Die Mitwirkung der Schweiz an der Entwicklung des internationalen Postwesens und der Gründung des Allgemeinen Postvereins in den Jahren 1849—1874,

mit besonderer Berücksichtigung der internen Dienstverhältnisse und der Postkonferenz von Paris im Jahre 1863.

Von **Charles Pasteur**, Postbeamter.

I. Teil.

Der interne und ausländische Briefverkehr der Schweiz in den Jahren 1849—1863.

Die Bundesverfassung vom 12. Herbstmonat 1848 setzte an die Stelle von 18 kantonalen und Privatpostverwaltungen eine einzige schweizerische Post, deren Aufgaben sie folgendermassen umschrieb:

Das Postwesen im ganzen Umfange der Eidgenossenschaft wird vom Bunde übernommen unter folgenden Vorschriften:

1. Die gegenwärtig bestehenden Postverbindungen dürfen im ganzen ohne Zustimmung der beteiligten Kantone nicht vermindert werden.
2. Die Tarife werden im ganzen Gebiete der Eidgenossenschaft nach den gleichen, möglichst billigen Grundsätzen berechnet.
3. Die Unverletzbarkeit des Postgeheimnisses ist gewährleistet.
4. Für Abtretung des Postregales leistet der Bund Entschädigungen.

Die Bundesgesetze vom 25. Mai 1849 über die Organisation der Postverwaltung, vom 2. Brachmonat über das Postregal und vom 4. Brachmonat über die Posttaxen bildeten die gesetzlichen Grundlagen für die eidgenössische Postverwaltung. Es wurden darin die 11 Postkreise bezeichnet, und die Regalrechte des Bundes, sowie die zu beziehenden Taxen und Vergütungen festgestellt.

Aus Artikel 1 des Posttaxengesetzes erhellen die Grundsätze für den Taxbezug. Die Taxe für den Transport von Briefen, Schriftpaketen, Druckschriften und Warenmustern im Innern der Schweiz wurde nach der Entfernung und nach dem Gewichte bestimmt.

Wohl erwähnte der Bundesrat die Wünschbarkeit der Einheitstaxe ohne Rücksicht auf die Entfernung. Nicht ohne ein gewisses Bedauern allerdings gab er den Gedanken an diese englische Schöpfung, die sich später über die ganze Welt ausdehnen sollte, wieder auf, mit dem Hinweis auf die so hoch berechneten Erträgnisse, welche die Post den Kantonen abwerfen sollte, und die der neuen Verwaltung harrenden Aufgaben.

Auf Grund von Art. 2 und 3 des Posttaxengesetzes von 1849 erhalten wir folgendes Schema des ersten schweizerischen Briefposttarifs.

Erster schweizerischer Briefposttarif (progressiver Distanztarif).

Gewichtsprogression	I. Briefkreis bis 10 Stunden 48 km.		II. Briefkreis 10—25 Stunden 48—120 km.		III. Briefkreis 25—40 Stunden 120—192 km.		IV. Briefkreis über 40 Stunden über 192 km.	
	alte Rp.	Centimes	alte Rp.	Centimes	alte Rp.	Centimes	alte Rp.	Centimes
Bis ½ Lot	5	7.05	10	14.1	15	21.13	20	28.2
Von ½ „ (7.8 g.) bis 1 Lot (15.6 g.)	7½	10.56	15	21.13	22½	31.7	30	42.25
„ 1 „ (15.6 g.) „ 1½ „ (23.4 g.)	10	14.1	20	28.2	30	42.25	40	56.34
„ 1½ „ (23.4 g.) „ 2 „ (31.2 g.)	12½	17.6	25	35.2	37½	52.82	50	70.4
„ 2 „ (31.2 g.) „ 4 „ (62.4 g.)	15	21.13	30	42.25	45	63.4	60	84.5
„ 4 „ (62.4 g.) „ 8 „ (124.8 g.)	20	28.2	40	56.34	60	84.5	80	112.7
„ 8 „ (124.8 g.) „ 16 „ (249 g.)	25	35.2	50	70.4	75	105.63	100	140.84
„ 16 „ (249 g.) „ 1 ℔ (500 g.)	30	42.27	60	84.5	90	126.76	120	169

Der Bundesrat hatte in seinem Entwurfe zwar nur 3 Rayons vorgesehen, den ersten bis zur Entfernung von 10 Stunden, 48 km., den zweiten von 10 bis 30 Stunden, 144 km., den dritten von über 30 Stunden Entfernung, alles vom Aufgabe- bis zum Bestimmungsbureau nach der kürzesten Poststrasse gemessen.

Die vom Bundesrate aufgestellten Tax- und Gewichtsprogressionen wurden dagegen von den gesetzgebenden Räten ziemlich unverändert angenommen.

Dem Lokalverkehr schaffte Art. 4 des Posttaxengesetzes, nach dem Vorbild der Stadt- und Ortsposten bei den früheren Postbetrieben, mit folgenden Brieftaxen eine Ausnahmestellung:

Bis	2 Lot	(31.2 g.)	2½	alte Rappen	(3.52 Cts.)
2—4	„	(62.4 g.)	5	„ „	(7.05 „)
4—8	„	(124.8 g.)	10	„ „	(14.1 „).

Diese Lokaltaxen galten nur bei Vorausbezahlung, während das Gesetz im übrigen stillschweigend die Frankierung (Bezahlung der Taxe durch den Aufgeber) der Taxentrichtung durch den Adressaten gleichstellte.

Das Posttaxengesetz gewährte ferner Erleichterungen für den Transport von Schriftpaketen (das sind laut Umschreibung in Art. 5: Prozessakten, Rechnungen, Assekuranzpapiere, Legitimationsschriften und andere Urkunden) und Warenmustern, selbst für den Fall, dass letztere von einem Briefe begleitet wären.

Tarif für Schriftpakete und Warenmuster

bis zum Gewicht von 1 ℔ (500 g.).

I.	Briefkreis . .	10 Rappen	(14.1 Cts.)
II.	„ . .	20 „	(28.2 „)
III.	„ . .	30 „	(42.25 „)
IV.	„ . .	40 „	(56.34 „).

Einen Ausnahmetarif genossen auch die Drucksachen, sofern sie nichts Geschriebenes enthielten, zur Prüfung unter Band aufgegeben und bei der Aufgabe frankiert wurden (s. unten).

Für die Schriftpakete und Warenmuster ist ein Frankozwang aus dem Gesetze nicht ersichtlich.

Briefe und Schriftpakete konnten gegen Verdopplung der zu bezahlenden gewöhnlichen Taxe „prä-numerando“ zur Einschreibung angenommen werden. Für den Verlust einer derartigen Sendung ohne Wertangabe haftete die Post im Betrage von 30 Fr. (35 Fr. nach bundesrätlichem Entwurfe) = zirka 43 Fr. heutiger Währung.

Die Zeitungstransporttaxe bildete den Gegenstand von Art. 17. Sie war schon damals erstaunlich niedrig, nämlich ohne Unterschied der Entfernung bis 1 Lot (15.2 g.) = ½ alter Rappen (0.7 Ct.), ohne Unterschied der Entfernung über 1 Lot (15.2 g.) = 1 alter Rappen (1.4 Ct.).

Der Vorschlag des Bundesrates, eine Taxe von 20% des Verlagpreises zu beziehen, drang nicht durch.

Die überaus bescheidene Zeitungstaxe und der Umstand, dass sie an keine Entfernung gebunden war, bekunden die Wichtigkeit, die schon die Männer von 1848 der Tagespresse beimassen.

In der Vollziehungsverordnung vom 13. Brachmonat 1849 folgten die näheren Bestimmungen über den Zeitungstransport und die Abonnementsvermittlung. Die deutschen Verwaltungen hatten, wohl aus politisch-reaktionären Gründen, die Vermittlung von Abonnementen als Regalrecht an sich gezogen. Die Schweiz konnte sich nicht dazu entschliessen, sondern überliess dem Verleger, die Gewerbefreiheit anerkennend, die von ihm selbst vermittelten Abonnemente.

Das sind in grossen Zügen die Grundsätze des internen Briefpostverkehrs von 1848.

Gegenüber dem zerstückelten Postwesen, wie es bis zu diesem Jahre teils von Privatpersonen, teils von Korporationen, Handelsgesellschaften, Gemeinden und Kantonen unmittelbar betrieben worden war, bildete die einheitliche Organisation und Gesetzgebung einen grossen Fortschritt, wovon ausserdem die nachfolgend gegenübergestellten Taxen vor und nach der Zentralisation des Postwesens einen sprechenden Beweis liefern. Mit Recht durfte der Bundesrat auch auf die billigen Tarife hinweisen und hervorheben, dass die Bestellgebühren, auch für Briefpostgegenstände, endgültig der Vergangenheit angehörten (s. Seite 3 oben).

Für den Postverkehr mit dem Auslande hatte sich der Bundesrat zunächst nach den noch zu Kraft

Drucksachentarif.

	Rayon I		Rayon II		Rayon III		Rayon IV	
	Rp.	Centimes	Rp.	Centimes	Rp.	Centimes	Rp.	Centimes
Bis 2 Lot Gewicht (31.2 g.) .	2½	3.5	5	7.05	7½	10.6	10	14.1
2—4 „ „ (62.4 g.) .	5	7.05	10	14.1	15	21.1	20	28.2
4—8 „ „ (124.8 g.) .	7½	10.6	15	21.1	22½	31.7	30	42.25
8 Lot bis 1 ℔ (500 g.) .	10	14.1	20	28.2	30	42.25	40	56.34

Taxe eines einfachen Briefes vor und nach der Zentralisation der Posten.

Von Bern nach:	Vor der Zentralisation	Nach der Zentralisation
	Cts.	alte Rp. neue Cts.
Langenthal und Biel . .	15	5 = 7.5
Pruntrut und Meiringen .	22.5	10 = 14.1
Basel	22.5	10 = 14.1
Zürich	28	10 = 14.1
St. Gallen	36	15 = 21.13
Genf	28	15 = 21.13

bestehenden Verträgen zu richten (Art. 16 des Posttaxengesetzes). Es musste im höchsten Interesse einer zielbewussten Verwaltung liegen, dieselben auf andern Grundlagen neu zu schliessen und daher bald zu kündigen.

Der erste Postvertrag, den die schweizerische Generalpostdirektion zu unterhandeln und abzuschliessen in den Fall kam, war derjenige mit Österreich vom 2. Heumonat 1848.

In seinen 61 Artikeln entwickelt er ein Bild jener Post, der noch die Romantik, aber auch die Verkehrsbeschränkung des alten Postwagens anhaftete.

Die ersten 4 Artikel des Vertrags waren der Feststellung der Verkehrswege und gegenseitigen Auslieferungspunkte gewidmet.

Art. 5 befasste sich mit den rekommandierten Briefen, die ohne Wertangabe zu versenden waren und für deren gänzlichen Verlust eine gegenseitige Haftpflicht von 20 ö. fl. anerkannt wurde.

Es folgten in den Artikeln 6—16 die Bestimmungen über die gegenseitige Korrespondenz. Die Frankaturfreiheit wurde anerkannt und ein gemeinsamer Distanztarif ausgearbeitet, ohne Rücksicht auf die Landesgrenzen. Das Erträgnis aus der gemeinsamen Taxe sollte zu gleichen Teilen geteilt werden.

Der Grundtarif für Briefe im Verkehr mit Österreich war wie folgt aufgebaut:

	Distanz		Kreuzer ö. W.	
Bis inkl.	5 Meilen	(37.1 km.)	3	= 10 alte Rp. (14.1 Cts.)
„ „	10 „	(74.2 km.)	6	= 20 „ „ (28.2 „)
über	10 „	(über 74.2 km.)	12	= 40 „ „ (56.34 „).

Diese Taxen verstanden sich für den einfachen 1/2 Lot (7.8 g.) schweren Brief (1 Lot Wienergewicht = 15.625 g.). Für Briefe höheren Gewichts trat umstehende höchst unregelmässige Progressionstabelle in Kraft.

Für Drucksachen, Zeitungen inbegriffen, wurde eine Ermässigung von 1/4 der oben angeführten Taxen gewährt; das gleiche galt für Warenmuster, sogar wenn ein Brief beigeschlossen oder angehängt war.

Bei Nachsendungen sollte eine neue Taxation zu gunsten der bestellenden Verwaltung eintreten. Die Nachsendung wurde demnach einer Neuaufgabe gleich erachtet.

Die Artikel 16—34 enthielten die ziemlich weitläufigen Bestimmungen über den Transitverkehr. Die Kontrahenten sicherten sich gegenseitig das Recht zu, verschlossene Felleisen und Pakete mit Korrespondenzen, Zeitungen und Drucksachen zeitlich und örtlich nach freier Wahl mit den Posten auf dem Gebiet der andern Verwaltung zu befördern.

Nachstehend folgt eine Tabelle der von Österreich benutzten schweizerischen Transitrouten mit den Transitpreisen.

Tax- und Gewichtsprogressionstabelle für die schweizerisch-österreichischen Briefe.

Von einem Briefe	I bis 5 Meilen = 37.1 km.	II 5—10 Meilen = 74.2 km.	III über 10 Meilen = 74.2 km.
bis 1/2 Lot (7.8 g.) . . .	3 Kr. = 13 Cts.	6 Kr. = 26 Cts.	12 Kr. = 51 Cts.
über 1/2—3/4 „ (11.7 g.) . . .	5 „ = 21 „	9 „ = 39 „	18 „ = 77 „
ab „ 3/4— 1 „ (15.6 g.) . . .	6 „ = 26 „	12 „ = 51 „	24 „ = 103 „
„ 1— 1 1/2 „ (23.4 g.) . . .	9 „ = 39 „	18 „ = 77 „	36 „ = 154 „
„ 1 1/2— 2 „ (31.2 g.) . . .	12 „ = 51 „	24 „ = 103 „	48 „ = 206 „
„ 2— 3 „ (46.8 g.) . . .	15 „ = 64 „	30 „ = 128 „	100 „ = 429 „
„ 3— 4 „ (62.4 g.) . . .	18 „ = 77 „	36 „ = 154 „	112 „ = 480 „
„ 4— 6 „ (93.6 g.) . . .	21 „ = 90 „	42 „ = 180 „	124 „ = 532 „
„ 6— 8 „ (124.8 g.) . . .	24 „ = 103 „	48 „ = 206 „	136 „ = 583 „
„ 8—12 „ (187.4 g.) . . .	27 „ = 116 „	54 „ = 231 „	148 „ = 635 „
„ 12—16 „ (249.8 g.) . . .	30 „ = 128 „	100 „ = 429 „	200 „ = 857 „

1 Konventionskreuzer = 4.2857 neue Centimes.

Luftlinie der schweiz. Strecke in km.	Bezeichnung der schweiz. Strecke	Bezweckte Verbindung	Brieftransitgebühr pro Lot = 15.6 g.	
			Kr. ö. W.	Centimes
225	Chiasso-Basel, via Gotthard und Luzern	Mailand-St.Ludwig-Paris-Frankfurt	10	42.85
155	Feldkirch-Basel, via St. Gallen-Zürich .	Feldkirch-St.Ludwig-Wien-Paris	10	42.85
150	Chiavenna-Konstanz, via Splügen-Chur-St. Gallen	Mailand-Konstanz	7	30
56	Feldkirch-Konstanz, via St. Gallen . .	Feldkirch-Konstanz	4	17.14
36	Bregenz-Konstanz	Bregenz-Konstanz-Frankfurt .	4	17.14
60	Chiavenna-Splügen-Chur-Lindau . . . (schweizerische Strecke nur Chiavenna-Chur)	Mailand-Lindau-Augsburg-München-Ravensburg-Stuttgart-Berlin	2	8.57
215	Chiasso-Schaffhausen, via Altorf-Luzern-Zürich	Mailand-Schaffhausen[1]) . . .	10	42.85
89	Feldkirch-Schaffhausen, via St. Gallen .	Feldkirch-Schaffhausen[1]) . . .	4	17.14

[1]) Im Gebiete des Kantons Schaffhausen wurde die Post vom Hause Thurn und Taxis betrieben. Die Regalrechte wurden erst im Jahre 1853 gegen eine Entschädigung von Fr. 150,000 vom Bunde erworben.

Für Warenproben und Drucksachen sollte in der Schweiz nur der 3. Teil obiger Ansätze erhoben werden.

Die Schweiz, die noch in keinem Vertragsverhältnisse zu einem Lande stand, wofür die Vermittlung der österreichischen Posten notwendig gewesen wäre, machte von den eingeräumten Transitrechten vorderhand keinen Gebrauch. Immerhin fanden sich in den Art. 26 und 27 für eintretende Fälle Normen aufgestellt, die den für den offenen Transit geltenden Taxen entsprachen.

Wichtiger als die Bedingungen für den geschlossenen Transit musste der Schweiz die Erlangung billiger Taxen für den offenen Transit via Österreich sein. Der österreichischen Transitvermittlung bedurfte die Schweiz einerseits für ihren Verkehr nach Mittel- und Oberitalien, via österreichische Lombardei, anderseits nach der Levante und dem Orient der Donaulinie entlang. Diesen Richtungen entsprechend, wurden zwei verschiedene Transittaxen vereinbart:

1. Verkehr mit den nichtösterreichischen, italienischen Staaten via Lombardei 4 Kr. ö. W. (17 Cts.) für $^1/_2$ Lot (7.8 g.);
2. Verkehr mit allen andern Staaten via Österreich 12 Kr. ö. W. (51 Cts.) für $^1/_2$ Lot (7.8 g.).

Für Briefe höheren Gewichts stiegen die Taxen in gleichem Verhältnis wie das gemeinsame schweizerisch-österreichische Porto. Für Warenproben und Drucksachen kam nur der dritte Teil dieser Taxen zur Erhebung.

Die weiteren Vertragsartikel wiesen Ansätze auf für den Verkehr mit den Balkanländern, der Levante, Indien, China etc., wovon nachfolgende Zusammenstellung einen Begriff liefern mag.

Aus den vorstehenden Ausführungen erhellt, dass die Überlieferung der verschiedenen Korrespondenzen eine der wichtigsten Aufgaben des Postdienstes war. Die Überlieferung geschah an Hand sogenannter „Korrespondenzkarten“, die, den Namen ausgenommen, keinerlei Verwandtschaft mit der modernen Korrespondenzkarte hatten. Diese Übergabskarte zerfiel in vier Abteilungen. Der erste Teil diente der Abrechnung über die schweizerisch-österreichische Korrespondenz. Die Rechnung war sehr einfach, da das Resultat zu gleichen Teilen unter die Verwaltungen geteilt wurde, und zwar sowohl für bezahlte, als für nichtbezahlte Briefe.

Weniger einfach gestaltete sich die Abrechnung über die im offenen Transit der österreichischen Verwaltung übergebenen Korrespondenzen, die in Abteilung II des Korrespondenzblattes Aufnahme fanden.

Für die frankierten Briefschaften waren bei jeder Korrespondenzgattung folgende Posten getrennt anzugeben:

a) der an Österreich zu vergütende Taxanteil (Transitgebühr) und

b) die für den weitern Weg bezogene Taxe, die zusammen das Guthaben der österreichischen Verwaltung darstellten.

Wo der Taxbezug wegen Nichtfrankatur im Auslande erfolgen sollte, brachte die schweizerische Verwaltung ihren eigenen Taxanteil im Korrespondenzblatte in Anrechnung.

Kostenzusammenstellung für Briefe nach dem Orient bei Benutzung des offenen Transits via Österreich.

Bestimmungsorte		Schweiz. Taxe	Österr. Taxe	Fremde Taxe an Österr. zu vergüten	Total in Kr. ö. W. pro ½ Lot	Total in Centimes pro 7.5 g.
		Kr. ö. W.	Kr. ö. W.	Kr. ö. W.		
Botosani		6	12	3	21	90
Jassy und Bukarest		6	12	6	24	102.8
Galatz und Ibraila		6	12	10	28	120
Konstantinopel, Seres, Salonich		6	12	12	30	128.56
Smyrna		6	12	24	42	180
Korfu und Jonische Inseln		6	12	12	30	128.56
Galatz, Ibraila, Salonich Konstantinopel, Smyrna, Alexandria Beirut, Kanea, Dardanellen Gallipoli, Larnaka, Rhodos, Samsun Trapezund, Tultscha, Varna	Seeweg	6	12	24	42	180

Abteilung III des Korrespondenzblattes diente zur Vormerkung allfälliger geschlossener Transitsendungen. Von jeder Korrespondenzgattung wurden zu Handen der Empfangsstelle die Gesamtgewichte dort eingetragen.

Die letzte Abteilung endlich stellte nach heutigem Begriffe die eigentliche Überlieferungskarte dar, worauf alle rekommandierten Gegenstände aufgenommen wurden.

Besondere Schwierigkeiten erwuchsen den Postbeamten bei Anwendung aller dieser Vertragsbestimmungen noch dadurch, dass das Wienergewicht, trotz der Einteilung in Pfund und Lot, mit den damaligen schweizerischen Gewichtssystemen nicht übereinstimmte. Ähnliche Schwierigkeiten boten die beiden Münzsysteme, namentlich auch des damals in der Schweiz herrschenden Wirrwarrs wegen, der sich beim Übergang von den kantonalen Konkordatsmünzen zu einem einheitlichen, schweizerischen Münzfusse geltend machte.

Je zwanzig schweizerische und zwanzig österreichische Postämter wurden vorläufig in gegenseitigen Briefkartenwechsel gesetzt.

Ausser dem Briefpostdienst bestand in Österreich ein staatlicher Paketpostdienst mit Beförderung von Wertgegenständen, sowie ein Zeitungs- und Stafettendienst. Wir wenden uns, weil der erstere Dienstzweig für unsere Untersuchungen nicht wesentlicher Natur ist, nur den beiden letzteren zu.

Die Artikel 45—50 enthielten die Bestimmungen über die gegenseitige Vermittlung von Zeitungsabonnementen. Die Blätter waren „pränumerando“ zu bezahlen und franko zu überliefern. Der Abonnementspreis setzte sich zusammen aus der Verlagstaxe, der Abonnementsgebühr, der österreichischen und schweizerischen Transporttaxe. Die aus diesem Verkehr sich ergebenden Schuldverhältnisse sollten längstens innerhalb eines Monats nach Ausführung des Auftrags beglichen werden.

Der Stafettendienst, ein Überbleibsel der ehemaligen Staatskuriere, bezweckte eine beschleunigte Beförderung durch besondern berittenen Boten. Er war mit solchen Kosten verbunden, dass er keinen grössern Umfang annahm.

Den Schluss des Vertrages bildeten die Bestimmungen über die Prüfung der gegenseitigen Rechnungen und die Begleichung der Saldi. Als Zahlungsmodus war Bardeckung in Gold oder Silber nach dem Goldkurs vorgesehen.

Der Vertrag, der am 1. September 1849 in Kraft trat, sollte eine feste Dauer von 10 Jahren haben und nach Ablauf dieser Zeit auf 1 Jahr gekündigt werden können.

Die Vertragsunterhandlungen waren schon im Gange gewesen, als das Postwesen an den Bund überging; es darf jedoch angenommen werden, dass die Vereinheitlichung des internen Postdienstes einen durchaus günstigen Einfluss auf das allgemeine Ergebnis der Unterhandlungen ausübte.

Zwei Punkte des Vertrags mögen hier vornehmlich noch Erwähnung finden:

1. die Schaffung einheitlicher Taxen im Briefverkehr mit dem Ausland;
2. die Verrechnung des gemeinsamen Ertrags zu gleichen Hälften.

Der schweizerisch interne Briefposttarif baute sich auf 4 Entfernungsstufen auf, während der schweizerisch-

österreichische Briefposttarif, trotz grösserer Entfernungen, nur 3 Entfernungsstufen vorsah, daher einfacher war.

Die von Österreich der Schweiz, trotz ihrer geringeren territorialen Ausdehnung und der daraus folgenden kürzeren Transportstrecke, in der Taxenteilung gewährte Gleichstellung stand im Gegensatze zu den damals noch allgemein gültigen Grundsätzen über den Postverkehr.

Wesentlich andere Grundsätze im Auslandsverkehr stellte der Postvertrag auf, den der schweizerische Bundesrat am 25. Wintermonat 1849 mit der französischen Republik abschloss.

Er trägt in seinen 31 Artikeln den Stempel der französischen Verkehrsauffassung, gegen die der schweizerische Unterhändler, Herr La Roche-Stähelin, der auch den schweizerisch-österreichischen Vertrag in die Wege geleitet und unterzeichnet hatte, nicht aufzukommen vermochte.

Während die interne und schweizerisch-österreichische Gewichtskala zuerst Abstufungen von $^1/_2$ Lot und später 1, 2 und mehr Lot aufwies, stellte der schweizerisch-französische Vertrag ein einheitliches Minimalgewicht von $7^1/_2$ g. mit ebenderselben regelmässigen Progression auf. Die gemeinsame Taxe betrug ohne Unterschied der Entfernung 40 Cts. für den einfachen Brief (Algier inbegriffen), nach freier Wahl des Absenders zum voraus oder am Bestimmungsorte zahlbar. Der schweizerische Anteil an dieser Taxe belief sich auf 15 Cts., während Frankreich 25 Cts. bezog. In Prozenten ausgedrückt erhielt die Schweiz also nur 37.5 % der Brieftaxen, während Österreich ihr 50 % eingeräumt hatte. Diesen engherzigen Standpunkt verliess Frankreich auch später nicht. Immer wieder werden die gleichen Gründe, „les distances parcourues et les services rendus“, bei späteren Vertragsabschlüssen ins Feld geführt.

Mit Rücksicht auf die wirtschaftlich aufeinander angewiesenen Grenzorte schuf man einen Grenzrayon, umfassend diejenigen Poststellen beider Vertragsstaaten, die innerhalb einer Luftlinie von 30 km. lagen. Für solche Orte wurde die Minimaltaxe auf die Hälfte, 20 Cts., der ordentlichen Brieftaxe erniedrigt und der Ertrag zu gleichen Teilen zwischen den Vertragstaaten geteilt.

Für periodische Drucksachen, Zeitungen und Journale wurde von Frankreich ein ganz eigentümliches Taxsystem vorgeschlagen. Ohne Rücksicht auf das Gewicht der einzelnen Blätter, sollte die Taxe für den Transport nach der Grösse der Bogen jeder einzelnen Nummer oder des Drucksachenpaketes und zum voraus entrichtet werden.

So kam denn der nachstehende französisch-schweizerische Drucksachentarif zu stande:

A. Für Bücher, Druckschriften, Musikalien, Kataloge, Prospekte etc., gedruckt, lithographiert, autographiert: 5 Cts. pro 30 dm^2.

B. Für periodische Druckschriften, Werke, Journale, Zeitungen: bis 60 dm^2 5 Cts., 60—90 dm^2 10 Cts., 90—120 dm^2 15 Cts., von je weiteren 30 dm^2 5 Cts. mehr.

Wie aus diesem Tarif hervorgeht, kam der Vertrag der Tagespresse nicht sonderlich entgegen. Auch der Teilungsfuss fiel für die Schweiz nicht gerade günstig aus. Er wies der Schweiz aus dem Ertrag obiger Drucksachentaxen $^2/_5$ und für die Orte an der mittelländischen Küste, wo französische Bureaux bestanden, sogar nur $^1/_5$ zu. (Algier galt als Bestandteil des internen Frankreichs.)

Ein grosser Teil des Vertrags befasste sich wiederum mit den Bestimmungen über den Transitverkehr. Frankreich war weitaus das wichtigste Transitland für den ausländischen Briefverkehr der Schweiz und einer Reihe von Binnenstaaten und -stätchen Europas. Der gesamte schweizerisch-englische und schweizerisch-amerikanische Verkehr bewegte sich über Frankreich und ausserdem noch ein grosser Teil der Korrespondenzen für die Häfen der Levante, da Italien zu jener Zeit noch zerstückelt war und keine durchgehenden Verkehrswege aufwies.

Frankreich verdankte seine Bedeutung für den Briefposttransitverkehr, neben seiner Machtstellung, vornehmlich seinen zahlreichen überseeischen Schiffsverbindungen und seiner ausserordentlich günstigen Lage. Überdies waren die Verbindungen über die Niederlande nach England und den überseeischen Staaten viel zu teuer. Nach dem Meere hin musste die Schweiz bei der Benutzung der französischen Transitrouten einem einzigen Lande den Verkehrstribut entrichten, während via Deutschland verschiedene Verwaltungen ihre Transit spesen beanspruchten. Diese Sachlage nützte denn auch Frankreich weidlich aus durch Aufstellung lästiger Transitbedingungen sowohl für den offenen, als für den geschlossenen Transit.

Für den offenen Transit wurden keine allgemeinen Normen aufgestellt. Frankreich übermittelte der Schweiz ein Tabelle *A* der Länder, mit denen es im Verkehr stand, enthaltend die Ansätze und Vergütungen, die es für die betreffenden Briefe verlangte; ferner eine Tabelle *B* mit den Taxen für den Drucksachenverkehr nach ebendenselben Ländern.

Tabelle *A* für Briefe wies Ansätze von 15—40 Cts. als Transitgebühr für den einfachen Brief auf, indessen der Ansatz für Drucksachen 5 Cts. pro Nummer oder Druckbogen betrug. Wie man sieht, stellte sich Frank-

reich auf den Standpunkt, auch vom offenen Transit wenigstens die interne Taxe herauszuschlagen.

Denselben Grundsätzen entsprechend, wurde die Taxe für den geschlossenen Transit gegenseitig festgesetzt auf 10 Cts. pro Kilogramm Briefe und 1 Ct. pro Kilogramm Drucksachen für jeden durchlaufenen Kilometer in gerader Richtung.

Berechnen wir auf Grundlage dieser Zahlen die französische Taxe eines einfachen Briefes (7 g.), der von Basel nach Havre in direkter Sendung nach den Vereinigten Staaten spediert werden sollte, so ergibt sich, die Strecke Basel-Le Havre zu 550 km. veranschlagt, eine französische Transittaxe von 41.25 Cts., mithin ein Ansatz, der mehr erschwerend als fördernd auf die Entwicklung eines direkten schweizerischen Postverkehrs nach den überseeischen Ländern einwirken musste.

Die Schweiz sah sich denn auch gezwungen, für den Verkehr nach den Vereinigten Staaten und England den offenen Transit nach Tabelle *A* und *B* zu benützen.

Einige Ansätze daraus, die sich für den einfachen, $7^1/_2$ g. schweren Brief verstehen, mögen hier Erwähnung finden.

Offener Transit via Frankreich.

Auszug aus Tabelle A. Brief.

Bestimmungs- oder Ursprungsort	Schweizer Taxe	Französischer Transit	Ausländische Taxen	Total in alten Rappen	Umrechnung in Centimes
	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.	Cts.
Grossbritannien und Irland .	15	20	30	65	92
Malta	15	40	25	80	113
Ostindien, Ceylon, China (bis Alexandrien frankiert) . .	15	40	50	105	148
Griechenland (franz. Schiffe) .	15	40	65	120	169
Gibraltar und englische Besitzungen in Zentralamerika, Antillen etc.	15	20	100	115	162
Kanada mit Inseln	15	20	120	155	218
Südamerika via Panama franko Landungshafen	15	20	160	195	275
Niederlande	15	25	70	110	155
Belgien	15	25	20	60	85

Auch der französisch-schweizerische Vertrag sah in Art. 9 die Vermittlung und den Transport rekommandierter Briefe vor, und zwar mit einer ganzen Reihe von Staaten. Doch beschränkte Art. 10 die Haftpflicht in Verlustfällen auf die Verwaltungsgebiete der beiden Kontrahenten. Die Höhe der Entschädigung betrug 50 Franken für jede verlorene Sendung.

Über die Vermittlung von Zeitungsabonnementen, sowie über den Messageriedienst (Fahrpostdienst) sprach sich der Vertrag nicht aus, da Frankreich sich mit diesen Dienstzweigen staatlich nicht befasste.

Ein Ausführungsreglement setzte die technischen Einzelheiten fest, die bei der Abfertigung der Sendungen zu beobachten waren. Die verschiedenen Frankaturgrenzen und -bedingungen erforderten eine Reihe von Unterscheidungsmerkmalen für die frankierten, die unfrankierten und die nur teilweise (franko Ausgangsgrenze, franko Landungshafen) frankierten Briefe. Zur Bezeichnung dieser Unterschiede benutzte man drei Stempel:

P. D. (Payé destination.)
P. P. (Port payé, Frankaturgrenze nach Tabelle *A*.)
P. (Payé, bis zum schweizerischen Auswechslungsbureau frankiert.)

Auf unfrankierten Briefen bezeichnete man die zu erhebende Taxe durch die Vormerkung des Betrags mit schwarzer Tinte. Das höhere Gewicht auf frankierten Briefen wurde mit roter, dasjenige auf unfrankierten Briefen mit schwarzer Tinte vorgemerkt.

Ähnlich, wie im schweizerisch-österreichischen Verkehr, ging auch die Übergabe der Korrespondenzen an Hand der sogenannten Korrespondenzkarten vor sich.

Die Rechnungen über den ganzen schweizerisch-französischen Briefverkehr wurden allmonatlich aufgestellt. Drei solcher Rechnungen bildeten eine Generalrechnung. Der Passivsaldo der Generalrechnung war von der schuldenden Verwaltung franko zu remittieren.

Unmittelbar an das französisch-schweizerische Abkommen reihte sich der vom gleichen Unterhändler, Herrn La Roche-Stähelin, mit Belgien abgeschlossene Postvertrag. Derselbe fusste ausschliesslich auf der französischen Transiterlaubnis und den von Frankreich für den Verkehr geschlossener Briefsendungen aufgestellten Tarifen. Die Berechnung der Transitgebühren richtete sich merkwürdigerweise keineswegs nach dem soeben abgeschlossenen Vertrag, sondern beruhte auf Zugeständnissen, die Frankreich aus unbekannten Gründen Belgien schon früher gemacht hatte.

Die französischen Transitkosten fielen ganz zu Lasten Belgiens, Art. 2, was auf den Teilungsfuss der Taxen ungünstig einwirken musste.

Was die Verkehrsbedingungen anbelangt, so richteten sich diese genau nach dem französischen Vorbild, nämlich: Frankaturfreiheit für Briefe, Frankaturzwang für Drucksachen und rekommandierte Briefe, Haftpflicht für den Verlust rekommandierter Sendungen (50 Fr.), Gewichtsprogression für Briefe ($7^1/_2$ g.) etc. . . Nur die Taxbemessung für Drucksachen wich insofern ab, als sie sich nicht nach dem Format der Druckbogen richtete, sondern nach der Anzahl der Nummern bei den Zeitungen und nach der Anzahl der Druckbogen bei allen übrigen Drucksachen.

Laut Tabelle *A* des französischen Tarifs betrug die Taxe eines einfachen Briefes nach Belgien 60 Rappen und zerfiel

in den schweizerischen Anteil	15	Rappen,
„ „ französischen Transit .	25	„
„ „ belgischen Anteil . .	20	„
	60	Rappen.

Die Belgien zugestandenen billigen Transitbedingungen ermöglichten die Herabsetzung der Taxe für den direkten Verkehr auf 40 Rappen (Art. 7).

Der von Belgien allein bestrittenen Transitunkosten wegen fielen von dieser Taxe 15 Cts. der schweizerischen, 25 Cts. der belgischen Verwaltung zu, oder wurden bei bezahlten schweizerisch-belgischen Briefen jener Verwaltung gutgeschrieben.

Bei Drucksachen, deren Taxe auf 5 Rappen für die Zeitung oder den bedruckten Bogen festgesetzt war, stellte sich das Teilungsverhältnis auf $^3/_{10}$ zu gunsten der Schweiz und $^7/_{10}$ zu gunsten Belgiens, unter Berücksichtigung des vorerwähnten Faktors.

Der belgisch-schweizerische Vertrag, für den unmittelbaren Verkehr beider Staaten schon vorteilhaft, gewann noch an Bedeutung durch die Ausdehnung auf den gegenseitigen Transit, wovon die Artikel 9—18 handelten. Der Schweiz diente Belgien als Transitland für die gesamte niederländische und preussische Korrespondenz, während Belgien durch die Vermittlung der Schweiz seinen Verkehr mit der österreichischen Lombardei und Sardinien zu fördern suchte.

Den Austausch geschlossener Sendungen mit den erwähnten Ländern regelten die Art. 17 und 18. Eigentümlich berührt dabei, dass gegenseitig nicht die gleichen Vergütungen zugestanden wurden. Hätte die Schweiz von dem eingeräumten Rechte Gebrauch gemacht, so wäre ihr für 30 g. Nettogewicht Briefe eine Ausgabe von 40 Cts. erwachsen (pro $7^1/_2$ g. 10 Rappen), oder bei Drucksachen 1 Ct. für die Zeitung oder für den Bogen, während Belgien für die gleiche Leistung der Schweiz 60 Cts. für 30 g. Nottogewicht Briefe (pro $7^1/_2$ g. 15 Rappen) oder $1^1/_2$ Ct. für den Druckbogen oder die Zeitung entrichten musste.

Als Auswechslungsbureau für den Verkehr mit Belgien wurden schweizerischerseits Genf und Basel bezeichnet. Für Belgien arbeitete als Auswechslungsstelle „das wandernde Bureau“ (le bureau ambulant) Bruxelles-Paris (Südbahn). Zum erstenmal wird hier einer Bahnpost als Auswechslungsbureau Erwähnung getan.

Die Formalitäten der Sendungsabfertigung richteten sich im allgemeinen nach den französischen Vorschriften, wie auch diejenigen der Rechnungsstellung.

Die im Wintermonat 1849 unterzeichneten zwei Verträge traten mit dem 1. Heumonat 1850 in Kraft. Die Postverträge mit Frankreich und Belgien mussten mit ihren einheitlichen, in sich geschlossenen Taxen einen gewissen Einfluss auf das schweizerisch interne Distanztaxsystem ausüben, oder umgekehrt dieses auf das französische. Das letztere fand statt, indem die vereinbarten Maximaltaxen von 40 Cts. nur für den 4. Briefrayon, das sind diejenigen Orte, die über 40 Stunden = 192 km. von den Auswechslungsbureaux entfernt waren, zur Anwendung kamen, während bei den übrigen Rayons die Taxe um je 5 Rappen sank, so dass der erste Rayon mit 25 Rappen (35 neue Cts.) kaum die französische oder die belgische Taxe zu entrichten brauchte.

Mittlerweile war im schweizerisch internen Verkehr eine Neuerung eingetreten, die grössere Änderungen zur Folge hatte, nämlich die Einführung des „Frankozettels“, wie man die ersten Briefmarken nannte. Die abgestempelte Freimarke trägt weniger den Charakter einer Quittung, da sie vom Aufgeber nicht zurückbehalten werden kann, als vielmehr denjenigen eines bequemen Frankoattestes für die Post, eines Kontrollmittels, das in leicht sichtbaren Zahlen den Betrag der entrichteten Taxe angibt und die Verwaltung jeglicher Verrechnung enthebt. Am 5. April 1850 erging ein Erlass des Bundesrates, der den Kreispostdirektionen die Befugnis übertrug, auf Verlangen an grösseren Orten, in denen ein bedeutender Briefwechsel stattfand, eine Ortspost mit Briefmarken nach Massgabe von Art. 4 des Posttaxengesetzes einzuführen.

Folgende Orte erfreuten sich zuerst dieser Einrichtung, die an die alten Stadtposten erinnerte, und wobei erstmals die schweizerische Briefmarke auf den Plan trat:

I. u. II. Kreis	III. Kreis	IV. Kreis	V. Kreis	VI. Kreis
Genf Lausanne Fribourg Vevey	Bern Burgdorf Thun	Neuchâtel Bienne Locle Chaux-de-Fonds	Basel Solothurn	Aarau Zofingen Lenzburg Baden
VII. Kreis	**VIII. Kreis**	**VIII. Kreis**	**IX. Kreis**	**X. u. XI. Kreis**
Luzern Schwyz Altdorf	Zürich Winterthur Richterswil Wädenswil	Zug Schaffhausen Frauenfeld	St. Gallen Rorschach Altstätten Rapperswil Wattwil	Chur Bellenz Lugano Locarno

Das Zusammenfallen der Schaffung der Ortspost mit dem Auftreten der Briefmarke lässt sich durch den vorerwähnten Art. 4 des Posttaxengesetzes erklären,

der von einem Spezialtarif für frankierte Briefe sprach und damit der Freimarke Eingang verschaffte. Der gleiche Artikel schuf zugleich einen Grundsatz, der die Vorzüge des neuen Frankozeichens trefflich herausbildete, nämlich die Bevorzugung der Barfrankatur seitens des Aufgebers, gegenüber der Taxbezahlung durch den Adressaten.

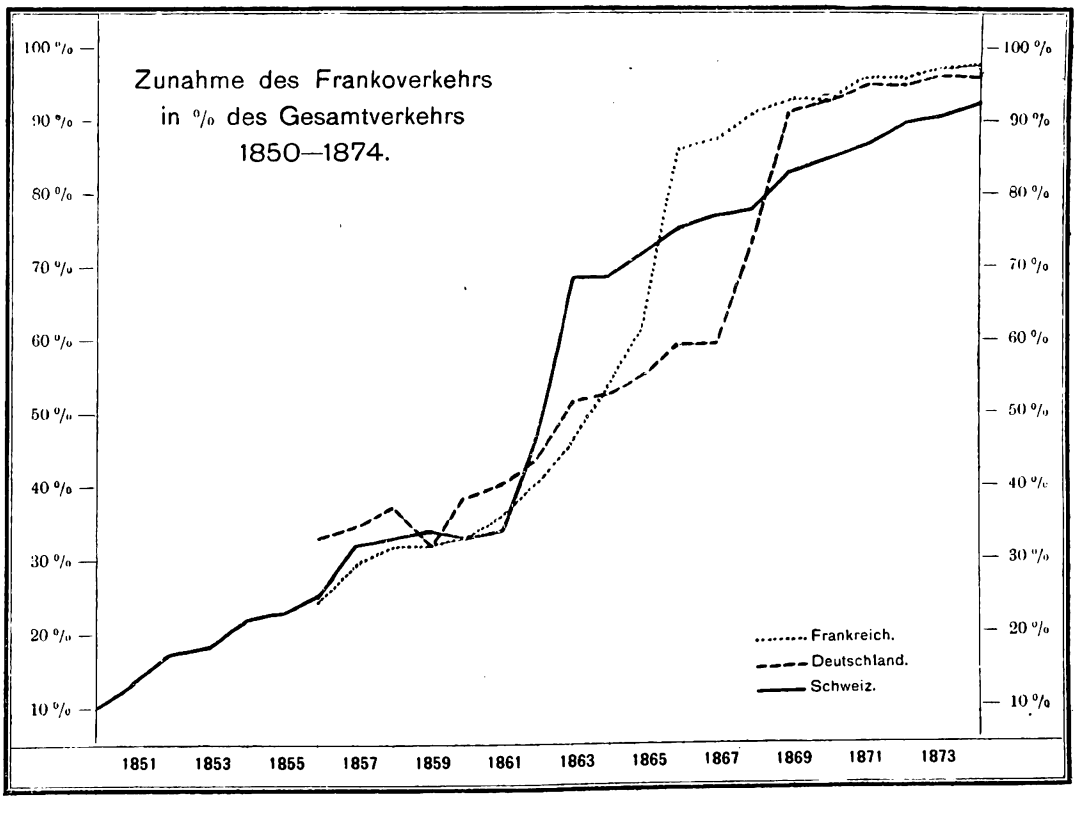
Es mag ja der Post an und für sich gleichgültig sein, wer von beiden, Aufgeber oder Adressat, die Transporttaxe für einen Brief entrichtet; verbleibt ihr doch im Falle der Nichtbezahlung das Retentionsrecht, das ist das Recht der Nichtauslieferung und allfälliger Verwertung. Von Zinsenverlust konnte bei den im Lokalverkehr kleinen Fristen von der Aufgabe bis zur Auslieferung eines Briefes keine Rede sein. Das Vorrecht, das man der frankierten Korrespondenz im Lokalverkehr gegenüber den unfrankiert aufgegebenen Briefen einräumte, war also nur eine Folge der technischen Vorzüge der Freimarke, da rechtlich genommen eine solche Bevorzugung, damals wie heute, unhaltbar war. Aus folgender Zusammenstellung erhellen die Unterschiede in den beiden Taxen (s. Spalte 2 oben).

