

# Wünsche und Bemerkungen

zu

## dem neuen Postgesetz-Entwurfe

von

**L. Ernst Schildknecht.**

---

Das Geheimniß der ächten Finanzkunst liegt  
in Erweckung und Erhaltung der Lebens-  
wärme emsiger Thätigkeit, nicht in Zahlen  
und todttem Metall.

Klüber.

---

1852.

Springer-Verlag Berlin Heidelberg GmbH

# Wünsche und Bemerkungen

zu

## dem neuen Postgesetz-Entwurfe

von

**L. Ernst Schildknecht.**

---

Das Geheimniß der ächten Finanzkunst liegt  
in Erweckung und Erhaltung der Lebens-  
wärme emstiger Thätigkeit, nicht in Zahlen  
und tobttem Metall.

Klüber.

---

Springer-Verlag Berlin Heidelberg GmbH  
1852

ISBN 978-3-662-31744-0  
DOI 10.1007/978-3-662-32570-4

ISBN 978-3-662-32570-4 (eBook)

Der der zweiten Kammer vorgelegte Postgesetz-Entwurf hat bisher die öffentliche Beachtung und Erörterung nicht gefunden, welche derselbe als Gegenstand der Politik und National-Oekonomie vorzugsweise verdient. Bei der überwiegend praktischen Natur der Post-Anstalt und der Postgesetzgebung befremdet dieser Umstand weniger, weil erfahrungsmäßig der Deutsche mehr Theoretiker als Praktiker ist, weshalb auch die materiellen und industriellen Fragen in unserer öffentlichen Presse bis heute nicht diejenige allgemeine und gründliche Erörterung gefunden haben, welche ihnen im Interesse der correspondirenden Gesetzgebung und des National-Wohlstandes vorzüglich gebührt. Hierzu tritt für den vorliegenden Gesetz-Entwurf der Uebelstand, daß gerade über das Post-Institut in dem Publikum meist dunkle fragmentarische, oder unrichtige schwankende Begriffe herrschen, welche allerdings wesentlich in der vormaligen Heimlichkeit und Unzugänglichkeit der diversen Post-Reglements begründet sind. Aus diesem Grunde verdient die seit dem Jahre 1846 von dem K. P. General-Post-Director Schmückert eingeführte Veröffentlichung sämtlicher postalischer Gesetze, Verordnungen u. in dem sogenannten „Postamtsblatte“ alle Anerkennung, um so mehr, als dieses Blatt auch dem Privatmann für einen sehr mäßigen Preis in der Ueberzeugung zugänglich gemacht worden ist, daß die bessere Kenntniß der erwähnten Gesetze u. für den öffentlichen und Privat-Verkehr mit namhaften Vortheilen verbunden ist. — Der praktische speculative Britte würdigt die Wichtigkeit der Postgesetzgebung für den materiellen und

politischen Verkehr in dem Maße, daß beabsichtigte Veränderungen im Postwesen von nur einiger Tragweite, in der gesammten öffentlichen Presse des Landes eine gründliche Erörterung finden. Dem verkehrenden Publikum zu Liebe, sowie zur weiteren Vervollkommung und Beredlung unseres Post-Instituts wünschen wir auch bei uns eine allgemeinere öffentliche Theilnahme für die postalische Gesetzgebung. Die nachfolgende Beleuchtung des neuen Postgesetz-Entwurfs bezweckt daher zunächst die allgemeine Aufmerksamkeit mehr auf dieses wichtige Gesetz hinzulenken, um dadurch eine weitere öffentliche Besprechung derjenigen Institutionen anzuregen, die millionenarmig ohne Unterlaß in alle Verhältnisse des menschlichen Lebens und der bürgerlichen Gesellschaft eingreifen.

