» 700 » 800 . .	70	75	85	95	
» 800 » 900 . .	75	80	90	100	
» 900 » 1000 . .	80	85	95	105	} 110
» 1000 » 1100 . .	85	90	100	110	
» 1100 » 1200 . .	90	95	105	115	
» 1200 » 1300 . .	95	100	110	120	
» 1300 » 1400 . .	100	105	115	125	} usw.
» 1400 » 1500 . .	105	110	120	130	

¹⁾ Feste Taxe 30 Rp. + Taxe für Einzahlung auf Postcheckrechnung.

²⁾ » » 40 Rp. + » » » » » »

³⁾ » » 50 Rp. + » » » » » »

⁴⁾ Taxe als Einschreibsendung + Einzugsstaxe 20 Rp. + Taxe für Einzahlung auf Postcheckrechnung.

Vergleichende Darstellung der Taxerhöhungen im Postcheckverkehr.

Betrag	Einzahlungen			Auszahlungen			Zahlungs- anweisungen		
	bis 1915	seit 1. Febr. 1915	Vor- entwurf	bis 1915	seit 1. Febr. 1915	Vor- entwurf	bis 1915	seit 1. Febr. 1915	Vor- entwurf
Fr.	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.
Bis 20	5	5							
Über 20 bis 100 .	5	10	} 10		} 5	} 5		} 15	} 15
» 100 » 200 .	10	15	15						
» 200 » 300 .	15	20	20						
» 300 » 400 .	20	25	25						
» 400 » 500 .	25	30	30	5			15		
» 500 » 600 .	30	35			10	10		20	20
» 600 » 700 .	35	40							
» 700 » 800 .	40	45	} 40						
» 800 » 900 .	45	50							
» 900 » 1000 .	50	55							
» 1000 » 1100 .	55	60							
» 1100 » 1200 .	60	65							
» 1200 » 1300 .	65	70	} 50			15			25
» 1300 » 1400 .	70	75							
» 1400 » 1500 .	75	80							
» 1500 » 1600 .	80	85		10	15		20	25	
» 1600 » 1700 .	85	90							
» 1700 » 1800 .	90	95	} 60			20			35
» 1800 » 1900 .	95	100							
» 1900 » 2000 .	100	105							
			usw.			usw.			usw.

Posttaxen des Auslandes.**Italien.**

(Gültig vom 1. April 1921 an.)

Parität: 1 L = Fr. 1.—.

Devisenkurs (Geld): 14. Mai 1921: 1 L = 0,315 Fr.

15. Sept. 1921: 1 L = 0,247 „

		Orts- verkehr	Fern- verkehr
		Cmi	
Briefe (kein Höchstgewicht)	für je 15 g	20	40
Postkarten		15	25
Drucksachen	für je 50 g	10	
Geschäftspapiere	für 200 g	40	
	» je weitere 50 g	10	
Warenmuster	für 100 g	20	
	» je weitere 50 g	10	
Postanweisungen	bis 10 l	20	
	über 10 bis 25 l	40	
	» 25 » 50 l	80	
	» 50 » 75 l	100	
	» 75 » 100 l	120	
Pakete	für je weitere 100 l	40	
	bis 1 kg	200	
	über 1 bis 3 kg	400	
	» 3 » 5 kg	700	
	» 5 » 10 kg	1200	
Versicherungsgebühr	sperrige Sendungen 50 % mehr		
	für je 100 l	50	
	mindestens	100	

*Einschreibgebühr 40 c.**Postlagersendungen.*

Zuschlag für Briefpostsendungen aller Art 20 c.,
wenn nicht vom Aufgeber entrichtet. 40 c.

Posttaxen des Auslandes.

Beilage 10 b.

Deutschösterreich.

(Seit 1. Februar 1921)

Parität: 1 K zu 100 H = 1.05 Fr.

Devisenkurs (Geld): 14. Mai 1921: 1 K = 0,013 Fr.

15. Sept. 1921: 1 K = 0,005 „

		Heller
Ortsverkehr	bis 20 g	150
Fernverkehr	» 20 g	200
Briefe (Höchstgewicht 250 g) .	für je weitere 20 g ohne Rück- sicht auf Entfernung . . .	50
Postkarten		100
Drucksachen	je 50 g einer Flachdrucksache je 50 g einer sperrigen Druck- sache (Rolle)	40 80
Geschäftspapiere	je 50 g. je 50 g einer sperrigen Sen- dung	40 80
Warenproben	Mindesttaxe je 50 g.	200 40
Postanweisungen	Mindesttaxe für je 500 K	100 250
Pakete	für Beträge bis 100 K bis 1 kg über 1 bis 5 kg » 5 » 10 kg » 10 » 15 kg » 15 » 20 kg	100 8 K 15 K 30 K 45 K 60 K

Filbestellgebühren.

