

Zeitschrift:	Technische Mitteilungen / Schweizerische Telegraphen- und Telephonverwaltung = Bulletin technique / Administration des télégraphes et des téléphones suisses = Bollettino tecnico / Amministrazione dei telegrafi e dei telefoni svizzeri
Herausgeber:	Schweizerische Telegraphen- und Telephonverwaltung
Band:	8 (1930)
Heft:	6
Artikel:	À propos d'une doctrine de l'économie commerciale des entreprises P. T. T. [suite et fin]
Autor:	Buser, J.
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-873724

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

lichen Subrogation auf die Fälle, wo durch die durch einen Dritten verschuldete Verletzung oder Tötung eines aktiven Beamten eine Rentenleistungspflicht der Versicherungskasse zur Entstehung gelangt, völlig ungerechtfertigt bzw. sinnlos wäre. Davon kann jedoch keine Rede sein; denn wenn in diesem letztnannten Falle ein Subrogationsanspruch zugunsten der Versicherungskasse begründet wurde, so geschah dies im Hinblick darauf, dass hier durch Verschulden des betreffenden Schädigers eine Rentenleistungspflicht der Versicherungskasse ausgelöst wird, die ohne das betreffende Ereignis entweder erst später oder vielleicht überhaupt nie entstanden wäre; während im Falle der Verletzung bzw. Tötung eines pensionierten Beamten die Versicherungskasse in der Regel sogar entlastet wird, indem sie infolgedessen statt der vollen Invalidenrente nur noch die meist bedeutend niedrigere Ehegatten- bzw. Waisenrente entrichten muss. So ist die Versicherungskasse auch im vorliegenden Falle durch die Tötung des B. stark entlastet worden. Allerdings ist richtig, dass bei dieser Auslegung der streitigen Bestimmung die Hinterlassenen aktiver Beamter gegenüber den Hinterlassenen pensionierter Beamter schlechter gestellt sind. Das vermag jedoch eine andere Lösung nicht zu rechtfertigen; d. h. wenn gegenüber den ersten deswegen, weil die Versicherungskasse durch den Versicherungsfall infolge vorzeitiger Auslösung der Leistungspflicht in der Regel einen Schaden erleidet, eine Subrogation angezeigt erschien, so soll nicht, lediglich im Interesse der Gleichbehandlung,

eine solche auch dann Platz greifen, wo die Versicherungskasse normalerweise keinen Schaden hat, sondern gegenteils noch einen Nutzen zieht. Die Versicherungskasse hat auch noch darauf hingewiesen, Art. 14 I ihrer Statuten sei gewolltermassen dem Art. 100 des Kranken- und Unfallversicherungsgesetzes vom 13. Juni 1911 nachgebildet worden, welch letztere Bestimmung nach der Doktrin und Praxis den Zweck verfolge, zu verhindern, dass das Opfer eines bei der SUVAL — d. h. einer aus öffentlichen Mitteln gespießenen Versicherungsanstalt — versicherten Unfalles zweimal entschädigt würde. Diese Behauptung ist an sich richtig; allein die Versicherungskasse übersieht, dass bei der Beamtenversicherung die Leistungen der Kasse, wie schon mehrfach ausgeführt worden ist, das Aequivalent für vom Versicherten selber der Versicherungskasse bzw. dem Bund geleistete Prämien und Dienste darstellen, während dem bei der SUVAL Versicherten die Leistungen der Anstalt zufließen, ohne dass er seinerseits Gegenleistungen in entsprechendem Umfang gemacht hätte; denn die Prämien für die Nichtbetriebsunfälle fallen nach Art. 108 KUVG nur zu drei Vierteln zu Lasten des Versicherten, zu einem Viertel aber zu Lasten des Bundes, und diejenigen für Betriebsunfälle sind überhaupt im vollen Umfang vom Betriebsinhaber, also nicht vom Versicherten, zu leisten, wobei jede Abrede, dass der Versicherte an diese Prämien beizutragen habe, ausdrücklich ausgeschlossen wurde.

A propos d'une doctrine de l'économie commerciale des entreprises P. T. T.

Par le Dr. Buser, Berne.

(Suite et fin.)

B. Systèmes tarifaires.

Transmission des correspondances (Hellmuth, p. 395 ss.). — Dans le domaine de la transmission des correspondances par les entreprises des P. T. T., la distance, pour la formation des tarifs, joue un rôle moins important que cela pourrait paraître justifié à première vue. — La cause doit en être attribuée au fait que les *frais de station* (expédition, réception et distribution) exercent une influence relativement plus considérable que les *frais de transport*, autrement dit les *frais kilométriques*. Les premiers sont, dans le régime intérieur, beaucoup plus élevés que les derniers. Dans le régime international également, une augmentation notable de la distance à parcourir ne détermine qu'une progression relativement minime des frais kilométriques. — Les frais de station présentent d'autre part, de pays à pays, des différences moins considérables que les frais kilométriques, ceux-ci dépendant des conditions topographiques, de l'organisation des transports, du nombre des circuits, des moyens de communication et, à la poste, des conventions conclues avec d'autres entreprises de transports. Il est du reste assez difficile de tracer une ligne de démarcation entre les frais de station et les frais kilométriques.