Was nun zuerst den aufgehobenen Postzwang für Reisende betrifft, so erscheint die gesetzliche Entfernung dieses Zwanges insofern als keine besondere Concession, weil die Ausführung der hierüber bestehenden diversen Gesetze bereits seit längerer Zeit als „unzeitgemäß und unausführbar“ unterblieben ist und dieselben, wie unser Bürgerwehrgesetz, nur noch als Antiken in der Gesetz-Sammlung figuriren. Wichtig dagegen ist die Freigebung des regelmäßigen Personen-Transports an die Privat-Industrie, wenn gleich dieselbe durch das Verbot der Relaislegung sehr beschränkt und wenn nicht illusorisch, so doch für den Privatmann als Unternehmer bedeutend kostspieliger wird. In Oestreich erfreut sich die Industrie eines namhaften Aufschwunges, seitdem dort weder Güter- noch Personen-Transport Gegenstand des Staats-Vorbehalts ist. Der Handelsminister von Bruck bezeichnet in einem pro memoria für etc. als die nächste und wesentliche Aufgabe der Postverwaltung: „die schnellere, sichere und wohlfeile Besorgung des Briefpostdienstes. Der Staat soll nur dort monopolisirend oder vermittelnd einschreiten, wo höhere Rücksichten es erfordern, oder die Privat-Industrie nicht ausreicht.“ Wir sind nach den vorliegenden Leistungen unserer Privat-Industrie der Ueberzeugung, daß das allge-

meine Bedürfniß vielfacher Beförderungsmittel die Speculation anlocken und eine Concurrrenz hervorrufen wird, welche besser als alle Umsorge der Regierung das Interesse des Publikums wahrnehmen und demselben die sichersten, wohlfeilsten und schnellsten Beförderungsmittel darbieten wird. Ueberhaupt ist die Beförderung von Gütern und Reisenden ein Gewerbe, auf dessen ausschließliche Betreibung die Staatsgewalt keinen Anspruch machen darf, sobald die Betreibung desselben durch Private mit keinem Nachtheile für das Publikum verknüpft ist. Die Privat-Eisenbahnen motiviren und bestätigen diese Ansicht, welche im Uebrigen bereits im Jahre 1811 Klüber in seiner Schrift: „Das Postwesen in Deutschland, wie es war, ist und sein könnte“, so treffend vertheilt, daß die Argumente desselben die für die ersten 8 Artikel unserer Regierungs-Vorlage angeführten, sogar im Cameral-Interesse, zum mindesten parallelisiren. Indem wir auf dieses interessante Werk hier verweisen, können wir nicht umhin anzuführen, daß Klüber das Briefgeheimniß bei der Post als Privat-Unternehmen, aus vielfachen Gründen vorzugsweise gesichert hält.

Der Vorbehalt des Staates in dem neuen Gesetz-Entwurfe, in Bezug auf die Feststellung des Fahrpreises für die Fahrten der Privat-Unternehmer, bei einem nach den einzelnen Gegenden festzusetzenden Maximum, erscheint im Interesse des Publikums motivirt. Dasselbe gilt von der Verpflichtung der Unternehmer von Privat-Fuhrgelegenheiten, auf Verlangen der Postverwaltung Briefe und Zeitungen derselben unentgeltlich zu besorgen, um so mehr, als diese Einrichtung sich in England bereits vollkommen bewährt, die Correspondance dadurch schnell und billig befördert, und bei weiterer Ausdehnung in derselben ein Mittel zur Beschränkung der kostspieligen Posthaltereien liegt.

Der Postzwang, betreffs der Packetsendungen, soll nach dem Gesetz-Entwurfe von 40 auf 20 Pfund ermäßigt werden. „Eine weitere Ermäßigung ist in sofern in Aussicht