Gewichtsskala	Ortstaxe franko		Rayon I, Brieftaxe bei Nichtfrankierung	
		neue Cts.		neue Cts.
bis 2 Lot 31.2 g.	2½ a. Rp.	3.5	12½ a. Rp.	17.6
2—4 „ 62.4 g.	5 „ „	7	15 „ „	21.13
4—8 „ 124.8 g.	10 „ „	14.1	20 „ „	28.2

Die den frankierten Briefen zugestandene Begünstigung musste notwendig eine erhebliche Zunahme der Barfrankatur zur Folge haben. Da sich dieser erste Versuch jedoch nur auf die Ortspost erstreckte, so tritt das Resultat in der nachfolgenden graphischen Übersicht nicht so stark hervor, namentlich auch deshalb nicht, weil derselben die Zahlen des Gesamtbriefverkehrs zu Grunde liegen.

Der Versuch mit den Ortsfrankomarken zeitigte nach kurzer Frist schon solche Früchte, dass auf den 1. Januar 1850 die Briefmarke auch für den übrigen internen Briefverkehr eingeführt wurde, ohne zwar vorderhand eine Änderung der im Posttaxengesetze niedergelegten Grundsätze über die Frankatur zu bewirken. Neben der ursprünglichen Ortspostmarke im Werte von 2½ alten Rappen wurden in der Folge auch solche zu 5 Rappen (blau) und solche zu 10 Rappen (gelb) erstellt. Für den ausländischen Verkehr kam die Briefmarke vorläufig noch nicht zur Anwendung.

Mit der Einführung der Briefmarke trat eine neue Kategorie von Briefpostgegenständen auf, nämlich jene der ungenügend frankierten Korrespondenzen. Sofern sich solche vorfanden, wurde der mit Marken gedeckte Betrag von der zu entrichtenden Taxe abgezogen und nur die Differenz vom Adressaten erhoben,



ähnlich wie es heute noch geschieht. Dieser Grundsatz erlitt aber im Auslandverkehr, wie man sehen wird, mannigfache Änderungen.

Am 21. Oktober 1850, nachdem schon mit drei der umliegenden Staaten neue Postverträge abgeschlossen worden waren, trat ein abermals mit Beihülfe des Unterhändlers, Herrn La Roche-Stähelin, mit Sardinien abgeschlossener Vertrag in Kraft. Auch hier scheint französischer Einfluss eingewirkt zu haben, denn die allgemeinen im Vertrage aufgestellten Grundsätze entsprachen ganz denjenigen, die im französischen Vertrag massgebend gewesen waren.

Das Taxgewicht wurde auf $7^1/_2$ g. festgesetzt und stieg in den gleichen Stufen, wie beim französischen Postvertrag. Ein Grenzrayon von 30 km. diente auch hier der Erleichterung des Grenzverkehrs. Die Bestimmungen über den Verkehr rekommandierter Briefe schlossen sich hinsichtlich der Taxierung und Haftpflicht gleichfalls den französischen Vorschriften an.

Einen bemerkenswerten Unterschied zeigte die Taxenteilung. Diese fusste auf dem Standpunkt der Gleichberechtigung. Art. 5 des Vertrags stellte fest, dass die für die sardinisch-schweizerische Korrespondenz in beiden Staaten bezogene Taxe 40 Cts. für den einfachen Gewichtssatz nicht übersteigen dürfe. Davon vergüteten sich beide vertragschliessenden Staaten die Hälfte, somit 20 Cts. Das gleiche Teilungsverhältnis kam auch für den Grenzverkehr zur Anwendung. Eine scheinbare Abweichung von diesem Grundsatze zeigt einzig die Drucksachentaxe. Die Taxe von 5 Cts. für jede Zeitung oder jeden bedruckten Bogen wurde folgendermassen geteilt: 2 Cts. erhielt die Schweiz und 3 Cts. fielen Italien zu, wovon aber 1 Ct. sardinische Stempelgebühr war. Wie aus diesem einzigen Taxansatze für Drucksachen hervorging, hatte sich Sardinien zur Gewährung einer Ausnahmestelluug für die Tagespresse nicht herbeigelassen.

Anders als beim französischen Postvertrag lagen die Verhältnisse hinsichtlich der Feststellung der Transittaxen. Der offene Transit für den Verkehr mit andern Ländern sollte den gleichen Taxbedingungen unterliegen, wie die sardinisch-schweizerischen Briefschaften. Es wurden für den einfachen transitierenden Brief gegenseitig 20 Cts. angerechnet oder gutgeschrieben, je nachdem es sich um bezahlte oder Portobriefe handelte. Diese Bestimmungen waren namentlich wichtig für den Verkehr, den die Schweiz damals mit dem Grossherzogtum Toskana, dem Kirchenstaate und dem Königreich beider Sizilien unterhielt. Erschwerend auf den Drucksachenverkehr via Sardinien dürfte der Inhalt von Art. 18 eingewirkt haben, dahingehend, dass die Kontrahenten sich als Transittaxe für solche Sendungen mit vollen 5 Cts. für jede Zeitung oder für den Druckbogen belasteten, somit ungefähr mit dem Doppelten der gemeinsamen Taxe.

Ausser diesen den offenen Transit betreffenden Bestimmungen fanden sich in den Art. 27, 28, 29 auch Normen für den Austausch geschlossener Sendungen vor. Wiewohl die vereinbarten Transitgebühren nicht für den durchlaufenen Kilometer berechnet waren, so beweisen die verschiedenen Ansätze doch, dass damals allgemein die territoriale Ausdehnung, mithin die Transportstrecke massgebend war für die Bemessung der Transitvergütung.

Die Schweiz vergütete nämlich an Sardinien für 30 g. Nettogewicht Briefe 80 Cts. und 2 Cts. für jede Zeitung oder Druckbogen, während Sardinien für die gleichen Leistungen an die Schweiz nur 60 Cts. und $1^1/_2$ Ct. zu entrichten brauchte.

Führt man diese Ansätze auf das Taxgewicht von $7^1/_2$ g. zurück, so ergibt sich für Briefe zu gunsten der Schweiz eine Transitgebühr von 15 Cts., während auf Sardinien 20 Cts. entfielen. Der Verkehr der Schweiz mit der österreichischen Lombardei via Italien und derjenige Italiens via Genf mit Frankreich, der die beiden Vertragländer am meisten interessierte, wurde der Gegenstand besonderer Abmachungen. Für den erstgenannten schweizerisch-österreichischen Verkehr wurde eine Transitentschädigung von 40 Cts. für je 30 g. Gewicht Briefe und 1 Ct. für jede Nummer oder Druckbogen vereinbart, während der Transit via Genf zum Preise von 20 Cts. für Briefe und von $^1/_2$ Ct. für Drucksachen gewährt wurde.

Die Ausführungsbestimmungen befassten sich wieder mit den technischen Einzelheiten der Überlieferung und Behandlung der Korrespondenzen. Die Unterscheidung der Frankaturen für die einzelnen Korrespondenzen erheischte auch hier die Verwendung der bekannten Stempel *P., P. P., P. D.*

Eigentümlicherweise wurde bei dem in Rede stehenden Vertrage der schweizerische Taxanteil (20 Cts. für Briefe) nicht nach dem noch bestehenden Rayonsystem berechnet. Es verblieb im Gegenteil, den Grenzrayon ausgenommen, für die ganze Schweiz bei der einheitlichen Taxe. Der Vertrag trat am 1. April 1851 in Kraft und machte den Sonderabmachungen der Kantone Genf, Waadt, Wallis, Tessin und Graubünden mit der sardinischen Postverwaltung ein Ende.

Obgleich der Verkehr mit Spanien im Jahre 1852 keine 10,000 Briefe verzeigte, wurde dennoch auch mit diesem Lande ein Postvertrag abgeschlossen, der zum Teil recht eigentümliche Verhältnisse aufwies.

Art. 1 stellte die Forderung auf, dass die gewöhnlichen Briefe aus der Schweiz nach Spanien und den postalisch zum Festlande gerechneten Inseln und umgekehrt stets unfrankiert versendet werden sollten.

Die Absicht der spanischen Verwaltung — denn es war dies keine schweizerische Forderung — ging offenbar dahin, die gegenseitige Rechnungstellung wesentlich zu vereinfachen und einzuschränken. Diesem administrativen Vorteile zuliebe glaubte Spanien über das Recht des Aufgebers, einen Brief nach Belieben zu frankieren oder unfrankiert abgehen zu lassen, ungehindert hinweggehen zu dürfen.

Journale, Zeitungen, periodische Werke unterlagen, wie allgemein üblich, dem Frankozwang. Bücher, Stahlstiche und Broschüren wurden nicht als Drucksachen anerkannt und unterlagen den Brieftaxen. Chargierte Briefe waren zulässig, und die Haftpflicht wurde für den Verlustfall auf 50 Fr. festgesetzt.

Die Taxe betrug für Briefe 1 Franken pro $7^1/_2$ g., für Drucksachen 15 Cts. pro Druckbogen und für Chargébriefe das Dreifache der für einen gewöhnlichen Brief desselben Gewichts bezogenen Taxe.

Im Vertrag war nur eine Taxrepartition, diejenige des Ertrags der Chargébriefe, vorgesehen, bei denen die Frankierung, infolge der Haftpflicht, nicht umgangen werden konnte. Jeder Kontrahent bezog als Taxanteil die Hälfte. Dass dies die einzige Taxenteilung war, bestätigen auch die Ausführungsbestimmungen, die ausdrücklich erwähnen, dass die Drucksachentaxen ausnahmslos der Aufgabeverwaltung zufallen sollten; ferner Artikel IV[a] der zugehörigen Instruktion, die darauf hinwies, dass die Korrespondenzen gegenseitig unfrankiert, ohne Anrechnung irgendwelcher Taxe, ausgeliefert werden sollten. Die volle Gebühr fiel somit dem Bestimmungslande anheim.

Über die französische Transittaxe geben weder Vertrag noch Instruktion Auskunft. Jedoch ist sicher anzunehmen, dass diese gemäss dem Geiste des Vertrags vom Aufgabelande getragen und darüber gegenseitig keine Rechnung geführt wurde.

Auffallend hoch erscheint die Brieftaxe von 1 Fr. für je $7^1/_2$ g. Die Sache wird jedoch erklärlich, wenn man die an Frankreich zu bezahlenden Transitspesen mit in Betracht zieht. Berechnet man nämlich die französische Transittaxe (10 Cts. für das Kilogramm Briefe und für den Kilometer) auf den einfachen, durchschnittlich 7 g. schweren Brief, so ergibt sich für den Leitungsweg via Genf-Port Bou (489 km.) eine Transitgebühr von 34_{23} Cts., via Basel-Paris-Irun (870 km.) eine solche von $60._9$ Cts., bei gleicher Benützung der Leitwege somit ein Durchschnitt von $47._{56}$ Cts. Sofern man die Durchschnittszahl als Basis annimmt, so betrug der Ertrag pro Brief für die beiden Kontrahenten ungefähr 52 Cts., was einem Ergebnis von 26 Cts. für den einzelnen entsprach. Diese Norm erscheint gegenüber den mit andern Ländern vereinbarten Ansätzen allerdings ein wenig hoch.

Durch diesen am 15. Weinmonat 1851 in Kraft getretenen Vertrag wurde zum erstenmal versucht, die schwerfällige, zeitraubende Korrespondenzabrechnung dadurch zu umgehen, dass jedem Kontrahenten das volle finanzielle Ergebnis der empfangenen Briefe und aufgegebenen Drucksachen überlassen wurde. Wie wenig Bedeutung auch im Grunde der schweizerisch-spanische Postverkehr damals hatte, so sind diese Bestimmungen doch als Vereinfachungsversuch im Rechnungswesen, wie auch in der Entwicklungsgeschichte der Transportbedingungen bedeutsam.

Fasst man den Inhalt der 4 soeben besprochenen Verträge mit Frankreich, Belgien, Sardinien und Belgien zusammen, so kann denselben eine gewisse innere Verwandtschaft nicht abgesprochen werden. Diese bestand zur Hauptsache in der angestrebten, einheitlichen, gegenseitigen Territorialtaxe und in den auffallend ähnlichen Transportbedingungen. Die Weigerung der Einführung niedrigerer Taxen für die Warenmuster war allen Verträgen gemein.

Nach kaum zweijähriger Erfahrung mit dem internen Posttaxengesetze sah sich der Bundesrat infolge der Münzreform genötigt, ein neues Posttaxengesetz auszuarbeiten, wobei eine neue Festsetzung der Taxen mit einigen grundsätzlichen Änderungen im Taxsystem zusammen Hand in Hand ging. Der Bundesrat betonte in seiner Botschaft allerdings die Kürze und Unzulänglichkeit der bis dahin gemachten Erfahrungen. Er musste sich deshalb an diejenigen anderer Staaten halten. Namentlich war es der deutsch-österreichische Postverein, der vorbildlich einwirkte. Ein wirklicher Fortschritt bestand in der Festsetzung eines einheitlichen, regelmässig steigenden Taxgewichtes von $^1/_2$ Lot und in der Reduktion der Briefkreise. Die Lokaltaxe wurde vom Bestellbezirk auf einen Rayon von 2 Stunden (9.6 km.) ausgedehnt. Gemäss der früheren Bedingung mussten die Briefe, die zur ermässigten Taxe befördert werden sollten, frankiert sein. Unfrankiert wurden sie zur höheren Taxe des ersten Briefrayons ausgeliefert.

Was die Taxen anbelangte, so erfuhren dieselben im grossen und ganzen eine namhafte Ermässigung. Man wäre wohl schon damals zur Einheitstaxe geschritten, ohne die Bedenken der Stände, denen die sogenannte „Skala“ doch allzusehr am Herzen lag. „Skala“ nannte man nämlich die bis zum Jahre 1874 an die Stände bezahlten Summen aus dem Erträgnis der Posten, fussend auf dem Ertrag, den die Kantone aus dem Postregal in den Jahren 1844, 1845, 1846 bezogen hatten und der beiläufig Fr. 1,486,560 betrug. Dieser Entschädigungssumme zuliebe ging die Bundesversammlung in ihren Beschlüssen sogar hinter die Vorschläge des Bundesrates zurück.

In Übereinstimmung mit den Grundsätzen des deutsch-österreichischen Postvereins wollte nämlich der Bundesrat das Taxgewicht für Briefe auf 1 Lot feststellen. Anlehnend an die französischen Normen wurde es aber auf $^1/_2$ Lot angesetzt. Desgleichen fand auch der Vorschlag, für Drucksachen bis auf 2 Lot eine besondere Taxe von 2 Cts. zu erheben, um dadurch einem sich kundgebenden Bedürfnisse zu entsprechen, keine Gnade vor den Räten. Immerhin wurden wesentliche Verbesserungen erzielt, namentlich hinsichtlich der Reduktion der 4 Briefzonen auf 2 und der daraus folgenden Taxermässigung für die entfernteren Orte.

Rayon I wurde allerdings ein wenig schlechter gestellt. Diese Schlechterstellung wurde jedoch durch die erweiterte Lokalbrieftaxe mehr als ausgeglichen.

Die Vorschriften über den Frankozwang für Drucksachen und Warenmuster mit oder ohne Brief bis zum Gewicht von 1 ℔ und über die Verdopplung der Taxen für rekommandierte Briefe und Schriftpakete wurden aus dem alten Gesetze unverändert in das neue hinübergenommen.

Auch die Fahrposttaxen und Zeitungsgebühren erlitten Vereinfachungen.

Es bestand schon damals und besteht auch heute noch ein grosser Unterschied zwischen dem Ertrag der Zeitungstaxen und den durch diesen Dienstzweig verursachten Ausgaben, namentlich hinsichtlich des Bestelldienstes. Der Bundesrat schlug damals vor, die Taxe von $^1/_2$ Rappen für 1 Lot fallen zu lassen, dagegen das Minimalgewicht auf 2 Lot und die Taxe dafür auf 1 Ct. festzusetzen. Diese Taxe wurde von den Räten auf $^3/_4$ Ct. angesetzt und entsprach so ungefähr der alten Taxe ($^1/_2$ Rappen).

Bei den Bestimmungen über die Zeitungstaxen findet sich noch die Erwähnung einer Minimaltransportgebühr von jährlich 40 Cts. und eine Abonnementsgebühr von 20 Cts. für inländische, 50 Cts. für ausländische Blätter.

Art. 24 des neuen Taxengesetzes erteilte dem Bundesrat die nötigen Kompetenzen zur Schaffung des Nachnahmedienstes (Barzahlungsvermittlung).

Die ausländischen Taxen wurden nach wie vor nach den mit dem Auslande abgeschlossenen Verträgen erhoben (Art. 25).

Dem Bericht der Postverwaltung für das Jahr 1852 entnehmen wir folgenden, das Taxengesetz beleuchtenden Satz:

„Bei künftigen Revisionen dürfte darauf Bedacht genommen werden, durch noch grössere Einfachheit des Taxsystems und durch Begünstigung der Frankatur oder obligatorische Einführung derselben die Administrationskosten zu erleichtern.“

In diesem Satze aus der Feder eines Fachmannes lag die Kritik des Gesetzes und zugleich der Ausgangspunkt zu einer neuen Reform, die schon 1849 in folgendem Satze sich widerspiegelte:

„Wenn ein Staat ganz freie Hand hat, seine Finanzen zu ordnen, wie er es dem Wohle des Landes zuträglich erachtet, so sollte bei der Einrichtung des Postwesens nicht das Geldergebnis, sondern die möglich grösste Bequemlichkeit für den Verkehr Hauptzielpunkt der Verwaltung sein.“

Mit dem 1. Januar 1852 trat das neue Posttaxengesetz in Kraft.

Die Münzreform brachte noch weitere Änderungen. Namentlich wurden davon der belgische und französische Tarif betroffen. Nachfolgender in beiden Verträgen

Jahr 1849	Jahr 1852
Briefe.	*Briefe.*
Minimalgewicht $^1/_2$ Lot (7.8 g.), unregelmässige Progression.	Pro $^1/_2$ Lot (7.8 g.) reglm. progressierend.
Rayon I —10 Stunden (— 48 km.) 5 Rp. a. W. 7.14 Cts. n. W.	Rayon I bis 10 Stunden 10 Cts. n. W.
„ II 10—25 „ (—120 „) 10 „ „ „ 14.28 „ „ „	„ II über 10 „ 15 „ „ „
„ III 25—40 „ (—192 „) 15 „ „ „ 21.42 „ „ „	
„ IV über 40 „ (über 192 „) 20 „ „ „ 28.56 „ „ „	
Drucksachen.	*Drucksachen.*
Minimalgewicht 2 Lot, unregelmässige Progression.	Pro 4 Lot regelmässige Progression.
Rayon I —10 Stunden (— 48 km.) $2^1/_2$ Rp. a. W. 3.56 Cts. n. W.	Rayon I bis 10 Stunden 5 Cts. n. W.
„ II 10—25 „ (—120 „) 5 „ „ „ 7.14 „ „ „	„ II über 10 „ 10 „ „ „
„ III 25—40 „ (—192 „) $7^1/_2$ „ „ „ 10.70 „ „ „	
„ IX über 40 „ (über 192 „) 10 „ „ „ 15.28 „ „ „	

enthaltene Artikel: „Die Portotaxe gewöhnlicher Briefe, die von einem der beiden Länder nach dem andern bestimmt sind, darf weder in der Schweiz noch in Frankreich (resp. Belgien) die Durchschnittssumme von 40 Cts. übersteigen", enthielt ein kategorisches Verbot einer Taxänderung. Wie man gesehen hat, war in der Praxis der schweizerische Franken dem französischen Franken gleichgestellt worden, trotzdem sich beide zueinander verhalten wie 100 : 71.

Durch die internen Rayons und durch eine Reduktion von 5 Rappen pro Rayon wurde die Sache ein wenig ausgeglichen. Die Reduktion der Briefkreise im Innern der Schweiz von 4 auf 2 hätte folgerichtig auch in der vorerwähnten Praxis im schweizerisch-französischen und schweizerisch-belgischen Verkehr Wandel schaffen sollen. Welche Gründe einer solchen Massregel damals entgegenstanden, ist uns unbekannt. Erst im Jahre 1853 griff die eidgenössische Geschäftsprüfungskommission das seltsame Festhalten am überlebten Taxengesetz in der Anwendung ausländischer Postverträge auf und verlangte Abschaffung des gesetzeswidrigen, für die Staatskasse allerdings vorteilhaften Zustandes, welchem Wunsche durch Bundesbeschluss vom 20. Juli 1859 willfahren wurde.

Nachstehend folgt eine Zusammenstellung der umgewandelten Taxen nach und von Frankreich, die zugleich die umgewandelten Taxen der Tabelle *A* (offener Transit durch Frankreich) enthält.

Mit den angrenzenden Staaten, sowie mit Spanien und Belgien war die schweizerische Postverwaltung durch günstige Verträge in Verbindung getreten. Die eidgenössische Münzreform hatte nach kurzer Wirksamkeit des ursprünglichen Taxengesetzes den äusseren Anstoss zur Aufstellung eines neuen, besseren Gesetzes gegeben. Die Gründung des deutsch-österreichischen Postvereins bot eine fernere Gelegenheit, die Wohltat rascher und verhältnismässig billiger Verbindungen auf Gebiete auszudehnen, mit denen die Schweiz, Österreich ausgenommen, noch auf Grund kantonaler Verträge verkehrte. Der deutsch-österreichische Postverein umfasste nicht nur die gesamte österreichische Monarchie, inbegriffen die Lombardei und Venetien, sondern darüber hinaus noch das Gebiet der süd- und mitteldeutschen Staaten, die postalisch zum grössten Teile vom Hause Thurn und Taxis abhingen, sodann noch Baden, Württemberg, Bayern, Sachsen und die preussische Monarchie. Am 6. April 1850 waren diese Verwaltungen zu einem Postgebiete zusammengetreten.

Tarif der umgewandelten Brieftaxen nach und von Frankreich 1852.

Bestimmungs- oder Aufgabeort	Frankaturgrenze	I. Kreis pro 7½ g.	II. Kreis pro 7½ g.	III. Kreis pro 7½ g.	IV. Kreis pro 7½ g.
		Cts.	Cts.	Cts.	Cts.
Frankreich, Grenzrayon	Bestimmung	15	—	—	—
Frankreich und Algier	„	35	40	50	55
Küstenländer des Mittelmeeres, franz. Bureaux	„	95	100	105	115
Belgien (direkte Sendung)	„	35	40	50	55
Grossherzogtum Luxemburg	„	60	65	70	80
Niederlande	„	100	110	115	120
Grossbritannien und Irland	„	60	65	70	80
Malta	„	70	80	85	95
Griechenland	„	115	120	130	135
Jamaica, Kanada, Neubraunschweig, Neuschottland, Prinz Edwards-Inseln, Neufundland (via England)	„	150	155	165	170
Antigua, Barbados, Honduras, Bermuden, Guyana, Dominica, Gibraltar, Granada, Montserrat, Bahama, Tobago, Tortola, St. Trinidad (via England)	Landungshafen	130	135	145	150
Italienische Staaten (franz. Paketb.)	„	70	80	85	95
Portugal, Gibraltar	Span. Grenze	50	60	65	70
Vereinigte Staaten und andere überseeische Länder und Kolonien (durch franz. Handelschiffe)	Landungshafen	60	65	70	80
Ostindien, Ceylon, indischer Archipel, China (über Suez)	Alexandrien	100	110	115	120
Küstenländer des Südmeeres (via Panama)	Landungshafen	190	200	205	215
Vereinigte Staaten (via England)	„	130	135	145	150

Mit den Vertretern aller aufgeführten selbständigen Verwaltungen traten schweizerischerseits die Herren Nationalrat Bischoff aus Basel und Kreispostdirektor Grob aus St. Gallen im April 1852 zur Unterhandlung von Verträgen zusammen. Die Verhandlungen fanden in Lindau statt, wesbalb man die Verträge gemeinhin nur „Lindauerverträge“ nennt. Sie zerfielen in den Hauptvertrag, die sogenannten „Allgemeinen Bestimmungen“, der die leitenden Grundsätze und Normen enthielt, sowie in die einzelnen, auf Grund des Hauptvertrags, mit den vertretenen Verwaltungen abgeschlossenen Sonderverträge.

Aus dem bundesrätlichen Bericht geht der schwere Stand der schweizerischen Abordnung diesem grossen, in sich geschlossenen und einigen Verbande gegenüber, der seine Forderungen aufzustellen und zu behaupten wusste, deutlich hervor.

Entsprechend der inneren Gestaltung des Postvereins, war seine erste Forderung, im Gegensatze zu der französischen Vertragsgruppe, diejenige einer Zonentaxe für den schweizerisch-deutschen Verkehr. Die Zoneneinteilung, wie sie der Vertrag brachte, wich wesentlich von der gemeinsamen Zone ab, die der Vertrag von 1849 mit Österreich geschaffen hatte. Die gemeinsame, schweizerisch-österreichische Zone fusste auf der Berechnung der Distanz zwischen Aufgabe- und Bestimmungsort, ohne Rücksicht auf die Landesgrenzen. Anders bei den Lindauerverträgen. Für jedes Vertragsland wurden, je nach der Länge der gemeinsamen Grenzen, feste Taxgrenzpunkte bestimmt. Von diesen festen Punkten aus wurden mit dem Zirkel alle Orte der angrenzenden Verwaltung einbezogen und in Zonen eingeteilt. Der Radius oder die Zonenbreite betrug 10 geographische Meilen (74.2 km.) für die erste, 20 Meilen (148,8 km.) für die zweite Zone. Alle über 20 Meilen von den Taxgrenzpunkten entfernten Orte gehörten der dritten Zone an.

Die mit dem deutsch-österreichischen Postverein vereinbarten Taxgrenzpunkte waren folgende:

mit Österreich:
Feldkirch,
Chiavenna,
Camerlata;

mit Bayern und Thurn und Taxis:
Mitte zwischen Lindau und Konstanz,
„ „ Basel und Schaffhausen;

mit Württemberg und Baden:
Mitte zwischen Basel und Schaffhausen,
„ „ Schaffhausen und Konstanz,
„ „ Konstanz und Lindau.

Dieser Zoneneinteilung folgend, teilte auch die Schweiz ihr Gebiet in Zonen ein. Der geographischen Ausdehnung nach wäre für die Schweiz eine 3. Zone (über 20 Meilen) berechtigt gewesen. Da eine solche nur Gebiete mit geringem Verkehr nach dem Vereinsgebiet umfasst hätte, wie z. B. Teile der Kantone Wallis, Genf, Waadt, so unterliess man ihre Schaffung. Die Schweiz stellte also nur 2 Zonen auf. Die Verworrenheit dieses Zonensystems erhellt schon daraus, dass der gleiche Ort je nach dem Bestimmungslande in verschiedenen Zonen liegen konnte.

Die Lindauerverträge unterschieden sich von den schon besprochenen Abkommen und auch von unserem internen Taxsystem sehr vorteilhaft dadurch, dass sie eine Erhöhung des Taxgewichtes auf 1 Lot ($^1/_{30}$ oder $^1/_{32}$ des sogenannten Zollpfundes, je nach dem Landesteil 15.62 oder 16.66 g.) schufen. Dem Lote wurden 15 g. gleichgestellt. Differenzen, die sich aus diesem Umstande ergeben würden, sollten unberücksichtigt bleiben.

Die Taxe pro Zone wurde auf 3 Kreuzer Rhein- oder Konventionswährung deutscherseits und auf 10 Cts. schweizerischerseits festgesetzt.

Wir erhalten somit folgende Taxenskala:

Für Briefe aus dem						Kr.	Cts.
I.	schweiz.	Rayon	nach	I.	deutschen Rayon	6	20
I.	„	„	„	II.	„ „	9	30
I.	„	„	„	III.	„ „	12	40
II.	„	„	„	I.	„ „	9	30
II.	„	„	„	II.	„ „	12	40
II.	„	„	„	III.	„ „	15	20

Diese Taxen entsprachen gänzlich den Vereinstaxen, die im internen Dienste des deutsch-österreichischen Postvereins Gültigkeit hatten, was aus Art. 3 der allgemeinen Vertragsbestimmungen hervorgeht, der, für den Fall einer Ermässigung der Taxen im Postverein, diese auch für die ausländische Korrespondenz in Aussicht stellte.

Dem Zonensystem entsprach die Taxrepartition, die jeder Verwaltung die für ihre Transportstrecke erhobene oder berechnete Taxe zuwies. Die Gutschrift oder die Belastung in den Korrespondenzkarten erfolgte auf Grund der vertraglich festgelegten Äquivalente oder Anteile, nämlich

10 Cts. = 3 Kreuzer Konventionsmünze oder rheinische Münze = 1 Silbergroschen.

Die Rechnung musste auf diejenige Münzart lauten, auf Grund welcher das Vereinsland mit der Schweiz verkehrte. Auch die Schweiz hatte den Vereinsländern in ihren eigenen Münzarten zu vergüten und Rechnung zu stellen.

Finanziell fiel für die Schweiz die Festlegung der angeführten Taxäquivalente ziemlich schwer ins Gewicht, was folgende Zusammenstellung der von der Schweiz wirklich eingenommenen und von ihr an das Ausland vergüteten Taxanteile beweist:

Briefe aus dem	Briefe nach dem	Bezogene Taxe.	Schweiz Anteil.	Vergütung ans Ausland umgerechnet.
		Cts.	Cts.	Cts.
I. Rayon der Schweiz	I. Rayon des Vereinslandes	20	[1] 9.285 [2] 7.143	[1] 10.715 [2] 12.857
I. „ „ „	II. „ „ „	30	[1] 8.570 [2] 4.286	[1] 21.430 [2] 25.714
I. „ „ „	III. „ „ „	40	[1] 7.855 [2] 1.43	[1] 32.145 [2] 38.57
II. „ „ „	I. „ „ „	30	[1] 19.285 [2] 17.143	[1] 10.715 [2] 12.875
II. „ „ „	II. „ „ „	40	[1] 18.570 [2] 14.286	[1] 21.430 [2] 25.714
II. „ „ „	III. „ „ „	50	[1] 17.855 [2] 11.43	[1] 32.145 [2] 38.57

[1] Der erste Ansatz ist nach dem Verhältnis von 100 : 28 ausgerechnet und betrifft die Länder des 24½ Gulden-Fusses.
[2] Der zweite Ansatz fusst auf dem Verhältnis von 100 : 23⅓ und betrifft ausschliesslich den Verkehr nach Österreich.

Da aber die Vergütung der frankierten deutschen Korrespondenzen nach der Schweiz in fremder Währung angerechnet wurde, so glich sich die Sache einigermassen aus. Für die unfrankierten Briefe aus dem Vereinsgebiet blieb der Übelstand unvorteilhafter Taxäquivalente bestehen, weil die Anrechnung in fremder, der Taxbezug jedoch in schweizerischer Währung erfolgte.

Die Nachgiebigkeit der Schweiz in diesem Punkte sicherte ihr immerhin den Vorteil, dass ihre Korrespondenz nach dem 3. deutschen Rayon keine weitere Belastung erfuhr und ungehindert zu den vorerwähnten Bedingungen befördert wurde. Der 3. deutsche Rayon erstreckte sich auf alles Gebiet jenseits der Linie Kalsruhe - Heilbronn - Ellwangen-Donauwörth-München-Unter Inntal-Verona und umfasste eine Anzahl der wichtigsten Handels-, Industrie- und Hafenstädte.

Für den Grenzverkehr in einer Entfernung von höchstens 5 Meilen (37.1 km.) betrug die Taxe nur den einfachen Zonenansatz, also 3 Kreuzer = 10 Cts., die ganz der Aufgabeverwaltung zufiel.

Die Frankaturfreiheit war vertraglich gewährleistet. Der Inhalt von Art. 10 des Vertrags, der von der Frankierung handelte, muss noch besonders hervorgehoben werden. Er betraf die Einführung der Freimarke, die uns hier im ausländischen Verkehr der Schweiz zum erstenmal entgegentritt. Damit fiel eigentlich der ganze Apparat zur Unterscheidung der Frankaturgrenzen P., P.P., P.D. weg. Tatsächlich aber dauerte die Verwendung dieser Stempel fort, um die Behandlung und Prüfung der Korrespondenzen durch die Auswechslungsbureaux zu erleichtern.

Für eine Begünstigung der sofortigen Taxentrichtung oder die richtige Ausnützung der Vorteile des Markensystems schien noch keine Neigung vorhanden zu sein, denn nirgends findet sich eine Bestimmung, die das einfache Markensystem durch eine Zuschlagstaxe (Pönalität) auf unfrankierte Korrespondenzen bevorzugt hätte, trotzdem aus dem Berichte der beiden schweizerischen Abgeordneten deutlich hervorgeht, dass sie einer solchen Lösung, nach den erhaltenen Instruktionen, den Vorzug gegeben hätten.

Art. 11 und 12 des Vertrags beschäftigten sich mit den Kreuzbandsendungen (Drucksachen) und Warenmustern. Ausser der Adresse, dem Datum und der Unterschrift des Aufgebers durften Drucksachen nichts Geschriebenes enthalten; doch machten dabei die Korrekturbogen zum erstenmal eine Ausnahme. Der Frankozwang war für alle diese Gegenstände vertraglich festgesetzt und das Maximalgewicht auf 16 Lot (250 g.) normiert.

Die Drucksachentaxe richtete sich gar nicht nach dem für die Briefe aufgestellten Zonensystem, sondern sie wurde, ohne Rücksicht auf die Entfernung, einzig nach dem Gewicht bestimmt. Die Drucksachentaxe zu gunsten der Schweiz betrug 4 Cts. (vorbehältlich Aufrundung) und 1 Kreuzer Konventionsmünze oder rheinisch für 1 Lot zu gunsten der Vereinsländer. (In den Ausführungsbestimmungen wurde die gemeinschaftliche Taxe endgültig auf 7 Cts. festgestellt.)

Auch für Warenproben und Muster, die so verpackt sein sollten, dass ihr Inhalt leicht erkennbar wäre, wurde eine Taxerleichterung gewährt. Durch die Be-

stimmung, dass je zwei Lot Gewicht der einfachen Brieftaxe unterlagen, wurde in der Tat für solche Gegenstände eine bemerkenswerte Ausnahme geschaffen, um so mehr als, wie im internen schweizerischen Verkehr, ein einfacher Brief beigeschlossen werden durfte.

Aus Art. 13 des Vertrags ist die Erweiterung der Rekommandation auch auf Muster- und Drucksachensendungen ersichtlich. Die bei solchen Sendungen übliche Taxverdopplung wurde durch einen einfachen Zuschlag zur gewöhnlichen Taxe ersetzt. Diese Rekommandations- oder Einschreibgebühr betrug 20 Cts. = 6 Kreuzer und fiel ausschliesslich der Aufgabeverwaltung zu. Beim Verlust einer rekommandierten Sendung hatte die Verwaltung, bei der die Sendung aufgegeben wurde, dem Reklamanten eine Entschädigung von 20 ö. fl. = 24½ rheinische Gulden oder 50 Fr. auszubezahlen. Der Regress auf die schuldige Verwaltung blieb der zahlenden Verwaltung gewährt.

Aus den Art. 17, 18, 19 des Vertrags heben wir die bei der Weitersendung von Briefen gültigen Grundsätze hervor. Umspedierte Briefe sollten wie neu aufgegebene Korrespondenzen behandelt und mit den daherigen Taxen belegt werden, unter Hinzurechnung allfällig darauf haftender Beträge. Einzig die feste Rekommandationsgebühr durfte nicht zum zweitenmal berechnet werden.

Wir gelangen nunmehr zum 2. Teile der allgemeinen Bestimmungen der Lindauerverträge, nämlich zu den Vereinbarungen über den Transit. Eine einsichtige Verwaltung wird stets mehr auf günstige Bedingungen zur Benützung der fremden Transitrechte sehen, als auf die Erzielung eigener, hoher Transitansätze, und daher zur Erreichung ihres Zweckes auch Zugeständnisse machen. Die Umstände waren im Jahre 1852 schon derart veränderte, dass von den mit Österreich im Jahre 1849 vereinbarten Transitansätzen keine Rede mehr sein konnte. Die Ausdehnung des Vereinsgebietes, das, mit Ausnahme der West- und eines geringen Teils der Südgrenze, die Schweiz gänzlich umschloss, veranlasste diese, auch um dem schweizerischen Transitverkehr etwelchen Vorschub zu leisten, für den Austausch vereinsländischer, geschlossener Sendungen zwischen Vereinsländern oder Teilen davon, besondere Begünstigungen zu gewähren. Die betreffenden Transitansätze betrugen laut Art. 20 ⅛ Kreuzer Konvention oder rheinisch für das Lot Briefe und für die Meile (= 7.4 km.), mit einem Höchstansatz von 2 Kreuzern. Für Warenmuster galt die Hälfte dieser Ansätze, und für Kreuzbandsendungen gingen dieselben sogar auf ¼ Heller (1 Kreuzer = 8 Heller) zurück. Obgleich der Schweiz die gleichen Rechte zu denselben Ansätzen zugestanden waren, konnte sie nur in einem einzigen Falle davon Gebrauch machen. Es betraf dies eine Briefsendung, die zwischen Basel und Schaffhausen durch Vermittlung der badischen Post ausgewechselt wurde, während die Vereinsländer, besonders Österreich, bei 20 derartiger Kartenschlüsse über die Schweiz beförderten, die Hälfte davon zwischen Mailand und deutschen Städten. Über die Transitansätze für geschlossene Sendungen nach fremden Ländern durch die Schweiz oder die Vereinsländer schweigen die allgemeinen Bestimmungen, diese Sache jeder autonomen Verwaltung selber überlassend.

Was den offenen Transit nach dritten Ländern anbelangt, so blieben demselben die Vorteile der Vereinskorrespondenz gesichert, das heisst es galten dafür dieselben Ansätze, wie sie oben für die schweizerisch-deutsche Korrespondenz erwähnt sind. Hier sicherte sich die Schweiz auf dem Wege der Zugeständnisse durch den 3. vereinsländischen Rayon einen bemerkenswerten Vorteil. Eine Abweichung von den erwähnten Grundsätzen hinsichtlich des Transitverkehrs bildete immerhin die gänzliche Freigabe der Transitansprüche auf Zeitungen im offenen Transit.

Im Gegensatz zu den früher erörterten Verträgen, in Übereinstimmung jedoch mit den schweizerisch internen Diensteinrichtungen, wurde der Zeitungsdienst zum Gegenstand eines besonderen Artikels gemacht, worin sich die Kontrahenten auch die Vermittlung von Abonnementen zusicherten.

Die Art. 24—30 handelten vom Fahrpostverkehr.

Die Regelung der Abrechnung und der Saldierung wurde gänzlich den Spezialverträgen überlassen. Indessen wurde als Reduktionsverhältnis festgestellt, dass 28 Kreuzer rheinische Währung oder 23⅓ Kreuzer österreichische Konventionsmünze einem Franken entsprechen.

Die allgemeinen Bestimmungen sollten bis Ende 1860 fest gelten. Von jenem Zeitpunkte an blieben sie unter Vorbehalt einjähriger Kündigung weiter in Kraft.

Unmittelbar an die allgemeinen Bestimmungen reihten sich die Spezialverträge mit jeder einzelnen selbständigen Verwaltung.

Der schweizerisch-österreichische Postvertrag von 1849 wäre erstmals auf 1. September 1855 kündbar gewesen. Doch schien es für die Schweiz nicht rätlich, das Zustandekommen der Lindauerverträge durch hartnäckiges Festhalten an einigen geringen Vorteilen hinzuhalten, die jener Vertrag noch bot. So wurde denn dieser Vertrag durch einen neuen vom 26. April 1852 ersetzt. Durch Art. 1 desselben wurden sämtliche Bestimmungen der allgemeinen Lindauerübereinkunft in Kraft erklärt.

Nach Aufzählung der Verbindungslinien und Auswechslungspunkte folgten in Art. 6—10 die vertrag-

lichen Abmachungen über den geschlossenen Transit mit dem Vereinsausland.

Zur Beförderung der ausländischen Felleisen benutzte Österreich nach eigener Wahl 8 Routen, für die im Vertrag jeweilen der Kostenpunkt pro Lot angegeben war. Wenn wir in der nachfolgenden Übersicht die Luftlinie der schweizerischen Transportstrecke mit den von Österreich geleisteten Ansätzen in Beziehung bringen, so erhellt unstreitig, dass hier wiederum die für die gegenseitige Korrespondenz aufgestellten Zonenansätze massgebend waren. Die gleiche Folgerung geht auch aus Art. 9 hervor, der für die Benutzung der österreichischen Transitrouten durch die Schweiz zur Beförderung von geschlossenen Sendungen die bekannten Ansätze nennt:

bis 10 Meilen (74.2 km.) für das Lot 3 Kr. Konvent.
10—20 „ (148.4 „) „ „ „ 6 „ „
über 20 „ „ „ „ 12 „ „

Diese Ansätze standen zum Teil unter dem internen Tarif, der für einen Rayon von 10 Stunden (48 km.) 10 Cts. und darüber für alle Distanzen 15 Cts. für nur ½ Lot vorsah.

Wie aus der nachstehenden graphischen Darstellung der schweizerischen Transiteinnahmen von 1852 bis 1874 hervorgeht, vermochten derartige Vereinbarungen unserm Transit nur vorübergehend (1853 bis 1854) einen kleinen Aufschwung zu verleihen. Die Transitablenkung durch die in den umliegenden Ländern rasch entstehenden Eisenbahnlinien war für die Schweiz, infolge vorderhand mangelnder durchgehender Eisenbahnen, zu stark.

Von der Frankierung und der Überlieferung von Korrespondenzen, die von der Schweiz der österreichischen Verwaltung im offenen Transit unmittelbar zur Weiterbeförderung übergeben wurden, handelten die nachfolgenden Artikel. Im Anschluss stellen wir einige Ansätze des neuen Vertrags denjenigen von 1849 gegenüber.

Übersicht der von Österrreich zur Beförderung vereinsausländischer Sendungen benutzten schweizerischen Postkurse und der betreffenden Vergütungen.