Für Pakete nach Wien	10 K	in allen übrigen Orten	40 K
nach allen übrigen Orten bis 5 kg	4 K	<i>Monatsgebühr für Paketfächer</i> in	
über 5 kg	6 K	Wien	100 K
für andere Sendungen.	2 K 50 H	in allen übrigen Orten	40 K
<i>Gebühr für dringende Pakete</i> . .	10 K	<i>Versicherungsgebühren für Pakete</i>	
<i>Monatsgebühr für Bahnhofsbriefe.</i>	50 K	mit Wertangabe für je 1500 K 2 K 50 H	
<i>Monatsgebühr für Brieffächer ohne</i>		(bis 500 K = 2 K.)	
Schliessfach	10 K	für <i>Wertbriefe:</i>	
gewöhnliches Schliessfach	15 K	für je 1500 K.	2 K 50 H
grösseres Schliessfach	20 K	(keine Unterstufe.)	
<i>Monatsgebühr für Geldfächer in</i>		<i>Einschreibgebühr</i>	2 K
Wien	100 K		

Posttaxen des Auslandes.

Beilage 10 e.

Deutschland.

(Vom 1. April 1921 an. Eine weitere starke Erhöhung steht bevor.)

Parität: 1 M zu 100 Pfg. = 1,2345 Fr.

Devisenkurs (Geld): 14. Mai 1921: 1 M = 0,0975 Fr.

15. Sept. 1921: 1 M = 0,0525 „

		Orts- verkehr (kein Nachbar- orts- verkehr)	Fern- verkehr
		Pfg.	
Briefe (Höchstgewicht 250 g)	bis 20 g.	40	60
	» 100 g.	—	80
	» 250 g.	60	120
Postkarten		30	40
Drucksachenkarten			10
Drucksachen.	bis 50 g.	15	
	» 100 g.	30	
	» 250 g.	60	
	» 500 g.	80	
	» 1000 g.	100	
Geschäftspapiere	bis 250 g.	60	
	» 500 g.	80	
	» 1000 g.	100	
Warenproben	bis 250 g.	60	
	» 500 g.	80	
Blindenschrift	je 500 g Höchstgewicht		
Päckchen	3 kg.	10	
	bis 1 kg.	150	
	bis 50 M.	50	
Postanweisungen	» 250 M.	100	
	» 500 M.	150	
	» 1000 M.	200	
	» 1500 M.	300	
	» 2000 M.	400	
Einzahlungen auf Postcheckrech- nungen	bis 50 M.	25	
	» 500 M.	50	
	» 1000 M.	100	
	» 2000 M.	150	
	über 2000 M.	200	

Beilage 10c (Fortsetzung).**Paketgebühren.**

Pakete	Nahzone bis 75 km	Fernzone über 75 km
Bis 5 kg	300 Pfg.	400 Pfg.
» 10 »	600 »	800 »
» 15 »	1200 »	1600 »
» 20 »	1800 »	2400 »
Zeitungspakete bis 5 kg	150 »	— »

Versicherungsgebühren.**Für Pakete:**

Wertangabe bis	500 M = 1 M
» »	1000 M = 2 M
» »	2000 M = 4 M
für jede weitem	1000 M = 2 M

Für Wertbriefe:

für je 1000 M Wertangabe = 1 M

1. Sperrgut = 100 % Zuschlag, ausgenommen für dringende Pakete.
2. Einschreibepakete = Paketgebühr + 1 M Einschreibgebühr.
3. Wertpakete (auch solche bis 500 M) kosten: Paketgebühr + Einschreibgebühr + Versicherungsgebühr.
4. Dringende Pakete = dreifache Paketgebühr + Eilbestellgebühr.

Nebengebühren.

Einschreibgebühren. = 100 Pfg.

Eilbestellgebühr			
für Briefe		für Pakete	
im Ortsbezirk	im Fernbezirk	im Ortsbezirk	im Fernbezirk
150 Pfg.	300 Pfg.	250 Pfg.	500 Pfg.

Posttaxen des Auslandes.**Frankreich.**

(Seit 1. April 1920.)

Parität: 1 fr. = 1 Fr.

Devisenkurs (Geld): 14. Mai 1921: 1 fr. = 0,4775 Fr.