gestellt, als die Intraden der Post sich künftig dieser Aenderung günstig erweisen würden.“ Wir sehen hierin, bei hoher Packet-Zwangspflichtigkeit, indirect das Prinzip ausgedrückt, die Post als eine stete Hilfsquelle des Budgets zu betrachten und heranzuziehen. Die in der letzten Zeit gemachten Erfahrungen widerlegen diese Praxis entschieden. Die Staatspost soll die uneigennütige Vermittlerin des Verkehrs sein, der auf alle Weise erleichtert werden muß, da er durch diese Erleichterung dem Staate bessere Zinsen zahlt, als bei Erschwerung desselben durch directe Auflagen. „Wäre die Post nicht schon eine Einnahmsquelle,“ sagt der berühmte Staats-Oekonom Rau\*), „so würde man, nachdem man sich ihre Wirkungen deutlich gemacht hat, nicht mehr den Entschluß fassen, einen Gewinn für die Staatskasse an die Sendungen und Reisen anzuknüpfen.“ Der Tarif der Post muß nur die Selbstkosten derselben decken. Dieser Grundsatz gilt in England und Amerika. Im letzteren kommen die Ueberschüsse des Postwesens gar nicht auf den allgemeinen Staatshaushalt=Etat, sondern werden bei der Schatzkammer zinsbar als Reserve-Fonds für außerordentliche Unfälle, vorzüglich aber zur Verbesserung des Postinstitutes und Herstellung neuer Communicationen angewandt. Die Post erleichterung hat den Verkehr in beiden Staaten gemein vermehrt, und selbst der (nur vorläufige) Ausfall in der Einnahme hat nicht abgeschreckt bei der Ueberzeugung, daß Vervielfältigung des Verkehrs die Staats-Einnahmen anderweitig vermehrt, die Erschwerung und Vertheuerung des Verkehrs dagegen den Umsatz unverhältnißmäßig gegen die hierdurch erzielte Einnahme vermindert und besonders das kleine Geschäft drückt, das gerade in jeder Weise befördert werden sollte, um den kleinen Bürgerstand soviel als möglich zu heben. — Beide Staaten kennen demnach auch keinen Postzwang für Packete und Gelder, ebenso Belgien, Frankreich

---

\*) Grundsätze d. Finanzwissenschaft. 2. Aufl. S. 213. (Heidelberg 1843.)

und Holland. Auch unser Ministerium hatte nach einem Artikel der vorm. D. R. vom Jahre 1849, als Ergebnis einer unter dem Voritze des Handelsministers von der Heydt im General-Postamte stattgefundenenen Berathung, in Betreff des Postzwanges für Packete folgende Vorlage für die Kammern festgesetzt:

„für Packete soll der Postzwang auf Colli bis zu 10 Pfd. Gewicht beschränkt werden; eine weitere Beschränkung wurde so lange für bedenklich erachtet, als nicht weitere Erfahrungen den Beweis geliefert hätten, die Post werde auch bei einer weiteren Beschränkung im Besitze der Mittel bleiben, um den im Interesse des Publikums und des Staates gleich wichtigen Extrapostdienst und die in wenig verkehrreichen Gegenden vorhandenen, für diese Gegenden unentbehrlichen Personenposten in dem bisherigen Umfange zu erhalten.“

Abstrahiren wir davon, daß das Prinzip der Ausgleichung des Personengeldes durch die Ueberschüsse der Hauptpost-Curse nicht rite festgehalten, sondern erfahrungsmäßig auch „in wenig verkehrreichen Gegenden“ für die Errichtung und dauernde Unterhaltung einer Personenpost das bei derselben auffommende Personengeld die Norm giebt, endlich auch im Interesse der Ersparniß mehre Personenposten dieser Kategorie cassirt worden sind, so bleibt vorzugsweise der Umstand befremdend, daß nach zwei ruhigen geschäftsreichen Jahren die ministeriell für den Postzwang vereinbarten 10 Pfnnd verworfen und ein Postzwang von 20 Pfund für Packete den Kammern zur gesetzlichen Genehmigung vorgelegt wird. Wir sind, gestützt auf mehrjährige praktische Erfahrung, der Ueberzeugung, daß bei einer billigen Tare und gesicherter schneller Beförderung, bei einem Packetzwange von 10 Pfund für die Post-Intraden nicht nur nichts zu befürchten ist, sondern die Einnahmen der Postverwaltung noch steigen werden, da das Publikum unter diesen Bedingungen der Post-Anstalt auch Packete über 10 Pfund, und zwar in größerer Zahl als bisher, gern