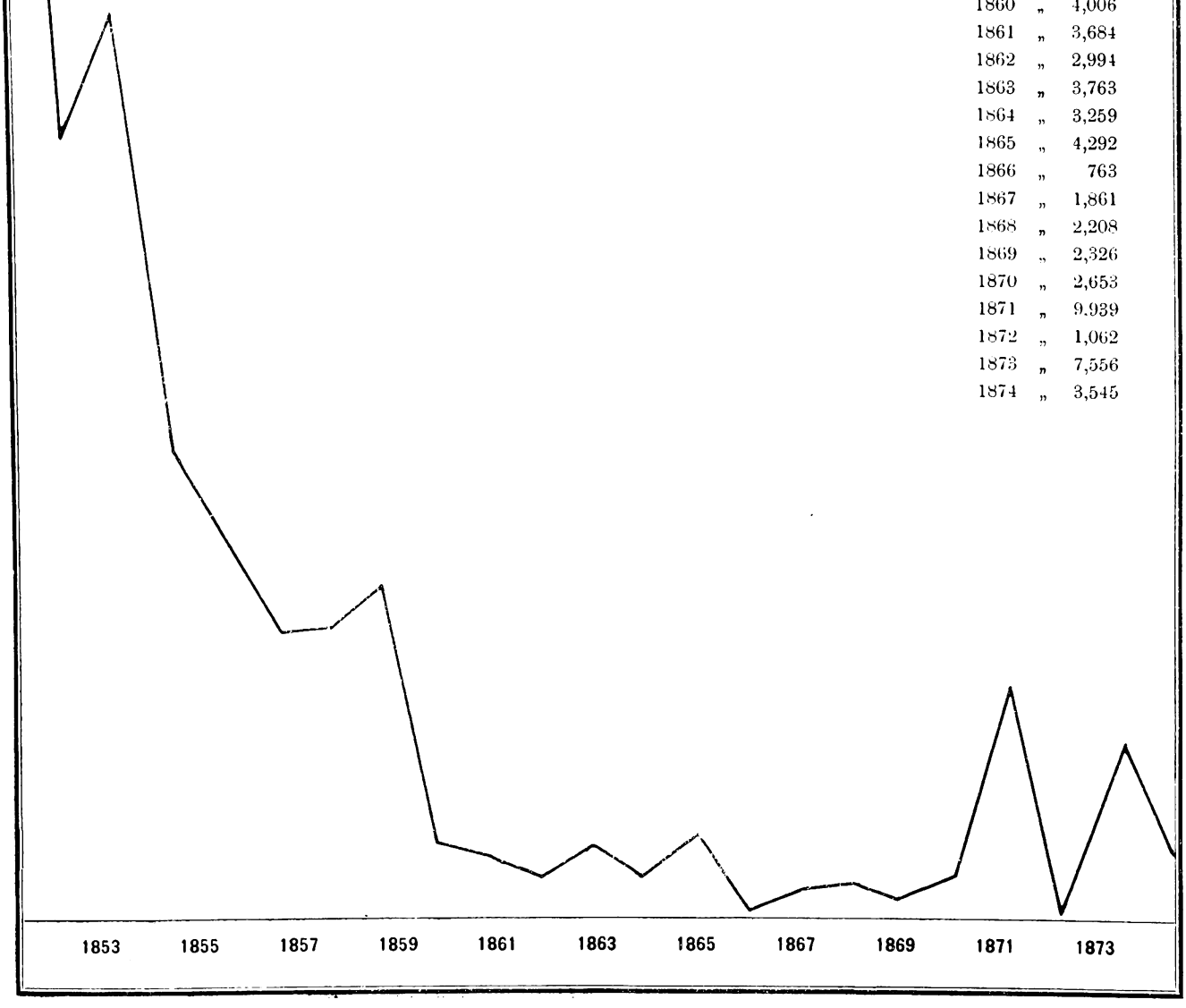
Bezeichnung der Kurse	Schweiz. Transportstrecke in km. Luftl	Zone 10 Meilen (75 km.) 20 » (150 »)	Preis., Vertrag 1849	Preis., Vertrag 1852	Transitpreis in Centimes (100 : 23⅓)
	km.		Pro Lot Kr.	Pro Lot Kr.	Pro Lot Cts.
1. Camerlata-Basel, via Gotthard	225	III	10	9	38.57
2. Feldkirch-Basel, via St. Gallen-Zürich	155	II	10	6	25.714
3. Chiavenna-Konstanz, via Chur-St. Gallen	150	II	7	6	25.714
4. Feldkirch-Konstanz, via St. Gallen	56	I	4	3	12.857
5. Rheineck-Konstanz	36	I	—	2	8.57
6. Chiavenna-Lindau (schweizerische Strecke nur Chiavenna-Chur)	60	I	2	3	12.857
7. Camerlata-Schaffhausen, via Luzern-Zürich	215	III	10	9	38.57
8. Feldkirch-Schaffhausen	89	I	4	3	12.857

Kostenzusammenstellung für Briefe nach dem Orient, bei Benutzung des offenen Transits via Österreich, nach den Postverträgen von 1849 und 1852.

Übersicht der Aufgabe- oder Bestimmungsorte	Fremde Gebühren inklus. Seeporto	Schweiz. Taxe, Rayon I	Österr. Transit	Total 1852		Total 1849	
				in Kreuzer	in Centimes	in Kreuzer	in Centimes
	Kr.	Kr.	Kr.			via Triest	
Beirut, Cesme, Dardanellen, Galatz, Gallipoli, Ibraila, Konstantinopel, Larnacca, Mitilene, Rodé, Salonich, Samsun, Seres, Smyrna, Tenedos, Trapezund, Tulza, Varna	12	3	9	24	102.8	42	180
Alexandria, Korfu, Jonische Inseln	9	3	9	21	90	30	128.56
Bukarest, Jassy, Serajewo	6	3	9	18	77.14	24	102.8
Botosany	3	3	9	15	64.28	21	90

Graphische Darstellung der Einnahmen der schweizerischen Postverwaltung aus dem geschlossenen Transit 1852—1874.

1852	Fr.	68,003
1853	„	34,272
1854	„	39,143
1855	„	18,811
1856	„	15,057
1857	„	11,760
1858	„	12,122
1859	„	13,974
1860	„	4,006
1861	„	3,684
1862	„	2,994
1863	„	3,763
1864	„	3,259
1865	„	4,292
1866	„	763
1867	„	1,861
1868	„	2,208
1869	„	2,326
1870	„	2,653
1871	„	9.939
1872	„	1,062
1873	„	7,556
1874	„	3,545



Etwelche Besserung brachte der neue Vertrag also auch hinsichtlich der Taxen für den offenen Transit.

Zum zweitenmal begegnen wir hier den internationalen Expresssendungen, deren die allgemeinen Bestimmungen keinerlei Erwähnung taten.

Schon der schweizerisch-österreichische Vertrag von 1849 hatte einen Stafettendienst vorgesehen. Der neue Vertrag von 1852 sagte darüber in Art. 27 folgendes: „Es wird gestattet, Depeschen aus Österreich nach Orten in den Kantonen der schweizerischen Eidgenossenschaft und umgekehrt, dann durch Österreich und die Schweiz nach Orten in fremden Staaten, insofern in diesen der Stafettendienst eingerichtet und hiervon Gebrauch zu machen erlaubt ist, mittelst eigener Stafetten zu versenden, und es wird sich wechselseitig verbindlich gemacht, für deren möglichst schnelle Beförderung und Zustellung an die Adressaten Vorsorge zu treffen."

Näheres über den schweizerischen Stafettendienst erfahren wir aus Art. 25—27 der Instruktion für die Postpferdehalter von 1850 und aus dem zweiten Teil des Extrapostreglements für die schweizerischen Posten vom 1. Mai 1852. Laut Instruktion bestand für die Postpferdehalter die Verpflichtung, „amtliche Depeschen der Bundesbehörde und der Kantonsregierungen oder Militärstellen" per Extrastafetten gegen die für Beiwagenlieferung abgemachte Leistung von Fr. 1 pro Stunde und Pferd zu befördern. Durch das Extrapostreglement wurde sodann diese ursprünglich für die Behörden allein organisierte beschleunigte Speditionsart auch dem Publikum zugänglich gemacht.

Art. 28 des österreichischen Postvertrages von 1852 sowohl, als Art. 77 des schweizerischen Extrapostreglementes anerkannten keinerlei Haftpflicht für Beschädigung und Verlust derartiger Sendungen, wohl aber wurden für den Fall, dass die Postanstalt bei Verspätungen und dergleichen im Fehler wäre, die Stafettengebühren zurückerstattet.

Die letzten Artikel des schweizerisch-österreichischen Vertrages betrafen den Rechnungsmodus und die Begleichung allfälliger Differenzen. Die Rechnungen wurden vierteljährlich (ab 1. November Beginn des österreichischen Rechnungsjahres) an Hand der Korrespondenzkarten und übrigen Rechnungsnachweise aufgestellt und durch bare Zusendung der Schuldigkeitsbeträge saldiert. Österreichischerseits war dazu die Postkasse in Mailand bestimmt worden.

Als für die Schweiz von besonderer Wichtigkeit, war die im Protokoll zu diesem Vertrag enthaltene Klausel, wonach die schweizerische Verwaltung befugt war für frankierte Briefe aus der Schweiz nach Österreich oder unfrankierte Briefe aus Österreich nach der Schweiz folgende Taxen zu beziehen:

40 Cts. (statt 30 Cts.) für die Briefe zwischen Rayon I Österreich — Rayon II Schweiz, und Rayon II Osterreich — Rayon I Schweiz; 50 Cts. (statt 40 Cts.) für die Briefe zwischen Rayon II Österreich — Rayon II Schweiz, und Rayon III Österreich — Rayon I Schweiz.

Es war dies ein nicht zu verachtender Erfolg, wenn man an die in den allgemeinen Bestimmungen niedergelegten Grundsätze und die für die Schweiz ungünstige Festsetzung der Taxäquivalente denkt.

Erheblich einfacher, als der eben behandelte, lautete der Postvertrag mit dem Königreich Württemberg vom 26. April 1852. Er anerkannte ohne Ausnahme die 33 Artikel der Allgemeinen Übereinkunft. Im Protokoll war der Grenzverkehr für Drucksachen in Ausführung von Art. 7 der Hauptbestimmungen dahin geregelt, dass nur die einfache Taxe des Aufgabelandes zur Erhebung gelangte, die der Aufgabeverwaltung zufiel.

Am 27. April 1852 wurde sodann der Vertrag mit dem Fürsten von Thurn und Taxis perfekt. Ausser nach den im Endverzeichnis der gegenwärtigen Verträge aufgeführten Verwaltungsgebieten, vermittelte die Thurn und Taxische Post den Verkehr nach Hannover, Braunschweig, den beiden Mecklenburg, Oldenburg, Dänemark, Schweden und Norwegen.

Umgekehrt diente die Schweiz als Transitstaat für den Verkehr von Thurn und Taxis nach Sardinien.

In ähnlicher Weise erfolgte dann auch der Vertragsabschluss mit Bayern am 26. April und mit dem Grossherzogtum Baden am 2. August des Jahres 1852.

Die besprochenen Verträge wurden, wiewohl der Bestätigung durch die gesetzgebenden Körper der beteiligten Staaten teilweise noch bedürftig, gegenseitig vom 15. Oktober 1852 an provisorisch in Kraft gesetzt. Eine Anzahl bis dahin noch bestehender kantonaler Verträge wurden dadurch aufgehoben, und die Schweiz trat mit folgenden Gebieten in einen einheitlichen, von gleichen Grundsätzen geleiteten Postverkehr:

1. die österreichische Gesamtmonarchie, mit Lichtenstein und Belgrad, sowie das lombardisch-venetianische Königreich;

2. die preussische Gesamtmonarchie, nebst den von Preussen betriebenen Postanstalten der Herzogtümer Anhalt-Dessau, Anhalt-Bernburg und Anhalt-Köthen, sowie den Fürstentümern Schwarzburg-Sondershausen und Waldeck-Pyrmont;

3. das Königreich Preussen;

4. das Königreich Sachsen, mit dem Herzogtum Sachsen-Anhalt;

5. das Königreich Hannover;
6. das Königreich Württemberg;
7. das Grossherzogtum Mecklenburg-Schwerin;
8. das Grossherzogtum Mecklenburg-Strelitz;
9. das Grossherzogtum Oldenburg;
10. das Grossherzogtum Luxemburg;
11. das Herzogtum Braunschweig;
12. das fürstliche Thurn und Taxische Postgebiet, zerfallend in:

a) das Kurfürstentum Hessen;
b) das Grossherzogtum Hessen;
c) das Grossherzogtum Sachsen-Weimar;
d) das Herzogtum Nassau;
e) das Herzogtum Sachsen-Koburg;
f) das Herzogtum Sachsen-Meiningen;
g) das Fürstentum Schwarzburg-Rudolstadt;
h) das Fürstentum Schwarzburg-Sondershausen;
i) das Fürstentum Reuss ältere Linie;
k) das Fürstentum Reuss jüngere Linie;
l) das Fürstentum Schaumburg-Lippe;
m) das Fürstentum Lippe-Detmold;
n) das Grafentum Hessen-Homburg;
o) die Reichsstädte: Bremen, Frankfurt, Hamburg, Lübeck;
p) das Fürstentum Hohenzollern-Sigmaringen.

Von den Neuerungen, die diese Verträge dem schweizerisch-ausländischen Postdienste brachten, mögen hier folgende 3 Punkte hervorgehoben werden:

1. Die Anwendung der Briefmarke zur Frankierung der Korrespondenzen.

2. Die Erweiterung des Brieftaxgewichtes von ½ Lot (7½ g.) auf 1 Lot (15.6 g.).

3. Eine einheitliche, zielbewusste und zäh durchgeführte liberale Verkehrspolitik selbständiger Staats- und Verwaltungskörper, denen in der Folge eine führende Rolle in der grössten internationalen postalischen Reorganisation zufiel, und die dazu angetan war, die herrschende postalische Allmacht Frankreichs erfolgreich zu bekämpfen.

Bevor wir die Folgen betrachten, welche die schweizerisch-deutschen Verträge, namentlich hinsichtlich neuer Verbindungen, für den schweizerischen Postdienst brachten, bleibt noch ein Vertrag zu erörtern übrig, der beweist, wie weit bei den kontrahierenden Verwaltungen der Sinn für rasche Verbindungen sich entwickelt hatte.

Wiewohl zum Postverein gehörend, hatte das Königreich Preussen und die von ihm verwalteten Postbetriebe mit der Schweiz keinen Postvertrag abgeschlossen, aus dem naheliegenden Grunde, weil sein Gebiet nicht an die Schweiz anstiess und die Korrespondenzen gegenseitig durch die Vermittlung einer Vereinsverwaltung ausgetauscht werden mussten.

Zur Herbeiführung einer beschleunigten Postverbindung zwischen einzelnen Teilen des Königreichs Preussen und der schweizerischen Eidgenossenschaft kam es am 8. Oktober 1853 zwischen den beiden Staaten zum Abschluss einer besondern Übereinkunft. Diese fusste auf den Ergebnissen der Lindauerkonferenz und bezweckte eine raschere Verbindung besonders der Westschweiz (I. und II. Postkreis) mit der Rheinprovinz und mit Westfalen, mit Benützung des stark entwickelten französischen Bahnnetzes. Als Auswechslungsbureau bezeichnete man preussischerseits das „ambulante Postbureau" Köln-Verviers, auf seiten der Schweiz die Postbureaux Genf und Lausanne. Die Taxen für den einfachen Brief (1 Lot = 15.6 g.) stellten sich auf 5 Silbergroschen oder 50 Cts. Auf Grund der Zoneneinteilung der betreffenden Gegenden ist auch der Teilungsfuss leicht zu ermitteln, nämlich 3 Groschen (30 Cts.) zu gunsten Preussens (3. Zone) und 2 Groschen (20 Cts.) zu gunsten der Schweiz (2. Zone).

Hinsichtlich des Transports dieser Sendungen ist zu erwähnen, dass die Pakete sowohl die französischen als auch die belgischen Bahnen benutzten. Art. 2 des Vertrags wies die Bestreitung der belgischen Transitkosten Preussen zu, forderte aber von der Schweiz einen Drittel der ihm für die Benutzung des französischen Transits erwachsenden Unkosten. Letztere Vergütung wurde nicht auf Grund des schweizerisch-französischen Postvertrages von 1849 ausgemittelt, sondern gemäss einem zwischen Frankreich und Preussen geschlossenen Additionalvertrag vom 19. April 1853. Dieser unterschied sich vom schweizerisch-französischen Vertrag dadurch, dass die Transitvergütung nicht für Strecke und Gewicht festgestellt war, sondern sich einzig nach dem Gewicht richtete, nämlich 15 Cts. für 30 g. Briefe und ½ Ct. für 30 g. Drucksachen.

Wäre der schweizerisch-französische Vertrag massgebend gewesen, so hätten diese Ansätze wesentlich höher gelautet; wurden doch die schweizerisch-preussischen Sendungen via Paris an ihre Bestimmung befördert.

Hinsichtlich dieses beschleunigten Sendungswechsels galten im übrigen ausnahmslos die Bestimmungen der Lindauerverträge, wie wenn es sich um die Leitung über vereinsländisches Gebiet gehandelt hätte.

Die ganze Übereinkunft war ein ehrendes Zeugnis für die beiden kontrahierenden Verwaltungen, die zu gunsten einer raschen Beförderung ihrer Korrespondenz eine kleine finanzielle Einbusse nicht scheuten.

Die Neuordnung der Verhältnisse mit dem deutsch-österreichischen Postverein bedingte auch grössere Änderungen im Verkehr mit den Ländern, nach welchen dieser Verein den Transit vermittelte.

Das Taxgewicht wurde in allen diesen Staaten auf 1 Lot erhöht. Bei rekommandierten Sendungen kam, Russland ausgenommen, statt der früher gebräuchlichen Taxverdoppelung nunmehr einzig die einfache Taxe mit fixer Rekommandationsgebühr zur Anwendung. Die Drucksachen unterlagen insgesamt der Taxierung nach dem Gewicht, statt nach der Grösse oder Zahl der Druckbogen. Das Warenmuster, als solches anerkannt, genoss eine ermässigte Taxe. (Siehe unten.)

Die Benutzung der deutschen Routen bot für Briefe höheren Gewichts nach Belgien und den Niederlanden, gegenüber der französischen Vermittlung, bei annähernd gleicher Schnelligkeit, entschieden den Vorteil niedrigerer Taxen.

Aber nicht nur nach den umliegenden Ländern unterhielt der deutsch-österreichische Postverein einen regen Verkehr, sondern er dehnte seine Verbindungen noch weiter aus und verständigte sich mit den Vereinigten Staaten. Das kam ohne weiteres auch der schweizerischen Korrespondenz zu gute.

Nach den Vereinigten Staaten lagen nunmehr drei verschiedene Sendungsgelegenheiten vor, deren Preise nachstehend folgen.

Verkehr mit den Vereinigten Staaten im Jahre 1853.

Angaben zur Vergleichung.

1. Via Frankreich (gemäss Postvertrag von 1849).

	I. Rayon Cts.	II. Rayon Cts.	III. Rayon Cts.	IV. Rayon Cts.
Briefe pro 7½ g. franko Landungshafen	135	140	145	150
Interne amerikanische Taxe pro Lot (5 Cents)	25	25	25	25
Durch englische Dampfer (rasche Verbindung)	160	165	170	175
Durch franz. Handelsschiffe (langsamere Verbindung)	85	90	95	105

Drucksachen pro dm² oder Nummer . . . . . 20 Cts.
Fixer Zuschlag . . . . . 20 „
40 Cts.

Warenmuster genossen keine reduzierte Taxe. Die Frankatur war auch für Briefe obligatorisch.

2. Via Bremen (Thurn und Taxische Post).

Briefe (pro Lot).

Rayon I schweizerische Taxe	10 Cts.	Rayon II schweizerische Taxe	20 Cts.
Vereinstransit	30 „	Vereinstransit	30 „
See- und amerikanische Taxe	55 „	See- und amerikanische Taxe	55 „
Total	95 Cts.	Total	105 Cts.

Transit durch den Postverein.

Übersicht der Durchschnittspreise.

Bestimmungsland	[3]) Schweiz. Taxe und Vereinstransit	Fremde Taxe	Total in Kreuzer	Umgerechnet Centimes	Leitung	Bemerkungen
	Kr.	Kr.	Kr.	Cts.		
1. Niederlande	15	je nach Orten 4	19	65	via Aachen-Emmerich	nach franz. Vertrag von 1849 in neuer Währung 120 Cts. pro 7½ g.
		je nach Orten 7	22	75		
2. Belgien	15	je nach Orten 4	19	65	via Baden	nach belg. Vertrag von 1849 in neuer Währung 55 Cts. pro 7½ g.
		je nach Orten 7	22	75		
3. Dänemark und Schleswig	15	11	26	90	via Frankfurt a. M.	
4a. Schweden (im Sommer)	15	18	33	105	via Baden u. Preussen, dann See	
Norwegen (im Sommer)	15	25	40	130	via Frankfurt	
4b. Schweden [1]) (im Winter)	15	11 dänische Taxe 15 Schweden	41	145	via Hamburg und Dänemark	[1]) Das Taxgewicht stieg von ¾ auf 1½ L. und dann je um ½ L.
Norwegen [1]) (im Winter)	15	11 dänische Taxe 23 Norwegen	49	175	via Hamburg und Dänemark	
5. Russland und Polen	15	4 Grenzorte	19	65		
		11 übrige Orte	26	90		
6. Mittel- u. Unteritalien [2]):						[2]) Der schweizerische Verkehr dahin wurde, wie schon bemerkt, von der sardinischen Verwaltung vermittelt, der auch die von weiterher zugelangten Briefe übergeben wurden.
a) Kirchenstaat, Toscana, Modena u. Parma	15	am Orte der Bestimmung zahlbar	15	50	via Lombardei	
b) Sizilien	15	6	21	75	via Lombardei	

[3]) Die angegebene deutsch-schweizerische Taxe setzt sich zusammen aus der schweizerischen Taxe, der angenommenen und des deutschen Transits

Zone II = 6 Kreuzer
„ III = 9 „
Total 15 Kreuzer

NB. Von einer Mitteilung der österreichischen Taxen nach dem Orient wurde zur Vermeidung von Wiederholungen Umgang genommen.

Drucksachen (pro Lot).

Gemeinsame schweizerisch-deutsche Taxe	7 Cts.
Amerikanische und Seetaxe pro 4 Lot	15 „
	22 Cts.

Warenmuster genossen keine reduzierte Taxe. Die Frankatur war für Briefe fakultativ. Für Drucksachen (Zeitungen und Journale ausgenommen) betrug die amerikanische Taxe 2 Kreuzer pro 2 Lot.

3. Via Köln-Ostende-London (mit dem preussischen Felleisen).

Briefe (pro Lot).

Rayon I schweizerische Taxe . . .	10 Cts.	Rayon II schweizerische Taxe . . .	20 Cts.
Vereinstransit . . .	30 „	Vereinstransit . . .	30 „
Transit-, See- und amerik. Taxe . .	130 „	Transit-, See- und amerik. Taxe . .	130 „
Total	170 Cts.	Total	180 Cts.

Drucksachen (pro Lot).

Vereinsländische Taxe	7 Cts.
Weitere Taxe pro 4 Lot	23 „
Total	30 Cts.

Vom 18. Dezember 1855 an konnten via Bremen und Köln (vide Nr. 2 und 3 oben) auch rekommandierte Sendungen angenommen werden, jedoch ohne Garantie, selbst für die deutsche Strecke nicht. Die Rekommandationsgebühr betrug 20 Cts.

Die Prüfung dieser und der früheren Ansätze beweist deutlich die Konkurrenzfähigkeit des damaligen deutschen Postvereins, namentlich für die Briefe höheren Gewichts, und verrät den nicht geringen wirtschaftlichen Einfluss dieses Bundes, dessen Stärke eine zielbewusste Verkehrspolitik war.

Mit diesen Verträgen, die gewissermassen den Zustand des Postwesens aus der guten alten Zeit, unter dem Zeichen der alten Postkutsche, von den Faktoren des modernen Verkehrs noch wenig beeinflusst darstellen, war die junge, eidgenössische Postverwaltung mit all ihren Nachbarn in selbständigen Verkehr getreten. — Nicht zum Nachteil des Landes; denn die einheitliche, von höheren Grundsätzen geleitete Verkehrspolitik unterschied sich vorteilhaft von den zersplitterten, von uneigennützigen Absichten nicht immer freien, kantonalen Verkehrsbestrebungen, wie sie vor der Zentralisation der Posten meistens zum Nachteil der kleineren Binnenkantone zu Tage getreten waren. Es gehen diese Vorteile auch aus der nachfolgenden Zusammenstellung einiger Taxen vor und nach der Zentralisation der Posten hervor.

Preis eines einfachen Briefes aus Bern	vor der Zentralisation	nach der Zentralisation
nach Köln	97 Cts.	50 Cts.
„ Hamburg	115 „	50 „
„ München	71.5 „	40 „
„ Berlin	107 „	50 „
„ Stuttgart	64 „	40 „
nach Frankfurt	64 Cts.	50 Cts.
„ Augsburg	64 „	40 „
„ Frankreich . . .	50 „	40 „
„ England	78.5 „	65 „
„ Belgien	71.5 „	40 „

Diese ersten schweizerisch-ausländischen, meistens langfristigen Postverträge blieben fast 10 Jahre lang in Kraft, bis sie, als den Anforderungen der neueren Zeit nicht mehr entsprechend, geändert werden mussten.

Weitaus der wichtigste Faktor, der ihre Änderung herbeiführen half und der nach und nach den Verkehr umwälzte, war der Bau der Eisenbahnen. Die stetige Entwicklung der Eisenbahnnetze in und ausser der Schweiz bewirkte naturgemäss auch im schweizerischen Postverkehr mannigfaltige Verschiebungen; der Sorgen nicht zu vergessen, denn mit der Zunahme der betriebenen Eisenbahnlinien sanken Jahr für Jahr die aus dem Postkurswesen erzielten Einnahmen. Anderseits trat durch die Eisenbahnen, abgesehen vom volkswirtschaftlichen Aufschwung, eine Eigenschaft des modernen Verkehrs mehr und mehr in den Vordergrund: die Schnelligkeit der modernen Nachrichtenvermittlung.

Um diese zu erhöhen, schritt man, jene nach dem Eisenbahngesetze von 1852 benutzend, als das Kreuz der Eisenbahnlinien Luzern-Basel und der Linie vom Bodensee zum Genfersee vollendet war, zur Einrichtung von Bahnposten, „bureaux ambulants“, den eigentlichen Brennpunkten der gesamten Briefbeförderung.

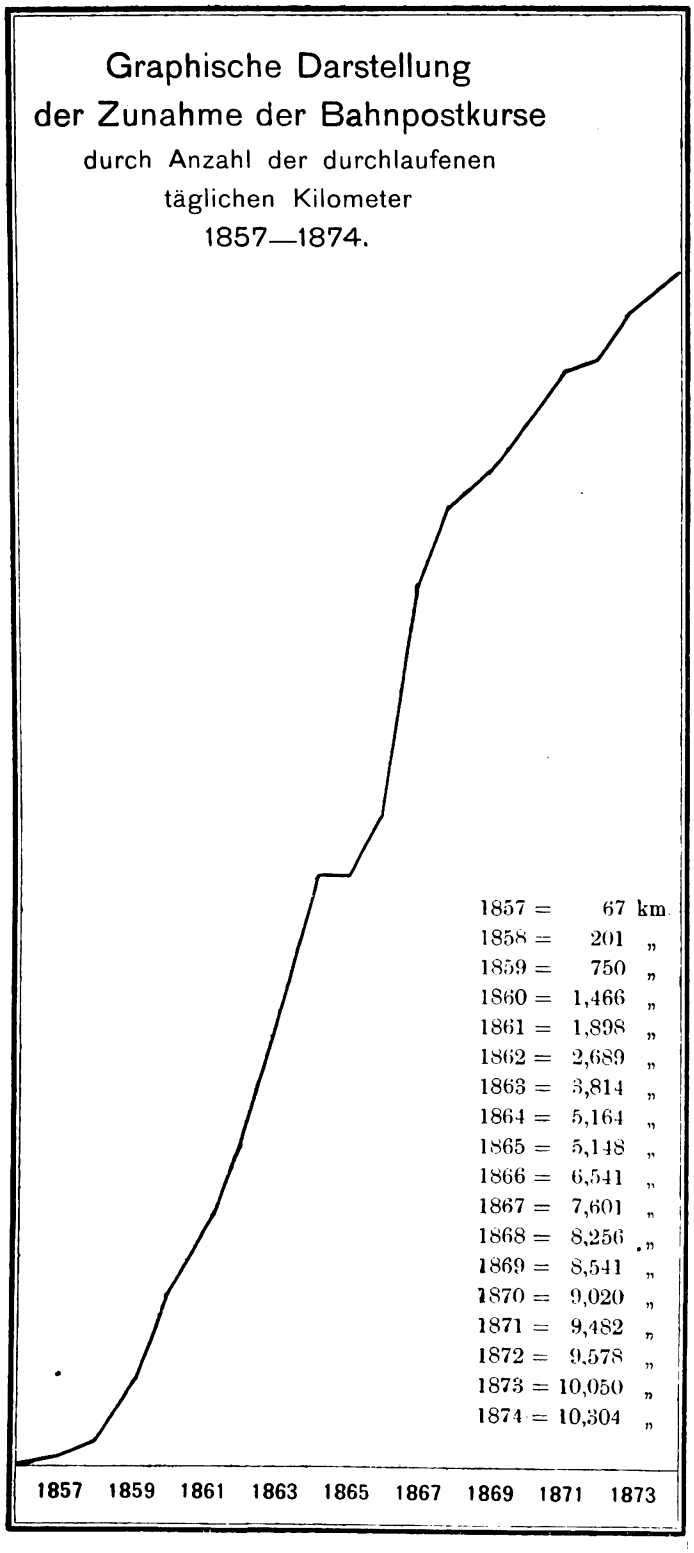
Die erste im Jahre 1856 in der Schweiz von einer Bahnpost befahrene Strecke war die Route Zürich-Brugg. Der Jahresbericht der schweizerischen Postverwaltung von 1857 erwähnt diese Neuerung wie folgt:

„Die Vorteile der fahrenden Postbureaux sind bereits so weit anerkannt, dass dieselben überall, wo Eisenbahnlinien von grösserer Ausdehnung bestehen, von den Postverwaltungen eingeführt worden sind.“

Die graphische Tabelle auf folgender Seite mag die unvergleichliche Entwicklung dieser idealsten Vermittlung zwischen Aufgabe und Distribution klarlegen.

Auch die Wasserstrassen begannen sich mit Dampfschiffen zu beleben, nachdem Fulton im Jahre 1819 auf der „Havannah“ zum erstenmal mit Dampfkraft den Ozean durchquert hatte.

Weitere kleinere Änderungen im Postbetrieb waren wichtige Symptome von Strömungen, die einheitlicheren, einfacheren Methoden zustrebten. So zum Beispiel die Änderung der Praxis, die bei der Umspedition von internen Korrespondenzen gebräuchlich war. Laut Art. 40 des schweizerischen Postdienstreglementes von 1849 galt jede Umspedition einer Korrespondenz als neue Beförderung, das heisst jede Korrespondenz wurde je-



weilen aufs neue mit der Taxe der nächsten Beförderungsstrecke taxiert. Eine Weisung vom 28. Januar 1859 schaffte hierin Wandel und erlaubte bei nachgesandten Gegenständen nur insofern den Bezug einer Taxe, als die Korrespondenz mit der Weitersendung in eine höhere Taxkategorie überging. Dieser Grundsatz wurde auch auf die in der Schweiz nachgesandten ausländischen Korrespondenzen angewendet. Die Transitkorrespondenzen nach und vom Ausland durften beim Ausgang über das gleiche Auswechslungsbureau nur mit der ursprünglichen Taxe, bei Nachsendungen nach andern Ländern als dem Aufgabeland nur mit der Differenz der schweizerischen Taxe bis zum Ausgangsbureau belastet werden.

Die fortwährende Ausdehnung der Frankierung der Korrespondenzen mit Briefmarken im Auslandsverkehr (endgültige Einführung am 1. Herbstmonat 1854) gab Anlass zur Feststellung gewisser Regeln für diesen Frankaturmodus. Eigentümlich war dabei wiederum die Gruppierung der einzelnen mit der Schweiz im Vertragsverhältnis stehenden Staaten. Frankreich, Belgien, Sardinien und die Länder, deren Transit durch diese vermittelt wurde, verlangten für den Fall ungenügender Frankierung mit Briefmarken die Anrechnung des Briefes als unfrankierte Korrespondenz, ohne Rücksicht auf den mit Marken gedeckten Betrag, während der deutsch-österreichische Postverein, ähnlich der internen Praxis, nur die Verrechnung des ungedeckten Betrages forderte. Wohl erstatteten die ersteren Staaten auf besondere Reklamation, gegen Überlassung des Briefumschlages, den gedeckten Betrag, allein das dabei beobachtete umständliche Verfahren machte die Rückvergütung fast illusorisch.

Eine fernere Verbesserung wurde durch eine Übereinkunft vom 12. November 1859 mit dem deutschen Postverein herbeigeführt. Die drei Taxgrenzpunkte

Mitte Basel-Schaffhausen,
„ Schaffhausen-Konstanz und
„ Konstanz-Lindau

wurden einander gleichgestellt und die Distanz (das ist die Zoneneinteilung) jedes Ortes vom nächsten Taxgrenzpunkte, auch bei der Leitung über die entfernteren Taxgrenzpunkte verbindlich erklärt.

Als Produkt der Zunahme und Entwicklung des Verkehrs in Frankreich mag auch die Änderung des Taxsystems für Zeitungen und Drucksachen im offenen Transit via Frankreich gelten. Durch Verfügung vom 15. Oktober 1860 nämlich ging Frankreich vom Taxsystem vom Flächeninhalt zur Taxbestimmung nach dem Gewichte über. Das einfache Taxgewicht wurde auf 40 g. festgesetzt, während die Taxen sonst keinerlei Änderung erfuhren.

Grösseren Fortschritten im ausländischen Postdienste war der Lauf der Zeit indessen ungünstig. Die politischen Händel, die grossen wirtschaftlichen und nationalen Bewegungen diesseits und jenseits der Alpen verhinderten vorläufig grössere Änderungen, sowohl im internen als im ausländischen Postdienst, und erst nach der völligen Abklärung dieser Gärungen konnte man an umfassendere, durch die Zeit gebotene Reformen denken.

Im Jahre 1862 gelangte jenseits der Alpen ein grösserer nationaler Konzentrationsprozess vorläufig zum Abschluss. Durch die Schlachten von Solferino und Magenta im Jahre 1859 wurde die Lombardei endgültig von Österreich abgetrennt und Sardinien zugeschlagen. Zugleich erfolgte die Lostrennung der Provinz Savoyen und der Stadt Nizza von Sardinien, welche Gebiete dem mächtigen Frankreich als Kampfpreis abgetreten werden mussten.

Diese Bewegungen fanden auch auf postalischem Gebiet einen Nachhall. Auf 1. Juli 1860 trat für Savoyen und Nizza der französische Tarif nach dem Vertrage von 1849 in Kraft, während für die Lombardei, statt der Lindauerverträge, fortan der geänderte sardinische Vertrag von 1859 massgebend war. Diese Änderungen sind in einem Übereinkommen niedergelegt. Dasselbe weist folgende Abweichungen zum ersten Postvertrage mit Sardinien auf.

Das Taxgewicht wurde von 7½ g. auf 10 g. erhöht, und der Vertrag auch auf die Lombardei ausgedehnt. Auf Wunsch der schweizerischen Verwaltung fand eine Erweiterung des Grenzrayons von 30 km. auf 45 km. statt. Es geschah dies vornehmlich mit Rücksicht darauf, dass der Rayon I zu 10 Cts. oder 3 Kreuzer (Grenztaxe), solange die Lombardei zu Österreich gehörte, eine Ausdehnung von 5 Meilen (37.5 km.) von den Taxgrenzpunkten weg gehabt hatte.

Als vertragliche Bestimmung wurde dieser Vorschlag zwar nie von Italien angenommen; er blieb jedoch bis 1862 als „modus vivendi" bestehen. Die Taxe für den inneren Grenzrayon (30 km.) betrug 10 Cts., für den äusseren Grenzrayon (30—45 km.) 20 Cts.

Gleichzeitig erlitten auch die Transitansätze für geschlossene Sendungen erhebliche Änderungen, wie dies aus nachfolgender Zusammenstellung hervorgeht.

Sardinische Transittaxen für geschlossene Sendungen im Verkehr mit der Schweiz:

nach dem Vertrag von 1850.	*nach dem Vertrag von 1859.*
a) nach und von der Lombardei	**Briefe**
Briefe für 30 Gramm 40 Cts.	für 30 Gramm 40 Cts.
Drucksachen für d. Bogen 1 Ct.	
b. nach andern Ländern	**Drucksachen**
Briefe für 30 Gramm 80 Cts.	für 1000 Gramm 35 Cts.
Drucksachen für d. Bogen 2 Cts.	

Schweizerische Transittaxen für geschlossene Sendungen im Verkehr mit Sardinien

1850	*1859*
nach Frankreich	**Briefe**
Briefe für 30 Gramm 20 Cts.	für 30 Gramm 30 Cts.
Drucksachen für d. Bogen ½ Ct.	
nach andern Ländern	**Drucksachen**
Briefe für 30 Gramm 60 Cts.	für 1000 Gramm 35 Cts.
Drucksachen f. d. Bogen 1½ Ct.	

Das ganze Übereinkommen macht den Eindruck eines Provisoriums, das bestimmt war, auf die nacheinander eroberten und annektierten Gebiete Mittel- und Süditaliens angewendet und in nächster Zeit durch einen auf neueren Grundlagen fussenden Vertrag ersetzt zu werden. Im Jahre 1861 trat Italien an die endgültige Regelung dieser Verhältnisse heran. Die Verhandlungen wurden in Turin eröffnet, nachdem Italien schon mit dem deutsch-österreichischen Postverein einen Postvertrag abgeschlossen hatte, der eine einschneidende Änderung der Transitverhältnisse durch die Schweiz mit sich bringen sollte.

Schweizerischerseits war der damalige ausserordentliche Gesandte bei der sardinischen Regierung, Herr Tourte, abgeordnet. Aus dem Resultate dieser Unterhandlungen, einem Vertrage von 40 Artikeln, weht ein ganz neuer Geist, fast als ob der Sturm, der Thron und Reich zertrümmerte, auch auf postalischem Gebiet Altes und Überlebtes weggefegt hätte.

Die Vereinbarungen des Vertrages von 1862 erstreckten sich auf Briefe, Warenmuster, Drucksachen, rekommandierte Gegenstände und Geldanweisungen.

Ähnlich den direkten Briefsendungen, die vorher zwischen der Westschweiz und den preussischen Westprovinzen via Paris ausgewechselt worden waren (aber im Jahre 1860 aufgehoben wurden, weil die Benützung der billigeren deutschen Route einen gleich schnellen Transport sicherte), sahen die Artikel 7, 8 und 9 zur grösseren Beschleunigung der Korrespondenzen einen Sendungswechsel zwischen Genf und Italien via Mont Cenis, statt via Simplon, vor. Da Italien, dem Frankreich als mächtiger Bundesgenosse in seinen politischen Händeln beigestanden war, für seinen Transit niedrigere Transitansätze genoss als die Schweiz, so übernahm die italienische Verwaltung die Bestreitung derselben. Immerhin entrichtete die Schweiz die Hälfte der Unkosten, natürlich ohne Taxerhöhung für die betreffenden via Frankreich transitierenden Korrespondenzen.

Es ist zu verschiedenen Malen auf die Ungleichheit der von Frankreich geforderten Transittaxen hingewiesen worden. (Vergleiche die Einführung geschlossener Briefsendungen nach Spanien, Belgien und Preussen.) Nirgends war aber der Unterschied so gross, wie im vorerwähnten Falle, wie aus nachstehender Gegenüberstellung ersichtlich ist.

Französische Transittaxe für geschlossene Sendungen

im Verkehr mit Sardinien *1861*	**im Verkehr mit der Schweiz** *(Vertrag von 1849)*
5 Cts. für das Kilogramm Briefe und den durchlaufenen Kilometer.	10 Cts. für das Kilogramm Briefe und den durchlaufenen Kilometer.
¼ Ct. für das Kilogramm Drucksachen und den durchlaufenen Kilometer.	1 Ct. für das Kilogramm Drucksachen und den durchlaufenen Kilometer.

Trotz der namhaften Erweiterung Sardiniens, dem damals zum heutigen Bestande einzig Venetien und die ewige Stadt fehlte, konnte die gemeinsame Taxe für frankierte Briefe auf 30 Cts. ermässigt werden. Für unfrankierte Briefe blieb die frühere Taxe von 40 Cts. bestehen.

Der interimistische Zustand in der Feststellung des Grenzrayons nach dem Übereinkommen von 1859 machte der endgültigen Erweiterung desselben auf 45 km. Platz. Die einheitliche Grenztaxe wurde auf 10 Cts. im Frankofalle und 20 Cts. im Portofalle angesetzt. Um die Einwirkung der vielen ein- und ausspringenden Winkel beider Landesgrenzen bei der Ausmessung des Grenzrayons zu umgehen, wurde die Zone von folgenden Punkten aus gemessen:

Grosser St. Bernhard, Le Breuil, Iselle, Grodo, Canobbio, Camerlata, Splügen und Tirano.

Die vom Postverein eingeführte, feste Rekommandationsgebühr, statt der Taxverdoppelung, ging auch in diesen Vertrag über, zugleich mit dem Frankozwang für derartige Sendungen. Die feste Rekommandationsgebühr betrug 30 Cts.

Dem Warenmuster, wofür einige Verwaltungen Ausnahmetarife gewährten, während andere Staaten keine solchen einräumten, wurde durch Art. 15 und 16 seine Ausnahmestellung bestätigt, das heisst, es sollte für das doppelte Briefgewicht (20 g.) nur die einfache Brieftaxe (30 Cts.) bezogen werden. Der Beischluss eines Briefes war gestattet.

Die Drucksachen, deren Begriff bedeutend erweitert wurde (Korrekturbogen, gebundene und ungebundene Bücher etc., sowie im allgemeinen alle andern Gegenstände gleicher Art, die nicht den Charakter eines Briefes tragen), genossen eine Taxe von nur 3 Cts. pro 40 g.

Vorteilhaft war vor allem die Teilung aller Taxen. Italien wollte sich vorerst, getreu den in solchen Fragen überall beobachteten Grundsätzen, zu gleicher Teilung der Brieftaxen nicht bequemen. Sein Vorschlag ging dahin, eine gleiche Teilung der Taxen nur für die Lombardei und Piemont vorzusehen und für das übrige Reich aber 2 Drittel der Taxen zu beanspruchen. Diese Haltung veranlasste die Schweiz, das Verlangen zu stellen, dass aus Mittel- und Süditalien eine Zone mit erhöhter Taxe gebildet werde, wovon die italienische Abordnung, der die Einheitstaxe allzusehr am Herzen lag, nichts wissen wollte.

Da Italien aber von vornherein sehr liberale Verkehrsanschauungen vertrat, so fand es sich schliesslich bereit, gegen Gewährung anderweitiger Vorteile, auf eine gleiche Teilung der Taxen einzutreten. Der Bericht des Bundesrates äusserte sich darüber folgendermassen:

„Man fasste hierseits bei dieser Frage weniger den finanziellen als den völkerrechtlichen Standpunkt auf, und die postalische Stellung der Schweiz zu andern Staaten, sowie zugleich die administrativen Vorteile einer so durchgreifenden Vereinfachung."

Ein Kommentar zu einer so weit blickenden Verkehrsauffassung ist überflüssig.

Die von Italien verlangten Kompensationen erstreckten sich, wie leicht begreiflich, auf den Transit durch die Schweiz, der Italien sowohl die Unabhängigkeit von den französischen, als von den österreichischen Routen nach Norden sicherte. Das war in jenen bewegten Zeiten ein nicht zu unterschätzender Vorteil. Zugleich mochte Italien der Aufschwung, den sein Verkehr mit Deutschland durch den Ausbau der eigenen Verkehrsstrassen nehmen würde, deutlich vorgeschwebt haben.

Für den offenen Transit wurden gegenseitig einheitliche Tabellen aufgestellt, die in ihren Ansätzen, ausser den an dritte Länder zu bezahlenden Preisen, ganz bescheidene Transittaxen aufwiesen. Immerhin erwuchs der Schweiz dadurch ein gewisser Vorteil, dass sie den Preis für die Gebiete des Postvereins durchschnittlich auf 40 Cts. festsetzte:

I. Zone Schweiz 10 Cts.
III. „ Postverein 30 „

während sie dem Postverein gewöhnlich nur die in Frage kommende Zone (gewöhnlich I. und II.) zu entschädigen brauchte.

Es folgen einige Zusammenstellungen aus den betreffenden Transittabellen auf Seite 41.

Aus diesen Zusammenstellungen erhellt, dass die Schweiz wirklich etwelche Zugeständnisse gemacht hatte. Die Nachgiebigkeit fand jedoch in der Mehrung der beförderten Korrespondenzen ein sicheres Entgelt.