15. Sept. 1921: 1 fr. = 0,405 Fr.

		Cts.
Briefe.	bis 20 g	25
	über 20 bis 50 g.	40
	» 50 » 100 g.	50
(Höchstgewicht 1,5 kg)	für je 100 g mehr	15
Postkarten	einfache	20
	mit Rückantwort	40
Ansichtskarten	mit Mitteilungen bis 5 Worte	15
	bis 20 g (sortiert aufzugeben)	
	Minimum 1000 Stück	3
Drucksachen.	sonst bis 50 g	5
	50 bis 100 g	15
	für je 100 g mehr	15
Wahlkarten	für je 25 g.	1
Geschäftspapiere	wie für Briefe	—
Warenproben	bis 100 g.	20
	für je weitere 100 g	15
	bis 20 g	2
Blindenschrift	über 20 bis 100 g	3
	» 100 » 500 g	5
	für je 500 g mehr	5
	bis 5 Franken	20
	über 5 bis 10 Franken	30
	» 10 » 20 »	40
	» 20 » 40 »	60
	» 40 » 60 »	80
Postanweisungen	» 60 » 100 »	100
	» 100 » 200 »	120
	» 200 » 400 »	140
	» 400 » 600 »	160
	» 600 » 800 »	180
	» 800 » 1000 »	200
	für je 1000 Franken	100

Beilage 10 d (Schluss).*Paketgebühren.*

(Besorgung des Paketdienstes durch die Bahnverwaltungen.)

bis 3 kg.	Fr. 1. 80
über 3 bis 5 kg.	» 2. 30
» 5 » 10 kg.	» 3. 35

Versicherungsgebühren:

Für Briefe und Kistchen bis 1000 Franken.	20 Cts.
für je weitere 1000 Franken.	10 »
dazu feste Einschreibgebühr.	50 »
Für Pakete: je 500 Franken	15 »

Einschreibgebühren.

Für Briefe und Postkarten	35 Cts.
» Drucksachen usw.	25 »

Gebühr für postlagernde Sendungen.

Zuschlag für alle Briefsendungen	20 Cts
Ausgenommen Postlagersendungen an Handelsreisende, die eine Sondergebüh- r von 10 Franken für das Jahr entrichtet haben.	

Spätlingsgebühr für Briefe:

Ohne Rücksicht auf das Gewicht	15 Cts.
Rückscheingebühr.	25 Cts.

Posttaxen des Auslandes.

Beilage 10 e.

Belgien.

(Seit 1. November 1920.)

Parität: 1 fr. = 1 Fr.

Devisenkurs (Geld): 14. Mai 1921: 1 fr = 0,4775 Fr.

15. Sept. 1921: 1 fr. = 0,4025 Fr.

		Cts.		
Briefe (Höchstgewicht 1 kg)	für je 20 g	20	Tarif II, Eilgut Cts.	Tarif I, Expressgut Cts.
Postkarten { einfache	mit Antwort	15		
		30		
Drucksachen	bis 25 g	3		
	über 25 bis 50 g	5		
	für je weitere 50 g	5		
Gedruckte Adresskarten mit schriftlichen Mitteilungen		15		
Gedruckte Besuchskarten m. andern handschriftlichen Mitteilungen als einer höchstens 5 Worte umfassenden Höflichkeitsformel		15		
Geschäftspapiere	für je 50 g	5		
	Mindesttaxe	20		
Warenproben	für je 50 g	5		
	mindestens	15		
	bis 25 Franken	25		
	über 25 bis 50 Franken	50		
Postanweisungen	» 50 » 100 »	75		
	für je weitere 100 Franken über 1000 Fr. = 1.50 Fr.	25		
	Zuschlag für je 1000 Fr.			
Pakete (Besorgung des Paketdienstes durch die Bahnverwaltungen	bis 3 kg	105	Tarif II, Eilgut Cts.	Tarif I, Expressgut Cts.
	über 3 bis 5 kg.	150		

Versicherungsgebühren.

Für je 1000 Franken Wert . . 20 Cts.

+ feste Gebühr von 50 »

Einschreibgebühr 50 »

Handelspapiere.

Einzugsgebühr 25 Cts. für je 100 Fr.

bis zum Betrag von 1000 Franken, mindestens 65 Cts.;

über 1000 Franken = 1.25 Franken für je 1000 Franken.

Vorweisungsgebühr: 50 Cts. für jeden Titel.

Posttaxen des Auslandes.**Niederlande.**

(Seit 1. April 1921.)

Parität: 1 Gulden zu 100 Cents = 2,0832 Fr.

Devisenkurs (Geld): 14. Mai 1921: 1 Gulden = 2,0025 Fr.