übergeben wird. Dabei müssen wir noch den Wunsch aussprechen, daß die für Schriften und Acten-Päckete bestehende besondere Taxe aufhöre, oder verhältnißmäßig ermäßigt werde. Erwägt man z. B., daß der Staat für die Gerechtigkeitspflege ohnehin schon doppelte Steuern, durch die Gerichtsgebühren und die Stempeltaxe, erhebt, so erscheint diese fernere und zwar sehr hohe Besteuerung durch die Post (im Verhältnisse zu der Taxe der ordinären Päckete, nämlich 50 pCt. Zuschlag) doppelt hart und drückend. Hierzu tritt nach der vorgeschlagenen neuen Post-Taxe für den internationalen Verkehr in so fern eine Erhöhung des Portos ein, als fortan überschießende Lothe gleich einem vollen Pfunde berechnet werden sollen. Gegenwärtig kommen bei Erhebung des Portos nur die vollen Pfunde zur Berechnung (§ 26 der Porto-Tax R. d. 1824). Es wird daher für die Folge nöthig sein die Packet-Sendungen, wie weiland die Briefe bei der Gewichtseinheit von  $\frac{3}{4}$  Loth für den einfachen Brief, ängstlich abzuwägen. Endlich bleibt hier noch anzuführen, daß die Provinzen, welche vormals zum französischen Kaiserreiche gehört haben, durch den neuen Postgesetz-Entwurf insofern beeinträchtigt werden, als gegenwärtig ein Postzwang „für ordinaire Päckete, Gelder und Pretiosen“ daselbst gesetzlich nicht besteht. Nur für Schriften, Noten Zeitungen u. findet dort ein Postzwang bis auf 2 Pfund statt. Arrête vom 27. Prairial des Jahres IX. (16. Juni 1801). Bei dem Zweifel der Rheinischen Gerichtshöfe über die Anwendbarkeit dieses Gesetzes gilt jedoch auch hier die Bestimmung, daß vor einem weiteren Einschreiten und vor Verfolgung derartiger Contraventionen die Beschlußnahme des General-Postamts einzuholen ist. — Als Napoleonische Regierungs-Maßregel überrascht der Postzwang für Zeitungen bis auf 2 Pfund in den erwähnten Landestheilen gegenwärtig wohl Niemand. Dagegen finden wir für das von unserer Regierung eingebrachte neue Zeitungs-Transport-Regal dem alle periodischen, wenn auch in unregelmäßigen

Fristen erscheinende Zeitungen, ohne Unterschied des Gewichtes, unterworfen sein sollen, nirgends, am wenigsten in den zeitigen Zuständen unseres Vaterlandes, eine hinreichende Begründung.

Gegenwärtig gilt bei uns für Zeitungen derselbe Postzwang, wie für ordinaire Pakete, und heißt es in der Bestimmung über das preussische Zeitungswesen ausdrücklich: „das Publikum ist mit seinen Zeitungs-Bestellungen nicht an die Postanstalt gebunden, vielmehr kann Jedermann Zeitungen und Journale aller Art, von dem Verleger unmittelbar beziehen. Ebenso sub Abschnitt XIV der Dienst-Instruction für die K. Ober-Post-Directionen vom December 1850 §. 1. „Die Bestellung der Zeitungen, Zeitschriften u. s. w. kann von Seiten des Publikums bei den Post-Comtoirs erfolgen und die Ausführung dieser Bestellungen gehört zu den Geschäften der Post-Comtoirs. — Ein besonderes Zeitungs-Regal besteht also gegenwärtig im Pr. Staate nicht und unterliegen die Zeitungen, gleichwie andere Pakete, bei einer postmäßigen Verpackung, d. h. bei einer Verpackung in Kisten, Fässern, Koffern und überhaupt in irgend einer befestigten haltbaren Emballage — dem Postzwange bis zum Gewichte von 40 Pfund; sind die Zeitungen dagegen (auch Schuhe, Bücher 2c.) in eine leichte nicht haltbare Emballage von Papier 2c. unverstegelt eingeschlagen, auch etwa leicht verschmürt, so sind dieselben nach der bestehenden Gesetzgebung, declarirt durch die Verfügung des Staatsministers Nagler vom 27. Januar 1837, ohne Unterschied des Gewichtes dem Postzwange nicht unterworfen und können frei im Privat-Verkehre befördert werden.