Umgekehrt kamen die italienischen Transitrouten nur so weit in Frage, als sie nicht von französischen Paketbooten bedient wurden, in welchem Falle ein Vorteil bei Benutzung der italienischen Transitrouten nicht vorhanden war. Änderungen in den Verträgen mit dem Ausland sollten auch auf die Taxen der Tabelle *A* und *B* für den offenen Transit rückwirkende Kraft besitzen.

Die bei diesem Vertrage so ausgiebig zum Nutzen des Verkehrs angewendete Kompromisspolitik zeitigte auch hinsichtlich der Feststellung der Taxen für den Transport geschlossener Sendungen wirklich überraschende Ergebnisse, nämlich

20 Cts. für 30 g. Briefe,
5 „ „ 30 g. Warenmuster,
20 „ „ 1000 g. Drucksachen.

Auszug aus Verzeichnis A.

Italienischer Transit durch die Schweiz.

Bestimmungsland	Kategorie	Taxgewicht	Italienische Taxe	Vergütung an die Schweiz	Totaltaxe
		g.	Cts.	Cts.	Cts.
Österreichischer Postverein	Briefe	10	20	40	60
	Drucksachen . . .	40	2	8	10
Niederlande	Briefe	10	20	70	90
	Drucksachen . . .	40	2	20	22
Russland und Polen	Briefe	10	20	88	100
	Drucksachen . . .	40	2	55	57
Dänemark	Briefe	10	20	80	100
	Drucksachen . . .	40	2	20	22
Schweden und Norwegen, Moldau und Walachei	Briefe	10	20	80	100
	Drucksachen . . .	40	2	30	32

Auszug aus Verzeichnis B.

Schweizerischer Transit durch Italien.

Bestimmungsländer	Kategorie	Taxgewicht	Schweizerische Taxe	Vergütung an Italien	Total Taxbezug Schweiz
		g.	Cts.	Cts.	Cts.
Alexandrien, Suez, Cairo, englische Schiffe	Briefe	7½	15	55	70
	Drucksachen . . .	40	2	8	10
Übriges Agypten, englische Schiffe *(franko Landung)*	Briefe	7½	15	55	70
	Drucksachen . . .	40	2	8	10
Tunis, Bizerta, Susa, Monastir, Sfax, Gabi, italienische Schiffe . . .	Briefe	10	15	55	70
	Drucksachen . . .	40	2	8	10
England und Malta	Briefe	10	15	55	70
	Drucksachen . . .	40	2	8	10
Australien und China via Suez, mit französischen Dampfern *(franko Landung)*	Briefe	7½	15	95	110
	Drucksachen . . .	40	2	13	15
Hong-Kong, Ostindien, mit französischen Schiffen *(franko Landung)*	Briefe	7½	15	95	110
	Drucksachen . . .	40	2	13	15
Päpstliches Gebiet	Briefe	10	15	20	35
	Drucksachen . . .	40	2	3	5
Griechenland, französische Schiffe *(franko Landung)*	Briefe	7½	15	95	110
	Drucksachen . . .	40	2	8	10

Das sind unstreitig die billigsten Transitansätze, die uns bisher begegneten. Sie entsprechen folgenden für das einfache Taxgewicht aufgeführten Zahlen:

für den einfachen Brief (10 g.) $6^2/_3$ Cts.
„ das einfache Muster (20 g.) $3^1/_3$ „
„ die einfache Drucksache (40 g.) 0.8 „

Nicht nur gestand die Schweiz diese Taxen zu, sondern sie ging soweit, in Ermangelung eines Nachtzuges auf der Linie Luzern-Basel, einen früheren Nachtpostkurs Luzern-Olten wieder ins Leben zurückzurufen. Der Italien zugestandene französische Transitpreis war immerhin trotz dieses Zugeständnisses kaum teurer als der Transit via Gotthard, wie nachstehend ersichtlich ist:

Via Gotthard		**Via Mont Cenis**	
Camerlata-Basel:		Mont Cenis-Forbach (Rheinpr. Grenze), 420 km.:	
à 20 Cts. pro 30 g.,			
1 kg. = . . .	Fr. 6. 66	à 5 Cts. pro Kilometer und Kilogramm	Fr. 21
Basel-Nassau:			
6 Kreuzer pro Lot			
1 kg. = . . .	„ 14. 66		
Camerlata-Nassau .	Fr. 21. 32		

Die Bedeutung der schweizerischen Transitrouten für Italien wurden schon oben hervorgehoben; für die Schweiz blieben die italienischen dagegen belanglos.

Die Bestimmung von Art. 28, die einen Taxbezug über die festgestellten Grenzen, unter welchem Namen oder Vorwand es auch geschähe, verbot, gab den vereinbarten Taxen einen höhern Wert und entzog namentlich einer allfälligen Distributionstaxe jeglichen Boden.

Durch Art. 34 und 35 wurde das schon bestehende Übereinkommen über den Austausch von Geldanweisungen vertraglich bestätigt. Ferner kündigte Italien im Vertrage die Absicht an, nach Einführung des internen italienischen Geldbriefdienstes, denselben auch auf den internationalen Verkehr auszudehnen. Als ganz ausserordentliche Errungenschaft war auch die Vermittlung von Zeitungsabonnementen aufzufassen, da Italien sich mit diesem Geschäftszweige früher nicht befasst hatte.

Der ganze Vertrag lautete auf unbestimmte Dauer mit jährlicher Kündigung. Es war dies ein deutliches Zeichen, wie sogar die weitgehenden Bestimmungen des schweizerisch-italienischen Vertrages zum Teil schon damals als ungenügend betrachtet wurden, weshalb man sich nicht auf längeren Zeitraum zu verpflichten wünschte.

Wenn man das Gesamtresultat des Vertrages überblickt, so tritt, neben der Taxermässigung, Gewichtserhöhung und gleichen Teilung der Taxen, hauptsächlich die bescheidene Rolle hervor, die den Transittaxen eingeräumt war. Nicht dass man ihre finanzielle Rolle misskannt hätte, aber man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, als hätte man die Aufrechterhaltung der Transitansätze in früherer Höhe deshalb geopfert, weil sie das Wachstum und Gedeihen des Verkehrs zu hemmen geeignet waren. Zu einer allgemeinen Beschränkung der Transitspesen bedurfte es späterhin noch vieler anderer Faktoren.

Der schweizerisch-italienische Postvertrag bedeutete eine entschiedene Errungenschaft, an der, wie der bundesrätliche Bericht hervorhebt, die „Konvenienzen der Postverwaltungen, indem sie das Postulat der Verkehrserleichterungen bereits anerkannt haben, kaum je rückschreitende Abänderungen sich erlauben werden".

Die unberechenbaren Sprünge der französischen Transitspesen bildeten die Ursache eines neuen Vertragsabschlusses mit Belgien am 12. Dezember 1862. Der erste schweizerisch-belgische Postvertrag wurde am 12. November 1849 abgeschlossen und stützte sich auf folgende, Belgien eingeräumte, günstige französische Transitansätze für den Verkehr geschlossener Briefsendungen, nämlich:

40 Cts. für 30 g. Briefe,
2 Cts. für 30 g. Drucksache,

ohne Rücksicht auf die Beförderungsstrecke, während Frankreich aus unbekannten Gründen von der Schweiz für den Transit eine Taxe von

10 Cts. für das Kilogramm Briefe und den Kilometer,
1 Ct. für den Druckbogen oder die Zeitungsnummer

forderte, was für die Strecke Basel-Quiévrain, via Paris, einem Ansatze von

Fr. 1. 32 für 30 g. Briefe
$13^2/_{10}$ Cts. für den Druckbogen,

somit ungefähr der vierfachen von Belgien an Frankreich bezahlten Entschädigung entsprochen hätte.

Eine kürzliche Vertragserneuerung zwischen Belgien und Frankreich hatte nun diesen früheren Tarif zu Fall gebracht und folgende Transitansätze für geschlossene Sendungen aufgestellt:

5 Cts. für das Kilogramm Briefe und den Kilometer,
$^1/_4$ Ct. für das Kilogramm Drucksachen und den Kilometer.

Diese auch im italienisch-französischen Vertrage aufgestellten Transittaxen verursachten Belgien eine Mehrauslage zur Bestreitung des belgisch-schweizerischen Transits, den es gemäss dem Vertrage von 1849 allein bestreiten musste, was dieses Land bewog, den Vertrag zu künden.

Die schweizerisch-belgische Brieftaxe von 40 Cts. nach dem Vertrage von 1849 war äusserst mässig, wenn man bedenkt, dass aus dem Ertrag noch der französische Transit bestritten werden musste. Sie setzte sich folgendermassen zusammen:

belgisch interne Taxe . . 15 Cts.
franz. Transittaxe für 7½ g. 10 „ } 25 Cts. belgischer Anteil
(à 40 Cts. für 30 g.) 15 „ schweizerischer Anteil
Total 40 Cts.

Durch die neuen französischen Ansätze erwuchsen der belgischen Verwaltung nunmehr folgende Auslagen:
à 5 Cts. pro km. und kg. 17½ Cts. für den 7½ g. schweren Brief,
à ¼ Ct. pro km. und kg. 4½ Cts. für 40 g. Drucksachen.

Es war deshalb unmöglich, die Frankotaxe von 40 Cts. für Briefe via Frankreich zu ermässigen. Dagegen kamen die beiden Kontrahenten überein, im Interesse Belgiens die französischen Transittaxen zusammen zu bestreiten, was auch eine Änderung des früheren Teilungsfusses herbeiführte. Jedem Vertragslande sollte die Hälfte des Ertrages zufallen, der nach Abzug der französischen Taxen zirka 22½ Cts. betrug. Eine Begünstigung der Frankobriefe konnte unter solchen Umständen nicht gut durchgeführt werden; sie blieb dahingestellt.

Die einzige Verbesserung, die im Verkehr mit Belgien via Frankreich durchgeführt werden konnte, war die Erhöhung des Taxgewichtes für Briefe von 7½ auf 10 g.

Neben den französischen Transitlinien waren aber durch die entschiedene Politik des deutsch-österreichischen Postvereins auch eine Anzahl günstiger deutscher Transitverbindungen entstanden. Auf Grund eines besondern Übereinkommens übernahmen die badische und preussische Post die Beförderung der schweizerisch-belgischen Transitsendungen via Basel-Köln-Bruxelles gegen folgende Entschädigungen:

40 Cts. für 30 g. Briefe,
2⅔ Cts. für 40 g. Drucksachen,

was folgenden Einzeltaxen entsprach:

13⅓ Cts. für den einfachen Brief von 10 g.,
2⅔ Cts. für die einfache Drucksache von 40 g.

Diese Taxen getatteten den kontrahierenden Verwaltungen, die Frankotaxe für den einfachen Brief auf 30 Cts. zu ermässigen und durch die Feststellung einer Portotaxe von 40 Cts. für unfrankierte Briefe der Frankotaxe eine gewisse Begünstigung zu gewähren.

Die Benützung der deutschen Transitrouten ermöglichte ausserdem eine Taxermässigung für Warenmuster, was bei den im französischen Verkehr noch herrschenden Grundsätzen sich dort noch nicht hatte verwirklichen lassen.

Wir stossen hier zum erstenmal auf die heutige Umschreibung des Warenmusters, wodurch Gegenstände mit verkäuflichem Werte von der Warenmustertaxe ausgeschlossen und die Mitgabe irgendwelcher brieflicher Mitteilungen verboten wurde.

Mit der Definition der Drucksache nähert sich der Vertrag ebenfalls den neueren Anschauungen, indem z. B. „Korrekturbogen“ als zur Drucksachentaxe zulässig erklärt wurden.

Für Warenmuster und Drucksachen war die Frankierung obligatorisch.

Die Taxgewichte und Taxen für diesen Verkehr nach Belgien via Deutschland waren wie folgt festgesetzt:

Warenmuster (nur via Deutschland): Maximalgewicht 300 g., Dimension 20 cm. in jeder Richtung, für 40 g. 10 Cts.

Drucksachen: via Preussen, für 40 g. 5 Cts.; via Frankreich, für 40 g. 10 Cts.; Zeitungen und periodische Werke, für 40 g. 5 Cts.

Die feste Rekommandationsgebühr von 40 Cts., statt der bisher üblichen Taxverdoppelung, fand auch hier Anklang; doch beschränkte man sie auf die gegenseitige Korrespondenz, während die ältere Taxart für sämtliche transitierenden Korrespondenzen aufrecht erhalten blieb. Das Recht auf einen Rückschein für rekommandierte Gegenstände wurde gegen Entrichtung einer Taxe von 20 Cts. zugestanden, und die Haftpflicht für den Verlust rekommandierter Sendungen mit Fr. 50 unverändert aus dem alten Vertrag herübergenommen. Es wurde selbst dann eine Haftpflicht anerkannt, wenn der Verlust des rekommandierten Gegenstandes auf dem Gebiet eines jener Länder stattfinden würde, durch deren Vermittlung die beiden Vertragsstaaten ihre Briefsendungen auswechselten.

Solche Verluste sollten gemeinsam getragen werden.

Auch Belgien unterhielt als Seestaat ausgedehnte überseeische Postverbindungen und stellte dieselben zur Verfügung der eidgenössischen Verwaltung. Der belgisch-schweizerische Taxanteil belief sich laut den Tabellen für den offenen Transit auf durchschnittlich 40 Cts.

Der geschlossene Transit unterlag ähnlichen Taxen und Bestimmungen, wie sie im schweizerisch-italienischen Vertrag vorgesehen waren. Nämlich:

Fr. 6. 60 für das Kilogramm Briefe,
Fr. 0. 33 für das Kilogramm Drucksachen
oder 6 Cts. für den einfachen Brief von 10 g.

Art. 26 bestätigte die Geneigtheit der belgischen Verwaltung, auf die Wünsche der Schweiz zur Einführung von Geldanweisungen und Wertbriefen einzutreten, sobald die gesetzlichen Grundlagen dafür in Belgien geschaffen sein würden.

Der schweizerisch-belgische Vertrag reihte sich, soweit die deutsche Transitvermittlung in Frage kommt, würdig an den italienischen Vertrag vom 1. Juli 1862 an und erhärtet die Tatsache, dass reife, unabweisbare Forderungen des Verkehrs sich gewöhnlich zum Schaden derjenigen, die sie bekämpft hatten, Bahn brechen.

Die Eröffnung der deutschen Transitlinien für den geschlossenen Verkehr und die Ermässigung der Transitansätze brachen die Vorherrschaft des bis dahin allmächtigen Frankreichs auf dem Gebiete des Transitverkehrs, und es war damit, wie man sehen wird, die mächtigste Ursache für eine Änderung und Reform des internationalen Postwesens vorhanden.

Den eigentlichen Markstein dieser ersten grossen Entwicklungsperiode unseres Postwesens, einen wichtigen Schritt zur Einheit im ausländischen Postverkehr, bildete das schweizerische Posttaxengesetz vom 6. Februar 1862 durch die Einführung der schweizerischen Einheitstaxe im Briefverkehr.

Den liberalen Bestimmungen der beiden letzterwähnten Verträge gegenüber bildete das schweizerische Taxengesetz von 1851 fast einen Anachronismus, und die Bestrebungen nach einer Neuordnung des internen Postwesens traten immer deutlicher hervor. Schon bei Anlass der Revision des Taxengesetzes im Jahre 1851 waren gewichtige Stimmen für die Einführung der Einheitstaxe gefallen. Fiskalische Bedenken hatten aber einen so entscheidenden Schritt vereitelt. Die Einführung der einheitlichen Brieftaxe war aber schon damals als Hauptgegenstand einer nächsten Revision unzweideutig in den Vordergrund gestellt worden. Die Zeit dafür schien Anfang der sechzigerjahre des verflossenen Jahrhunderts endlich gekommen zu sein.

Wie aus der nachstehenden Zusammenstellung hervorgeht, war unterdessen die interne Einheitstaxe in den meisten benachbarten Staaten zur Tatsache geworden.

Übersicht der internen Taxsysteme der Schweiz und des Auslandes im Jahre 1861.

	Taxgewicht ½ Lot = 7½ g. za.	Lokal- oder I. Rayon 9.6 km.	II. Rayon 9.6—48 km.	III. Rayon über 48 km.
Schweiz nach Gesetz 1851		5 Cts.	10 Cts.	15 Cts.

	Taxgewicht 1 Lot = 15.6 g.	I. Zone 74.2 km.	II. Zone 74—148.4 km.	III. Zone über 148 km.
		Cts.	Cts.	Cts.
Deutsch-österr. Postverein		10.71 franko	21.42 franko	32.13 franko
		21.42 Porto	32.13 Porto	42.84 Porto

Länder mit Einheitstaxen.

	Taxgewicht	Einheitstaxe Franko	Einheitstaxe Porto	Lokal Franko	Taxe Porto
		Cts.	Cts.	Cts	Cts.
Schweiz (Gesetz 1862)	10 g.	10	20	5	—
Italien	10 g.	20	—	5	—
Belgien	10 g.	20	—	10	—
Frankreich	7½ g.	20	30	10	—
England	½ Unze	10.57	21.14	—	—
Nordamerika U. S. A. (Einheitstaxe bis 3000 englische Meilen) . .	1 Lot	16.07	26.78	—	—

Von den aufgeführten Staaten stand somit neben der Schweiz nur noch ein einziger Verwaltungskörper, der deutsch-österreichische Postverein, zerfallend in ein Dutzend Einzelverwaltungen, mit einem internen Distanztarife, einem sogenannten Zonentarife, da. Die Praxis hatte zur Genüge dargetan, dass die Zonentarife mit den Erfordernissen des zunehmenden Verkehrs nicht Schritt zu halten vermochten, und dass eine Einheitstaxe den fiskalischen, wie den Verkehrsinteressen weitaus besser entspricht. Abgesehen von den Schwierigkeiten einer komplizierten Abrechnung und einer durch die Auswechslungsmanipulationen erschwerten Beförderung, hatten die Distanztarife noch den Nachteil, dass das Publikum häufig irregeleitet wurde. Überall drängte sich zudem im Verkehrsleben die empirische Wahrheit auf, dass eine Verkehrserleichterung einer Verkehrsvermehrung entspricht.

Die Einheitstaxe fand Gnade vor den Räten und wurde durch Art. 1 des Posttaxengesetzes vom Jahre 1862 endgültig eingeführt. Angesichts dieser einheitlichen Gestaltung der Taxen machten sich auch dahin Stimmen geltend, mit dem Lokalrayon von zwei Stunden Luftlinie (9.6 km.) endgültig aufzuräumen. Schliesslich wurde er im Interesse des Ortsverkehrs in früherem Umfange beibehalten und die Taxe für die unfrankierten, wie für die frankierten Briefe auf 5 Cts. festgesetzt.

Die Gewohnheit, die versandten Briefe durch die bequemen Briefmarken zu frankieren, hatte sich unterdessen mehr und mehr eingebürgert. Das Verhältnis der frankierten gegenüber den unfrankierten Korrespondenzen erreichte ohne eine besondere Begünstigung der Frankotaxe (den Lokalverkehr ausgenommen) schon im Jahre 1861 34 % (vide Tabelle auf Seite 24). Dem schon im ersten Taxengesetze von 1849 für die Lokaltaxe niedergelegten Grundsatze folgend, dehnte man die Bevorzugung der frankierten Korrespondenz durch eine Zuschlagstaxe auf unfrankierten Briefen auch auf den übrigen internen Briefverkehr aus (Pönalitätszuschlag).

Diese Praxis, die der Bundesrat auch gelegentlich der Lindauerverträge erfolglos in Vorschlag gebracht hatte, war seither in verschiedenen Ländern eingeführt worden, jedoch ohne Einheitlichkeit in der Durchführung. Der österreichische Postverein z. B. belegte eine unfrankierte einfache Korrespondenz in allen drei Rayons mit der gleichen Pönalität von drei Kreuzern, unter Verdoppelung der Gesamttaxe bei einer Gewichtszunahme, ähnlich Frankreich mit einem festen Zuschlag von 10 Cts., und so auch Grossbritannien. Laut dem Entwurf des Bundesrates sollte der Zuschlag in der Schweiz das Doppelte der einfachen Taxe betragen. Im Gesetze wurde jedoch diese Pönalität auf die Hälfte der Frankotaxe ermässigt.

Die Frankotaxe für den einfachen Brief in der Schweiz wurde auf 10 Cts. angesetzt; für unfrankierte Briefe sollte sie 15 Cts. betragen. Das Verhältnis der frankierten zu den unfrankierten Briefen stieg infolgedessen in zwei Jahren von 34 % auf 68 % (vide graphische Übersicht auf Seite 24).

Alle in den vorangegangenen Jahren angestrebten Postreformen hatten vornehmlich zwei Ziele im Auge, die Ermässigung der Taxen und die Erhöhung der Gewichtsgrenzen. Anlehnend an das Dezimalsystem wurde als einfaches Taxgewicht 10 g. angenommen, welche Norm auch von andern Ländern, z. B. von Italien und Belgien, eingeführt worden war. Das schweizerische Posttaxengesetz von 1862 setzte sich jedoch dadurch in einen rühmlichen Gegensatz zu allen übrigen, dass es das Höchstgewicht für Briefe auf 250 g. ansetzte und dafür nur die doppelte Brieftaxe, 20 Cts. für frankierte und 30 Cts. für unfrankierte Briefe, feststellte. Diese Abweichung von der arithmetischen Progression nach Massgabe des einfachen Taxgewichtes stand unter den bisher im Postverkehr angewendeten Gewichtsnormen ganz vereinzelt da. Immerhin hatte Frankreich in seinem internen Postverkehr schon etwas Ähnliches eingeführt, wie folgt:

Progression der französischen Gewichtsnormen und der Taxansätze im Briefverkehr.

$7^1/_2$ g.	20	Cts.	intern
$7^1/_2$— 15 „	40	„	„
15 —100 „	80	„	„
100 —200 „	160	„	„
und darüber für je $7^1/_2$ g.	20	„	mehr.

Diese bahnbrechende Erweiterung der Gewichtsgrenze im schweizerischen Postdienst mochte wohl auch darin ihren Grund gehabt haben, dass nach den beiden früheren Taxgesetzen die Fahrposttaxen zur Anwendung kamen, sobald die Brieftaxen höher waren als diese.

Die Drucksachentaxe von 2 Cts. pro 2 Lot (31.2 g.), die schon bei Gelegenheit der Taxgesetzrevision von 1851 vom Bundesrat empfohlen, von den Räten jedoch gestrichen worden war, wurde nun in das neue Gesetz aufgenommen. Es braucht kaum bemerkt zu werden, dass auch hier die Zonentaxe der Einheitstaxe weichen musste. Die nebenstehende Zusammenstellung gewährt einen Überblick der Drucksachentaxen in den Hauptländern Europas.

Wenn hier die Schweiz nach dem neuen Gesetz hinsichtlich der Mässigkeit der Taxen auch von Frankreich überholt wurde, so nahm sie doch durch die Einräumung hoher Gewichtsgrenzen den hervorragendsten Rang ein. Dabei darf nicht ausser acht gelassen werden, dass die Schweiz dem grösseren Teil der Drucksachen,

Übersicht interner Drucksachentaxen 1862.

	Taxgewicht	Nominaltaxe	Umgerechnet
			Cts.
Deutschland	1 Lot	1 Kreuzer	3.57
Frankreich	5 g.		1
Italien	40 „		2
England	8 Lot	1 Penny	10.57
	8—16 „	2 Pence	21.14
	16—32 „	4 „	42.28
Schweiz:		I. Rayon	II. Rayon
Gesetz von 1851	4 Lot	5 Cts.	10
	4— 8 „	10 „	20
	8—16 „	15 „	30
	Ursprüngliches Taxgewicht	Nachtragsgesetz v. Juli 1862	
Gesetz 1862	Bis 15 g.	Bis 15 g.	$2^1/_2$
	15— 60 g.	15—250 „	5
	60—250 g.	250—500 „	10

nämlich den Zeitungen, eine bevorzugte Ausnahmestellung gewährt hatte, die ihresgleichen suchte (vide die nachfolgende Zusammenstellung).

Die Zeitungstaxe von $^3/_4$ Ct. pro 2 Lot (30 g.) wurde beibehalten, dagegen die Taxprogression von 15 g. auf 30 g. erweitert.

Übersicht der Zeitungstaxen in den Hauptkulturstaaten.

Schweiz	$^3/_4$	Cts.	
Frankreich, im Departement	2	„	
übr. Frankreich	4	„	
Italien	1	„	
Deutschland (50 % des Verlagspreises)	3.5	„	durchschnittlich
England (Stempeltaxe 1 d.)	10.57	„	
Amerika	2.7	„	

Von den aufgeführten Verwaltungen besorgten, nebst der Spedition, einzig die Schweiz, Deutschland und Italien die Vermittlung von Zeitungsabonnementen, letzteres zudem nur für ausländische Blätter.

Bei der Festsetzung der Zeitungstaxen setzte nun ein eigentümlicher Versuch ein. Durch den Bezug einer Bestellgebühr wollte man die aus dem Zeitungsdistributionsdienst erwachsenden, in keinem Verhältnis zu den Einnahmen stehenden Unkosten ausgleichen.

Mit Recht wurde bei der Verstaatlichung der eidgenössischen Posten auf die gänzliche Abschaffung aller Distributionstaxen hingewiesen. Sollte man nun einen Rückschritt tun dadurch, dass man aus Furcht vor der Verwerfung des Taxengesetzes die Zeitungstaxe unverändert liess und eine Distributionstaxe einführte?

Die Verteidigung dieses Artikels 14 des Gesetzentwurfes durch die Botschaft des Bundesrates berührt uns heute seltsam, wiewohl die vorgeschlagene Taxe ein kleines Trinkgeld, für den Briefträger bestimmt, nicht überstiegen hätte.

Für dieselbe Dienstleistung wurden in nachstehenden Ländern ebenfalls Distributionstaxen bezogen, nämlich:

	Von täglichen Zeitungen pro Jahr
In Baden	216 Cts.
In Bayern	216 „
In Preussen	247 „
In Österreich	112 „
Von Thurn und Taxis . .	130 „

Dem gegenüber sah der in Vorschlag gebrachte Entwurf für die Schweiz vor:

Für 6—7 mal wöchentliche Vertragung .	120 Cts.
„ 2—4 „ „ „ .	80 „
„ einmalige „ „ .	40 „

Die angeführten fremden Länder besassen indessen bei weitem nicht einen so ausgedehnten Distributionsdienst wie die Schweiz, oder ihre Speditionstaxe war ohnehin schon so hoch, dass sie mit der Distributionstaxe zusammen bedeutend mehr ausmachte, als die schweizerische Zeitungstaxe und Distributionstaxe zusammengerechnet. Der Versuch zur Einführung einer solchen Distributionstaxe ist nicht uninteressant. Art. 14 blieb glücklicherweise Entwurf und ging nicht in das Gesetz über.

Das gleiche Taxengesetz brachte auch namhafte Änderungen im Fahrpostdienst und die Einführung der internen Geldanweisung.

Den Kernpunkt des ganzen Gesetzes bildete unstreitig die Einführung der Einheitstaxe für die ganze Schweiz.

Wenden wir einen Blick zurück auf diese ersten zwölf Jahre seit der Schaffung der eidgenössischen Post, so treten die Schwierigkeiten und Aufgaben, mit welchen ihre Entwicklung nach innen und aussen sich abfinden musste, deutlicher hervor, als bei der vorangegangenen allgemeinen Besprechung der einzelnen Ereignisse.

Die ausländischen Postverhältnisse boten anfänglich ein Bild grösster Verworrenheit. Verschiedene Taxen, ungleiche Taxmethoden, kombinierte Tarife, Zonentarife, und höchst ungleiche, schwerfällige Auswechslungs- und Rechnungsmanipulationen stellten der Schnelligkeit und Sicherheit des Postverkehrs die grössten Hindernisse entgegen und bildeten mit ihrem veralteten Gepräge einen seltsamen Unterschied zu den neuen Verkehrsgrundsätzen, die durch die Eisenbahnen und den Telegraphen, durch den wirtschaftlichen Aufschwung überhaupt erstanden waren.

Wohl versuchten einzelne Staaten, bahnbrechend vorzugehen und einheitliche Methoden zu schaffen, in richtiger Erkenntnis der darin liegenden Vorteile. Ihr Einfluss beschränkte sich zumeist auf die angrenzenden Länder, sofern die Halsstarrigkeit des am Alten hängenden, oft mächtigen Nachbars nicht schon dort allen Anstrengungen Halt gebot. Darüber hinaus aber herrschte die Willkür jener Verwaltungen, die sich zum Teil aus dem Monopol durchgehender Verkehrswege zu Wasser und zu Lande, aus dem sogenannten Transit, grosse Einnahmen verschafft hatten. Da die Schweiz bei ihren Vertragsabschlüssen sehr stark vom Auslande beeinflusst war, so bieten auch ihre Verträge einen trefflichen Spiegel der verschiedensten Verkehrsauffassungen; doch lassen die Resultate erkennen, dass sie ihren ganzen Einfluss für die Ermässigung der Taxen und der Transitansätze einsetzte, ohne dass sie im stande war, einen einheitlichen Zug in ihre Verträge zu bringen.

In jene Zeit nun fallen auch die Anfänge gewisser Bewegungen, die, vom Aufschwung des Verkehrswesens mächtig gefördert, die politischen und wirtschaftlichen Kräfte einzelner Länder, die bis dahin machtlos gewesen waren, in gewisse Brennpunkte zu sammeln bezweckten.

Der deutsche Zollverein und der deutsch-österreichische Postverein entstanden. Der letztere hatte jedoch vorderhand keinen durchschlagenden Erfolg auf internationalem Gebiete aufzuweisen, wenngleich seine Wichtigkeit für die Schweiz, als kommender Konkurrent Frankreichs, nicht zu unterschätzen war.

Während das internationale Postwesen, durch Verkehrsfesseln und -monopole gebunden, ein trauriges Bild der Zersplitterung bot, hatten der Verkehrsfortschritt und die Einführung der Freimarke im internen Postdienste der Hauptkulturstaaten eine Neuerung gebracht, die als Faktor zur Änderung der internationalen postalischen Zustände sehr hoch veranschlagt werden muss, nämlich die Einführung der zuerst von England im Jahre 1840 aufgestellten Einheitstaxe, an Stelle der veralteten Zonen- und Distanztarife; auch die Schweiz war im Jahre 1862 zu diesem Markstein postalischen Fortschrittes gelangt. Nicht ohne Kampf. Auf der einen Seite hatten übertriebene Bedenken fiskalischer Natur, namentlich der niedrigeren Einnahmen aus dem Kurswesen und der daraus für die Stände erwachsenden Befürchtungen hinsichtlich der Skalabeträge wegen, mächtig allen Neuerungen entgegengewirkt. Anderseits war aber der Druck des durch die Eisenbahnen ausserordentlich geförderten Verkehrs, in Verbindung mit einem grossen Aufschwung auf dem

Gebiete des Handels und der Industrie, so stark, dass er alle ihm im internen Postverkehr gestellten Schranken nach und nach sprengte.

Die errungene Einheitstaxe war denn auch keineswegs nur das Resultat idealer Verkehrsauffassung, sondern vielmehr die unabweisbare Wirkung der fortschreitenden Verkehrsbedürfnisse. Dass derartige Bewegungen vorläufig sich ausschliesslich in engen nationalen Grenzen abwickelten, liegt naturgemäss auf der Hand.

Im Ausland verschlangen damals die politischen Händel alle Kräfte und Interessen. Es gärte gewaltig in Europa. Staaten zerfielen, neue Staatengebilde entstanden; „Einheit" hiess die Losung.

„Einheit" sollte fortan auch das Losungswort jeglicher internationalen Postreform sein, nachdem sie im internen Verkehr allgemein zur Tatsache geworden war.

II. Teil.

Die internationale Postkonferenz in Paris im Jahre 1863.

Überall fühlte man das Drängen der neuen Zeit und das Bedürfnis nach andern Grundsätzen und neuen Formen der Verkehrsvermittlung.

Wohl hatte in gewissen Ländern das interne Postverkehrswesen mit den wachsenden Forderungen der Zeit tapfer Schritt gehalten und die Wandlung zur Verkehrsauffassung, wie sie das beschwingte Rad erheischte, sich schon vollzogen. Doch der Postverkehr mit dem Auslande, teilweise noch auf veralteten Grundlagen beruhend, bedurfte dringender und umwälzender Verbesserungen, namentlich aber einer Vereinheitlichung, die nur durch eine Verständigung der Hauptkulturstaaten angebahnt werden konnte.

Wer aber mochte in jener Zeit der grossen inneren Sammlungsbewegungen der Nationen sich mit derartigen Neuerungen beschäftigen? Wer besass das nötige Ansehen und den erforderlichen Willen dazu?

Trotz des schwebenden Sezessionskrieges tönte von jenseits des Weltmeeres aus einem wirtschaftlich mächtigen und entwickelten Staate der Heroldsruf zur Anhandnahme dieser dringenden Reform. Den Vereinigten Staaten von Amerika gebührt das Verdienst, die ersten Massnahmen zur Vereinfachung des internationalen Postdienstes angestrebt zu haben.

In einem Briefe vom 4. August 1862 unterbreitete der Generalpostmeister der Vereinigten Staaten, M. Blair, seiner Regierung folgenden Vorschlag:

„Es bestehen in unserer Verwaltung, sowie wahrscheinlich auch bei den andern Postverwaltungen, hinsichtlich der ausländischen Korrespondenz eine Unmenge von Schwierigkeiten, denen nur durch eine internationale Verständigung abgeholfen werden kann. Die Verschiedenheit der angewendeten Grundsätze sowohl, als auch der Bestimmungen über die Art und Weise ihrer Anwendung ist schuld daran. Zwischen zwei bestimmten Orten können grosse Taxunterschiede bestehen, in gewissen Fällen bis zu sechs verschiedenen Taxen, je nach dem Leitwege. Durch die Verworrenheit der Bestimmungen erfolgen stets neue Fehler, die Verspätungen und für die Korrespondenten auch hohe Kosten zur Folge haben.

Der Mangel allgemeiner Verständigung über die Transitfrage verursacht oft Störungen, welche die Verbindungen zweier Verwaltungen lahmlegen können. Ohne in weitere Einzelheiten einzutreten, ist dennoch klar, dass eine auf gemeinsamer Grundlage aufgebaute, allgemeine Verständigung von höchster Wichtigkeit wäre, und zwar für den Postdienst nicht allein, sondern auch für die Handelsverbindungen und die gesellschaftlichen Beziehungen der Nationen unter sich.

Wir haben die Überzeugung, dass eine Konferenz von fähigen Vertretern der verschiedenen Postverwaltungen von Europa und den überseeischen Staaten, die in irgend einer passenden Stadt zusammenkommen sollten, mächtig zur Besserung der gegenseitigen Postübereinkommen beitragen würde, woran alle Länder Interesse hätten. Aus der dazu erforderlichen Sach- und Detailkenntnis und der Eigentümlichkeit der in Frage stehenden Interessen, erhellt zum voraus die Zweckmässigkeit einer Vereinigung von Fachleuten, um sich über die vorgeschlagenen Verbesserungen auszusprechen, statt dies der ordentlichen, aber langsameren diplomatischen Vermittlung zu überlassen.

Die allgemeine Ausbreitung des Postverkehrs, der so viele Länder umfasst, scheint eine allgemeine Beteiligung zu erfordern.

Zu diesem Zwecke ersuche ich Sie höflichst, die Aufmerksamkeit der fremden Verwaltungen auf diesen Gegenstand lenken zu wollen, um ihre Mitwirkung bei der vorgeschlagenen Konferenz zu erlangen, zugleich mit den Vorschlägen, welche Zeit und welcher Ort ihnen zur Versammlung am passendsten erschiene, um nachfolgende oder andere von einer beliebigen Verwaltung schriftlich vorgeschlagene Punkte zu erörtern.

Die Vollmacht dieser Vertreter würde sich vermutlich auf Besprechung und Empfehlung der besprochenen Massregeln an die zugehörigen Verwaltungen beschränken.

Folgende Gegenstände internationaler Bedeutung dürften eingehende Besprechung erfordern:

1. Ein einheitlicher Minimalgewichtsatz für die einfache Brieftaxe.

2. Ein einheitlicher Gewichtsatz für Drucksachen.

3. Einheit der Taxe für denselben Bestimmungsort, ohne Rücksicht auf den Beförderungsweg und den Transit.

4. Einheitliche Frankaturbedingungen, obligatorisch oder fakultativ; in letzterem Falle die doppelte Taxe für unfrankierte Gegenstände.

5. Eine allgemeine, regelmässige Taxprogression.

6. Eine Vereinbarung darüber, ob jedes Land die vereinnahmten Brieftaxen ganz behalten kann oder nicht, um die gegenseitigen Abrechnungen zu umgehen. (Die Postspesen für den Transitverkehr ausgenommen.)

7. Bestimmungen über einheitliche Normierung der Transitkosten für den Landtransit von Postgegenständen in geschlossenen Sendungen oder offen, nach Gattungen ausgeschieden und pro Unze bestimmt.

8. Ebendieselbe Regelung des Seetransits.

9. Einheitliche Anordnungen betreffend die im Bestimmungslande unbestellbaren Briefe.

10. Einheitliches, internationales System für die Rekommandation von Briefen und Feststellung der daherigen Kosten.

11. Die Umschreibung derjenigen Drucksachen, die im internationalen Verkehr zulässig sind, und die Rechte, die jedes Land sich über diese vorbehält.

12. Die Rechte, die ein Land sich hinsichtlich der eigenen Transitrouten für den von ihm vermittelten Verkehr vorbehält.

13. Die Möglichkeit der Schaffung eines internationalen Anweisungsystemes.

14. Andere postalisch wichtige Massregeln, die von den verschiedenen Postverwaltungen der Konferenz zur Begutachtung unterbreitet werden könnten."

So gross war das Bedürfnis zur Besprechung der allgemeinen, internationalen Postverhältnisse, dass die vorgeschlagene Konferenz überall Anklang fand und, mit Rücksicht auf eine zu Anfang des Sommers 1863 anberaumte Konferenz des deutsch-österreichischen Postvereins, schon auf 11. Mai 1863 in Paris angesetzt wurde.

Hiernach folgen noch ein Verzeichnis der von der englischen Postverwaltung angeregten Neuerungen, sowie die endgültige, von der französischen Verwaltung aufgestellte Liste der Verhandlungsgegenstände.

Verzeichnis der Thesen von Sir M. Frederic Hill, welche zur Erörterung empfohlen werden.

1. Wiewohl es wünschbar ist, dass der Gewichtsatz für Briefe und für jegliche andere Postsendung zwischen zwei beliebigen Staaten einheitlich sei, so ist es doch bei weitem wichtiger, dass diese Norm im Aufgabeland mit dem gesetzlichen Gewichtsystem und dem dort gebräuchlichen Briefgewichtsatz etc. übereinstimme.

2. In solchen Fällen ist es nicht notwendig, dass das Gewichtsystem des Aufgabelandes dasselbe sei, wie das im Bestimmungsland gebräuchliche.

3. Es ist wünschbar, dass die internationalen Brieftaxen, der Gewichtsatz und der Kostentarif (es sind die Ansätze für den offenen oder geschlossenen Transit zu verstehen) in einheitlichen Stufen steigen (arithmetische Progression).

4. Es ist wünschbar, dass ein einheitlicher Kostentarif, nach Entfernungstufen aufgebaut, für den Land- und Seetransit festgestellt werde.

5. Die Transit- und Beförderungspesen, sowie alle Postgebühren sollten äusserst niedrig angesetzt werden; jedoch so, dass die Verwaltung nebst den Selbstkosten zugleich einen angemessenen Gewinn erziele.

6. Immerhin ist es im Rahmen der oben entwickelten Grundsätze wünschbar, dass so wenig als möglich Abweichungen in den internationen Brieftarifen bestehen.

7. Da die Frankierung der Briefe etc. grosse Vorteile in sich birgt, hauptsächlich den geringen Zeitaufwand bei der Distribution, so sollte die Gewohnheit, unfrankierte Briefe der Post zur Beförderung zu übergeben, durch eine Zuschlagstaxe für solche Korrespondenzen bekämpft werden.

8. Für den Fall, dass der Postdienst zwischen zwei beliebigen Ländern ziemlich gleich verteilt ist und auch die Transitspesen zu gleichen Teilen von beiden bestritten werden, wäre zu wünschen, dass jede Verwaltung die Transporttaxe, die sie für Postgegenstände bezieht, gänzlich für sich vereinnahmte, da ein derartiges Abkommen die Rechnungstellung ausschliesst.

9. Selbst dort, wo jene Gleichheit nicht besteht, könnte der erwähnte Zweck des öftern erreicht werden durch eine von seiten einer der beteiligten Verwaltungen an die andere zu entrichtende jährliche Aversalzahlung.

10. Für den Fall, dass eine gegenseitige Rechnungstellung unumgänglich ist, könnte bei beträchtlicher Korrespondenzzahl viel Zeit dadurch erspart werden, dass man die Korrespondenz ungeteilt abwiegen und die Einzelbrieftaxe durch eine Taxe für das Pfund oder Kilogramm ersetzen würde.

11. Es sollte für die richtige Einschreibung der Briefe gesorgt werden.

12. Die Schaffung eines internationalen Systems zur Vermittlung von Anweisungen wäre, sofern erreichbar, angezeigt.

13. Es ist zu wünschen, dass eine internationale Einigung betreffend den Transport von Büchern und Warenmustern erzielt werde.

Den Konferenzverhandlungen wurde endgültig ein von der französischen Verwaltung ausgearbeiteter Fragebogen zu Grunde gelegt, der schon in der Art und Weise seiner Redaktion den von dieser Verwaltung den vorgeschlagenen Neuerungen gegenüber eingenommenen Standpunkt verrät, was auch für die oben angeführten englischen Thesen zutrifft.

Fragenschema für die internationale Postkommission; Entwurf der französischen Verwaltung.

1. Welches sind die Gegenstände, deren Transport von Volk zu Volk ausschliesslich durch Vermittlung der Post bewerkstelligt werden soll?

2. Welches sind die Gegenstände, deren Transport von Volk zu Volk ohne Nachteil durch die Post oder eine andere beliebige private Gesellschaft vermittelt werden kann?

3. In wie viele verschiedene Klassen oder Abteilungen ist es angezeigt die Postgegenstände, die von Volk zu Volk durch die Post befördert werden müssen oder können, einzuteilen, hinsichtlich der durch das Publikum zu bezahlenden Taxen oder Spesen, die unter die Verwaltungen geteilt werden sollen?

4. Welches sind die Frankaturbedingungen, die mit Rücksicht auf jede einzelne Korrespondenzgattung festgestellt werden müssen?

5. Ist es zweckmässig und wünschbar, dass die Taxation der internationalen Korrespondenzen von allen Nationen auf Grundlage desselben Gewichtsatzes vorgenommen wird?

6. Welches ist, im Bejahungsfalle, von allen gegenwärtig zu Kraft bestehenden Gewichtsystemen das, welches am besten den Anforderungen des Postdienstes entspräche?

7. Soll nur dieses Gewichtsystem, mit Ausschluss jedes anderen, für die Regelung der internationalen Postbeziehungen angenommen werden?

8. Ist die Festsetzung einer einheitlichen Stufenleiter nach dem Gewicht für den Bezug der Taxe bei internationalen Briefen wünschbar?

9. Welches ist die einfachste Progression, die sich am besten mit den rechtmässigen Interessen des Publikums und dem Fiskus jedes Landes vertrüge?

10. Ist die Festsetzung einer einheitlichen Progression hinsichtlich des Taxbezuges bei Kreuzbandsendungen (Produkte der periodischen und gewöhnlichen Presse und Warenmuster) wünschbar?

11. Welches wäre im Bejahungsfalle für diese Art von Postgegenständen die anzuwendende Gewichtsprogression?

12. Soll, für den Fall, dass eine Differenz zwischen dem bei der Aufgabe ermittelten und dem bei Ankunft befundenen Gewicht besteht, und diese Abweichung so klein ist, dass sie dem Gewichtverlust, den Briefe auf dem Transport gewöhnlich erleiden, zugeschrieben werden kann, die Taxe der nicht frankierten Briefe gemäss dem vom Aufgabebureau oder dem vom Bestimmungsbureau festgestellten Gewicht festgesetzt werden?