15. Sept. 1921: 1 Gulden = 1,815 Fr.

		Cents.
Briefe (Höchstgewicht 2 kg)	bis 20 g.	10
	über 20 bis 100 g. . . .	15
	» 100 » 300 g. . . .	20
	» 300 » 500 g. . . .	30
	» 500 » 1000 g. . . .	40
	» 1000 » 2000 g. . . .	50
Postkarten	{ einfache	7½
	{ mit bez. Antwort	15
Drucksachen.	bis 500 g für je 50 g. . . .	2
	über 500 bis 750 g. . . .	25
	» 750 » 1000 g. . . .	30
	» 1000 » 1500 g. . . .	35
Warenproben	» 1500 » 2000 g. . . .	40
	bis 150 g	7½
	für je weitere 50 g. . . .	2½
Blindenschrift	für je 300 g.	1
	bis 25 Fl	10
	über 25 bis 50 Fl	20
Postanweisungen	» 50 » 500 Fl	
	für je 50 Fl 10 Cts. mehr.	
	für je weitere 100 Fl. . . .	10
Pakete	bis 1 kg	40
	über 1 bis 3 kg	50
	» 3 » 5 kg	60
Versicherungsgebühr	für je 100 Fl	2½
	+ 15 Cts. feste Gebühr für jedes Paket.	
Einschreibgebühr.		15

Eilbestellgebühr.

Minimum 40 Cts.

Lagergebühr.

5 Cts. per Paket und Tag, Minimum 10 Cts.

Zahlungsmeldung.

15 Cts.

Posttaxen des Auslandes.**Grossbritannien.**

(Seit 13. Juni 1921.)

Parität: 1 sh zu 12 d = 1,26 Fr.

1 Pfund = 454 g

Devisenkurs (Geld): 14. Mai 1921: 1 sh = 1,115 Fr.

1 Unze = 28,3 g

15. Sept. 1921: 1 sh = 1,075 Fr.

Briefe (kein Höchstgewicht)	{ bis 3 Unzen.	2 d
	{ für jede weitere Unze . . .	½ d mehr
Postkarten		1½ d
Drucksachen	{ bis 2 Unzen.	1 d
	{ für je weitere 2 Unzen bis	
	{ zu 2 Pfund	1½ d mehr
Blindenschrift	{ bis 1 Pfund	½ d
	{ über 1 bis 5 Pfund . . .	1 d
	{ » 5 » 6½ » . . .	2 d
Zeitungen	{ bis 6 Unzen.	1 d
	{ für je weitere 6 Unzen. . .	½ d mehr
Postanweisungen	{ bis 3 £	4 d
	{ über 3 bis 10 £	6 d
	{ » 10 » 20 £	8 d
	{ » 20 » 30 £	10 d
	{ » 30 » 40 £	1 sh
Pakete	{ bis 2 Pfund	9 d
	{ über 2 bis 5 Pfund . . .	1 sh
	{ » 5 » 8 »	1 sh 3 d
	{ » 8 » 11 »	1 sh 6 d
Einschreibgebühr		3 d
Rückscheingebühr für eingeschriebene Postpakete		3 d

Posttaxen des Auslandes.**Schweden.**

(Seit 1. Juli 1920.)

Parität: 1 skandinavische Krone zu 100 Öre = 1,3889 Fr.

Devisenkurs (Geld): 14. Mai 1921: 1 Krone = 1,32 Fr.

15. Sept. 1921: 1 Krone = 1,245 Fr.

		Öre
Briefe (Höchstgewicht 500 g)	bis 20 g	20
	über 20 bis 125 g	40
	» 125 » 250 g	60
	» 250 » 500 g	80
Postkarten	{ einfache	10
	{ mit bez. Antwort	20
Postanweisungen	{ bis 5 K	20
	{ über 5 bis 50 K	30
	{ » 50 » 100 K	40
	{ » 100 » 250 K	50
	{ » 250 » 500 K	60
	{ » 500 » 750 K	70
	{ » 750 » 1000 K	80
Pakete	{ bis 1 kg	80
	{ über 1 bis 3 kg	110
	{ » 3 » 5 kg	140
	{ über 5 kg, 140 Öre für die ersten 5 kg und 80 Öre für jedes weitere kg oder Bruchteil davon (bis 50 kg).	

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über ein Bundesgesetz betreffend den Postverkehr. (Vom 28. Oktober 1921.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1921
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	44
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	1499
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.11.1921
Date	
Data	
Seite	685-779
Page	
Pagina	
Ref. No	10 028 120

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.