Der Bundesrath der Schweiz, welcher das bestehende Post-Regal nicht geschmälert hat, äußert sich in seiner Votenschaft an die Bundes-Versammlung zu dem Vorschlage eines Bundesgesetzes über das Post-Regal (beschlossen von dem Bundesrath den 13. März 1849) über das Regal des Zeitungstransportes dahin:

„Wenn wir bisher die Ausdehnung des Post-Regals rechtfertigen, so müssen wir nun auch noch einige Gründe angeben, warum wir das Regal des Zeitungs-Transportes nicht in Anspruch genommen haben. Sehr viele Staaten in Europa üben dieses Regal nicht aus, und wo es in neuerer Zeit noch eingeführt wurde, mögen politische Gründe mehr als finanzielle dazu mitgewirkt haben. Um die Presse leichter zu überwachen und den Mißbräuchen derselben zeitlich zu begegnen, bedürfen wir des Regals des Zeitungstransportes nicht; auch das Kantonal Interesse fällt für uns weg, Kantonsfremde Zeitungen zu Gunsten der Kantonsjournalistik hoch zu belegen.

Unsere Politik besteht darin, zur Verbreitung der Zeitungen durch die ganze Eidgenossenschaft mitzuwirken, den guten Blättern ein weiteres Feld ihrer Wirksamkeit zu verschaffen. Gewinn auf diesem Verkehr suchen wir nicht, und wenn daher andere noch leichter für die Verbreitung sorgen können, so sehen wir darin nur Vortheil für das Publicum und keinen Nachtheil für das Postärar. — Bei der gleichförmigen Taxe von 20 Prozent des Verlagspreises für den Transport durch die ganze Eidgenossenschaft kann es ohnehin außer dem Verlagsorte selbst Niemanden gelüsten, neben der Post zu konkurriren. Finden aber Privaten am Verlagsorte selbst ihren Vortheil darin, die Post nicht zu benutzen, so sehen wir eben in dieser Freiheit das Mittel, den Einwendungen zu begegnen, die noch hier und da aus Kantonalrücksichten einer gleichförmigen Transporttaxe für alle Entfernungen entgegen gehalten werden.

Uebrigens paßt der Transport abonnirter Zeitungen schon nach ihrer Versendungsweise nicht unter den Begriff des Post-Regals. Wir sprechen dasselbe im Allgemeinen nur an für verschlossene Briefe, verschlossene Packete (bis zu 15 Pfund) verschlossene Geldsendungen, und fragen dann nicht, was darin enthalten ist.

Zeitungen werden aber in der Regel offen, mit oder

ohne Band versendet, und deswegen sind sie den Briefen nicht gleich gehalten. Sie sind nicht, wie es bei Briefen meist der Fall ist, Urkunden eines ökonomischen Privatgeschäftes, sie sind das Mittel eines bloß geistigen Verkehrs, der mit indirekten Abgaben nicht belästigt werden sollte.“ Wir fragen hiernach wiederholt, warum ein neues Regal des Zeitungs-Transport-Wesens, daß die consolidirten geordneten Zustände unseres Staates nicht bedingen, finanzielle Gründe dagegen um so weniger rechtfertigen, als durch diese Maaßregel das von der Regierung, wenn auch sehr modificirt aufgenommene Princip, „daß die Post weder den Privatverkehr beschränken, noch eine unmittelbare Quelle der Staatsfinanzen bilden soll,“ wesentlich beeinträchtigt wird. In der, durch die Dresdener Post-Conferenz (1847) gelieferten Zusammenstellung der in sämtlichen Staaten Deutschlands bestehenden Post-Regale und des Postzwangs, haben wir keine auf das Zeitungs-Regal bezügliche klare Bestimmung gefunden, eben so wenig existirt dasselbe in den Gesetzgebungen der übrigen constitutionellen europäischen und außereuropäischen Staaten. Indem wir hier noch hinzufügen, daß das intendirte Gesetz für unsern Verlagsbuchhandel gewissermaßen eine Lebensfrage ist, lassen wir den etwaigen Causal-Nexus desselben zum Preßgesetze mit dem Bemerken dahin gestellt, daß gegen die schlechte verderbte Presse, die ihre faule Existenz nur von dem Unrath der menschlichen Natur fristet, weder Regal, noch Postzwang noch Strafen ausreichen. Man entziehe derartigen Blättern, die jedem Zeitalter zur Schande gereichen, dadurch den Absatz, daß man die öffentliche Meinung über das Niveau dieser schmutzigen Literatur erhebt, hindere jedoch nicht wegen derselben die freie Entwicklung der Privat-Industrie, als der ersten Quelle des öffentlichen Wohlstandes.