13. Soll zur Ausgleichung dieses Unterschiedes eine gewisse Gewichtüberschreitung bei der Aufgabe gestattet werden?

14. Auf wieviel soll dieser Gewichtüberschuss, entsprechend dem Gewicht des einzelnen Briefes und Paketes, festgesetzt werden?

15. Zu welchen Bedingungen können rekommandierte Briefe ohne Wert im Postverkehr angenommen werden?

16. Zu welchen Bedingungen können rekommandierte Briefe mit Wertangabe im Postverkehr angenommen werden?

17. Innerhalb welcher Grenzen können die Postbureaux, welche die Spedition der rekommandierten Sendungen mit oder ohne Wert vermitteln, für den Verlust oder die Beraubung dieser Briefe haftbar gemacht werden, und auf welcher Grundlage soll, je nach der Gattung der Sendung, die dem Aufgeber des verlorenen oder beraubten rekommandierten Gegenstandes zuzusprechende Entschädigung berechnet werden?

18. Sollen die auf verschiedenen Leitwegen zwischen zwei Staaten ausgewechselten Korrespondenzen, nur nach den Gattungen, also mit den gleichen Taxen belegt werden, ohne Rücksicht auf die benützte Route, wenn der den Vermittlungsverwaltungen zukommende Taxanteil die Einrichtung zulässt?

19. Welches sind die massgebenden Regeln, die im Interesse des Publikums hinsichtlich der Leitung der internationalen Korrespondenzen anzuwenden sind, sofern verschiedene Routen zur Vermittlung der Korrespondenzen zwischen zwei Ländern offen stehen?

20. Sollen die unfrankierten Briefe, die von einer Verwaltung einer andern übermittelt werden und die nach einem Lande bestimmt sind, das Frankozwang verlangt:

a) als Rebuts betrachtet werden?
b) dem Aufgabebureau als fehlgeleitet zurückgesendet werden?
c) an Bestimmung geleitet werden unter Belastung des Aufgabebureaus für die zu beziehende Taxe?

21. Sollen die unter Kreuzband zu versendenden Gegenstände, die bei obligatorischer Frankatur eine Taxermässigung geniessen, bei Nichtfrankatur oder nur teilweiser Frankatur als Briefe an ihren Bestimmungsort gesandt oder als Rebuts behandelt werden?

22. Ist es ohne Verletzung der rechtmässigen Interessen irgendwelcher Verwaltung möglich, die Auswechslungsrechnungen für gewisse Korrespondenzgattungen aufzuheben?

23. Für welche Fälle und auf welchem Wege könnte diese Aufhebung ohne Nachteile bewirkt werden?

24. Wäre es, für den Fall, dass die Auswechslungsrechnungen als unvermeidlich hingestellt würden, von Vorteil, wenn der Preis, den sich zwei Verwaltungen für die untereinander ausgetauschten Korrespondenzen gegenseitig anrechnen, statt pro Stück, für das Totalgewicht jeder Korrespondenzgattung netto berechnet würde; dies sowohl für den offenen, als für den geschlossenen Transit?

25. Sollen die infolge Wohnungwechsels der Adressaten umspedierten Korrespondenzen zufolge dieser Wohnungsänderung und zu gunsten derjenigen Verwaltungen, die dafür schon eine Taxe bezogen haben, einer Nachtaxe unterworfen werden?

26. Können rekommandierte Briefe für Adressaten, die nach einem andern Lande verreist sind, das keinen Anteil an den vom Aufgeber entrichteten Taxen gehabt hat, ohne vorherige Entrichtung der Rekommandationsgebühr und des Portos an die in Frage kommenden Verwaltungen, an ihren neuen Bestimmungsort geleitet werden?

27. Sollen die Briefe für den Fall, dass eine Weitersendung ohne erneute Frankatur zugegeben würde, den Vorteil der Rekommandation verlieren oder gewissen Ausnahmebedingungen unterliegen?

28. Welches sind die Bestimmungen, die auf diesem Fall Anwendung zu finden hätten?

29. Sollen die unbestellbaren, internationalen Korrespondenzen wenn immer möglich, zur Rückerstattung an den Aufgeber, dem Aufgabebureau zugestellt werden, oder können sie in gewissen Fällen das Eigentum derjenigen Postverwaltungen werden, welche die Unbestellbarkeit erklärt haben?

30. Kann die Festsetzung einer einheitlichen Land- oder Seetransitgebühr für Korrespondenzen, die von einer Verwaltung für die Rechnung anderer Verwaltungen offen oder geschlossen versendet werden, sich mit dem Grundsatze der Gegenseitigkeit und den rechtmässigen Interessen aller Verwaltungen vereinigen lassen, die derartige Vermittlungen zu übernehmen berufen sind?

31. Können Verwaltungen, die miteinander in Rechnungsverhältnis stehen, Zahlungsaufträge (Geldsendungen durch Geldanweisungen) von einem Land in das andere vermitteln, ohne dass Schwierigkeiten entstehen, die mit den Vorteilen einer derartigen Verständigung in keinem Einklang stünden?

32. Welches wären für den Fall, dass eine Verständigung über ein internationales Geldanweisungsystem erzielt würde, die allgemeinen Regeln hinsichtlich der Münzreduktion bei Ländern, die nicht das gleiche Münzsystem besitzen?

33. Sollte für den Fall, dass der Bilanzsaldo irgend einer kraft eines Vertrags bestehenden internationalen Rechnung nicht innert der in diesem Vertrage festgesetzten Frist beglichen würde, der Saldobetrag nicht verzinslich sein, und zwar vom Tage der abgelaufenen Frist an?

34. Nach welchem Zinsfusse wären diese Zinse in solchen Fällen zu berechnen?

35. Ist es zweckmässig, mit Rücksicht auf einen möglichst einheitlichen Tarif, aus den grossen Inselgruppen besondere Abteilungen zu schaffen und innerhalb dieser einen einzigen Tarif anzuwenden? (Mit Ausnahme immerhin der Inseln, die in der Nähe der Küste des Landes liegen, zu dem sie gerechnet werden.)

36. Ist es tunlich, jeder Postverwaltung für ihren dienstlichen Verkehr mit andern Verwaltungen Portofreiheit zu gewähren?

Welches war nun der Standpunkt, den die eidgenössische Postverwaltung diesen Thesen und Fragen gegenüber einnahm, welches die äussersten Grenzen allfälliger Konzessionen und welches die Ergebnisse, die sie von dieser Konferenz „a priori“ erwartete?

Darauf geben verschiedene Dokumente Aufschluss, die in den Akten der schweizerischen Gesandtschaft in Paris vom Jahre 1863 niedergelegt sind.

Vorab folgt ein Auszug aus den Instruktionen, die der Bundesrat unter dem 24. April 1863 seinen Abgeordneten erteilte:

1. Der Zweck, den die eidgenössische Verwaltung erreichen möchte, ist: einfache, zweckmässige und niedrige Taxen sowohl für den See- als Landtransport, sei es über Frankreich oder anderswo durch. Dagegen würde auch sie sich mit der Feststellung einer mässigen, *einheitlichen* Taxe für Briefe, Warenmuster, Drucksachen und ähnliche Gegenstände, wie auch mit einer solchen für rekommandierte Postgegenstände, für deren sichere Beförderung gewisse gegenseitige Garantien verlangt werden müssten, einverstanden erklären.

2. Der Abgeordnete möge folgende Punkte zu erreichen suchen:

a) Die Seetaxen sollen für alle Postgegenstände ungefähr die gleichen sein, ohne Unterschied der Transportrouten und der Nationalität der Schiffe.

b) Es soll den Binnenstaaten, wenn nötig, jedwede Benützung einer beliebigen Route zustehen, und zwar zu viel niedrigeren Ansätzen, als den gegenwärtig bestehenden; dies sowohl für den offenen als für den geschlossenen Transit, der auf besondern Abmachungen der beteiligten Staaten beruhen würde.

3. In diesem Falle kann dem Vorschlage der Vereinigten Staaten, dass zur Vermeidung einer Rechnung die von jedem Staate bezogenen Taxen ungeteilt vereinnahmt werden, zugestimmt werden.

4. Die internen Taxen sollen von den Verwaltungen unabhängig festgesetzt werden.

5. Ausser den festgesetzten Taxen sollen keine anderen Taxen bezogen werden dürfen, auch keine Distributionstaxen.

6. Das Recht, seine Briefe frankiert oder unfrankiert abgehen zu lassen, soll dem Aufgeber gewahrt bleiben. Für letzteren Fall ist eine Zuschlagstaxe in Aussicht zu nehmen.

7. Das Taxgewicht des einfachen Briefes könnte auf 10 oder 15 g. angesetzt werden.

8. Für Mustersendungen, mit besonderen Speditionsbedingungen, sowie für Drucksachen ist eine ermässigte, gleiche Taxe festzustellen.

9. Die obligatorische Frankatur bei der Aufgabe hat sich nur auf die Drucksachen und rekommandierten Gegenstände zu erstrecken. Bei letzteren hätte eine fixe Rekommandationsgebühr an Stelle der üblichen Taxverdoppelung zu treten.

10. Money-orders (Geldanweisungen) sind zu empfehlen (Maximum vorläufig Fr. 150).

11. Für den offenen Transit soll der Seestaat einerseits mit dem Binnenstaat und anderseits mit den überseeischen Staaten abrechnen, während die Länder, die im Sendungswechsel miteinander stehen, dies gegenseitig selbst besorgen werden.

12. Sollten die Verhandlungen nur vorbereitender Natur sein, so müsste denjenigen Massregeln zugestimmt werden, welche die rascheste Verwirklichung der gefassten Beschlüsse herbeiführen würden.

Zum besseren Verständnis der von der schweizerischen Verwaltung für den Auslandsverkehr aufgestellten Forderungen, dürften auch die Instruktionen und Vollmachten beitragen, die der Bundesrat seinen Abgeordneten zugleich zum Abschluss von Postverträgen mit den Vereinigten Staaten von Amerika und Frankreich mitgab.

In der Einleitung dazu wurde festgestellt, dass die durch den Vertrag von 1849 geschaffenen Verhältnisse eigentlich nicht ungünstige waren, und dass dadurch namentlich die früheren Distanztarife durch eine gemeinsame, einheitliche Taxe ersetzt worden seien.

Immerhin seien gewisse Taxnormen überlebt, zumal sie in den seit 1849 von Frankreich mit andern Ländern abgeschlossenen Verträgen nicht mehr Aufnahme gefunden haben.

Es folgten sodann folgende Vorschläge zu einem schweizerisch-französischen Postvertrag:

1. Die Brieftaxe von 40 Cts. scheint einer weitern Ermässigung zu bedürfen, wenigstens für die frankierte Korrespondenz.
2. Das Briefgewicht von $7^1/_2$ g. ist ungemein lästig, namentlich für schwerere Briefe. Im französischen internen Verkehr bestehen günstigere Gewichtstufen (I. Teil, Seite 45), was schweizerische Firmen in Grenzstädten veranlasst, ihre französische Korrespondenz auf dem nächsten französischen Postbureau aufzugeben. Das in Vorschlag zu bringende Taxgewicht beträgt 10 g.
3. Die Taxe für rekommandierte Briefe ist zu hoch.
4. Die Transittaxen weisen übermässige Ansätze auf.

„In dieser Beziehung sind die Verhandlungen der Postkonferenz von besonderem Interesse für die Schweiz, und es dürften deren Resultate dartun, inwiefern bei einer Vertragsverhandlung mit Frankreich Erleichterungen zu gewärtigen sind.“

Um die Schwierigkeiten zu heben, die damals dem schweizerisch-französischen Postverkehr für kleine Wertsendungen und Wertpapiere entgegenstanden, wurde im weiteren die Einführung von Briefen mit Wertdeklaration unter Garantie und der „Mandats à ordre“ vorgeschlagen.

Endlich wurde der Wunsch geäussert, es möchte eine Erweiterung des Grenztaxrayons von 30 auf 45 oder 50 km. angestrebt werden, unter Beibehaltung der Brieftaxe von 20 Cts., die zur Hälfte an die Schweiz fallen sollte.

Aus den angeführten Postulaten geht der fortschrittliche Geist der Schweiz unzweideutig hervor. Sowohl die Einheitstaxe, wie die Ermässigung der Transittaxen und die Wahrung der Stellung des Binnenstaates dem Seestaat gegenüber hatte sie in Aussicht genommen. Dagegen verraten die nachfolgenden Betrachtungen, dass die Schweiz sich keinen allzu grossen Hoffnungen hingab, mit ihren Forderungen durchzudringen.

Hinweisend auf die von Frankreich mit Italien und Belgien unlängst abgeschlossenen Verträge und die darin zugestandenen Verkehrsbegünstigungen, wurde die Befürchtung ausgesprochen, dass der Teilungsfuss, wie dort, auf $^2/_3$ zu gunsten Frankreichs und nur $^1/_3$ zu gunsten der Schweiz festgestellt werden könnte, woraus

der Schweiz eine gewisse finanzielle Einbusse erwüchse. (Teilungsverhältnis laut Vertrag von 1849: 37.5 % schweizerischer Anteil und 62.5 % französischer Anteil.)

Sodann folgt wörtlich:

„Wir würden zwar nicht sowohl vor einem derartigen Ausfall, als vor der Annahme zurückschrecken, dass ein Ausfall einzig der französischen Postkasse zum Gewinn gereichen würde, und könnten uns, wenn erforderlich, eher damit befreunden, die Taxe für frankierte Briefe auf 30 Cts., für unfrankierte auf 40 Cts. herabzusetzen, wenn dadurch das Ergebnis erlangt werden könnte, den Ausfall auf beider Kosten im gleichen Verhältnis zu repartieren und die Taxmoderation dem Publikum zukommen zu lassen."

Zu guter Letzt empfahl der Bundesrat seinen Bevollmächtigten, bei dieser Konferenz eine Neuordnung der betreffenden Verhältnisse anzuregen, ohne durch allzu starkes Drängen die Sache zu verderben.

Hinsichtlich der Verbindungen mit den Vereinigten Staaten von Amerika stellte ein Schreiben des Bundesrates vom 29. April 1863 folgendes fest:

1. Der Postverkehr nach den Vereinigten Staaten ist durch die verschiedenen Verhältnisse den grössten Schwierigkeiten ausgesetzt.

2. Insbesondere ist der Verkehr mit Drucksachen und rekommandierten Briefen (ohne Garantie) nicht geordnet.

3. Den schwierigsten Punkt bildet für die europäischen Binnenstaaten der Transit via Frankreich oder durch andere zwischen ihnen und dem Meere liegende Länder.

4. Für die Vereinigten Staaten gilt der feste Preis der Tabelle *A* (der Anteil von Frankreich ist ungefähr 40—45 Cts.; bei geschlossenen Sendungen 42.75 Cts. [die Strecke Havre-Basel, zu 570 km. berechnet, 10 Cts. pro Kilometer und Kilogramm]).

5. Trotz der hohen Preise schlägt Frankreich, das die schnellsten Verbindungen hat, die Konkurrenz via Ostende und Bremen aus dem Felde.

6. Ein Versuch, Frankreich zu einer Revision zu bestimmen, ist gemacht worden, wurde aber vorderhand wegen anderweitiger Unterhandlungen abgelehnt. Doch dürften sich immerhin Wege finden, durch die deutschen Staaten Erleichterungen für den Verkehr mit den Vereinigten Staaten zu erzielen (vide I. Teil, Seite 36).

7. Es ist möglich, dass bei dieser ersten Konferenz, an der so viele verschiedenartige Beteiligte teilnehmen, und bei so wichtigen Fragen eine Übereinstimmung für die Aufstellung vereinfachter Spedition und Taxation noch nicht erzielt wird. Immerhin wird die Beratung dazu dienen, den Sachverhalt gründlich zu beleuchten und die Mittel und Wege zu wünschbaren Reformen näher zu bezeichnen.

Die angeführten Dokumente lassen schon von vornherein, ohne dass man auf die Verhandlungen einzutreten braucht, deutliche Schlüsse ziehen auf die Absichten und Ziele, welche die verschiedenen Länder je nach der Lage und Wichtigkeit im Weltverkehr verfolgen mussten.

Am 11. Mai 1863 trat die Konferenz in Paris zusammen. Sie war von 15 Staaten beschickt, die durch 22 Abgeordnete vertreten waren. Die Schweiz hatte Herrn Dr. Kern, den schweizerischen Gesandten in Paris, abgeordnet, dem der Bundesrat noch Herrn Paul Jeanrenaud, Postdirektor des Kreises Neuenburg, beigeordnet hatte.

Ausserdem waren folgende Staaten vertreten: Österreich, Belgien, Dänemark, Spanien, die Vereinigten Staaten von Amerika, Frankreich, Grossbritannien, Italien, die Niederlande, Portugal, Preussen, die Sandwich-Inseln, die Hansastädte.

In seiner Eröffnungsrede betonte Herr Vaudal, Generalpostdirektor des französischen Kaiserreichs, das wirklich bestehende Bedürfnis, welches die von den Vereinigten Staaten von Amerika angeregte Konferenz zusammentreten liess, und feierte die Nützlichkeit regeren Postverkehrs für das Wohl der Völker.

Was nun den Zweck der Versammlung anbelangte, so lauteten seine Worte etwa wie folgt:

„Wenn ich die Aufgabe, die uns hier vereinigt, recht verstehe, so hat sie weniger den Zweck, gewisse praktische Massregeln zu besprechen und festzustellen, die dem Gebiete der eigentlichen Vertragsverhandlungen angehören und wofür wir übrigens keine Vollmacht besitzen, sondern um uns zu verständigen oder auszusprechen über gewisse allgemeine Grundsätze und Anschauungen, die wir später im wohlgemeinten Interesse des Publikums und des Staatsschatzes unsern Regierungen zu empfehlen uns bemühen werden.

Es unterliegt keinem Zweifel, dass die von uns gefassten Beschlüsse keinen verpflichtenden Charakter haben und niemanden binden können; den Interessen der Zukunft, wie der Unabhängigkeit der Regierungen sollen sie die unumschränkteste Freiheit lassen. Immerhin wird der Umstand, dass sie diese unsere Beschlüsse anerkennen, ihnen eine grosse Macht und eine beträchtliche Tragweite verleihen. Ohne dass wir die Anmassung hätten, das Gesetzbuch der internationalen Post zu schaffen, steht doch zu hoffen, dass es schwierig sein wird, sich später wieder von dem zu entfernen, was Sie heute für alle als gut, billig und ehrenhaft anerkennen werden.

Wir werden ein nützliches Werk zu stande gebracht haben, wenn wir zu einer allgemeinen Verständigung über die Grundsätze postalischer Gegenseitigkeit, über die Anerkennung geleisteter Dienste, über

ein einheitliches Gewicht und anderes mehr gelangen. Wir selber oder unsere Nachfolger werden die Früchte davon einheimsen, und wir werden uns über die Anregung, die uns zu dieser Konferenz vereinigte, beglückwünschen."

Herr Vaudal schloss seine Rede mit dem Wunsche, dass die Konferenz die Ziele und Zwecke erreichen möge, welche die vertretenen Regierungen von ihr erhoffen, nämlich eine internationale Verständigung, die mehr und mehr die internationalen und gegenseitigen postalischen Beziehungen zu fördern geeignet sei.

Es erfolgte sodann die Wahl des Präsidenten, die auf den Eröffnungspräsidenten, Herrn Vaudal, fiel, sowie eines Ausschusses, der die Aufgabe hatte, die Verhandlung jedes einzelnen Postulats vorzubereiten, und dem auch Herr Kern anzugehören die Ehre hatte.

Die Verhandlungen der Konferenz sind so interessant und gewähren einen solchen Einblick in die postalischen Verhältnisse der verschiedenen vertretenen Staaten, dass wir nicht umhin konnten, nachfolgend, nebst den Resultaten, auch eine Skizze des Verlaufs dieser Verhandlungen anzufügen.

Schon die Erörterung der ersten und zweiten Frage legte klar, wie weit die Ansichten über die wirtschaftliche Rolle der Post und ihrer Monopolrechte auseinandergingen.

Während die toskanischen Abgeordneten Pagni und Agostini die Notwendigkeit des Postmonopols verneinten, wurde es vom französischen Vertreter Maurin sehr warm verteidigt. Er führte aus, dass das Monopol weit mehr im Interesse des Publikums liege als des Staates, da dieser, im Gegensatz zu den privaten Erwerbsgesellschaften, auch diejenigen berücksichtige, deren Bedienung für ihn einem Verlust gleichkomme. Die Frage der Zweckmässigkeit des Monopols, die kaum etwas mit den dringenden Fragen der Postreform zu tun hatte, machte einige Abgeordnete stutzig, da sie noch im Wahne befangen waren, es handle sich um einen Vertrag, nicht aber um unverbindliche Schlussnahmen. Die bestimmten Erklärungen des Präsidenten hinsichtlich der Unverbindlichkeit der gefassten Beschlüsse hatten dann zur Folge, dass die nachfolgenden Verhandlungen einen idealeren Schwung erhielten, der ohne Rücksicht auf die Gegenwart in schönem Fluge oft nach dem griff, was erst nach vielen Jahren werden sollte, ja was heute sogar sich noch nicht gänzlich verwirklicht hat.

Dem Vorschlage von Sir Hill, nur die eigentlichen Briefe dem Monopole zu unterwerfen, folgten andere, die dasselbe für Geschäftspapiere und Warenmuster verlangten. So wurde, unter Vermeidung der Umschreibung des Monopols, folgender allgemeiner Beschluss gefasst:

Die Gegenstände, deren Transport von Volk zu Volk durch Vermittlung der Post bewerkstelligt werden soll oder kann, sind:

1. gewöhnliche Briefe;
2. rekommandierte Briefe, ohne Wertdeklaration;
3. rekommandierte Briefe, mit Wertdeklaration;
4. korrigierte Drucksachen, Geschäftspapiere und andere handschriftliche Dokumente, die nicht den Charakter einer wirklichen, persönlichen Korrespondenz haben;
5. Warenmuster (solche von Sämereien inbegriffen), mit beschränktem Gewicht und die an sich keinen Handelswert haben;
6. Drucksachen jeder Art, broschiert oder gebunden, gestochen oder lithographiert, Musikalien, Photographien, Zeichnungen, Pläne und Karten.

Die in diesem Beschluss ausgesprochene Klassifikation spielte auch bei der Festsetzung der einzelnen Taxkategorien eine Rolle.

Immerhin herrschte grosse Meinungsverschiedenheit hinsichtlich der Zulässigkeit der Geschäftspapiere zur ermässigten Taxe. Die Schwierigkeit, bei den Sprachverschiedenheiten in den verschiedenen Ländern ein Geschäftspapier von einer persönlichen Korrespondenz zu unterscheiden, veranlasste den französischen Bevollmächtigten, Herrn Maurin, für derartige Papiere eine höhere Taxkategorie vorzuschlagen als für Drucksachen und Warenmuster, um damit Missbräuchen zu steuern.

Man war im allgemeinen darüber einig, dass den Drucksachen und Warenmustern eine bevorzugte Stellung einzuräumen sei; doch ergaben sich Meinungsverschiedenheiten namentlich darüber, ob die Zeitungen den gewöhnlichen Drucksachen beizuzählen seien, oder für sich eine Taxkategorie bilden sollten. Letzterer Ansicht neigte namentlich der englische Vertreter, Herr Hill, zu. Schliesslich gab er seinen Standpunkt auf, und sämtliche Drucksachen wurden zu einer Drucksachenkategorie vermolzen.

Auffallend war, dass bei dieser Gelegenheit das schweizerisch-deutsche Abonnementssystem keinen Verteidiger fand.

Was das Warenmuster anbelangte, dessen Umschreibung von Herrn Maurin sehr treffend gegeben wurde, so verlangte der Belgier Herr Fassiaux, entgegen der bis dahin herrschenden Praxis, die Trennung des Musters von dem begleitenden Brief.

Die oben unter Ziffer 1—6 aufgeführte Einteilung für die verschiedenen Taxkategorien wurde in der Folge angenommen.

Es folgte nun die Besprechung der Kommissionsanträge über die Frankaturbedingungen. Allgemein herrschte die Ansicht, dass die Briefe sowohl frankiert

als unfrankiert zum Transporte angenommen werden sollten; doch sollten die unfrankierten Korrespondenzen einer Zuschlagttaxe unterliegen.

Diesem Nachsatze sprach der preussische Abgeordnete, Herr Metzener, die rechtliche und wirtschaftliche Berechtigung ab, was wiederum von Herrn Maurin und Herrn Kern, unter Hinweis auf die bedeutend umständlichere Manipulation der unfrankierten Korrespondenzen, bekämpft wurde. Schliesslich wurde der Nachsatz angenommen; desgleichen beliebte der Kommissionsantrag hinsichtlich der Verpflichtung zur Frankatur bei rekommandierten Gegenständen, namentlich weil die Post für den Verlust solcher Sendungen eine Entschädigungspflicht anerkannte.

Auch der Frankaturzwang für alle eine Taxermässigung geniessenden Postsendungen wurde angenommen.

Lebhafter war die Meinungsäusserung über das letzte Alinea des Kommissionsantrages, bezweckend das Verbot irgendwelchen Taxbezuges am Bestimmungsorte, sofern der Gegenstand bei der Einlieferung richtig frankiert war. Diese Klausel, die, wie aus dem ersten Teil ersichtlich ist, schon in zwei von der Schweiz neugeschlossenen Verträgen mit dem Ausland Aufnahme gefunden hatte, sollte den Bezug einer unter verschiedenen Vorwänden von gewissen Staaten bezogenen Extrataxe verhüten. Bestanden doch in einzelnen Ländern nicht nur Distributions- und Transporttaxen, sondern sogar Aufgabegebühren (sogenannte imposture).

Herr Kern, der beredte Verteidiger dieses Postulats, wies wohl mit grosser Genugtuung auf die Distributionseinrichtungen der Schweiz und auch Frankreichs hin, die trotz der Kostspieligkeit des Dienstes keine Distributionstaxen bezogen.

Eine eigentümliche Beleuchtung erfuhr diese Frage durch Sir Hill, der anführte, im englischen Postdienste herrsche der echt kaufmännische Grundsatz, dass jeder einzelne Dienstzweig seine Auslagen durch die eigenen Einnahmen decken müsse, was bei kostenloser Vertragung in den Landbezirken nicht mehr zutreffen würde.

Herr Metzener, der preussische Vertreter, sprach zuerst noch für die Beibehaltung der Distributionstaxen, sodann aber, mit Rücksicht auf die in Preussen erfolgte Aufhebung, dagegen. Die Herren Maurin und Kern traten entschieden für den Kommissionsantrag ein; letzterer mit der Aufforderung an die Abgeordneten, sie möchten diesem Grundsatze beipflichten, selbst wenn seine Durchführbarkeit für den Augenblick nicht tunlich erschiene. In diesem Sinne ging der Antrag durch.

Die Wünschbarkeit eines einheitlichen Gewichts wurde ohne weiteres bejaht. Gegen die Einführung des metrischen Gewichtsystems als einheitliche Grundlage zur Feststellung der Gewichte erhoben sich mehrere Stimmen. In den Reihen der Verteidiger des metrischen Systems fand sich auch das konservative England. John Bowring, sein Vertreter, stellte fest, dass die Bank von England ihre Metalleinkäufe auf Grundlage der metrischen Messung vernehme, der grösste Teil der Eisenbahnen dienstlich sich des metrischen Systems bediene, und das Parlament durch einen Beschluss, eine Münze von $^1/_{10}$ £ zu prägen, dem Dezimalsystem schon eine gewisse Anwartschaft eingeräumt habe. Das Gramm trug denn auch den Sieg davon über die Unze und das Lot.

Als Antwort auf die Frage 8 wurde allerdings die Notwendigkeit eines einheitlichen Gewichtssatzes und einheitlicher Gewichtsprogression ausgesprochen, dagegen die Feststellung derselben, unstreitig eine der dringendsten Reformen, vorderhand verschoben. Man gewinnt den Eindruck, als wäre die Erörterung dieser Frage überhaupt gewissen Verwaltungen ein Dorn im Auge gewesen.

Die Fragen 12, 13, 14 wurden ohne Widerstand dahin beantwortet, dass — offenbaren Irrtum ausgenommen — das vom Aufgabebureau festgestellte Gewicht im internationalen Verkehr massgebend sein sollte. Auch die fixe Rekommandationsgebühr (Frage 15) fand allgemeinen Anklang, desgleichen der Grundsatz, dass für Wertbriefe zu der gewöhnlichen Brief- und Rekommandationsgebühr noch eine Werttaxe bezogen werden dürfe, dies hauptsächlich mit Rücksicht auf die höhere Haftpflicht, die der Post dadurch erwächst. Die Erörterung über die Haftpflicht für gewöhnliche rekommandierte Gegenstände gab dem italienischen Abgeordneten Pagni Gelegenheit, sein Erstaunen über eine derartige Entschädigung auszudrücken und den Antrag zu stellen, keine solche Haftpflicht anzuerkennen. Doch wurde Frage 17 dahin beantwortet, dass jede Verwaltung für den Schaden haftbar sei, der auf ihrem eigenen Gebiet, wie auch in einem Dienst entstehe, wofür sie eine Versicherungsgebühr bezogen habe. Ferner kam man überein, dass jedem Aufgeber eines gewöhnlichen rekommandierten Gegenstandes eine Entschädigung von 50 Fr. für den Verlust der betreffenden Sendung, der volle Wertbetrag bei rekommandierten Gegenständen mit Wertangabe zugesprochen werden solle.

Mit der Frage 18, gleiche Taxen für verschiedene Leitwege, rückte man einem Gegenstand auf den Leib, der den Kernpunkt der ganzen Konferenz bildete, nämlich der Frage des Transits. Man verschob deshalb die Diskussion über diese Traktandennummer bis zur Erledigung der Frage 30, wiewohl ein Antrag der Kommission vorlag, der dahin lautete, man möge, sofern die den Zwischenländern zukommende Transit-

gebühr es ermögliche, auf die gleichen Korrespondenzarten, trotz verschiedener Leitwege, auch die gleichen Taxen anwenden.

Eigentümlich berührt uns heute die Erledigung der Frage 19, betreffend die freie Wahl der Leitwege. Dass die Bestimmungen des Aufgebers, sei es durch den Leitvermerk selbst, oder mittelbar durch die Frankatur, vorab massgebend sein sollten, leuchtete ein. Welche Norm sollte aber auf die unfrankierten Korrespondenzen Anwendung finden? Darauf hatte die Kommission geantwortet, es sei der „günstigste" Weg zu wählen, was heute jedermann dem „kürzesten Wege" gleichstellen würde. Der Widerstand, der namentlich von Ländern mit überseeischem Verkehr dieser Auslegung entgegengesetzt wurde, veranlasste die Annahme eines Zusatzes, worin die Kostenfrage noch besonders hervorgehoben und der „billigste" als der „günstigste" Weg bezeichnet wurde.

Die Spedition gänzlich unfrankierter Briefe nach Ländern mit unbedingtem Frankozwang hätte für den Aufgeber äusserst unangenehm werden können, indem die Kommission beschloss, dass derartige Briefe als unbestellbar an den Aufgabeort zurückzusenden seien. Dass sie nicht auf den von Frankreich angedeuteten Weg der Taxrückrechnung auf die Aufgabeverwaltung einging, erscheint deshalb als einsichtige Massregel, weil dadurch den Gegnern der Aufhebung der Korrespondenzrechnungen in den nachfolgenden Verhandlungen eine gute Handhabe entrissen wurde.

Die Art der Erledigung von Frage 21, hinsichtlich der Beförderung unvollständig frankierter Sendungen, die dem Frankozwang unterliegen, bedeutete einen Fortschritt gegenüber der für diese Gegenstände früher beobachteten Praxis der Nichtbeförderung. Die Annahme gänzlich unfrankierter Kreuzbandsendungen wurde abgelehnt.

Trotz dem Antrag der Kommission, die Unerlässlichkeit der Briefpostabrechnungen anzuerkennen, wurde die Frage 23 vorläufig noch verschoben; desgleichen die Frage 24, wofür die von französischer Seite angeregte Lösung dahin ging, dass ein Gesamtansatz wohl für den Transit geschlossener Sendungen richtig sein möge, für den offenen Transit aber einzig die Taxe vom Stück zur Wahrung der Interessen jeder einzelnen Verwaltung sich eigne.

Zur Entwicklung auseinandergehender Ansichten boten wiederum die Fragen 25—28 hinsichtlich der Umspedition Anlass. Die Umspedition, betonten die einen, sei eine gänzlich neue Dienstleistung, die bezahlt werden müsse, wogegen die andern, hinweisend auf die Unkenntnis des Aufgebers, daraus einen zufälligen und seltenen Fall zu machen suchten, der fiskalisch nicht zu belasten sei. Diese Ansicht überwog. Immerhin wurden in der Antwort gewisse Einschränkungen gemacht, in dem Sinne, dass einzig jene Länder keine neue Taxe erheben durften, die schon Anteil an der ursprünglichen Taxe gehabt hatten. Der gleiche Vorbehalt wurde auch auf die Umspedition der rekommandierten Gegenstände ausgedehnt.

Was die Rücksendung der Rebutsgegenstände anbelangt, so wurde diese kostenlos zugegeben, was übrigens nur die Bestätigung einer schon lange bestehenden Regel war.

Nun war man bei der so wichtigen Transitfrage angelangt, von deren richtiger Lösung eine gründliche Besserung im internationalen Verkehr abhing. — War der hohe Transitpreis nicht die mächtigste Fessel für den aufstrebenden Postverkehr, der raschere und billigere Beförderung der brieflichen Nachrichten verlangte, und hatten nicht die bestehenden Schwierigkeiten den überseeischen Verkehr fast gelähmt?

Um diese Frage scharten sich denn auch die Anhänger des Bestehenden und die Freunde neuerer, freierer Verkehrsgrundsätze, um in gewaltiger Redeschlacht ihre gute Sache zu verfechten.

Welches der Stand der Dinge war, ist im I. Teil gezeigt worden. Für den Briefverkehr bestanden zumeist zwei Tarife, ein Tarif für den Verkehr geschlossener Sendungen und ein solcher für die im offenen Transit versandten Briefe; jener mit einer Taxe, die nach dem Gesamtgewicht der einzelnen Taxkategorien berechnet wurde, dieser mit einem Ansatz pro Stück, oftmals auf Grundlage des internen Taxsystems. Im grossen und ganzen suchte jede vermittelnde Verwaltung wenigstens ihre ordentliche interne Taxe von jedem transitierenden Briefe zu erhalten.

Ein derartiges System von Ungleichheiten und verwickelten Verhältnissen musste im internationalen Briefverkehr eine grosse Unsicherheit und grosse Übelstände im Gefolge haben. Eine Reihe von Staaten besassen damals schon einheitliche Territorialtaxen, während andere Verwaltungen, mit zum Teil geringerer Ausdehnung, auf Grund älterer mehr oder minder umständlicher Zonen- und Distanztarife arbeiteten, ganz abgesehen vom Umstande des ungleichen Gewichtsystems, der es mit sich brachte, dass ein Brief von 15 g. in gewissen Ländern doppelt taxiert wurde, während er in andern nur der einfachen Taxe unterlag.

Die schweizerische Verwaltung hatte die Haltung ihrer Abgeordneten in dieser Frage durch den Hinweis auf die Stellung der Binnenstaaten zu den Seestaaten zum voraus klar bezeichnet.

Aus der Fassung der Frage 30 nun ging unzweideutig die Absicht Frankreichs hervor, eine Reform

dieser Verhältnisse zu vereiteln. Die französischen Abgeordneten erwarteten, dass die vorberatende Kommission die Möglichkeit einheitlicher Normen für den Land- und Seetransit infolge der entgegengesetzten Interessen der Transitländer überhaupt verneinen würde. — Statt dieser vorausgesetzten Lösung rückte die Kommission mit dem Antrage hervor, die Transittaxe jedes Landes dürfe die Hälfte der internen Taxe nicht übersteigen und müsse für Länder geringerer Ausdehnung noch herabgesetzt werden.

Hr. Maurin griff sofort den schwachen Punkt des Vorschlages auf und wies an Hand eines Beispieles die Ungerechtigkeit in der Repartition des Taxanteils auf Grund des internen Taxsystems nach. Hr. Vaudal bedauerte, dass die Kommission die im Fragenschema angedeutete Lösung einfach umgangen habe, und lehnte die fernere Teilnahme an der Erörterung dieser Frage ab. Frankreich wollte sich somit in dieser Frage in keiner Weise, auch nicht moralisch, binden lassen.

Dem schweizerischen Vertreter, Hrn. Kern, wurde die Ehre zu teil, den Kommissionsantrag zu begründen und zu verteidigen. Er tat es in bündiger Weise, indem er namentlich auch auf das Dokument der Vereinigten Staaten hinwies, das den Ausgangspunkt der Konferenz bildete. Aus diesem ging die grosse Wichtigkeit, die man allgemein der Lösung der Transitfrage beimass, unzweideutig hervor, woran auch die eigenartige Redaktion der Frage 30 nichts ändern konnte. Die Unverbindlichkeit der Vorschläge diente dazu, der Transitfrage bis auf den Grund nachzugehen.

Bemerkenswert waren die Argumente, die der Generalinspektor der italienischen Posten, Pagni, über die Transitfrage der Versammlung in einem Memorial vorlegte. Seine Schlüsse gipfelten in der Behauptung, dass ohne gänzliche Aufhebung der Transitschranken eine allgemeine gleiche Taxe für internationale Korrespondenzen undenkbar sei. Immerhin schlug er für den Seetransit vorläufig noch eine Entschädigung vor, offenbar mit dem Endzweck, eine Einheitstaxe für Europa und eine zweite für die überseeischen Staaten einzuführen. Das war ganz im Sinne des von den Vereinigten Staaten beantragten Zusatzartikels 35 zum französischen Fragenschema, der auf die Zweckmässigkeit einer einzigen Taxe für die grossen unabhängigen Inselgruppen hinwies. War für den Augenblick die rationelle Lösung, der einschneidenden Massregeln wegen, noch nicht durchführbar, so musste man, um den Verkehr der Fesseln allzu drückender Transittaxen zu entlasten, vorerst mit dem veralteten System der Distanz- und Zonentarife brechen und an ihrer Stelle nach Massgabe der am Transport beteiligten Verwaltungen, ohne Rücksicht auf die Entfernungen, eine einheitliche, niedrige Transittaxe festsetzen.

Der Bericht des Hrn. Pagni fährt dann wörtlich fort: „Die Forderung unverhältnismässig hoher Transittaxen ist um so ungerechtfertigter, wenn man bedenkt, dass der Transport der geschlossenen Korrespondenzsendungen den Transitländern, die ihn vermitteln, eigentlich keine grosse Arbeit und Kosten verursacht, es sei denn, er erheische ausserordentliche Transportmittel. Wir würden uns länger über diesen Punkt auslassen, wenn nicht das Land, das wir zu vertreten die Ehre haben, infolge seiner geographischen Lage nur einer beschränkten Anzahl von Korrespondenzen als Transitland dienen könnte. Wir bedauern diesen Umstand sehr, denn es wäre uns angenehm gewesen, den von uns verfochtenen Grundsatz im weitesten Sinne anzuerkennen und auf glänzende Weise den Beweis zu leisten, dass wir die Transitfrage einzig vom Standpunkt der daraus für die internationale Korrespondenz hervorgehenden grossen Vorteile aus betrachten, ohne uns im geringsten um den zu erzielenden Gewinn zu bekümmern, der im Vergleich zu den grossen Vorteilen, die sich aus einer richtigen Lösung der Frage ergeben, immer gering sein wird. Es sei uns noch gestattet hervorzuheben, dass, wenn, Italien heute nur einer geringen Anzahl von Korrespondenzen als Transitland dienen kann, es dereinst berufen sein wird, das natürliche Transitland für die zahlreichen mit dem Orient ausgewechselten Korrespondenzen zu werden, sobald die Durchbohrung der Alpen und die Eröffnung des Suezkanals durchgeführt sein werden, und die Lokomotive, die heute zum erstenmal bis Pescara fuhr, in Brindisi einfahren wird."

Bekanntlich nahm bald darauf im Jahre 1863 das Projekt der Durchbohrung des Gotthards durch die Bildung des Konkordats von 15 Kantonen, der sogenannten Gotthardvereinigung, greifbare Gestalt an.

Einen seltsamen Kontrast zu diesen freien und in der Folge durchaus zutreffenden Ausführungen bildeten die Anträge des spanischen Abgeordneten Nava de Tajo, der, nach Art der Handelsverträge, auf Grund der internen Taxen eine Meistbegünstigung einführen wollte, einen Zustand, über den man im Interesse des Verkehrs unbedingt hinwegschreiten musste.

Der Antrag Italiens fand leider nur geringes Verständnis, und auch der Hinweis auf den glänzenden Erfolg, den die Aufhebung der Transitvergütung im Schosse des deutsch-österreichischen Postvereins gehabt hatte, genügte nicht, um ihn vor den reaktionären Mächten zu retten. Hr. Kern selbst gab die Erklärung ab, dass er einer solchen Lösung, ihrer allzu grossen Tragweite wegen, seine Zustimmung versagen müsste, dies auch mit Rücksicht auf die Rolle, welche die Posteinnahmen in den meisten Ländern spielen. Es darf bezweifelt werden, ob diese Ablehnung wirklich

im Sinne der von der Schweiz damals in dieser Frage beobachteten Haltung lag.

Der Vermittlungsantrag der Kommission, der ein nahes praktisches Ziel verfolgte, ohne den grossen Schwierigkeiten einer richtigen Lösung nahe zu treten, vereinigte denn auch bei der endgültigen Abstimmung die höchste Stimmenzahl auf sich, wiewohl der Umstand, dass man dem internationalen Postverkehr die internen Taxgesetze zu Grunde legen wollte, eine einheitliche kontinentale oder gar interkontinentale Taxe von vornherein verunmöglichte.

Dem Seetransit räumte man dadurch einen grösseren Spielraum ein, dass man es unterliess, eine Grenze zu ziehen, und von den Seetransitstaaten nur verlangte, sie möchten den Transport zu den gleichen Bedingungen übernehmen, die sie den eigenen Korrespondenzen einräumten.

Im Anschluss an diese Hauptdebatten schritt man zur Erörterung der früher verschobenen Fragen. Es waren dies vornehmlich die wichtige Frage des Gewichtsatzes und jene der internationalen Korrespondenzabrechnung.

In der Frage des Gewichtsatzes standen einander zwei Ansichten gegenüber, diejenige, die vom Dezimalsystem mit einem einfachen Taxgewicht von 10 g. ausging, und die andere, die, an das Lotsystem lehnend, ein Taxgewicht von 1 Lot = 15 g. empfahl. Letztere Lösung wurde auch von der Kommission vorgeschlagen. Es war, wie man sieht, indirekt hauptsächlich ein Streit um die Gewichtsysteme; es lag auf der Hand, dass Staaten, wie England, die Vereinigten Staaten von Amerika, die deutschen Staaten und die europäischen Nordstaaten nur ungern von ihren bis dahin im ausländischen Verkehr angewendeten Gewichtnormen abwichen.

Die Schweiz, die kurz zuvor im internen Verkehr das Dezigramm zum Taxgewicht gemacht hatte, nahm entschieden für eine Gewichterhöhung Stellung. Herr Kern betonte gegenüber den Bedenken anderer Staaten, dass der Fiskus, trotz einer Gewichterhöhung, durch die unausbleibliche Verkehrszunahme immerhin zu seiner Rechnung kommen werde.