Dem zweiten Theile des Gesetz-Entwurfes können wir bei der erweiterten und präciser gefaßten Garantie der Postanstalt gegenüber den Correspondenten im Allgemeinen nur beipflichten; wir vermiffen jedoch in dem Entwurfe gänzlich

die Haftbarkeit der Post-Anstalt gegenüber den Reisenden für eine persönliche Beschädigung derselben.

Was zuerst die Ersatzleistungen der Post-Anstalt bei dem Verluste von Geldsendungen betrifft, so erscheint uns eine Abänderung der bisherigen Praxis in der Weise billig und gerecht, daß der baare Ersatz sofort nach Constatirung des Verlustes, ohne Abwarten aller weiteren Untersuchung oder alle sonstigen Verzögerungen durch die Post-Anstalt geleistet, oder daß im anderen Falle Verzugszinsen vom Tage des Verlustes ab gezahlt werden. In Betreff der Aufhebung der Garantie bei unabwendbaren Folgen eines Naturereignisses oder außergewöhnlichen Zufällen (*force majeure*), wo der neue Gesetz-Entwurf billiger Weise nunmehr Raub und Diebstahl als nicht mehr liberirend für die Post-Anstalt anerkennt, tritt die Frage hervor, ob die Postverwaltung nicht verpflichtet ist, den sämmtlichen Transport derselben resp. einen Durchschnittssatz, bemessen nach der Höhe der jährlichen Ersatzleistungen für derartige Fälle, bei einer der allgemeinen Affecuranz-Gesellschaften zu versichern, um dadurch das Aerar und das Publicum vor jedem Nachtheile bei eintretenden Unglücksfällen zu bewahren. Unsere Privat-Speditoren assureiren z. B. gegen Wasser und Feuergefahr, und sind überhaupt freiwillig und gesetzlich dem Publico in bedeutenderer Weise haftbar, als die K. Post.

Ferner erachten wir es bei dem nachgewiesenen Verluste von einfachen Briefen als eine Sache der Billigkeit und des Rechtes, (Allgem. Landrecht Th. II. Tit. XV, §. 157—187) daß dem Absender zum wenigsten das bezahlte Porto für frankirte Briefe restituirt wird, dessen Rückgabe gegenwärtig von der Postverwaltung ohne legitimen Grund verweigert wird.

Für den Verlust von eingeschriebenen oder recommandirten Briefen leistet zur Zeit allein die preussische Postverwaltung seltener Weise keinen Ersatz. In Uebereinstimmung mit §. 23 des D. Oestr. Postvereins Vertrages ist dieser Uebelstand in dem neuen Gesetz-Entwurfe dahin beseitigt,

daß für den Verlust eines recommandirten Briefes oder Sendung eine Entschädigung von einer Mark Silber, oder 14 Thaler Cour., ohne Unterschied, ob der Werth ein größerer oder geringerer war, von der Post-Anstalt dem Absender gezahlt wird. Diese Bestimmung ist ungenügend event. die proponirte Haftbarkeit der Post-Anstalt einseitig, da bei der gegenwärtigen billigen Tare für Geldsendungen durch die Recommandirung der Briefe und Sendungen in den meisten Fällen, neben erhöhter Sicherheit, vorzüglich die schnellste Beförderung und Bestellung, bei richtiger Insinuation des Briefes u. an den Adressaten, bezweckt wird. Die bereits erwähnte Botschaft des schweizerischen Bundes-Rathes motivirt diesen Fall dahin: „Für den Verlust haftete man bis jetzt schon; das schien uns aber für die meisten Fälle ungenügend. Wohl neunmal in zehn Fällen ist es der Fall, daß man Briefe deshalb chargirt oder recommandirt, damit dieselben zu einer bestimmten Zeit, in den Händen der Adressaten seien.

Um nun dieser Absicht des Versenders zu entsprechen, und ihr durch das Gesetz und die Verwaltung entgegen zu kommen, schlagen wir vor, daß die Entschädigung nicht nur dann geleistet werde, wenn ein recommandirter Brief verloren geht, sondern auch dann, wenn ein solcher Brief um mehr als einen Posttag verspätet an die Adresse gelangt. — Wir ersuchen sie auch, den scheinbar unbestimmten Ausdruck: „Posttag“ beizubehalten, weil er für alle Ortschaften paßt. Ein Posttag kann in einer Stadt zwölf Stunden, auf dem Lande zwei bis drei Tage sein. — Hiernach lautet der § 13 des dortigen Gesetz-Entwurfes:

„Wenn ein eingeschriebener (recommandirter oder charginer) Brief oder ein eingeschriebenes Schriftpaket ohne Werthangabe verloren geht, oder wenn dessen Abgabe um mehr als einen Posttag verspätet wird, so ist die Postverwaltung dem Aufgeber zu einer Entschädigung von 35 Franken verpflichtet.“

Wir dürfen den hohen Kammern erfahrungsmäßig die Ergänzung resp. ähnliche Fassung des. betreffenden Paragraphen, event. statt des Ausdrucks „ein Posttag“ bei recommandirten Briefen 2c. nach Städten, „eine Post“ um so mehr empfehlen, als bei aller Umsicht und Fürsorge der Central-Postbehörde gerade in diesem Punkte, sei es durch unrichtige Expedition, oder auch durch Nachlässigkeit der Briefträger, oder mangelhafte Controlle der Ausgabe Fächer der abholenden Correspondenten, einerseits den theilhaftigen Parteien wohl öfters namhafte Nachtheile erwachsen, anderseits bei Zahlung der Chargirungs 2c. Prämie auch Garantie für die Ueberkunft der Gegenstände in der planmäßig bestimmten Zeit, wie im Privat-Verkehr, so auch von der Staatspost gefordert werden kann. Besonders wird durch diese Bestimmung, bei dem gesetzlichen Regress der Verwaltung an den fehlbaren Beamteten, eine prompte Bestellung der recommandirten Briefe nach Orten des platten Landes durch die Land-Briefbesteller, im wohlverstandenen Interesse der Landbewohner herbeigeführt werden. Nach dem zeitigen preussischen Postexpeditionen-Modus ist die Recommendation von Geldbriefen oder Geldpaketen unzulässig, ebenso wird die Ueberkunft dieser Gegenstände in einer bestimmten Zeit nicht garantirt. Halten wir es nun für eine Pflicht der Gesetzgebung für Verspätung von recommandirten Briefen und Sendungen eine Vergütung zu garantiren, so folgt hieraus konsequenter Weise, daß diese Haftbarkeit der Post auch in gleicher Höhe bei der Verspätung von besonders recommandirten Geld- und Werthsendungen gesetzlich festgestellt wird. Unser Postexpeditionen-Modus gestattet ohne irgend eine Abänderung die Recommendation auch dieser Sendungen, deren richtige Beförderung in den betreffenden Fällen durch den vorgeschlagenen Gesetzes Zusatz gesichert wird.

Was endlich die Recommendations-Gebühr selbst von 2 Sgr. pro Brief anbetrifft, so ist uns kein Staat bekannt, wo dieselbe für den internationalen Verkehr so hoch angesetzt

ist. Die meisten Staaten erheben nur einen unbedeutenden Portozuschlag, Belgien z. B. 10 Centimes, Sachsen 1 Ngr., und auf Entfernungen, für welche das einfache Briefporto weniger als 1 Ngr. beträgt, das darauf ausfallende einfache Briefporto. Thurn und Taxis nimmt 6 Pfennige Recommandations-Gebühr. Bei dem mehrfachen Verluste von simplen Briefen, und überhaupt im Interesse des billigen erleichterten Verkehrs, erscheint eine Herabsetzung der Recommandations-Gebühr zur Hälfte der gegenwärtigen als mäßige Forderung, durch deren Gewähr, bei der sicheren Zunahme dieser Briefe u., das Alerar auch keinen Verlust erleiden würde.