Hr. Maurin, als Anhänger des Dezimalsystems, machte auf die einseitige Bevorzugung der 20 % Korrespondenzen aufmerksam, die einzig von einer Taxgewichterhöhung Nutzen ziehen würden, indem die übrigen 80 % nach wie vor das Gewicht von 10 g. nicht übersteigen würden. Dieses Argument sowohl als auch die Behauptung, dass das Zusammenpacken von Briefen ernstlich zu befürchten sein würde, blieben ohne Wirkung. Das Taxgewicht für Briefe wurde, gemäss Kommissionsantrag, endgültig auf 15 g. festgesetzt.

Von welcher Tragweite dieser Beschluss in Wirklichkeit war, erhellt aus den bei dieser Gelegenheit erwähnten Gewichtnormen von 7½ g., 10 g., 15 g., 1 Unze, ½ Unze, ½ Lot, 1 Lot, die im internationalen Postverkehr bis dahin gleichzeitig gebräuchlich waren.

Auch für Geschäftspapiere und Warenmuster wurde ein Taxgewicht festgestellt, und zwar ein solches von 40 g. Einzig hinsichtlich eines einheitlichen Taxgewichtes für Drucksachen gelangte man zu keiner Einigung. Der Vorschlag der Vereinigten Staaten von Amerika lautete auf 60 g., was französischerseits mit dem Hinweis auf die unabwendbar eintretende Taxerhöhung im Annahmefalle bekämpft wurde. Diese Bemerkung veranlasste Hrn. Kern zur grundsätzlichen Erklärung, es sei im höchsten Grade wichtig, dass die von der Kommission vorgeschlagenen Gewichtnormen keine Taxerhöhung im Gefolge haben möchten. Sein Antrag, die letztere Frage dem Gutdünken der einzelnen Regierungen zu überlassen, wurde angenommen.

Weil von der Transitfrage abhängig, war die Frage 18 seinerzeit verschoben worden. Der von der Kommission von Anfang an verfochtene Grundsatz von der Gleichheit der Taxe, trotz verschiedener Leitwege, gelangte nunmehr ohne Anstand zur Annahme.

Die Lösung der Transitfrage hinsichtlich der damit verknüpften Aufhebung der Korrespondenzabrechnungen gab noch zu manchen Erörterungen Anlass. Mr. Kasson, der Vertreter der Vereinigten Staaten von Amerika, schlug vor, die infolge Nichtfrankatur am Bestimmungsorte erhobene Zuschlagstaxe solle, mit Rücksicht auf die erwachsende Mehrarbeit, ganz der Bestimmungsverwaltung zufallen.

Eine andere radikale Lösung brachte Herr Pagui, der, auf einen frühern Beschluss zurückkommend, auch der obligatorischen Frankatur das Wort redete und den Ertrag der frankierten Korrespondenz gänzlich der Aufgabeverwaltung zukommen lassen wollte, während dem Bestimmungslande die Taxen der nichtfrankierten Korrespondenzen zufallen sollten. Er konnte dabei auf den Postvertrag Italiens mit Griechenland und Grossbritannien hinweisen, in welchem ähnliche Bestimmungen Aufnahme gefunden hatten. Sein Vorschlag wurde auch von Belgien und den Vereinigten Staaten von Amerika unterstützt. Die Transitkosten wären in diesem Falle gänzlich der Aufgabeverwaltung zur Last gefallen.

Gegen diese Lösung sprachen sich Frankreich, Preussen und England aus; Frankreich vertrat noch einmal mit aller Entschiedenheit die Ansicht, dass die Transportstrecke massgebend sein müsse um die Lasten und Rechte der einzelnen Verwaltungen abzumessen. Preussen trat dem italienischen Vorschlag entgegen, weil nach seiner Ansicht zuerst unbedingte Gleichheit

der Verkehrsgrundsätze geschaffen werden müsse, bevor die Gegenseitigkeit in der Taxenverteilung eintreten könne.

England endlich wies auf die ungleichen Einrichtungen betreffend die Spedition und Distribution in den verschiedenen Ländern hin, erklärte sich jedoch schliesslich für die Einführung von Kompensationen (Barentschädigungen), und gestützt auf diese Aversalleistungen für Aufhebung der Korrespondenzabrechnungen.

Spanien, dessen eigentümlicher Antrag zur Aufhebung jeglicher Rechnung im Briefverkehr mit der Schweiz aus dem ersten Teil bekannt ist, stellte keinen Antrag.

In der Endabstimmung unterlag der Vorschlag Italiens mit zwei Stimmen. Auf Antrag der Kommission wurde die Unmöglichkeit der Aufhebung der Korrespondenzrechnungen ausgesprochen, immerhin mit dem Zusatze, dieselben möchten in der Folge nach Möglichkeit vereinfacht werden.

Die von Frankreich verfochtene Lösung der nachfolgenden Frage 24 machte den erwähnten Zusatz zum voraus schon illusorisch. Die Kommission beantragte, zu erklären, dass die Taxation nach dem Gesamtgewicht der Briefsendungen wohl für den Verkehr von geschlossenen Sendungen Vorteile biete, jedoch schwerwiegende Nachteile für die im offenen Transit ausgewechselten Korrespondenzen mit sich bringe, und dass die Taxation pro Stück im letztern Falle die einzig richtige sei, um die rechtlichen Interessen jeder Verwaltung zu schützen.

Frankreich war, wie wir früher gesehen haben, stets bestrebt gewesen den Transit geschlossener Sendungen zu erschweren, um den offenen Transit, der mehr abwarf, zu fördern. Auch in der inspirierten Lösung der Frage 24 suchte es noch die Taxe nach dem Gesamtgewicht der Sendungen, zu gunsten der Stücktaxe, zu bekämpfen. Der Vorteil, der ihm daraus erwuchs, leuchtet ein. Wäre die Gesamttaxe, pro Kilogramm oder pro 15 g. effektiven Gewichts berechnet, angenommen worden, so wären seine Einnahmen geschmälert worden, gegenüber dem Erlös bei Anwendung der Stücktaxe, da bei letzterer der Unterschied zwischen dem wirklichen und dem bezahlten Gewicht der Korrespondenzen gänzlich ausser Betracht fiel.

Die Mängel einer derartigen Abrechnung für den Verkehr, der zum grossen Teil von Bahnposten vermittelt wurde, hob namentlich Herr Jeanrenaud hervor, allerdings vergeblich, denn der Antrag ging doch durch.

Die Antwort auf die Frage 31, hinsichtlich der Wünschbarkeit der Vermittlung von Geldmandaten durch diejenigen Staaten, die miteinander im Rechnungsverhältnis standen, wurde anstandslos angenommen, in der Meinung jedoch, dass sich daraus keine Schwierigkeiten ergeben sollten, die in einem Missverhältnis stünden zu den aus dieser Einrichtung hervorgehenden Vorteilen. Dagegen schien keine Geneigtheit vorhanden zu sein, sich über die Währungen und Kursdifferenzen weiter auszulassen. Dieselben sollten vielmehr den Sonderabmachungen der vertragschliessenden Staaten überlassen bleiben.

Ein Verzugszins (Frage 33) für den Fall, dass die Zahlung von Schuldbeträgen bis zur festgesetzten Frist nicht erfolgte, wurde grundsätzlich zugestanden und die Höhe des Zinsfusses wiederum den Sonderabkommen der einzelnen Verwaltungen anheimgestellt.

Zum Schlusse äusserte die Versammlung, als Antwort auf die Frage 35, die tatsächlich durch die Erledigung der Transitfrage gelöst war, noch den platonischen Wunsch, es möchten hinsichtlich der Einheitstaxe möglichst viele Länder der gleichen Taxzone angehören. Sodann wurde noch die Portofreiheit dienstlicher Korrespondenzen genehmigt und auf Antrag der belgischen Abordnung die Wünschbarkeit der Einführung von Expressbriefen ausgesprochen, die gegen eine Expressgebühr dem Adressaten sofort nach Ankunft durch Expressen zugestellt werden sollten. Die Traktanden waren erschöpft.

Hier mögen noch die Schlussworte des Vertreters der Vereinigten Staaten von Amerika Platz finden. Herr Kasson äusserte sich ungefähr wie folgt:

Herr Präsident, meine Herren!

Am Ende unserer Sitzungen angelangt, kann ich nicht umhin, im Namen der Vereinigten Staaten von Amerika die warme Aufnahme unserer Vorschläge, sowie das lebhafte Interesse, das Ihre Regierungen für den Zweck unserer Vereinigung geäussert haben, zu verdanken.

Das natürliche Bestreben, von althergebrachten Systemen und Lokalreglementen nicht abzuweichen, hatte zwar in uns die Befürchtungen geweckt, dass wir einer Menge von Schwierigkeiten begegnen würden. Doch haben wir ihrer weniger begegnet als wir befürchten mussten.

Es bestanden wohlbekannte Hindernisse hinsichtlich der Schaffung einer einheitlichen, einfachen, mässigen Taxe für internationale Korrespondenzen. Diese Schwierigkeiten gaben die Veranlassung zu dieser Konferenz und Sie, meine Herren, haben davon mehr aus dem Wege geräumt, als wir zu hoffen wagten.

Vergessen wir nicht, meine Herren, die Wichtigkeit der Interessen, die von unserm Unternehmen abhängen. Die Posten vermitteln den Nachrichtenverkehr, der durch den Handel entsteht. Sie erhalten den

Handelsverkehr aufrecht und helfen mächtig mit zur Entwickelung der nationalen Industrien. Die Posten dienen zur Vermittelung der Korrespondenz, welche die Bande der Familie und Freundschaft unterhält, und wovon zum grossen Teil das Wohlbefinden der menschlichen Gesellschaft abhängt. Die Posten verbreiten die gedruckten Elemente der Zivilisation, des Fortschritts, der Intelligenz und dienen auf diese Weise der Beseitigung der Schranken, die Unwissenheit und Verkehrsmangel ehedem zwischen den Völkern aufgerichtet hatten; die Posten sind mit einem Wort die Vorboten eines dauernden Zustandes des Friedens und Wohlergehens der Völker.

Unsere Aufgabe ist es gewesen, diese Ziele zu fördern und zugleich die Interessen des Publikums wahrzunehmen.

Wir alle zusammen, meine Herren Abgeordneten, vertreten hier, was die internationalen Postverhältnisse anbelangt, mehr als 400,000,000 Menschen, die den gesittetsten und industriell fortgeschrittensten Nationen des Erdballes angehören. Obschon wir die Abwesenheit einiger erwarteter Herren Kollegen zu bedauern haben, so vertreten wir hinsichtlich des Postverkehrs trotzdem sicherlich $^{9}/_{10}$ des Gesamthandels und $^{19}/_{20}$ des gesamten Briefverkehrs der Welt.

Diesem Briefverkehr nach aussen einfache und einheitliche Grundlagen, zu gleicher Zeit aber auch mässige Taxen zu verschaffen, ist in der Tat der ernstlichen und andauernden Bestrebungen der besten Geister aller Nationen wohl wert. Hoffen wir also, meine Herren, dass — einmal in unser Heimatland zurückgekehrt — wir immer der Grösse dieses Zieles und seiner engen Beziehungen zum Glück und Wohlergehn der menschlichen Gesellschaft eingedenk sein werden.

Die Vorurteilslosigkeit und die Grösse der Anschauungen, die sich in unsern Versammlungen offenbart haben, sind uns eine Gewähr, dass wir uns mehr und mehr dem erwünschten Ziele nähern werden.

Damit schloss eine Konferenz, die damals wohl zu wenig beachtet, dennoch von internationaler, höchster Bedeutung war. Sie legte den eigentlichen Grundstein zum Gebäude, das im Jahre 1874 so glänzend ausgebaut wurde.

Die Schweiz erzielte zwar weder den Abschluss eines Postvertrages mit Frankreich, noch mit den Vereinigten Staaten; der unmittelbare materielle Gewinn der ganzen Konferenz war überhaupt gering. Ungleich höher muss jedoch ihr geistiger Erfolg veranschlagt werden. Nach der Durchführung der einzelnen nationalen Postreformbewegungen wies sie die Wege und Ziele zur Erreichung grösserer Einheit im internationalen Verkehr, und zwar nicht nur in allgemeinen Ausdrücken, sondern in 30 Thesen, die einzig die Frage der zukünftigen Einheitstaxe und die Festsetzung der Transitgebühren offen liessen.

Ein grosser Teil des schönen Erfolges der Konferenz gebührt unstreitig der Schweiz. Ihre Abgeordneten griffen, stets das Panner des Verkehrsfortschrittes hochhaltend, mit grösster Sachkenntnis in die Diskussion ein. Es nähern sich denn auch die erreichten Resultate auffallend den von der schweizerischen Verwaltung aufgestellten Postulaten, von denen namentlich die Erniedrigung der Brieftransitgebühren und eine Änderung der Berechnungsart für den internationalen Postverkehr von höchster Wichtigkeit waren. Ohne das tatkräftige Eingreifen des Abgeordneten Herrn Kern wäre die Frage des Transits sicherlich an den Klippen verfrühter Verkehrsideale sowohl, als auch zu kurzsichtiger Fiskuspolitik gescheitert. Gewisse Länder hätten nicht ermangelt, der Transitfrage eine glänzende Totenfeier zu bereiten. Durch den vernünftigen Vorschlag, den Kern verteidigte, immer die praktische Verwirklichung verfolgend, gelangte die Konferenz zu einem Resultate, das, obwohl die freiesten Anschauungen nicht erreichend, dennoch einen gewaltigen Schritt nach vorwärts bedeutete.

Wenn man den Gang der Diskussionen verfolgt und den Wortlaut der Thesen prüft, so steht von vorneherein fest, dass die Entwicklung zu den neuen Anschauungen bei den einzelnen Verwaltungen keine plötzliche, sondern nur eine allmähliche, in sich reifende, sein konnte. Die Kraft der aufgestellten Thesen, die vorerst unverbindlich, aber dennoch grundsätzlich allgemein anerkannt waren, wirkte derart, dass 11 Jahre später die einheitliche Welttaxe, die in der Konferenz nur indirekt und unbestimmt erwähnt worden war, durchgeführt werden konnte.

Wie diese Entwicklung in der Schweiz vor sich ging, soll nun gezeigt werden.

Übersicht der Verhandlungsergebnisse der internationalen Postkommission in Paris vom Jahre 1863.

1. Die Gegenstände, welche von Volk zu Volk mit der Post befördert werden sollen oder können, sind:

a) gewöhnliche Briefe;
b) rekommandierte Briefe, ohne Wertangabe;
c) rekommandierte Briefe, mit Wertangabe;
d) korrigierte Druckproben, Geschäftspapiere und andere geschriebene Dokumente, die nicht den Charakter einer persönlichen Korrespondenz tragen;
e) Warenmuster (Samen inbegriffen) von beschränktem Gewicht, und die an sich keinen Handelswert haben;

f) Drucksachen aller Art, geheftet, broschiert, gebunden, Musikhefte, Stiche, Lithographien, Zeichnungen, Karten und Pläne.

2. Die Vorausbezahlung der Posttaxe für gewöhnliche Briefe soll dem Belieben des Absenders anheimgestellt sein; immerhin sollen unfrankierte Briefe einer bescheidenen Zuschlagstaxe unterliegen.

3. Ungenügend mit den Wertzeichen des Aufgabelandes frankierte Briefe sind als unfrankierte Korrespondenzen zu behandeln, unter Abzug des Wertes der aufgeklebten Wertzeichen.

4. Rekommandierte Briefe mit oder ohne Wertangabe unterliegen in allen Fällen dem Frankozwang.

5. Alle Postgegenstände, die unter Kreuzband versendet werden, unterliegen, sofern sie Taxermässigung geniessen sollen, dem Frankozwang.

6. Internationale Korrespondenzen aller Art, die bis an ihren Bestimmungsort richtig frankiert sind, dürfen zu lasten des Empfängers keiner weitern Zuschlagstaxe unterworfen werden.

7. Die Gewichtsansätze für internationale Korrespondenzen sollen in allen Ländern nach dem gleichen Gewichtsystem festgestellt werden.

8. Da das metrische System den Anforderungen des Postdienstes am besten entspricht, so soll es, unter Ausschluss jedes andern Systems, für den internationalen Postverkehr angewendet werden.

9. Die einfache Taxe für internationale Briefe soll für je 15 g. oder für einen Bruchteil von 15 g. erhoben werden.

10. Die einfache Taxe für korrigierte Probeabzüge, Geschäftspapiere und Warenmuster soll für je 40 g. oder für einen Bruchteil von 40 g. erhoben werden.

11. Der Gewichtsatz der einfachen Taxe bei Kreuzbandsendnngen soll durch Spezialübereinkommen der vertragschliessenden Staaten festgestellt werden.

12. Die Taxe ist, offenbaren Irrtum ausgenommen, nach dem vom Aufgabebureau festgestellten Gewicht zu berechnen.

13. Rekommandierte Briefe unterliegen ausser der ordentlichen Brieftaxe noch einer mässigen, festen Zuschlagstaxe.

14. Rekommandierte Briefe mit Wertangabe unterliegen, nebst der ordentlichen Brieftaxe und der festen Rekommandationsgebühr, die von gewöhnlichen rekommandierten Briefen erhoben wird, noch einer im Verhältnis zur Höhe der Wertdeklaration berechneten Gebühr.

15. Im Falle des Verlusts eines rekommandierten Briefes ohne Wertdeklaration und für den Fall des Verlusts oder der Spoliation eines rekommandierten Briefes mit Wertangabe, ist jede Verwaltung für die auf ihrem Territorium vorgekommenen Verluste und für den Dienst, wofür sie eine Versicherungsgebühr bezogen hat, haftbar.

Der Absender eines rekommandierten Briefes hat für den Verlust eines derartigen Gegenstandes Anrecht auf eine Entschädigung von Fr. 50 und für den Verlust eines rekommandierten Briefes mit Wertangabe auf so viel, als vom deklarierten Werte verloren gegangen oder abhanden gekommen ist.

16. Wo auch immer die mit dem Transit unvermeidlichen Kosten es ermöglichen, sollen die Taxen für internationale Korrespondenzen nach dem gleichen Orte, ohne Rücksicht auf den Leitweg, die nämlichen sein.

17. Wo verschiedene Leitwege bestehen, sollen die Korrespondenzen nach dem vom Absender auf der Adresse vorgeschriebenen Wege geleitet werden, oder, wenn verschiedene Taxen bestehen, an Hand der entrichteten Taxe; sofern ein derartiger Hinweis fehlt, soll das Aufgabebureau den im Interesse des Publikums vorteilhaftesten Weg ermitteln.

18. Unfrankierte Briefe nach Ländern, die den Frankozwang verlangen, und die von einer Verwaltung der andern Verwaltung überliefert worden sind, sollen der Aufgabeverwaltung wie irrig geleitete Briefe zurückgesandt werden.

19. Kreuzbandsendungen und Postgegenstände, die Taxermässigung geniessen, sollen für den Fall unzulänglicher Frankatur mit einer angemessenen Zuschlagstaxe belegt und an Bestimmung geleitet werden. Gänzlich unfrankierte Gegenstände dieser Art sind nicht zu befördern.

20. Die internationale Briefabrechnung kann nicht aufgehoben werden; doch soll eine grössere Vereinfachung eintreten. Zu diesem Zwecke sollen die Auswechslungstellen zur Ausfertigung von Sendungsempfangscheinen, allfällige Berichtigung eines Fehlers der Sendungspoststelle ausgenommen, nicht mehr verpflichtet sein.

21. Die Abrechnung zwischen zwei in gegenseitigem Briefverkehr stehenden Verwaltungen hat, wenn möglich, für den offenen Transit stückweise, für den Transit geschlossener Sendungen nach dem Totalgewicht der Korrespondenzgattungen zu geschehen.

22. Infolge Adressänderung umspedierte Korrespondenzen, sollen zu gunsten derjenigen Verwaltungen, die schon an der ursprünglichen Taxe anteilberechtigt waren, keinen Taxzuschlag erleiden.

23. Rekommandierte Briefe, die nach Ländern umspediert werden, die keinen Anteil an der ursprünglichen Taxe hatten, sollen mit einer vom Adressaten zu beziehenden Zuschlagstaxe belastet an den neuen Ort der Bestimmung geleitet werden.

24. Internationale, unbestellbare Korrespondenzen sind kostenlos an den Aufgabeort zurückzusenden.

25. Da hohe Transitgebühren für die Schaffung und Unterhaltung internationaler Verbindungen unüberwindliche Hemmnisse bilden, so soll die Transittaxe nie mehr betragen als die Hälfte der internen Territorialtaxe; für Staaten von geringerer Ausdehnung soll sie noch ermässigt werden.

26. Die Kosten der Seebeförderung, die von einer Verwaltung der andern angerechnet werden, dürfen in keinem Falle höher sein als die Taxe, die ein Staat, durch dessen Schiffe die Beförderung erfolgt, für seine eigenen Korrespondenzen bezieht.

27. Es ist wünschbar, dass Staaten, die miteinander im Rechnungsverhältnis stehen, andern Verwaltungen zum Austausche von Geldsendungen durch Mandate (money orders) als Vermittlung dienen, sofern dies ohne Schwierigkeiten, welche die aus dieser Vermittlung entstehenden Vorteile überwiegen würden, möglich ist.

28. Für den Fall der Nichtbegleichung eines aus internationalem Rechnungsverhältnis hervorgehenden schuldigen Saldos zur vertraglich festgesetzten Frist, soll dieser Betrag vom Tage der abgelaufenen Frist an zu einem Zinsfusse verzinst werden, der vertraglich festgestellt wird.

29. Zum Zwecke der Schaffung einheitlicher Posttaxen, sollten so viel Länder als möglich der gleichen Taxzone angehören.

30. Jeder Postverwaltung wird die portofreie Beförderung ihrer dienstlichen Mitteilungen an andere Postverwaltungen zugesichert.

31. Die Schaffung einer besondern Briefkategorie, von „Expressbriefen", die gegen Entrichtung einer besondern Zuschlagstaxe sofort durch Expressen bestellt würden, wird empfohlen.

III. Teil.

1863—1874.
Die Folgen der Konferenz in Paris.

Nachdem die in Paris besammelte Konferenz so deutlich die Mängel des internationalen Postverkehrs dargetan und in 30 Beschlüssen die Hauptgrundsätze einer allgemeinen Postreform niedergelegt hatte, hoffte man zuversichtlich, dass ein Umschwung stattfinden und den praktischen Erfolg jener Zusammenkunft erweisen würde. Er blieb nicht aus.

Die Pariserthesen machten sich allmählich nach zwei Richtungen hin fühlbar. Eine Richtung betraf die Reorganisation der allgemeinen Sendungsbedingungen im ausländischen Postverkehr, die weniger mit der Rentabilitäts- und Fiskuspolitik zusammenfielen und Neuerungen mehr formeller Natur brachten; die andere Richtung betraf die Änderungen, welche die verschiedensten Gründe in der Tax- und Transitpolitik der einzelnen Staaten bewirkten.

Wenn wir uns die von der Schweiz in den Jahren 1863—1874 mit dem Auslande abgeschlossenen Postverträge hinsichtlich der formellen Forderungen der Pariserthesen betrachten, so finden wir, dass die Vertragsbestimmungen eine überraschende Übereinstimmung mit denselben aufweisen. Es geht dies aus der nachfolgenden Tabelle rücksichtlich einer grösseren Vereinheitlichung des Taxgewichtes im Brief- und Drucksachenverkehr, der Begünstigung der Brieffrankatur durch die Einführung einer Zuschlagstaxe für unfrankierte Briefe und der Festsetzung fixer Rekommandationstaxen, an Stelle der Taxverdopplung, deutlich hervor.

Vertragsländer	Vertragsschluss oder Nachtrag	Taxgewicht	Rekommandierte Gegenstände		Brieftaxen		Drucksachen	Muster	Druckmuster
			Fixe Gebühr	Garantie	Franko	Porto	Taxgewicht	Taxgewicht	Taxen
		g.	Cts.	Fr.	Cts.	Cts.	g.	g.	Cts.
Spanien	1863	7½	40	50	80	100	20	20	8
	1867	10	—	—	50	80	40	40	10
Frankreich	1865	10	40	50	30	50	40	40	5
Vereinigte Staaten von Amerika	1867	15	25	—	80	105	frei	frei	frei
Deutscher Postverein	1868	15	25	50	25	50	40	40	5
Österreich	1868	15	25	50	25	50	40	40	5
Niederlande	1868	15	40	50	30	50	40	40	8
Belgien via Frankreich	1868	10	40	50	30	40	40	40	10
Belgien via Deutschland		15	20	50					5
England	1869	15	20	—	30	60	frei	frei	frei
Italien	1861	10	30	50	30	40	—	40	5
	1868	10	30	50	30	40	Spezialtarif		

Die Frage des Taxgewichts erfuhr vielerorts eine Erweiterung, welche die im Jahre 1863 aufgestellten Forderungen weit übertraf. Im Vertrage von 1868 einigten sich die Schweiz und der Deutsche Postverein hinsichtlich des Taxgewichtes für Briefe dahin, dass, mit Umgehung der arithmetischen Progression, von 15 g. bis zum Gewicht von 250 g. einzig die doppelte Brieftaxe erhoben werden dürfe. Auch Holland erklärte sich bereit später auf dieselbe Praxis einzugehen.

Gleichzeitig mit der Erhöhung des Taxgewichtes erfolgte die Erweiterung der Begriffe der einzelnen Briefpostgegenstände im Sinne der Pariserthesen. Das Warenmuster wurde seiner ältern Form entkleidet. Es sollte nunmehr ohne Brief versendet werden und gewisse Grössenmasse und Gewichtsgrenzen nicht überschreiten. Im Verkehr mit Frankreich galten die Dimensionen von 25 cm. in jeder Richtung und das Höchstgewicht von 300 g. Mit Italien wurde das Höchstgewicht des Warenmusters auf 500 g. festgesetzt. Wo das Geschäftspapier als solches nicht, wie in Frankreich, unbedingt zur Anerkennung gelangte, wurde es gewöhnlich unter den Begriff der Drucksache eingereiht und entsprechend behandelt, so z. B. im Verkehr mit Deutschland und Italien.

Die Zuschlagstaxen für die unfrankierten Briefe, die in der obigen Übersicht aufgeführt sind, beweisen, dass der Nutzen der Briefmarke überall Verständnis gefunden hatte, wenn auch die Grundsätze über die Höhe der sogenannten „Pönalität" bei den einzelnen Staaten verschiedene waren. Für die Fortschritte in dieser Hinsicht zeugt der Vorschlag, den die Schweiz dem Deutschen Postverein machte und der dahin ging, den allgemeinen Frankozwang einzuführen, was jedoch nicht zur Ausführung gelangte.

Auch die auf die Nachsendung von Korrespondenzen und die Behandlung ungenügend frankierter Briefe früher üblichen, verschiedenen Taxmethoden wurden vereinheitlicht. Bei Nachsendungen sollte einzig die Differenz zwischen der ursprünglichen und derjenigen Taxe erhoben werden, die man hätte entrichten müssen, wenn der Gegenstand ursprünglich an den zweiten Bestimmungsort adressiert gewesen wäre. Ungenügend frankierte Briefe unterlagen der Portotaxe, mit Abzug des schon mit Marken gedeckten Taxbetrages. Immerhin ergaben sich auch hier vorläufig einige mit dem Weltverkehr unvereinbare Grundsätze. Frankreich wollte die Umspedition von Drucksachen, Mustern und Geschäftspapieren erst dann zugeben, wenn eine eventuelle Nachtaxe zum voraus beglichen worden wäre, welche Forderung annähernd einer Weigerung entsprach, einem allfälligen Nachsendungsbegehren für diese dem Frankozwang unterworfenen Gegenstände zu entsprechen.

Der stetigen Entwicklung der Schienenwege, der zunehmenden Ausdehnung der regelmässigen Postverbindungen und der Errichtung neuer Poststellen verdankte auch die im Jahre 1863 von Belgien empfohlene Expressbeförderung von Korrespondenzen ihre Einführung im Auslandverkehr.

Im schweizerischen Postdienst bestand die Expressbestellung seit dem 22. November 1867. Eine zur Expressbeförderung aufgegebene Sendung musste rekommandiert werden, unterlag somit dem Frankozwange. Ausserdem war für die erste Viertelstunde Entfernung eine Expresstaxe von 30 Cts., für jede fernere halbe Stunde eine solche von 50 Cts. zu bezahlen. Diese Bestellung, die vorerst nur für Briefpostgegenstände geschaffen worden war, wurde später auch auf andere Gegenstände ausgedehnt und die Stafettenpost dadurch mehr und mehr in den Hintergrund gedrängt. Durch den Vertrag der Schweiz mit dem Deutschen Postverein vom Jahre 1868 gab man, im Gegensatz zur schweizerischen Praxis, die Frankierung, wie bei gewöhnlichen Briefen, gänzlich frei und sah, der damit verbundenen Umständlichkeit wegen, von einer Rekommandation ab. Für den Ortsbestellbezirk wurde eine gegenseitige Expresstaxe von 30 Cts. = 9 Kreuzern festgesetzt, während für die Landbezirke, in Ermangelung fester Grundtaxen, der Ortsgebrauch als Massstab für die Bemessung der Expressentschädigung dienen sollte. Die Bestimmungspoststelle war ermächtigt, bei Unbestellbarkeit von Expresskorrespondenzen die unbezahlten Gebühren zurückzurechnen.

Eine ähnliche Einigung über die Expressbestellung von Korrespondenzen mit derselben Grundtaxe von 30 Cts. fand auch mit Belgien statt.

Als Zeichen fortschrittlicher Tendenz mag ferner auch die Einführung der Wertbriefe im Verkehr mit Frankreich und Italien mit voller Verantwortlichkeit der kontrahierenden Verwaltungen angeführt werden.

Zwei mächtige Kulturstaaten einzig hatten sich in gewissen Punkten von der ganzen Bewegung mehr oder minder fernzuhalten verstanden: England und die Vereinigten Staaten von Amerika. In den Verträgen, die sie mit der Schweiz und den andern Staaten Europas abschlossen, suchen wir vergebens nach einheitlichen Gewichts- und Taxbestimmungen betreffend den Warenmuster- und Drucksachenverkehr. Dagegen finden wir einen Artikel, der die Organisation dieses Verkehrs gänzlich dem Aufgabeland zuwies. Daraus folgte, dass jegliche Abrechnung über diesen Verkehr wegfiel. Die Ausführung dieses Artikels erfolgte in der Schweiz auf Grundlage der Pariserthesen, in England und den Vereinigten Staaten auf Grundlage des internen Gewichtsystems.

Noch in anderer Beziehung stellten sich diese Seestaaten in Gegensatz zu den Staaten des Kontinents. Weder England noch die Vereinigten Staaten von Amerika anerkannten in ihrer Gesetzgebung irgendwelche Haftpflicht für den Verlust rekommandierter Sendungen. Die Rekommandationsgebühr, deren Festsetzung in den betreffenden Verträgen wiederum den Kontrahenten anheim gestellt wurde, sank dadurch von einer Versicherungsgebühr auf eine blosse Einschreibetaxe zurück, welche die beiden Staaten nur zur Beibringung des allfälligen Leitnachweises verpflichtete.

Wenngleich die Freigabe des Drucksachen- und Warenmusterverkehrs auf die Verschiedenheit der Gewichtsysteme der Vertragskontrahenten zurückgeführt werden kann, so befremdet immerhin die Haltung der beiden Staaten in der Frage der Verantwortlichkeit für den Verlust rekommandierter Sendungen und das Festhalten an der in Paris eingenommenen Stellung. Sicherlich haben diese Umstände auf den Stephanschen Vertragsentwurf keinen geringen Einfluss ausgeübt.

Die im ausländischen Verkehr erzielten Erfolge in der Vereinheitlichung der Transportmethoden wirkten auch ein auf die internen Postverhältnisse der Schweiz. Die Bundesversammlung hatte im Juli 1870 den Bundesrat eingeladen, über die Frage Bericht zu erstatten, ob nicht das Posttaxengesetz vom 6. Februar 1862 im Sinne der Einführung des obligatorischen Frankatursystems und einer einheitlichen Brieftaxe für die ganze Schweiz abzuändern sei. Der Bundesrat ging jedoch auf die aufgeworfene Änderung des Frankatursystems nicht ein, weil er bei den ausländischen Vertragsabschlüssen mit dem Frankozwang nicht durchgedrungen war. Den zweiten Teil des Postulats, betreffend die Verschmelzung der Lokal- und der allgemeinen Taxe, verwarf er aus fiskalischen Gründen. Dagegen benutzte der Bundesrat den willkommenen Anlass, das Posttaxengesetz von 1862 durch verschiedene Änderungen den Forderungen der Neuzeit anzupassen. Es betraf dies die Feststellung anderer Taxgewichte und die Umwandlung der progressiven Rekommandationstaxe in eine feste Taxe von 10 Cts. Das Taxgewicht des einfachen Briefes wurde von 10 g. auf 15 g. erhöht und dadurch demjenigen im Auslandsverkehr gleichgesetzt. Hinsichtlich der Erhöhung des Taxgewichtes für Drucksachensendungen in der Schweiz deutet der Bundesrat selbst den nachhaltigen Einfluss der Pariserthesen auch auf die internen postalischen Transportbestimmungen an:

„Wir möchten dieses Gewicht (15 g.) auf 40 g. erhöhen, wie das auch in allen den in neuerer Zeit abgeschlossenen internationalen Postverträgen vereinbart worden ist.“

Im Zeitraume von 1863—1874 waren, vornehmlich auf Betreiben der schweizerischen Postverwaltung, alle Postverträge der Schweiz mit dem Ausland, die bis 1863 bestanden hatten, erneuert oder wesentlich ergänzt, und ferner mit England, Holland und den Vereinigten Staaten von Amerika neue Verträge abgeschlossen worden. Sie alle erhärten, dass die Hauptkulturstaaten sich dem in Paris gesteckten Ziele in formeller Beziehung genähert hatten und dass, wo noch Abweichungen vorhanden waren, eine völlige Einigung erwartet werden konnte.

Die Konferenz von Paris hatte somit in einem Zeitraum von 7 Jahren (1863—1870) die Umwandlung der Transportmethoden der Schweiz im Verkehr mit dem Ausland zu stande gebracht und ihr Ziel in dieser Hinsicht völlig erreicht.

Bedeutend schwieriger aber war der Versuch, die Transitfrage und was damit zusammenhing auf die von Minister Kern bezeichneten Wege zu leiten. Die Praxis bestätigte vollauf, was der Widerstand gegen grössere Transitfreiheit schon im Schosse der Pariserkonferenz hatte befürchten lassen.

Der erste Vertrag, den die Schweiz nach Beendigung der Konferenz abschloss, war derjenige mit dem Königreich Spanien vom 29. Juli 1863. Der schweizerisch-spanische Postvertrag von 1850 enthielt den ersten praktischen Versuch, im internationalen Verkehr die Aufhebung der Korrespondenzabrechnung durchzuführen. Der neue Vertrag von 1863 erlangte dadurch noch grössere Bedeutung, dass er das frühere Frankaturverbot aufhob (Art. 2). Er bestimmte ferner, dass jedem Lande die bezogenen Gebühren (Franko und Porto) ungeteilt zufallen sollten. Ähnliche Bestimmungen enthielten damals schon die Postverträge von Spanien mit Frankreich, Belgien und Portugal und derjenige von Italien mit den Vereinigten Staaten von Amerika.

Was die Grundsätze anbelangt, die bei der Festsetzung der Taxe für den geschlossenen Transitverkehr durch die beiden Länder massgebend sein sollten, so war es unmöglich, die spanische Regierung davon abzubringen, dass die Höhe der Vergütung von der Anzahl der von den Sendungen durchlaufenen Kilometer abhängig sein müsse. So sehen wir anstatt eines Einheitstarifes abermals einen Distanztarif entstehen.

Die Preise für den spanischen oder schweizerischen Transit wurden für Briefe auf $2^6/_{10}$ Cts. für den km. und das kg. Nettogewicht und für Drucksachen auf $0._{17}$ Ct. für die gleiche Einheit festgestellt.

Sodann sicherte sich Spanien, mit Gewährung der Gegenseitigkeit, den Bezug einer Distributionstaxe. Schweizerischerseits wurde davon nicht Gebrauch gemacht. Wohl aber wäre man hier bereit gewesen,

den Mandat- und Geldbriefverkehr mit Spanien vertraglich einzuführen, was Spanien ablehnte.

Die schweizerisch-spanischen Vertragsverhältnisse hingen in erster Linie von der Höhe und den Bedingungen des französischen Transits ab. Nicht nur hatte derselbe durch seine ausschliessenden Bestimmungen schon die Einführung des Warenmusters und des Geschäftspapieres im schweizerisch-spanischen Verkehr vereitelt, sondern er übte auch einen starken Einfluss auf die Feststellung der gegenseitigen Taxen aus. Solange ein Brief nach oder aus Spanien via La Junquera mit 39 Cts. (489 km. à 10 Cts. per kg. und km.) oder via Irun (870 km.) mit 69 Cts. Transitkosten belastet war, konnte eine Taxermässigung gegenüber den im Vertrage von 1850 enthaltenen Ansätzen nicht erheblich sein. Man war eben gebunden. Das nächste Ziel der schweizerischen Bestrebungen war die Herabsetzung der französischen Transitpreise, der die Ermässigung aller schweizerisch-spanischen Taxen auf dem Fusse nachfolgen sollte.

Schon bei Gelegenheit der Pariserkonferenz hatte der Bundesrat seinen Vertretern Vollmacht und Instruktionen zum Abschluss eines Vertrags mit Frankreich erteilt, in der Absicht, bei dieser Gelegenheit Erleichterungen für die Benutzung der französischen Transitrouten zu erlangen. Die Verhandlungen zogen sich aber in die Länge, hauptsächlich der übertriebenen Forderungen wegen, welche die französische Verwaltung an die Schweiz stellte, und die sogar über die im Jahre 1849 gewährten Verkehrserleichterungen zurückgingen.

Allerdings stach der Vertrag von 1849 mit seiner mässigen Einheitstaxe von 40 Cts. vorteilhaft von andern zeitgenössischen Postverträgen ab. Damals war es der Wunsch der 2. Republik gewesen, die Vertragsverhältnisse, die mit den Kantonen Basel, Genf, Waadt, Neuenburg, Bern, Zürich bis 1849 bestanden hatten, zu lösen und an die Stelle von sechs Kontrahenten die schweizerische Postverwaltung treten zu lassen. Heute war die Vertragserneuerung umgekehrt ein Wunsch der Schweiz, was sie entschieden in eine ungünstigere Stellung versetzte, als im Jahre 1849, trotz der Konferenz von Paris. Hr. Minister Kern, dem der Bundesrat die HH. Steinhäuslein und Jeanrenaud als Fachmänner beigeordnet hatte, führte die Unterhandlungen für die Schweiz. Die französischen Forderungen Schritt für Schritt bekämpfend und widerlegend, soweit immer zulässig auch nachgebend, gelang es Hrn. Kern schliesslich doch, am 22. März 1865 die Verhandlungen zum Abschluss zu bringen.

Wieder stützte sich Frankreich, von seinem eigenen internen Taxsysteme ausgehend und von der Richtigkeit seiner in Paris so hartnäckig verfochtenen Grundsätze im Postverkehrswesen überzeugt, auf die soeben mit andern Staaten abgeschlossenen Verträge, diese als Präzedenzfälle benutzend.

In der Frage der Teilung der Taxen lernt man das stolze Frankreich kennen, das der Welt damals seine Bedingungen zu diktieren gewohnt war. Der Botschaft des Bundesrates entnehmen wir darüber folgendes: „Die Behauptung des früheren Teilungsfusses (37.5 % : 62.5 %) hatte, aller Anstrengung ungeachtet, keine Aussicht auf Erfolg, wenn auch der französischen Postverwaltung mit Grund dargelegt werden konnte, dass für die Einheitstaxen der Briefsendungen die durchlaufenen Distanzen nicht massgebend seien, sondern vielmehr durch die Arbeit auf den Aufgabebureaux und den Bureaux des Bestimmungsortes und der dort vorkommenden Bestellung der wesentliche und auf mehr gleichheitliche Teilung gehende Hauptfaktor gegeben sei.

Die Taxermässigung für Frankobriefe auf 30 Cts. war nur erhältlich durch die Annahme des Teilungsfusses von $^2/_3$: $^1/_3$, durch welchen nun sowohl Frankreich als die Schweiz auf 5 Cts. verzichten.“

Der gleiche Teilungsfuss wurde auch auf den Ertrag der Grenztaxen ausgedehnt, der früher zu gleichen Hälften geteilt worden war. Dagegen erstreckte sich die Taxenteilung nicht auf Drucksachen und Warenmuster, deren Taxen dem Aufgabeland zufallen sollten.

Die Bedingungen für den schweizerisch-französischen Verkehr waren durch diesen Vertrag gegenüber den von Frankreich andern Ländern gewährten Taxen nicht ungünstig, was aus nachfolgender Zusammenstellung erhellt.

Übersicht der Einheitstaxen Frankreichs im Jahre 1865.

Im Verkehr mit:			Grenzrayon:	
	Franko Cts.	Porto Cts.	Franko Cts.	Porto Cts.
der Schweiz	30	50	20	30
Belgien	40	60	20	30
Italien	40	60	20	20
Spanien	40	60	—	—
Bayern	40	60	21	31
Thurn und Taxis . .	40 50	50 60	—	—
Baden	30 60	50 100	—	—
Preussen	40 50	50 60	—	—

Ebenso wichtig als die Haltung in der Festsetzung der gegenseitigen Taxen war die Stellung, die Frankreich in der Frage des Transits einnehmen würde.

Die Wichtigkeit Frankreichs als Transitland ersten Ranges können wir nicht trefflicher kennzeichnen, als

durch die Aufführung der Rechnungssaldi, die im Jahre 1864 für den Brieftransit von verschiedenen Ländern an Frankreich bezahlt wurden.

Grossbritannien . . .	Fr.	1,459,926
Niederlande	„	408,477
Belgien	„	397,106
Italien	„	395,975
Schweiz	„	341,429

Hinsichtlich des offenen Transits suchte die Schweiz zwei Ziele zu erreichen: Die Ermässigung der Taxen und die Erhöhung des Taxgewichtes von $7^1/_2$ g. auf mindestens 10 g. Die Gewährung letzterer Forderung, im Glauben, dass die Schweiz die Transitvermittlung Frankreichs nicht entbehren werden könne, bewog Frankreich, seine früheren Transittaxen um durchschnittlich 25—50 % zu erhöhen. Man gab dabei auch deutlich der Missstimmung über die Leitung des schweizerisch-belgischen Verkehrs via Deutschland kund. Doch gelang es schliesslich durch den Hinweis, auf die Vorteile fremder Transitrouten, deren Benutzung man schweizerischerseits bei allzuhohen Transittaxen in Aussicht stellte, die Stellung von 1849 ziemlich unverändert zu behaupten und ausserdem die Zusicherung zu erhalten, dass man bei einer Preisverminderung der beim französischen Transport beteiligten fremden Transportanstalten auch eine entsprechende Ermässigung der Transittaxen eintreten lassen werde.

Einige Ansätze der neuen Tabelle *A*, stückweiser Transit via Frankreich, verglichen mit den Taxen von 1849, folgen auf umstehender Tabelle.

Es braucht wohl kaum hervorgehoben zu werden, dass wir es hier wieder mit einer Stücktaxe zu tun haben. Dank dem eigenen geringen Taxanteil (10 Cts.) stand die Schweiz hinsichtlich der Höhe der Taxen nach europäischen und aussereuropäischen Ländern via Frankreich neben den Seestaaten durchaus ebenbürtig da, was aus nachfolgender Zusammenstellung ersichtlich ist.