Ueber die Ersatzleistung für ordinaire Pakete vermissen wir in dem neuen Gesetz-Entwurfe eine präcise Bezeichnung. Nach der bisherigen Praxis wurde dem Reclamanten in der Regel der amtlich ermittelte Werth bei nicht declarirten Sendungen geleistet. Allgem. Landrecht Th. II. Tit. XV. §. 171 et seq. Sollte für die Folge bei derartigen Sendungen die Ersatzleistung nach § 58 des D. Oestr. Postvereins-Vertrages mit 10 sgr. pro Pfund eintreten, so empfehlen wir bei der geringen Affecuranz Prämie die Werths-Declaration, vorzüglich für Sendungen nach den Staaten des Postvereins.

„Für das Gepäck des Reisenden, welches der Post übergeben ist, soll im Falle des Abhandenkommens, wie bei den Eisenbahnen, 10 sgr. pro Pfund vergütet werden. In den seltensten Fällen wird diese niedrige Entschädigung den Inhalt des Koffers eines Reisenden ersetzen. Wir erlauben uns daher zur Beseitigung dieses postalischen Naturzustandes den Vorschlag, die Werthsdeclaration des Passagier-Gepäckes bis zu einem festzusetzenden Maximum zu gestatten, und zu der Passagier-Gepäck Taxe, nach Abzug des reglements-mäßigen Freigewichts, die bestehende Affecuranz-Prämie für Werthsachen zuzuschlagen.

Was schließlich die Haftbarkeit der Postanstalt in Fällen persönlicher Beschädigung der Reisenden betrifft, so hat die Postanstalt hier unbedingt die Verpflichtung zur Entschädi-



gung. In Frankreich und England wird die Entschädigung nach Maaßgabe des Schadens, welcher dem Reisenden persönlich nach Berufsverhältniß u. s. w. erwachsen ist, vom Richter ausgesprochen. Wie weit dieses Verfahren bei uns anzuwenden, lassen wir dahin gestellt. Vorläufig aber wünschen wir unseren Gesetz-Entwurf wenigstens dahin normirt, daß in den betreffenden Fällen neben den Heilungsauch die Verpflegungskosten von der Administration getragen werden.

Die Strafbestimmungen in Contraventionen und Defraudationen, sowie die allgemeinen Bestimmungen (§. 48—53 des Gesetz-Entwurfes) sind uns augenblicklich nicht zugänglich und behalten wir uns eine Erörterung derselben erforderlichen Falles vor.

Im Uebrigen verdient dieser Gesetz-Entwurf gegenüber der Regierung dankbare Anerkennung; von dem Geiste unserer jetzigen Postverwaltung aber hoffen wir, daß dieselbe den Erfordernissen eines freien Verkehrs auch bis zu den letzten Consequenzen desselben nachkommen wird.

Den Kammern gegenüber sprechen wir im Interesse einer festen geordneten Gesetzgebung noch die Erwartung aus, daß nunmehr auch die bestehenden Portofreiheiten für Privat u. Vereine einer gesetzlichen Revision unterworfen, bestimmte Normen über die Gewährung derselben aufgestellt, überhaupt im Wege der Gesetzgebung regulirt wird, wie weit die Befugniß des Ministeriums reicht bei dem Abschlusse von Postverträgen, dem Erlasse und der Feststellung von Taxen, z. B. für die Benutzung der Telegraphen, Recommandations-Gebühren, Stadt- und Landbriefbestellgelder u. s. w., welche Gegenstände doch sämmtlich mehr oder minder den Charakter einer Steuer-Erhebung oder Besteuerung tragen, resp. bei Gewährung von Portofreiheit einen Steuer-Nachlaß präsumiren.