Frühere Versuche zum Abschluss von Postverträgen mit England und den Vereinigten Staaten, die aber an den hohen Gebühren Frankreichs für die Benutzung seiner Transitrouten gescheitert waren, gaben den Vertragsverhandlungen über den geschlossenen Transit via Frankreich erhöhte Bedeutung. Die neue Transittaxe, die wiederum die durchlaufene Strecke

Tabelle *A*. **Stückweiser Transit via Frankreich.**

Bestimmungs- oder Aufgabeländer	Schweiz Taxe	Franz. Vergütung	Totaltaxe Vertrag 1865	Totaltaxe Vertrag 1849
	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.
Franko Bestimmung.				
Alexandrien, Suez, Jaffa, Beirut, Tripolis, Rhodus, Smyrna, Mitilene, Konstantinopel, Salonich, Varna, Ibraïla, Trapezund etc.	10	50	60	95
Grossbritannien	10	40	50	60
Italien	10	40	50	80
Niederlande, deutsche Staaten, Luxemburg	10	40	50	60
Kirchenstaat, Griechenland, Malta	10	60	70	90
Schweden, Norwegen, Russland, Polen	10	120	130	130
Brasilien und Vereinigte Staaten von Amerika. . . .	10	100	110	110
Spanien, Portugal, Gibraltar (franko franz. Ausgang) .	10	40	50	50
Martinique, Guadeloupe, Guyana, franz. Besitzungen in Indien, Hinterindien, Madagascar, Réunion, Kanada	10	90	100	90
Franko Landungshafen.				
Überseeische Länder ohne Unterschied:				
mit französischen Postpaketbooten oder andern nach französischen Häfen bestimmten Schiffen . . .	10	90	100	90
via England mit britischen Postpaketbooten . . .	10	90	100	90
via Suez nach indischen oder chinesischen Häfen, die von britischen oder englischen Schiffen bedient wurden	10	90	100	90

Vergleichende Tabelle der Brieftaxen in den Hauptländern Europas im Jahre 1865.

Bestimmungs- oder Aufgabeland	Schweiz 1865	Schweiz 1849	Frankreich	England	Italien	Belgien	Preussen	Baden	Bayern	Thurn und Taxis
	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.
Alexandrien und Donauländer	60	90	50	63	60	60	107	75	118	114
Grossbritannien	50 fko. 70 pto.	60	80	—	60	60 fko. 100 pto.	69 81	55 65	75 88	71 84
Griechenland	70	90	120	115	100	100	107	97	140	121
Portugal (fko. franz. spanische Grenze)	50	50	20-80	63	50	80	125	54 75	75 86	64 82 121
Vereinigte Staaten	110	110	80	125	120	140	125	118	160	164
Westindien	100	90	80	125	80-100	100	125	97	160	154 171
Mexiko	100	90	80	125	100	100	125	97 139	160	154 215
Brasilien	100	110	80	125	120	100	125	118	160	164
China und Japan	100	90	80	167	80	170	125	97	130	120

zum Massstabe der Leistung machte, wurde allerdings auf die Hälfte des früheren Ansatzes ermässigt. Sie sollte für Briefe 5 Cts. für das kg. und den km. netto betragen, während der Ansatz für Drucksachen und Warenmuster sogar auf $^1/_4$ Ct. für das kg. und den km. herabgesetzt wurde. Ebendieselben Transportbedingungen hatte Frankreich schon früher Belgien, Italien und den Deutschen Staaten eingeräumt.

Wenngleich diese Neuerung eine Erleichterung bedeutete, so bekundete sie doch aufs neue den Druck, den der Seestaat mit seinen freien, unabhängigen Verbindungen über die Meere hin auf den eingeschlossenen Binnenstaat in Verkehrsfragen auszuüben im stande war. Aus den Bestimmungen über die Abrechnung mag noch erwähnt sein, dass Art. 27 des Vertrags für den Fall säumiger Zahlung eines Kontrahenten einen Verzugszins von 5 % festsetzte.

Die Wirkung der Vertragserneuerung mit Frankreich machte sich unmittelbar in der Neuordnung der schweizerisch-spanischen Postverhältnisse durch eine Übereinkunft im Dezember 1865 geltend. Die Taxe für unfrankierte Briefe wurde auf 80 Cts., diejenige der frankierten Briefe auf 60 Cts. ermässigt. Der nunmehr zugestandene Transport des Warenmusters zu ermässigter Taxe im Transit durch Frankreich hatte die vorgesehene Einführung dieser Korrespondenzart zur Taxe von 8 Cts. pro 20 g. im schweizerisch-spanischen Verkehr zur Folge.

Im November 1867 trat eine nochmalige Ermässigung der schweizerisch-spanischen Brieftaxe ein. Die Frankotaxe wurde für je 10 g. auf 50 Cts. festgesetzt, und die Drucksachen- und Warenmustertaxe auf Wunsch der Schweiz auf 10 Cts. pro 40 g. abgeändert. Das war die erste Folge der Ermässigung des französischen „Postweggeldes".

Immerhin war diese Ermässigung noch nicht genügend, um der Schweiz bei der Einführung eines längst erwünschten direkten Verkehrs mit England und den Vereinigten Staaten von Amerika grössere Vorteile zu gewähren.

Mittlerweile waren aber anderweitige Ereignisse eingetreten, die den Weg zur Lösung dieser Fragen bahnten.

Zu wiederholten Malen schon war die Revision der Lindauerverträge von 1852 mit dem deutch-österreichischen Postverein schweizerischerseits angestrebt worden, so auch durch die Bundesversammlung am 16. Juli 1864. Allein diese Versuche scheiterten alle an der Gärung und Ohnmacht im deutschen Staatenbunde. Es bedurfte des Krieges von 1866, um die politische Sachlage zu klären, was auch auf wirtschaftliche Verhältnisse einwirkte. Königgrätz und Nikolsburg führten zur Spaltung des deutsch-österreichischen Postvereins. Es entstand der norddeutsche Bund unter der Hegemonie Preussens und der süddeutsche Bund. Die politische und wirtschaftliche Neugestaltung vollzog sich jedoch im Süden wie im Norden. Die deutsche Postreform, die den Boden zur Erneuerung der internationalen Postverträge liefern sollte, umfasste wieder das ganze Gebiet des früheren deutsch-österreichischen Postvereins, ausgenommen Österreich.

Im Jahre 1868 wurden die Verhandlungen für den Abschluss eines schweizerisch-deutschen Postvertrages

in Berlin eröffnet. Die Schweiz entsandte als Bevollmächtigten Herrn Landammann Dr. J. Heer. Vom norddeutschen Bunde wurde neben andern der nachmals so gefeierte Generalpostmeister Stephan, damals in der Stellung eines geheimen Oberpostrates, abgeordnet.

Die Lindauerverträge mit den längst veralteten Distanztarifen bedurften der Erneuerung. Andere Grundlagen mussten geschaffen werden, die sowohl den Erfordernissen des zunehmenden Verkehrs, als dem föderalistischen Gebilde des Postvereins besser entsprächen.

Die Schweiz hätte ursprünglich, im Interesse des Verkehrs mit Süddeutschland, einer Trennung des Vereins in eine süddeutsche und eine norddeutsche Zone mit entsprechenden Taxen den Vorzug gegeben. Dieser Vorschlag scheiterte indessen an der bestimmten und festen Haltung der deutschen Abordnung. Man hielt dort grundsätzlich, und zwar im Süden wie im Norden, daran fest, dass der neue Postverein nach aussen hin als Einheit dastehen solle, nachdem auch nach innen einheitliche Gesichtspunkte den Ausschlag gegeben hatten. Für die Schweiz sprach auch folgendes zu gunsten dieser Einheit. Wären zwei Taxgebiete geschaffen worden, so hätte die Taxe für den süddeutschen Bund für den einfachen Brief auf 20 Cts. gleich 6 Kr. festgesetzt werden müssen, während diejenige für den norddeutschen Bund schwerlich unter 30 Cts. angesetzt worden wäre. Im Gebiete des norddeutschen Bundes aber lagen die wichtigsten Industriestädte, Handels- und Hafenplätze, weshalb eine allgemeine Taxe unter 30 Cts. für die schweizerische Volkswirtschaft nur von Vorteil sein konnte. Durch Erweiterung des Grenzrayons konnten die berechtigten Wünsche der Grenzplätze immer noch genugsame Berücksichtigung finden. So wurde denn eine einheitliche Taxe von 25 Cts. für den einfachen Brief aufgestellt.

Von höchstem Interesse war die Teilung dieser Taxe unter die Kontrahenten. Da weder der alte noch der neue deutsche Postverein eine gemeinschaftliche Kasse führten, und eine Abrechnung unter den Vereinsstaaten einem alten Zopfe entsprochen hätte, so musste für den Auslandsverkehr des Postvereins ein „Modus“ gefunden werden, der die Abrechnung und die Distanztarife beseitigte, ohne die einzelnen Postkassen allzusehr zu schädigen.

Es wurde der Grundsatz aufgestellt, dass im Verbande des Postvereins die Taxe jedes Briefes derjenigen Vereinsverwaltung ungeteilt angehören solle, in deren Gebiet die Aufgabe stattfand. Im Auslandsverkehr galt diejenige Verwaltung als Aufgabeland, durch Vermittlung welcher der Brief auf deutsches Vereinsgebiet eingeführt wurde.

Durch die Aufhebung der Distanztarife und der Abrechnungen im Briefpostverkehr, sowie durch die Zuwendung des ungeteilten Taxertrages an das Land, das die Taxe bezog, hatte der deutsche Postverein unstreitig den Beweis für die Existenzfähigkeit eines grösseren Postverbandes mit einheitlichen Taxen erbracht und so den späteren Konferenzen, die auf den Resultaten von 1863 weiterbauten, den Weg geebnet. Sobald die oben erwähnten Grundsätze auf die allgemeinen Postverhältnisse der Völker untereinander ausgedehnt und alle Interessen in einem Brennpunkte vereinigt werden konnten, war die moderne Weltpost geschaffen.

Nach aussen hin musste indessen der Postverein auch fernerhin eine Abrechnung eintreten lassen. Diese fand mit der Schweiz auf Grundlage des Verhältnisses von $^2/_5 : {}^3/_5$ statt, letzteres zu gunsten des Postvereins. Das Verhältnis von $^2/_5$ zu gunsten der Schweiz entsprach ungefähr dem Anteil der Schweiz an der früheren Zonentaxe. Für Drucksachen wurde der Teilungsfuss sogar auf $^1/_2 : {}^1/_2$ festgesetzt, während im Grenzverkehr überhaupt jegliche Teilung dahinfiel.

Bemerkenswert war der Vorschlag der schweizerischen Abordnung zu gunsten der gänzlichen Aufhebung der Abrechnung zwischen der Schweiz und Deutschland; um sie herbeizuführen, wäre die Schweiz bereit gewesen, auf 5 Cts. der gemeinsamen Taxe zu verzichten, das heisst nur eine Taxe von 20 Cts. für den einfachen Brief zu beziehen, indessen dem Postverein der Bezug der vollen Taxe von 25 Cts. vertraglich zugestanden worden wäre. Der Postverein ging aber auf diesen Vorschlag nicht ein.

Für die Schweiz besonders wertvolle und wichtige Ergebnisse förderte die Auseinandersetzung über die gegenseitigen Transitrechte und -vergütungen. Für den offenen Transit sollte der Grundsatz gelten, dass über die dritten Ländern zu entrichtenden Taxen nur der jedem der beiden Kontrahenten zufallende Anteil der schweizerisch-deutschen Taxe als Transitvergütung angerechnet werden dürfe (Schweiz 10 Cts., Postverein 15 Cts.). Was den geschlossenen Transit anbelangt, so hatte der Postverein schon früher Zugeständnisse gemacht, die den Verkehr nach Belgien fast gänzlich von den französischen Transitrouten abgelenkt hatten. Auch heute zeigte er für die schweizerischen Forderungen grosses Verständnis.

Deutscherseits stellte man zwei Transittaxen auf:

1. für den geschlossenen Transit nach Belgien, Grossbritannien, Irland, den Vereinigten Staaten
   20 Cts. für je 30 g. Briefe netto,
   100 „ für das Kilogramm Drucksachen und Warenmuster;

2. für den geschlossenen Transit nach den Niederlanden

25 Cts. für je 30 g. Briefe netto,
100 „ für das Kilogramm Drucksachen und Warenmuster.

Die schweizerische Postverwaltung dagegen bot ihre Vermittlung für die Beförderung der geschlossenen Transitpakete von Deutschland nach Italien zu folgenden Preisen an:

10 Cts. für 30 g. Briefe netto,
30 „ für das Kilogramm Drucksachen und Warenmuster.

Deutschland bezog somit vom einfachen Taxgewicht schweizerischer Briefe nach England, Belgien, den Vereinigten Staaten . . . . . 10 Cts.
nach den Niederlanden . . . . . $12^1/_2$ „
Die Schweiz dagegen von vereinsländischen Briefen nach Italien nur . . . . 5 „

Es muss auffallen, dass der deutsche Postverein für Briefe nach dem angrenzenden Holland eine höhere Vergütung beanspruchte als für Korrespondenzen nach Belgien, England, den Vereinigten Staaten. Diese seltsame Tatsache lässt sich vielleicht so erklären, dass der deutsche Postverein den geschlossenen Transit nach den angrenzenden Ländern zu gunsten des ertragsfähigeren, offenen Transits nicht so leicht freigeben wollte, während eine Ermässigung der Transittaxen für den geschlossenen Verkehr nach entfernteren Ländern eher im Interesse der Postvereinskassen lag.

Im Dezember 1868, kurz nach dem Abschluss des schweizerisch-deutschen Vertrags, gelang es der Schweiz, mit Belgien eine neue Verständigung über die Transittaxen herbeizuführen. Der schweizerisch-belgische Vertrag von 1862 hatte folgende Transittaxen für den geschlossenen Verkehr vorgesehen:

20 Cts. für 30 g. Briefe netto,
33 „ für 1000 g. Drucksachen und Muster.

Im Interesse der schwebenden Unterhandlungen für den Abschluss von Postverträgen mit England und den Vereinigten Staaten trat die Schweiz energisch für eine Ermässigung obiger Taxen ein. Sie nahm die Klausel der Meistbegünstigung an und bot demgemäss die Benützung der schweizerischen Transitrouten zu den bescheidenen Ansätzen von

10 Cts. für 30 g. Briefe netto,
33 „ für 1000 g. Drucksachen und Muster an.

Belgien dagegen stellte folgenden Transittarif auf:

15 Cts. für je 30 g. Briefe netto,
33 „ für je 1000 g. Drucksachen und Muster,
50 „ für je 1000 g. Drucksachen und Muster, Land- und Seetransit nach England.

Auf diesen neuen Grundlagen war es der Schweiz nun möglich, die längst erwünschten Postverträge mit England und den Vereinigten Staaten abzuschliessen.

Für den Verkehr nach den Vereinigten Staaten waren bis zum Abschluss des schweizerisch-amerikanischen Postvertrages folgende Brieftaxen in Kraft:

Für je $7^1/_2$ g. via Frankreich . . . . Fr. 1.10
Für je 15 g. via Preussen und Belgien . „ 1.70
Für je 15 g. via Bremen . . . . . „ —.95

Ein direkter Verkehr mit den Vereinigten Staaten via Frankreich hätte für einen 15 g. schweren Brief folgenden Aufwand erfordert:

Französischer Transit für die Strecke Basel-Havre, 15 g., za. 550 km. à 5 Cts. für den Kilometer und das Kilogramm . . . . . 41.25 Cts.
Amerikanischer Seetransit à 8 cents für 15 g. 40 „
81.25 Cts.

Um den beiden Kontrahenten nur einen bescheidenen Nutzen abzuwerfen, hätte die Taxe mindestens auf 1 Fr. festgesetzt werden müssen.

Dank der neuen Verbindung konnte die Taxe eines einfachen Briefes nach den Vereinigten Staaten nunmehr auf 80 Cts. angesetzt werden. Diese Taxe setzte sich zusammen wie folgt:

Deutscher Transit bis Köln à 20 Cts. für 30 g. 10 Cts.
Belgischer Transit bis Ostende à 15 Cts. für 30 g. . . . . 7.5 „
Amerikanischer Seetransit à 8 cents für 15 g. 40 „
Taxanteil der Vereinigten Staaten ($^3/_5$) . 13.5 „
Taxanteil der Schweiz ($^2/_5$) . . . . . 9 „
Totaltaxe für das Taxgewicht von 15 g. 80 Cts.

Von den Vereinigten Staaten von Amerika war der Gedanke einer Reform der internationalen Postverhältnisse ausgegangen. A. Kasson, der Spezialkommissär, war im Jahre 1863 in Paris der beredte Vertreter einheitlicher Verkehrsgrundsätze gewesen, die auch in der Schweiz mit Begeisterung aufgenommen worden waren. Es ist deshalb auch hier von grossem Interesse, das Ergebnis der Verhandlungen näher zu betrachten, namentlich hinsichtlich der Übelstände, welche die unmittelbare Veranlassung zur Konferenz von Paris gewesen waren.

Auch im schweizerisch-amerikanischen Vertrag war eine Taxenteilung, allerdings nur diejenige der Brieftaxen, vorgesehen. Die Botschaft des Bundesrates bemerkte zur Festsetzung des Teilungsverhältnisses von $^3/_5$ zu gunsten der Vereinigten Staaten und von $^2/_5$ zu gunsten der Schweiz, nach Abzug aller Transitkosten, folgendes:

„In Anbetracht der grossen Ausdehnung des amerikanischen Vereinsgebietes kann dieser Teilungsfuss für

die Schweiz als liberales Zugeständnis der transatlantischen Postverwaltung aufgefasst werden."

Ausserst günstig, wenngleich praktisch bedeutungslos, war die Abmachung über den Landtransit. Dieser sollte gegenseitig **kostenlos** geschehen.

Für den Transport geschlossener Briefsendungen zur See stellten die Vereinigten Staaten folgenden Tarif auf:

1. Atlantischer Ozean:
   Briefe . . . . . 8 cents für je 15 g.
   Drucksachen und Muster 12 cents für 1 kg.;
2. Stiller Ozean:
   Briefe. . . . . 10 cents für je 15 g.
   Drucksachen und Muster 20 cents für je 1 kg.

Eine praktische Bedeutung erlangte die unter Ziffer 2 genannte Norm erst nach der Vollendung der ersten Pacificbahn im Jahre 1869.

Der gleichen Ursache wie der schweizerisch-amerikanische Vertrag verdankte auch der schweizerisch-englische Postvertrag sein Zustandekommen.

Die Taxe der im offenen Transit via Frankreich nach England bestimmten Briefe betrug für je 10 g. 50 Cts. Eine direkte Verbindung mit England via Frankreich hätte keine Ermässigung gebracht, was nachfolgende Berechnung erhärtet:

Strecke Basel-Dover, za. 600 km. à 5 Cts. pro Kilogramm und Kilometer für den einfachen Brief von 10 g.	30 Cts.
Interne, englische Brieftaxe	10½ „
Schweizerische Brieftaxe	9½ „
	50 Cts.

Die Eröffnung der deutsch-belgischen Linie brachte nicht nur eine Ermässigung von 40 % der Brieftaxe, sondern auch eine Erhöhung des Briefgewichtes. Die Verteilung der einfachen Taxe war folgende:

Deutscher Transit à 20 Cts. für 30 g. .	10 Cts.
Belgischer Transit à 15 Cts. für 30 g. .	7½ „
Gemeinsame schweizerisch-englische Taxe	12½ „
	30 Cts.

Eine Verrechnung der Brieftaxen fiel hier gänzlich dahin.

In der Frage des geschlossenen Transits stellte England, ohne Rücksicht auf die dadurch entstehenden Ungleichheiten, die Forderung der Meistbegünstigung auf, die ihr von der Schweiz gewährt wurde. Für England wurden dadurch die von der Schweiz dem deutschen Postverein gewährten Taxen massgebend, während uns England für den Landtransit die Dänemark zugestandenen Taxen anbot, nämlich

30 Cts. für je 30 g. Briefe netto,
60 „ für je 1000 g. Drucksachen und Muster netto.

Die Gebühr für den geschlossenen Transit zur See sollte, wenn notwendig, nach Massgabe der im offenen Transit gültigen Brieftaxen einheitlich festgesetzt werden. Für Drucksachen und Muster galten folgende Normen:

a) nach den überseeischen Ländern diesseits des Isthmus von Panama Fr. 1. 60 für das Kilogramm;
b) nach den überseeischen Ländern jenseits des Isthmus von Panama Fr. 2. 40 für das Kilogramm.

Es liegt auf der Hand, dass keiner der Kontrahenten von diesen Anerbietungen grossen Gebrauch zu machen im Falle war.

Die neuen deutschen und belgischen Transittaxen hatten mit einem Male das französische Verkehrsmonopol lahmgelegt. Ein grosser Teil des europäischen und aussereuropäischen Verkehrs der Schweiz, beiläufig allein 1,400,000 Korrespondenzen für England und die Vereinigten Staaten von Amerika, wurden dadurch von den französischen Transitrouten abgelenkt. Die finanzielle Einbusse Frankreichs war nicht klein. Im Jahre 1860 betrug die Zahlung der Schweiz für den Korrespondenzverkehr via Frankreich noch Fr. 292,550. Sie sank im Jahre 1869 für den geschlossenen Verkehr auf Fr. 9000 und muss auch für den offenen Transitverkehr nicht erheblich gewesen sein. Das war der Erfolg der kurzsichtigen Verkehrspolitik Frankreichs.

Eine dritte Folge des neuen schweizerisch-deutschen Vertrags war endlich der Abschluss eines Postvertrags mit den Niederlanden, der eine Ermässigung der schweizerisch-holländischen Brieftaxe auf 30 Cts. brachte. Die Taxen des geschlossenen Verkehrs wurden gegenseitig festgesetzt auf:

15 Cts. für je 30 g. Nettogewicht Briefe,
75 „ für je 1000 g. Nettogewicht Drucksachen und Muster.

Wenn wir absehen von einer im Jahre 1868 erfolgten teilweisen, für die Transitpolitik bedeutungslosen Erneuerung des schweizerisch-italienischen Vertrags, sowie von den durch die Einführung der Postkarte im internationalen Verkehr hervorgerufenen Vertragsnachträgen und endlich von den fortwährenden erfolglosen Anstrengungen zur Änderung der schweizerisch-französischen Verhältnisse, so bildete der Abschluss des schweizerisch-niederländischen Postvertrages für die Schweiz die letzte Etappe bis zur tiefgreifendsten Umwälzung im Weltpostverkehr.

Die Ergebnisse der Vorbereitungsperiode waren auch hier überraschende, wenngleich fast ausnahmslos *praktische Gründe,* wie wir zeigten, und nur *mittelbar*

der theoretische Art. 25 der Pariser Thesen den Ausschlag gaben. Die Transitpreise für den geschlossenen Verkehr waren auf das ermässigt worden, was sie sein sollten: Entschädigungen für den Transport, die, wenn sie den Verkehr nicht hemmen sollten, unter keinen Umständen die für den internen Brief vorgesehene Einzeltaxe erreichen durften.

Die Zeit von 1863 bis zum Oktober 1874 war eine Zeit des Überganges, der durch die Meistbegünstigungsklausel und die kurze Dauer der Verträge, die den Kontrahenten von Jahr zu Jahr gestattete, je nach den Erfordernissen des zunehmenden Verkehrs andere Lösungen und gänzliche Neugestaltung der Verhältnisse herbeizuführen, so recht deutlich der Charakter des Überganges aufgeprägt war.

Dieser Übergang sollte kürzer sein, als man erwarten durfte.

Beschleunigend wirkte auf den Gang der Ereignisse vor allem der ungeahnte Aufschwung des Handels und der Industrie, sowie die rasche Entwicklung der Verkehrsmittel. Der ausländische Briefverkehr der Schweiz nahm laut nachfolgender graphischer Übersicht vom Jahre 1869, dem endgültigen Schlusse der Vertragserneuerungen auf Grundlage der Pariser Thesen bis zum Postkongress in Bern 1874, rund um $^1/_2$ zu, während er in den sechs vorhergehenden Jahren sich nur um $^1/_7$ vermehrt hatte. Vom Jahre 1863—1874 stieg die Anzahl der Briefsendungen nach dem Ausland von 8,300,000 auf rund 14,750,000. Aus der gleichen Tabelle geht auch der Aufgang des schweizerischen Handelsverkehrs mit dem Auslande deutlich hervor. Die Einfuhr und Ausfuhr der Schweiz verdoppelte sich in den gleichen Jahren 1869—1874, die auch eine ungewöhnliche Zunahme des Briefverkehrs aufweisen.

Die Zunahme der Verkehrsmittel geht aus folgenden Angaben hervor: Im Jahre 1857 betrug die Länge der von Bahn- und Schiffsposten befahrenen Strecken 67 km.; sie stieg im Jahre 1863 auf 3815 km. und erreichte im Jahre 1874 10,304 km.

IV. Teil.

Die Gründung des allgemeinen Postvereins in Bern im Jahre 1874.

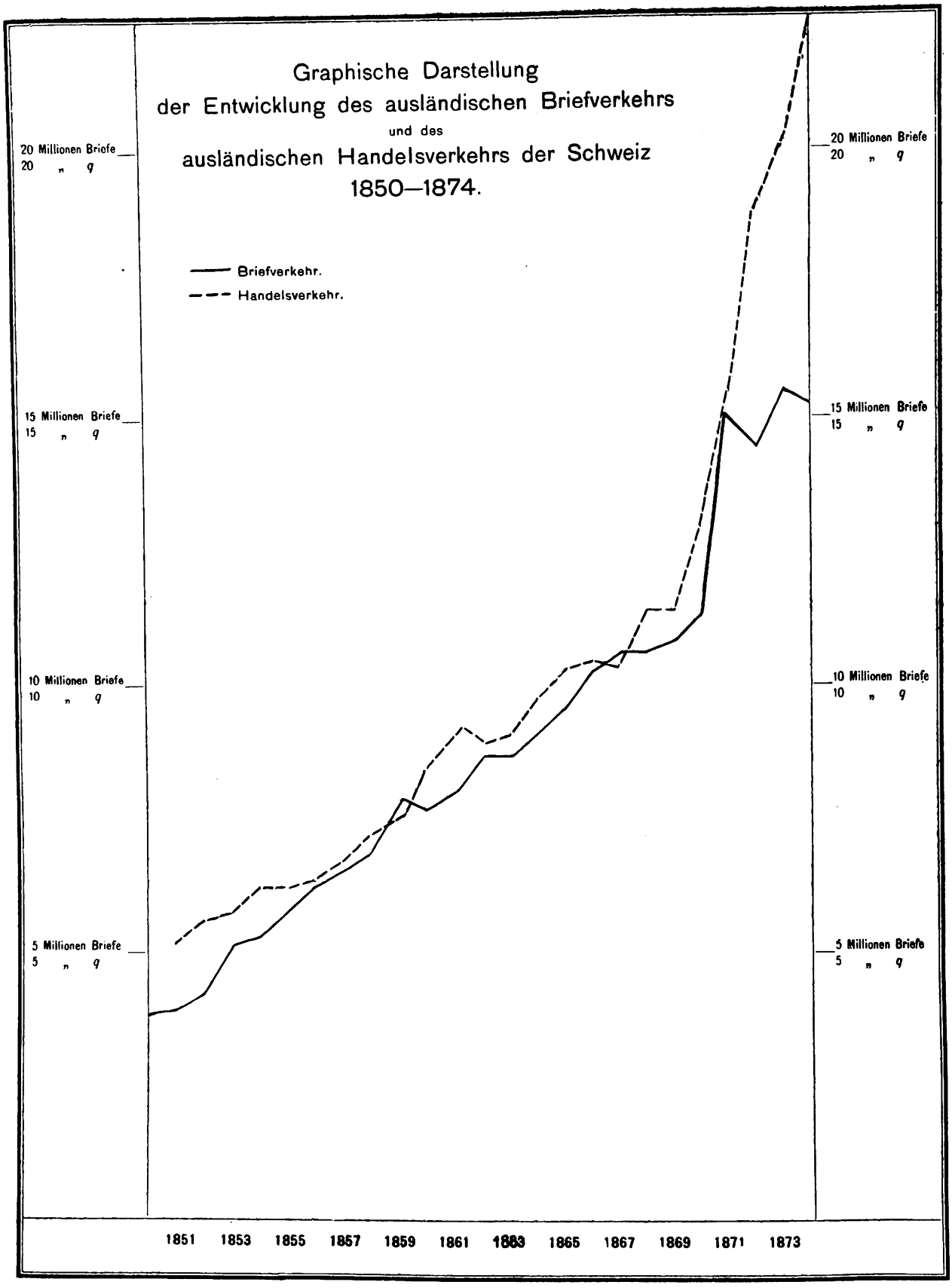
Im Jahre 1869 stand die Schweiz mit neun Ländern in vertraglich geordnetem Verkehr und durch ihre Vermittlung auch mit der übrigen gesitteten Welt.

Es waren dies:

	Franko Cts.	Porto Cts.
Der Deutsche Postverein mit einer gemeinsamen Taxe von	25	50
Österreich	25	50
Frankreich	30	50
Italien	30	40
Belgien	30	40
Die Niederlande	30	50
Spanien	50	80
England	30	60
Die Vereinigten Staaten von Amerika .	50	75

Ein Überblick dieser gleichartigen Zahlen ergibt, dass der Gedanke einer europäischen Postunion kein verfrühter war. Er war nicht neu, da eine europäische Postunion schon 1851 bei Gelegenheit einer Postkonferenz in Berlin, als die natürliche Folgerung des internationalen Charakters der Post und der gemeinsamen Interessen der Völker, vorausgesehen worden war. Die grossen nationalen Einigungsprozesse der europäischen Völker auf politischem und wirtschaftlichem Gebiete, die Einführung der Einheitstaxe in den meisten Kulturländern, die Postkonferenz von Paris im Jahre 1863, wo das Wort des italienischen Abgeordneten Pagni von der Aufhebung der Transittaxen und der Festsetzung einer einheitlichen internationalen Brieftaxe allerdings noch wie eine ferne Verheissung klang, hatten dieselbe rascher, als man zu hoffen wagte, vorbereitet. Vorbilder für eine derartige Verbindung bestanden seit geraumer Zeit. So darf man die Gründung des Deutschen Postvereins und diejenige der schweizerischen Postverwaltung durch Vereinigung von 18 kantonalen und Privatpostverwaltungen als Lösungen des Problems der Postunion auf nationalem Gebiete betrachten, die erstere mit Beibehaltung der getrennten, autonomen Verwaltungen, die letztere unter einheitlicher Leitung und Gesetzgebung. Freilich ist zu bedenken, dass man es in diesen Fällen mit stammverwandten, gleichartigen, nach ähnlichen wirtschaftlichen und politischen Zielen strebenden Völkern zu tun hatte, während eine europäische Union politisch, religiös und wirtschaftlich völlig getrennte, sogar feindliche Staaten mit verschiedenen Verkehrsidealen umfassen sollte.

Schon im Jahre 1868 veröffentlichte das Postamtsblatt des norddeutschen Bundes Vorschläge zur Gründung eines allgemeinen Postvereins. Unterhandlungen, die zur Einberufung eines allgemeinen Postkongresses behufs Besprechung dieser Vorschläge im Jahre 1869 und 1870 eingeleitet wurden, zerschlugen sich infolge der Kriegsereignisse. Nach dem Friedensschlusse wurden die Unterhandlungen wieder aufge-



Der Handelsverkehr konnte in der Tabelle nicht mit den Beträgen der jährlichen Handelsbilanzen eingesetzt werden. Diese bestehen erst seit dem Jahre 1885, dem Jahre der Gründung des Bureaus für schweizerische Handelsstatistik. So wurde denn die Anzahl der in den Jahren 1852—1874 jährlich verzollten q. aufgeführt, gemäss einer Zusammenstellung der schweizerischen Oberzolldirektion.

Die Quantitäten der Waren, die pro Stück, Wagenladung oder nach dem Wert verzollt wurden, fallen somit ausser Betracht.

nommen. Der schweizerische Bundesrat erhielt den ehrenvollen Auftrag, die Bevollmächtigten aller europäischen Staaten und ausserdem der Vereinigten Staaten von Amerika nach Bern zu einem Postkongress einzuladen. Die Einladungen ergingen im Jahre 1873 und fanden überall gute Aufnahme. Einzig Russland und das besiegte Frankreich schlugen die Einladung aus, ersteres mit der Begründung, es wolle vorerst das Resultat seiner soeben mit den meisten Staaten erneuerten Postverträge abwarten. Es wurde beschlossen, den Kongress noch um ein Jahr zu verschieben.

Mit den Einladungen war ein vom Deutschen Postverein ausgehender, auf den vorgenannten Vorschlägen beruhender Vertragsentwurf versendet worden. Dieser Entwurf, wie die ganze Bewegung überhaupt, ging von einem Manne aus, der, an der Spitze der preussischen Postverwaltung, mehr als jeder andere Gelegenheit gehabt hatte, die Wünschbarkeit und den Nutzen einer internationalen Postunion zu fühlen, und der an Hand der Erfahrungen der eigenen Verwaltung vorzüglich befähigt war, eine Reform vorzuschlagen und durchzuführen.

Der Wortlaut dieses Entwurfes zur Bildung eines allgemeinen Postvereins war ungefähr folgender:

1. Die Staaten, die den gegenwärtigen Vertrag anerkennen, bilden ein einziges Postgebiet hinsichtlich der gegenseitigen Auswechslung von Korrespondenzen zwischen ihren Bureaux.

Sie werden mit dem Namen „Allgemeiner Postverein“ bezeichnet.

2. Die Artikel dieses Vertrages erstrecken sich auf

Briefe,
Postkarten,
Zeitungen und andere Drucksachen,
Warenmuster und Geschäftspapiere,

die aus einem der Vereinsländer stammen und entweder nach einem andern Vereinslande oder dem Vereinsausland bestimmt sind und umgekehrt, sofern dabei das Gebiet wenigstens zweier Vertragskontrahenten berührt wird.

3. Vorbehältlich anderweitiger späterer Abmachungen hinsichtlich der Festsetzung einer allgemeinen, einheitlichen Taxe, ist jeder Staat, der den Vertrag unterzeichnet, berechtigt, die Einheitstaxe, die auf seinem Gebiete für Briefe, die aus den Vereinsländern stammen oder dahin bestimmt sind, nach eigenem freiem Ermessen festzustellen.

Immerhin wird angenommen, dass diese Taxen folgende Ansätze nicht übersteigen sollen:

3 Groschen, 4 Pence oder 40 Cts. für den frankierten Brief und

6 Groschen, 8 Pence oder 80 Cts. für den unfrankierten Brief.

Die Postkarten unterliegen dem Frankozwange und werden den gewöhnlichen Briefen gleichgestellt.

Für einen Transport von mehr als 300 Meilen (557 km.) zur See kann über die gewöhnliche Taxe hinaus noch eine Zuschlagstaxe erhoben werden, die 2 Groschen, 2 Pence oder 20 Cts. für den einfachen Brief, gleichviel ob frankiert oder unfrankiert, nicht übersteigen darf.

4. Die Frankotaxe für Zeitungen, Drucksachen, Warenmuster und Geschäftspapiere, die den reglementarischen Bestimmungen des Aufgabelandes entsprechen und nach andern Vereinsländern bestimmt sind, kann von jedem Lande nach eigenem Ermessen festgesetzt werden; sie darf aber nicht weniger als $^3/_4$ Groschen, 1 Penny oder 10 Cts. betragen.

Wenn die in gegenwärtigem Artikel genannten Postgegenstände einen Transport zur See von über 300 Meilen (557 km.) erfahren müssen, so können die oben festgestellten Taxnormen verdoppelt werden.

Es bleibt abgemacht, dass die erwähnten Gegenstände unter Band, offen, gefaltet oder in offenen Umschlägen versendet werden müssen, und dass sie keine Notiz oder Schreiben enthalten dürfen, das ihnen den Charakter einer persönlichen Korrespondenz verleihen könnte.

5. Die in Art. 2 genannten Gegenstände können rekommandiert versendet werden. Die rekommandierte Sendung unterliegt dem Frankozwang. Die Frankatur hat den in Art. 2 und 3 genannten Normen zu entsprechen.

Die Rekommandations- und die Rückscheingebühr dürfen die einschlägigen Taxen des Aufgabelandes nicht übersteigen.

Für den Verlust einer rekommandierten Sendung wird dem Versender, oder auf sein Verlangen auch dem Adressaten, höhere Macht ausgeschlossen, von der Verwaltung, auf deren Gebiet oder Seetransport der Verlust stattgefunden hat, also derjenigen, welche die Weiterleitung nicht mehr nachweisen kann, eine Entschädigung von M. 40 = 50 Fr. = 2 £ ausbezahlt, sofern die in Frage stehende Verwaltung auch im internen Dienst nach Landesgesetz für den Verlust rekommandierter Sendungen haftbar ist.

Die Verjährung für Entschädigungsansprüche tritt nach einem Jahre, vom Tage der Aufgabe an gerechnet, ein.

Der Austausch von Briefen mit Wertangabe und von Postmandaten soll späteren Vereinbarungen der verschiedenen Staaten oder Staatengruppen des Vereins überlassen werden.

6. Die Frankierung hat vom Aufgeber durch Briefmarken des Aufgabelandes zu geschehen. Die ungenügend frankierten Sendungen werden als unfrankierte Briefe behandelt, unter Abzug des Wertes der aufgeklebten Marken. Immerhin sollen unfrankierte oder ungenügend frankierte Zeitungen nicht befördert werden.

7. Für die innerhalb des Vereinsgebietes umspedierten Gegenstände wird keine Nachtaxe berechnet.

Einzig für den Fall, dass ein Postgegenstand aus dem internen Dienst eines Vereinslandes infolge Umspedition in ein anderes Vereinsland gelangt, ist es der Verwaltung des Bestimmungslandes gestattet, ihre interne Taxe zu beziehen.

8. Portofreiheit oder Taxermässigung wird nicht gewährt. Einzig die mit dem Postdienste selbst zusammenhängenden Korrespondenzen sind taxfrei.

9. Jede Verwaltung behält die auf dem eigenen Verwaltungsgebiet bezogenen Taxen ungeteilt für sich.

Für die Benutzung des offenen oder geschlossenen Transits durch ein anderes Vereinsland wird keine Entschädigung geleistet.

Die Vereinsländer sind berechtigt, gegenseitig nach Bedürfnis und Gelegenheit durch die Vermittlung von Zwischenländern Korrespondenzen im offenen oder geschlossenen Transit auszutauschen. Immerhin besteht die Verpflichtung zur Einführung geschlossener Sendungen, sobald nach der Meinung der interessierten Verwaltung die Zahl der Korrespondenzen so gross ist, dass sie die Arbeit der umspedierenden Poststelle wesentlich erschweren würde.

Für den Fall, dass der Transport oder die Behandlung der transitierenden Sendungen dem Transitlande ausserordentliche Kosten verursachen sollte, gilt als abgemacht, dass diese von der abfertigenden Verwaltung vergütet werden müssen. Auf Verlangen wären die Ausgabenbelege beizulegen. Die von mehreren gleichzeitigen Sendungen verschiedener Vereinsländer herrührenden ausserordentlichen Transportkosten sollen im Verhältnis der jeder einzelnen Verwaltung geleisteten Dienste verteilt werden.

Doch dürfen vom Transitlande den Aufgabeverwaltungen gegenüber keinerlei Ansprüche für den Transport geschlossener Sendungen gemacht werden, wenn diese das Mass von 3 m^3 nicht übersteigen, selbst wenn es sich um ausserordentliche Kosten handelte.

Die Sendungen sind auf den schnellsten der Verwaltung zustehenden Beförderungswegen zu transportieren. Die Aufgabeverwaltung verfügt über die Auswahl des Beförderungsweges für den Fall, dass verschiedene Leitwege eine gleich schnelle Spedition gewähren.

10. Mit den Verwaltungen, die vorderhand ausserhalb des Vereines bleiben, sollen Verträge geschlossen werden durch Vermittlung derjenigen Verwaltungen, die unmittelbare postalische Verbindungen mit solchen Staaten unterhalten. Alle Vorteile des gegenwärtigen Vertrags können dem Vereinsausland gegen Gewährung der Gegenseitigkeit angeboten werden. Die Vereinstaxen, die von Korrespondenzen bezogen werden, die zwischen Vereinsländern einerseits und dem Vereinsauslande anderseits ausgewechselt werden, sollen zu gleichen Teilen zwischen der Verwaltung, durch die sie auf Vereinsgebiet eingeführt wurden, und der Verwaltung des Bestimmungslandes im Verein geteilt werden.

Zu ebendenselben Bedingungen können Verträge mit vereinsausländischen, vom Postverein umschlossenen Gebieten, die zur Erhaltung direkter Postverbindungen der Transitvermittlung des Postvereins bedürfen, abgeschlossen werden.

11. Den einzelnen Verwaltungen bleibt es überlassen, durch Sonderabkommen alle Anordnungen betreffend die Postverbindungen, den Sendungswechsel zwischen den Auswechslungsstellen, die Grenztaxen, die Festsetzung und Vergütung der Seetaxen, die Art der Abrechnung und die technischen Einzelheiten zu treffen, die durch den gegenwärtigen Vertrag nicht festgelegt sind.

Diese Anordnungen können in gegenseitigem Einverständnis zu jeder Zeit abgeändert werden.

12. Die Forderungen dieses Vertrags sollen weder eine Beeinträchtigung der internen Gesetzgebung jedes Landes, noch eine Einschränkung des Rechtes jedes einzelnen Vereinsgliedes bedeuten, zum Zwecke der Verbesserung gegenseitiger Postbeziehungen untereinander Verträge abzuschliessen und engere Verbindungen anzuknüpfen. Demgemäss tut der gegenwärtige Vertrag hinsichtlich der Abmachungen über den gegenseitigen Austausch von Postgegenständen den Postvereinen, die schon zwischen einzelnen Ländern bestehen, keinerlei Abbruch.

13. Wenn über die Auslegung des gegenwärtigen Vertrages zwischen zwei oder mehreren Vereinsländern Meinungsverschiedenheiten obwalten würden, so soll der streitige Fall einem Schiedsgericht unterbreitet werden. Zu diesem Zwecke hat jede der beteiligten Verwaltungen ein anderes unbeteiligtes Vereinsmitglied auszuwählen. Um dem Schiedspruche Gültigkeit zu verschaffen, ist die absolute Stimmenmehrheit erforderlich.

Bei Stimmengleichheit werden die Schiedsrichter zum Zwecke endgültiger Entscheidung eine andere, ebenfalls unbeteiligte Verwaltung anrufen.

14. Mindestens alle drei Jahre soll ein Kongress von Bevollmächtigten aller Vereinsmitglieder stattfinden, um die Vereinsgrundlagen zu verbessern, die nötigen Änderungen einzuführen und die gemeinsamen Geschäfte zu beraten.

Jeder Staat besitzt eine Stimme. Diejenigen Länder, die keinen eigenen Vertreter entsenden, können ihre Stimme einem andern Vereinsgliede übertragen. Bei jedem Kongress wird der Versammlungsort des nächsten Kongresses bestimmt.

Eine Änderung des gegenwärtigen Vertrags hinsichtlich der Tarife und der Transitfrage kann nur bei Einstimmigkeit der am Kongresse vertretenen Länder erfolgen.

Eine zehnjährige Entwicklung und praktische Erprobung der Grundsätze von 1863 waren in dem nunmehr festen Gerippe eines Vertragsentwurfes niedergelegt.

Der Grundgedanke der 14 Stephanschen Thesen gipfelte in der Gründung eines Postvereins, der Bildung eines einzigen Postgebietes mit Beibehaltung und strengster Wahrung der Unabhängigkeit und der Gesetzgebung der einzelnen Verwaltungen und, soweit immer möglich, der Festsetzung einer allgemeinen Vereinstaxe.

Der Vergleich des Stephanschen Entwurfes mit den Thesen von Paris beweist, dass die letzteren im allgemeinen die verdiente Berücksichtigung gefunden hatten. Die Einteilung der Briefpostgegenstände entsprach der in Paris angenommenen Fassung; ausserdem hatte auch die in den neuesten internationalen Briefpostverträgen aufgenommene „Postkarte“ billige Berücksichtigung erfahren.

Die Auffassung der Rekommandation und ihrer rechtlichen Folgen war gleich geblieben; desgleichen der Entschädigungsbetrag von Fr. 50 = 40 M.

Doch suchen wir in den 14 Artikeln vergebens nach einem allgemein verbindlichen Taxgewicht für Briefe und andere Postgegenstände, wiewohl diese Fragen in Paris erörtert und teilweise gelöst worden waren. Ebenso fehlte die Festsetzung einer Vereinstaxe. Der Grund dieser Auslassung ist darin zu suchen, dass der Autor sich das ganze Gebäude der künftigen internationalen Post unmittelbar auf die interne Praxis und Gesetzgebung jedes einzelnen Landes aufgebaut dachte.

Allzuhohen Taxen im internationalen Verkehr sollte durch die Festsetzung einer Höchsttaxe von 40 Cts. pro Taxeinheit für den frankierten und 80 Cts. für den unfrankierten Brief begegnet werden.

Alle bezogenen Taxen sollten ungeteilt derjenigen Verwaltung bleiben, die den Taxeinzug besorgt hatte. Dadurch fiel jegliche Taxenverrechnung dahin.

In Artikel 9 des Entwurfes liegt der Schwerpunkt des ganzen Vorschlages. Derselbe fordert für das gesamte Vereinsgebiet völlige Freiheit und Unentgeltlichkeit sowohl des offenen, als des geschlossenen Transits. Nur für den Seetransport von mehr als 300 Meilen (557 km.) sollte eine Extrataxe erhoben werden können und ausserdem für den Fall ganz ausserordentlicher Transportkosten. Letztere Ausnahme wurde übrigens dadurch teilweise hinfällig gemacht, dass Transitsendungen bis zu 3 m^3 Inhalt ausnahmslos taxfrei zu befördern seien.

Stephan stellte damit als „conditio sine qua non“ einer Postreform die Aufhebung der dem Verkehr durch die Wegzölle des Transits geschaffenen Schranken hin. Der Transitfreiheit zuliebe und wohl bewusst der gewichtigen Einwände, die man von gewisser Seite erheben würde, zauderte er nicht, vorderhand die allgemeine Vereinstaxe, die er als künftiges Ziel der Bewegung hinstellte, zu opfern und den internen Tax- und Transportgrundsätzen die weitgehendsten Zugeständnisse zu machen, trotzdem dies nicht im Sinne der Vereinheitlichung lag.

Dies war in grossen Zügen der Reformvorschlag Stephans. Er bedeutete, abgesehen davon, dass er die Frage der internationalen Postreform wieder in Fluss brachte, eine grosse Tat auf dem Gebiete des Verkehrsfortschrittes und der Kulturentwicklung, weil er, ohne auf Unwesentliches einzutreten, unmittelbar in festen Linien die Grenzen bezeichnete, innert welcher eine Vereinheitlichung der internationalen Postverhältnisse überhaupt möglich war.

Am 15. September 1874 wurde der Postkongress im Rathaus des äussern Standes in Bern durch Bundesrat Borel feierlich eröffnet. Es waren Vertreter von 22 Staaten erschienen, worunter solche aus Ägypten, Griechenland, Ungarn, Luxemburg, Norwegen, Rumänien, Russland, Serbien, Schweden und der Türkei, die im Jahre 1863 in Paris nicht vertreten gewesen waren.

Jetzt handelte es sich nicht, wie vor 11 Jahren, um unverbindliche, gewissermassen akademische Erörterungen. Alles drängte auf eine praktische Lösung hin.

Die meisten anwesenden Vertreter besassen schon die zum Abschlusse eines Vertrags notwendigen Vollmachten. Diejenigen, die noch nicht im Besitze derselben waren, suchten bei ihren Regierungen darum nach.

An den Verhandlungen zeigte sich, gegenüber der freien Auffassung des Stephanschen Entwurfes, die Geneigtheit, hinsichtlich der Taxgewichte an den Re-

sultaten der Pariserkonferenz festzuhalten und sie noch zu erweitern. Ebendasselbe galt für die Transportbedingungen, deren vertragliche Fassung, dank der ziemlich übereinstimmenden Ansichten im Sinne der Pariserthesen, wenig Zeit beanspruchte.

Das einfache Taxgewicht für Briefe wurde auf 15 g., für die übrigen durch den Vertrag umschriebenen Postgegenstände auf 50 g. festgesetzt. Damit bestätigte man endgültig die im Jahre 1863 so arg angefeindete Gewichtnorm für Briefe und erhöhte das Taxgewicht für die übrigen Postgegenstände um 10 g.

Die Rekommandation und die in den meisten Ländern damit verbundene Haftpflicht bereitete schon grössere Schwierigkeiten. Trotzdem ziemlich allgemein in den neueren Postverträgen die Taxverdopplung der festen Rekommandationsgebühr Platz gemacht hatte, wie aus nachfolgender Zusammenstellung hervorgeht, gelang es nicht, eine einheitliche Taxe aufzustellen.

Tabelle der Rekommandations- und Rückscheingebühren in den verschiedenen Ländern.

	Rekommandationsgebühr	Rückscheingebühr
	Cts.	Cts.
Deutschland	25	25
Österreich	25	25
Belgien	20	20
Dänemark	25	25
Ägypten	25	25
Spanien	50	25
Vereinigte Staaten	—	—
Frankreich	50	20
Grossbritannien	40	—
Griechenland	Taxdoppelung	—
Ungarn	25	25
Italien	30	20
Luxemburg	25	25
Norwegen	20	20
Niederlande	20	10
Portugal	50	—
Rumänien	30	10
Russland	40	40
Serbien	20	20
Schweden	25	17
Schweiz	10	20
Türkei	doppelt	—

Desgleichen schuf man für diejenigen Länder, die für die rekommandierten Gegenstände keine Haftpflicht anerkannten, eine Ausnahme.

Die Frage der Taxierung umspedierter Korrespondenzen im Innern des Vereinsgebietes wurde im Sinne des Entwurfes erledigt. Im Interesse der Einfachheit ging der rumänische Vertreter sogar so weit, auch für Postgegenstände, die aus dem internen Dienst in ein anderes Vereinsgebiet übergehen, freie Beförderung zu verlangen, was jedoch der damit verbundenen Gefahr des Missbrauches wegen abgelehnt werden musste.

Die grosse Klippe der Reformbewegung lag in der Art der Lösung der vielumstrittenen Frage der Aufhebung der Transittaxen. Von ihr hing die glückliche Festsetzung einheitlicher Vereinstaxen, die Aufhebung der Taxverrechnung, ja die Gründung des Vereins überhaupt ab. Sehr bald lehrte der offene und passive Widerstand der Länder, die bis dahin die Vermittlung des europäischen und aussereuropäischen Briefverkehrs nahezu ausschliesslich in den Händen gehabt hatten, dass auch im Jahre 1874 an die gänzliche Aufhebung der Transitschranken nicht zu denken sei, und dass einzig ein Entgegenkommen Aller das Zustandekommen des grossen Werkes ermöglichen würde.

Schon in der ersten Sitzung des Kongresses gab der anwesende Vertreter Frankreichs, Herr Besnier, folgende Erklärung ab:

„Frankreich anerkennt den Grundsatz der Transitfreiheit nicht. In der letzten Zeit hat Frankreich eine namhafte Ermässigung seiner Transittaxen eintreten lassen, der wahrscheinlich noch eine weitere folgen wird. Frankreich ist für den Augenblick nicht gewillt, an den bestehenden Verhältnissen zu rütteln, die es nur durch eine aufeinanderfolgende Erneuerung seiner Verträge und erst auf Verlangen ändern wird."

In diesen Worten lag sowohl die Verweigerung der Transitfreiheit und -unentgeltlichkeit, als die bestimmte Absicht, dem Verein nicht beizutreten.

Die Transitfrage wurde, nach gehöriger Vorberatung im Schosse der Kommission, erst in der dritten Sitzung vom Kongress behandelt.

Der Berichterstatter befasste sich besonders mit den belgischen Verhältnissen.

Belgien, führte derselbe aus, liege sowohl für die Vermittlung des Land-, als auch des Seetransites ausserordentlich günstig. Es beziehe aus diesem Transitverkehr einen jährlichen Nettogewinn von Fr. 946,235, und doch sei die belgische Transittaxe von durchschnittlich 13 Cts. für 30 g. Briefe netto (= Fr. 4. 33 pro kg.), gegenüber den von Belgien an andere Länder bezahlten Transitpreisen von durchschnittlich 37 Cts. für 30 g. netto (= Fr. 12. 33 pro kg.) sehr niedrig angesetzt.

Die Schlüsse der belgischen Abordnung gipfelten in der Forderung, dass die Länder, die den Haupt-

brieftransit bis dahin vermittelt hatten und diesen weiter besorgen würden, dieser Einnahmequelle nicht ohne transitorische Massregel verlustig gehen sollten, und dass man im wohlverstandenen Interesse der unternommenen Aufgabe allen Ländern die Mitwirkung an ihrer Lösung ermöglichen solle. Sie schlug deshalb eine Landtransittaxe von Fr. 5 für das kg. Briefe für Länder, deren Transportstrecke 750 km. übersteigt, und eine solche von Fr. 2. 50 für alle übrigen Länder vor.

Die Transittaxe von Fr. 5 entspricht der von Belgien und den Niederlanden der Schweiz im Jahre 1868 gewährten Transittaxe von 15 Cts. für je 30 g.

Charakteristisch war die Opposition Frankreichs und Belgiens am Vorabend einer Verschiebung der Weltverkehrsaxe von Westen nach Osten, wie sie durch die Eröffnung der Gotthardbahn und des Suezkanals erfolgte.

Angesichts derartiger fester Erklärungen wäre es Torheit gewesen, länger für die gänzliche Transitfreiheit zu kämpfen und das Zustandekommen des Werkes zu vereiteln. Alle Anstrengungen zielten nun dahin, eine möglichst niedrige, allgemeine Transittaxe durchzubringen. Die Norm von Fr. 5 für das kg. war entschieden zu hoch. Schliesslich gelang es nach mannigfachen Erörterungen, eine Ermässigung der Transittaxen bei Strecken von über 750 km. auf Fr. 4 und bei kürzeren Entfernungen auf Fr. 2 für das kg. zu erzielen. Für Drucksachen, Warenmuster und Geschäftspapiere sollte die Taxe allgemein nur 50 Cts. für das kg. betragen. Damit war auch der so zäh verfochtene Grundsatz, dass die Länge der Transportstrecke für den Transitpreis massgebend sei, einigermassen berücksichtigt worden.

Wenn wir diese Transitpreise für das einfache Taxgewicht von 15 g. berechnen, so ergibt sich im ersteren Falle (Distanzen über 750 km.) à Fr. 4 für das kg. ein Transitpreis von 6 Cts., im letzteren Falle à Fr. 2 für das kg. ein Transitpreis von 3 Cts. für den einfachen Brief. Es sind das Ansätze, die man in den früheren Verträgen vergeblich suchen würde, diejenigen ausgenommen, wo gänzliche Transitfreiheit vereinbart worden war, und die zudem bedeutend niedriger waren, als die internen Brieftaxen.

Wenn man die Stellung von Frankreich, Belgien und England vor und nach dem allgemeinen Postvertrag berücksichtigt und dabei den Nutzen, den diese Länder, dank ihrer ausserordentlich günstigen Lage, aus der Vermittlung des Korrespondenzverkehrs bis dahin gezogen hatten, mit den neuen Transitansätzen vergleicht, so ist man genötigt, die nicht unbedeutenden Opfer jener Länder an die Gesamtheit des Vereins anzuerkennen. Eine Weigerung ihrerseits, auf die Idee des Postvereins einzutreten, hätte eine schwere Schädigung des Verkehrsfortschrittes bedeutet, jedoch das Zustandekommen des Postvereins keineswegs verhindert.

Mit der erwähnten grundsätzlichen Bestimmung fiel auch die Frage der Erhebung ausserordentlicher Transitspesen teilweise dahin, die im Stephanschen Entwurfe vorgesehen war und deren Lösung sicherlich nicht ohne Schwierigkeiten erfolgt wäre.

Einzig für die Benützung der Route New-York-San Franzisko und für den Transport der englisch-indischen Post sollten Extrataxen erhoben werden dürfen.

Auch die Frage des Seetransits wurde erledigt. Da der Transport der Postsendungen zur See gewöhnlich von Privatgesellschaften besorgt wurde und es sich um ungleich längere Distanzen, als im Landtransit handelte, so musste die Seetransittaxe auch höher angesetzt werden. Sie sollte für den Transport von über 300 Seemeilen (557 km.) 20 Cts. für je 30 g. Briefe (Fr. 6. 50 für das kg.) und für alle übrigen Gegenstände 50 Cts. für das kg. nicht übersteigen. Der Gürtel von 300 Seemeilen um die Festländer und Inseln herum wurde als eine Art Freizone betrachtet, in der Annahme, dass der Staat, dem der Ausfahrtshafen angehören würde, für diesen Transport schon die Landtransittaxe beziehe.

Die einheitliche Vereinstaxe, die der Stephansche Entwurf dem zukünftigen Verein zur Lösung überlassen hatte, konnte auf Grundlage der Beschlüsse hinsichtlich der Transitvergütungen schon in der dritten Sitzung festgesetzt werden. Der Ansatz lautete auf 25 Cts. Als Übergangsmassregel, besonders aber infolge der herrschenden verschiedenen Münzsysteme, sah man sich genötigt, gewisse Ausnahmen von dieser Norm zu gestatten. Diese sollten nach oben 32 Cts., nach unten 20 Cts. nicht übersteigen. Die vorerwähnten Taxen hatten einzig für frankierte Briefe Gültigkeit. Für unfrankierte Briefe sollte die in den meisten Ländern übliche Taxverdopplung Anwendung finden.

Eine besondere Bevorzugung wurde dem Benjamin der Briefpostgegenstände, der Postkarte, eingeräumt, ganz im Sinne, wie sie ihr bei der Einführung im schweizerischen Postdienst zugestanden worden war. Die Taxe für die Postkarte sollte nur die Hälfte der ordentlichen Brieftaxe betragen, jedoch dem Frankozwange unterworfen sein.

Hinsichtlich der Taxen für die übrigen Postgegenstände finden wir im Allgemeinen Postvertrag die gleiche Rücksichtnahme auf den Übergang und die besonderen Verhältnisse der einzelnen Staaten, wie dies die Festsetzung einer Höchst- und Mindestgrenze für

die Drucksache bekundet. Eine durchschnittliche Taxe von 7 Cts. für je ein Taxgewicht sollte die Regel sein, mit einer gestatteten Abweichung bis auf 11 Cts. (1 Penny).

Alle erwähnten Taxen fielen naturgemäss demjenigen Lande zu, das sie bezogen hatte, für frankierte Gegenstände somit der Aufgabeverwaltung, für andere Gegenstände der Bestimmungsverwaltung. Die Taxenverrechnung erstreckte sich ausschliesslich auf den Transitverkehr, und auch hier wurde durch einen Kommissionsantrag eine wesentliche Vereinfachung erzielt. Anstatt der täglichen Rechnungen sollten periodische, statistische Erhebungen über das Gewicht der Transitsendungen die Grundlage für die zu zahlenden Transitvergütungen bilden. Damit verschwand nahezu endgültig ein grosses Hindernis für die Verkehrsschnelligkeit, die, ursprünglich von geringerer Bedeutung, allgemach zu einem der Hauptfaktoren im modernen Postverkehr geworden war.

Nachdem die Verhältnisse innerhalb des Vereins in grossen Zügen bereinigt waren, ging man zur Festsetzung der Stellung des Vereins gegenüber dem Vereinsauslande über. Diese hing vor allem von den Verträgen ab, die zwischen Staaten des Vereins und andern Ländern bestanden oder bestehen würden, und deren Resultate nach dem Gesetze der Meistbegünstigung allen übrigen Vereinsstaaten zugute kommen sollten. Die Taxe setzte sich in diesem Falle aus der Vereinstaxe und derjenigen zusammen, die das Vereinsausland verlangte. Dem Vereinslande, das den Transport und die Verrechnung mit dem Auslande besorgte, musste in erster Linie die fremde Taxe gutgeschrieben werden. Von den Vereinstaxen verblieben ihm einzig diejenigen, die das Vereinsausland auf frankierten Briefen nach dem Vereinsgebiet bezog und dem Vereinsauswechslungslande gutschrieb. Von den unfrankierten Korrespondenzen aus und den frankierten Postsendungen nach dem Vereinsauslande dagegen bezog es, wie oben angedeutet, nur die ausländische, von ihm selbst mit dem Ausland zu verrechnende Taxe. Die Vereinstaxen unfrankierter Korrespondenzen aus dem Auslande fielen der Bestimmungsverwaltung, diejenigen frankierter Korrespondenzen nach dem Vereinsauslande der Aufgabeverwaltung zu.

Diese Verhältnisse bedingten die Beibehaltung der Briefkarte mit ihren vier Abteilungen und des früheren Rechnungsmodus, wie sie im ersten Teil beschrieben worden sind. Die Korrespondenzen nach dem Vereinsausland bildeten jedoch den geringsten Bruchteil der Korrespondenzauswechslung, da das Vereinsgebiet von Anfang an ganz Europa, Ägypten und die Vereinigten Staaten, also einen Flächenraum von 37,000,000 m² und eine Seelenzahl von 350 Millionen umfasste.

Für den Korrespondenzverkehr innerhalb des Vereinsgebietes fiel jegliche Abrechnung dahin.

Einheitliche Taxen, die vom Bundesrate gemäss den im Vertrag festgesetzten Normen für Briefe auf 25 Cts., für Postkarten auf 10 Cts. und für alle übrigen Postgegenstände auf 5 Cts. festgesetzt wurden, einheitliche Taxgewichte, gleiche Tax- und Sendungsbedingungen, durch keine langwierigen Operationen erschwerte Auswechslungsverhältnisse traten an die Stelle der früheren, je nach den Bestimmungsländern verschiedenen postalischen Transportverhältnisse.

Der Allgemeine Postvertrag trat für ganz Europa, Ägypten, die Vereinigten Staaten von Amerika am 1. Juli 1875, für Frankreich am 1. Januar 1876 in Kraft, deshalb, weil der Vertrag zuerst noch von der französischen Kammer genehmigt werden musste; es mögen dabei auch Rücksichten auf das Budget des nächsten Jahres mitgespielt haben.

Der Allgemeine Postverein, oder, wie er später genannt wurde, der Weltpostverein, bedeutete eine gewaltige Errungenschaft auf dem Gebiete des Verkehrs. Er war dem Aufgehen eines Lichtes vergleichbar, das bis in die dunkelsten Winkel der Erde drang, und der Kultur durch die Annäherung von Rassen und Ideen, dem Wohlergehen der Völker durch die bessere Vermittlung von Erzeugung und Verbrauch die höchsten Dienste leistete und noch leistet. Seinem Einflusse waren nicht allein die mehr und mehr um sich greifenden Verbesserungen im Weltpostverkehr zu verdanken, sondern auch eine Reihe von Verbesserungen im internen Postdienst der einzelnen Vertragskontrahenten, deren Umfang und Erfolg sich dem Blicke entzog, deren Vorhandensein jedoch nicht bestritten werden kann.

Dank allseitigem Entgegenkommen wurde das grosse Werk vollendet. Auf kleine theoretische und praktische Anfänge und auf die internen Postgrundsätze der Hauptkulturstaaten bauend, hatte sich die Reformbewegung im internationalen Postwesen, gefördert durch die unabweisbaren Bedürfnisse des Verkehrs, trotz aller Schwierigkeiten zur Gestalt eines festen, auf dem Gedanken der Einheit fussenden Vertrags ausgewachsen. Grosse vorausgehende politische und wirtschaftliche Umwälzungen, eine darauf folgende staunenswerte Entwicklung der Verkehrsmittel und damit Hand in Hand ein beispielloser Aufschwung des wirtschaftlichen Lebens in allen Ländern waren die Entstehungsbedingungen des Allgemeinen Postvereins und sicherten seinen späteren Ausbau und seine Entwicklung.

Der Abschluss des Weltpostvertrages bildet weitaus den wichtigsten Markstein in der Geschichte des inter-

nationalen Postverkehrs, der durch ihn in eine neue Ära trat.

Der Anteil der Schweiz an der grossartigen Entwicklung des internationalen Postwesens ist kein geringer. Denselben hier nochmals hervorzuheben, heisst fürwahr nicht die grossen Verdienste verkennen, die andere Länder um das Zustandekommen des Weltpostvertrages sich erworben haben.

Im ersten Teil des Vierteljahrhunderts, von 1849 bis 1874, sehen wir die Schweiz im internen Postdienst im Kampfe mit alten postalischen Überlieferungen und fiskalischen Bedenken, während nach aussen hin, trotz der Abhängigkeit von Frankreich und dem Deutschen Postverein, sich schon in grossen Linien die auf die Ermässigung der Taxen und auf Vereinfachung der Manipulationen hinzielende, selbständige und kräftige Bewegung verriet. Schon frühzeitig trat unserem Lande, das, inmitten des europäischen Festlandes gelegen, ohne Berührung mit der Hauptader des Weltverkehrs, dem Meere, von den umliegenden Staaten abhängig war, die Wünschbarkeit freierer, einfacherer und weniger kostspieliger Verbindungen nahe. Ein Jahr vor der Konferenz in Paris wurde in der Schweiz die Einheitstaxe eingeführt.

Bei Gelegenheit der Postkonferenz von Paris im Jahre 1863 stellte die Schweiz ausserordentlich fortschrittliche und freie Instruktionen für seine Vertreter auf. Dem praktisch nüchternen Geist des schweizerischen Gesandten in Paris, Herrn Dr. Kern, als Wortführer der vorberatenden Kommission, war es vergönnt, auf den einzig richtigen Weg zur Lösung der Frage der internationalen Postreform hinzuweisen, nämlich auf die äusserste Beschneidung der Transitansätze, und einen dahinzielenden Antrag einzubringen, von dem der Postkongress von 1874 nur unwesentlich abwich.

Die während der Übergangsperiode von 1863 bis 1874 von der Schweiz abgeschlossenen Postverträge erhärten, dass sie nicht nur die Thesen von Paris hochhielt, sondern dieselben noch nach Kräften zu entwickeln versuchte, sowohl im Sinne der Erweiterung des Taxgewichtes, als auch durch die Befürwortung des Frankozwanges.

Von höchster Bedeutung für die Entwicklung zum Weltpostverbande war ihre Kulturarbeit in der Frage der Transit- und Taxenpolitik, welch letztere von der Postkonferenz in Paris, weil damals allzu schwierig, überhaupt beiseite gelassen worden war. Namentlich gegen eine Forderung, die von den Staaten, welche den internationalen Verkehr beherrschten, immer und immer wieder in den Vordergrund der Vertragsunterhandlungen gestellt wurde, die Forderung nämlich, dass die durchlaufenen Distanzen der einzige Taxmassstab sein sollten, haben sich die schweizerischen Unterhändler stets erhoben. Die von denselben verfochtene Ansicht, dass bei der Taxenteilung weit mehr die Arbeit bei der Auf- und Abgabe der Korrespondenzen zu berücksichtigen sei, sowie der Umstand, dass die schweizerische Postverwaltung schon vom Tage ihres Bestehens an einen mustergültigen Distributionsdienst unterhalten hatte, mögen mit zum Siege des Einheitstarifes über die Distanztarife beigetragen haben. Jeder Postvertrag, den die Schweiz mit dem Auslande abschloss, bedeutete, wenn auch keinen durchschlagenden Erfolg für die stets verfochtenen Grundsätze der Transitfreiheit und der Abschaffung des schwerfälligen Rechnungsapparates, dennoch einen hartnäckigen und, wie die nachfolgende Tabelle beweist, auch erfolgreichen Kampf gegen die hohen Transitkosten.

Die Transitpreise der Schweiz waren durchschnittlich niedriger als diejenigen des Auslandes. Dass übrigens die Schweiz, angesichts der Opposition des Auslandes, dem verfochtenen Grundsatze zuliebe, nicht gänzlich auf den eigenen Transit verzichtete, ist erklärlich.

Immerhin schrumpften die betreffenden Einnahmen im Laufe der Jahre gewaltig zusammen.

	Einnahmen aus dem Korrespondenzverkehr	Einnahmen aus dem Verkehr geschlossener Sendungen durch die Schweiz	In % der Einnahmen aus dem Korrespondenzverkehr
	Fr.	Fr.	
1851 .	1,750,517	186,524	10.65
1852 .	2,003,083	68,003	5.7
1863 .	3,405,019	3,763	0.11
1874 .	5,655,990	3,545	0.06

Eine ähnliche Bewegung machte sich auch bei den Ausgaben der Schweiz für den Transitverkehr nach aussen geltend. Laut dem Geschäftsbericht der Postverwaltung wurden im Jahre 1853 folgende Vergütungen für den Brieftransit an das Ausland bezahlt:

an Frankreich		Fr. 260,463
an Sardinien		„ 15,018
an Belgien		„ 2,548
an den Deutschen Postverein:		
Bayern	Fr. 11,926	
Württemberg	„ 4,591	
Baden	„ 38,420	
Thurn und Taxis . .	„ 20,301	
		„ 75,238
		Fr. 353,267

Durch die Ermässigung der Transitpreise, welche die Verträge von 1868 brachten, sanken diese Ausgaben im Jahre 1869 auf Fr. 103,008, stiegen aber infolge der Verkehrsmehrung wieder und erreichten im Jahre 1874 die Summe von Fr. 173,608 = ungefähr 3 % der Nettoeinnahmen aus dem gesamten Korrespondenzverkehr der Schweiz (gegen 16.5 % im Jahre

Geschlossener Transit.

Von der Schweiz an das Ausland bezahlte Transitgebühren

Bezeichnung der Vertragskontrahenten	Jahr des Vertrags	Preis	Pro Gewichtseinheit	Preis pro kg. umgerechnet
				Fr.
Österreich-Ungarn . .	1849	4 Kr.	1/2 Lot	19.48 [1]
		12 „	1/2 „	58.45 [2]
Frankreich	1849	—	—	— [3]
Belgien	1849	40 Cts.	30 g.	13.33
Sardinien	1850	40 „	30 „	13.33 [4]
		80 „	30 „	26.67 [5]
Deutsch-österreich. Postverein	1852	1/3 Kr.	1 Lot u. Meile (7.4 km.)	—.79 [6] 4.76 [7]
Sardinien	1859	40 Cts.	30 g.	13.33
Italien	1862	20 „	30 „	6.67
Belgien	1862	—	—	6.60
Spanien	1863	—	—	— [8]
Frankreich	1865	—	—	— [9]
Vereinigte Staaten . .	1867	—	—	— [10]
Deutscher Postverein .	1868	20 Cts.	30 g.	6.67 [11]
		25 „	30 „	8.33 [12]
Österreich	1868	—	—	—
Niederlande	1868	15 Cts.	30 g.	5.—
Belgien	1868	15 „	30 „	5.—
England	1869	30 „	30 „	10.—
Allgemeiner Postverein	1874	6 „	30 „	2.—

[1]) Nach Unteritalien. [2]) Nach dem Balkan. [3]) 10 Cts. pro Kilogramm und Kilometer. [4]) Lombardei. [5]) Andere Staaten. [6]) Pro Meile = 7.4 km. [7]) Maximalentschädigung für die Vermittlung vereinsländischer Transitpakete. [8]) 2⁶/₁₀ Cts. pro Kilometer und Kilogramm. [9]) 5 Cts. pro Kilometer und Kilogramm. [10]) Freie Beförderung. [11]) Nach Belgien, Grossbritannien und Irland. [12]) Nach den Niederlanden.

Vom Auslande an die Schweiz bezahlte Vergütungen

Bezeichnung der Vertragskontrahenten	Jahr des Vertrags	Preis	Pro Gewichtseinheit	Preis pro kg. umgerechnet
				Fr.
Östereich-Ungarn . .	1849	za. 30 Cts.	15 g.	20.— [1]
Frankreich	1849	—	—	— [2]
Belgien	1849	60 Cts.	30 g.	6.—
Sardinien	1850	20 „	30 „	6.67 [3]
		60 „	30 „	20.— [4]
Deutsch-österreich. Postverein	1852	1/3 Kr.	1 Lot u. Meile	—.79 [5]
Sardinien	1859	30 Cts.	30 g.	10.—
Italien	1862	20 „	30 „	6.67
Belgien	1862	—	—	6.60
Spanien	1863	—	—	— [6]
Frankreich	1865	—	—	— [7]
Vereinigte Staaten . .	1867	—	—	— [8]
Deutscher Postverein .	1868	10 Cts.	30 g.	3.33
Österreich	1868	10 „	30 „	3.33
Niederlande	1868	15 „	30 „	5.—
Belgien	1868	10 „	30 „	3.33
England	1869	10 „	30 „	3.33
Allgemeiner Postverein	1874	6 „	30 „	2.—

[1]) Es figuriert das Mittel. Die Ansätze sind entsprechend den benutzten Kursen angegeben. [2]) 10 Cts. pro Kilogramm und Kilometer. [3]) Nach Frankreich. [4]) Nach andern Ländern. [5]) Pro Meile = 7.4 Kilometer. [6]) 2⁶/₁₀ Cts. pro Kilometer und Kilogramm. [7]) 5 Cts. pro Kilometer und Kilogramm. [8]) Freie Beförderung.

1853). Im Jahre 1869 verteilte sich diese Summe wie folgt:

an Frankreich für den Verkehr mit:

Spanien	Fr.	4,349	
Italien	„	2,395	
Belgien	„	2,265	
			Fr. 9,009

an den Deutschen Postverein für den Verkehr mit:

Belgien	Fr.	5,215	
den Vereinigten Staaten	„	8,005	
den Niederlanden . .	„	5,691	
Grossbritannien . . .	„	13,188	
			„ 32,099

an Italien für den Verkehr mit Österreich . . . . . „ 1,013

an Belgien für den Verkehr mit:

den Vereinigten Staaten	Fr.	7,479	
Grossbritannien . . .	„	10,407	
			„ 17,886
Transport			Fr. 60,007

Transport			Fr. 60,007

an Grossbritannien für den Verkehr mit den Vereinigten Staaten:

Territorialtaxen . .	Fr.	5,435	
Ozeantransit . . .	„	37,566	
			„ 43,001
			Fr. 103,008

Neben den Erleichterungen für den geschlossenen Transit gelang es auch, namhafte Ermässigung der Taxen für den offenen Transit zu erlangen.

Die Verträge von 1868 gingen übrigens noch über die Forderungen der Pariserthesen hinaus. In einem Vertrag finden wir sogar den Grundsatz der Transitunentgeltlichkeit aufgenommen, während in andern die Taxenverrechnung gänzlich in Wegfall kam. Dadurch aber kommt jenen Verträgen eine hohe Wichtigkeit zu, dass sie dem rasch anschwellenden Strome des Verkehrs, mit Umgehung des französischen, unbeweglichen Felsens, neuen Bahnen zuführten, was überall zum Aufsehen mahnte und einen Umschwung herbeiführte.

Wenn man schon 11 Jahre nach der Konferenz von Paris an die Lösung der damals so sorgfältig umgangenen Taxen- und Transitpolitik herantreten konnte, die zur Gründung des Allgemeinen Postvereins führte, so darf man dies zu einem guten Teil den Kämpfen des schweizerischen Binnenstaates gegen die ihn umgebenden, den Verkehr beherrschenden Kulturstaaten zuschreiben.

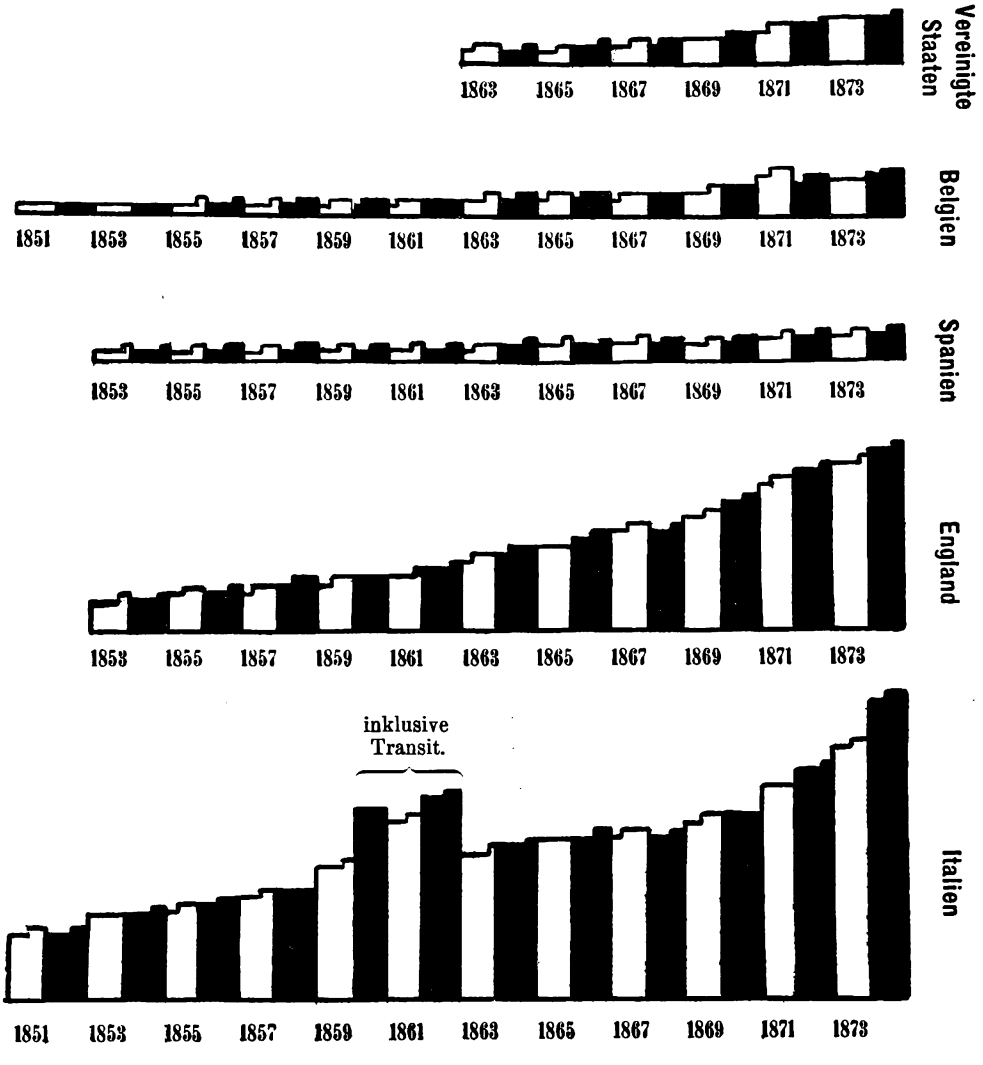
Welche Wichtigkeit den Verkehrsfragen in der Schweiz beigemessen wurde, geht daraus hervor, dass, ausser einer Reihe der tüchtigsten Fachmänner, die besten schweizerischen Staatsmänner jener Zeit an der Lösung dieser Fragen mitwirkten.

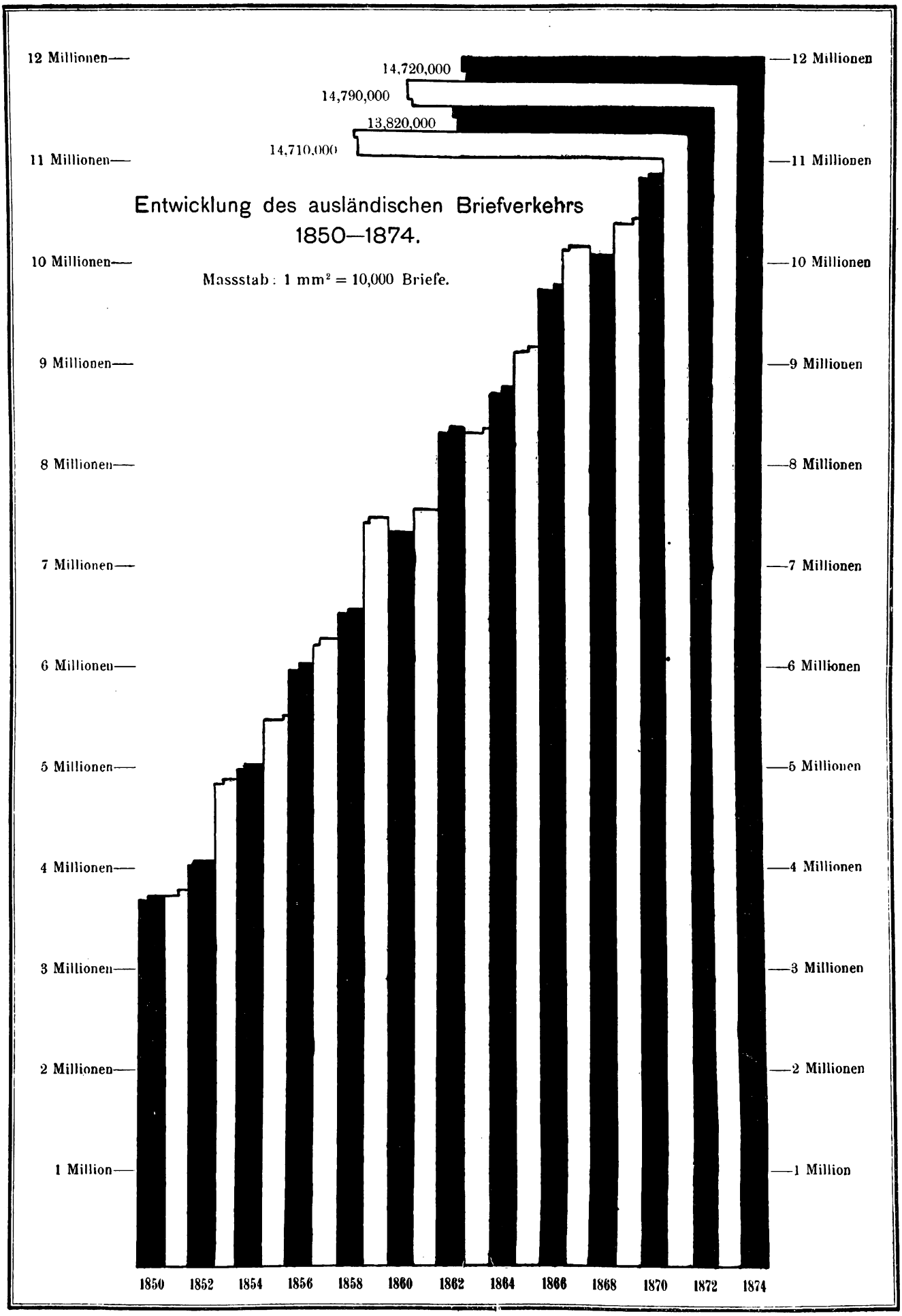
Die Namen Kern, Heer, Næff, Borel, Höhn, Delessert, Jeanrenaud, Fuchs und anderer sind auf immer verbunden mit der Geschichte des Weltpostvereins und seines Entstehens.

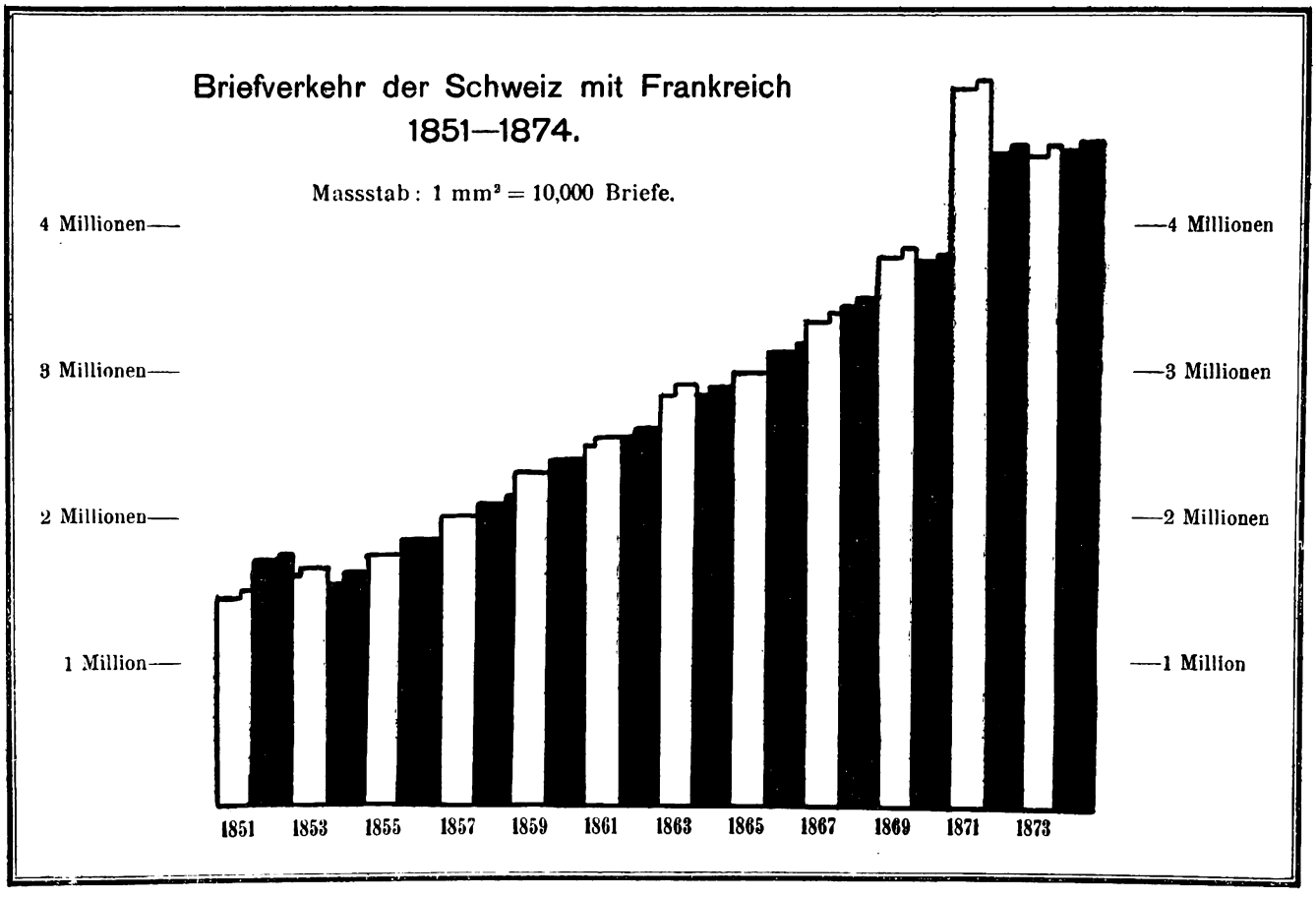
Es war ein eigener Zufall, dass in demselben Saale des Rathauses der äussern Stände in Bern, wo ein Vierteljahrhundert früher das Postwesen im Gebiete der Eidgenossenschaft zur Sache des Bundes erklärt wurde, ein anderer grösserer Bund sich schloss, der nicht nur 22 Kantone, sondern in der Folge die ganze Welt durch einheitliche, freie Verkehrsgesetze zusammenzuketten unternahm.

Graphische Darstellung des Briefverkehrs der Schweiz mit dem Ausland 1851—1874.

Massstab: 1 mm² = 10,000 Briefe.




Entwicklung des ausländischen Briefverkehrs
1850—1874.
Massstab: 1 mm² = 10,000 Briefe.
14,720,000
14,790,000
13,820,000
14,710,000
12 Millionen
11 Millionen
10 Millionen
9 Millionen
8 Millionen
7 Millionen
6 Millionen
5 Millionen
4 Millionen
3 Millionen
2 Millionen
1 Million
1850
1852
1854
1856
1858
1860
1862
1864
1866
1868
1870
1872
1874


Briefverkehr der Schweiz mit Frankreich
1851—1874.
Massstab: 1 mm² = 10,000 Briefe.
4 Millionen
3 Millionen
2 Millionen
1 Million
1851
1853
1855
1857
1859
1861
1863
1865
1867
1869
1871
1873