Les *frais kilométriques* de la poste aux lettres en Angleterre, de 20% environ qu'ils étaient, ont diminué

de moitié depuis 1837, année où Rowland Hill procéda aux évaluations qui conduisirent à l'introduction de l'unité de port d'un penny; cette diminution est attribuable aux moyens de transport plus perfectionnés. Voir Sax, „Die Verkehrsmittel“ (tome II), p. 402. Ces chiffres peuvent, aujourd'hui encore, être considérés comme valables pour plusieurs pays importants et plats accusant des conditions de transport favorables et un trafic intense. Ainsi, en France les frais totaux de transport (y compris le transport maritime) représentent, d'après les comptes de 1928 (rapport de gestion de 1928, p. 15), le 16% environ de toutes les dépenses de l'exploitation postale. Pour l'Amérique du Nord, ce taux était par contre d'environ 33% en 1923 (Costs of Handling Mail Matter, rapport du postmaster général au Sénat, 1924, p. 13). En Suisse, le transport par chemin de fer et par voitures postales est incomparablement plus cher que dans maints autres pays. Les frais qu'occasionne le simple transport des envois postaux par chemin de fer, automobiles, avions et bateaux représentent à eux seuls le 13% environ de toutes les dépenses d'exploitation du service des objets postaux. La densité du réseau des ambulants suisses ainsi que le nombre élevé des communications, y compris celles qui desservent les localités à faible trafic, exigent en outre un nombreux personnel

pour le transport des objets (service des ambulants et courses de messagers), provoquant une augmentation proportionnelle des frais kilométriques suisses. Dans bon nombre de pays, cette dépense de transport grève partiellement les frais de station. Pour les *envois intérieurs de la poste aux lettres* et pour les envois en provenance et à destination de la Suisse, les frais kilométriques afférents au parcours sur territoire suisse représentent une moyenne approximative dépassant le 30% des frais de revient des envois intérieurs de la poste aux lettres, tandis que les frais de station n'atteignent pas 70%. Il est vrai que, dans le trafic s'échangeant entre les grandes villes, la moyenne des frais kilométriques est peut-être d'environ 10%, alors qu'elle s'élève à 50% et plus dans les contrées alpestres.

Les frais de revient suisses et étrangers d'une lettre expédiée de Suisse à destination des 4 pays environnants ou réciproquement sont estimés à une moyenne d'environ 12,5 ct., dont 5 ct. approximativement, soit le 40% environ, grèvent la totalité des frais kilométriques et 7,5 ct. environ, soit le 60%, les frais de station. Les *frais de transit* ordinaires calculés pour le gros trafic et prévus à l'article 73 de la convention postale universelle de Londres (parcours territorial environ 4—30%; parcours maritime environ 4—36% des taxes) ne correspondent à leur tour, pour une lettre simple transitant en dépêche close à travers la Suisse, qu'à environ 10 à 12% des frais de revient d'une lettre du régime intérieur. La taxe de transit que la Suisse perçoit pour des lettres simples est d'environ 1 ct. pour la Belgique, la Hollande et la Hongrie, d'environ 1,5 ct. pour la Pologne, la Scandinavie, l'Espagne, d'environ 2,5 ct. pour la Bulgarie et le Portugal, d'environ 5 ct. pour l'Amérique du Nord et d'environ 9,5 ct. pour l'Australie. Pour ce qui est des imprimés, papiers d'affaires et échantillons de marchandises, leur taxe de transit et leur taxe de transport présentent le même rapport que la taxe de transit et la taxe de transport des lettres. Si l'on ajoute ces taxes de transit, qui représentent les frais kilométriques, aux frais de revient de 12,5 ct. susmentionnés et aux frais kilométriques de 5 ct. d'une lettre à destination des pays voisins, on obtient un aperçu de tous les frais de revient internes et internationaux (13,5; 14; 15; 17,5 et 22 ct.) et des frais kilométriques internes et internationaux (6; 6,5; 7,5; 10 et 14,5 ct.) — qui augmentent d'une façon absolue avec la distance et proportionnellement aux frais de station — afférents aux lettres simples à destination des 7 pays énumérés plus haut, ce qui permet de calculer le rendement (16,5; 16; 15; 12,5 et 8 ct. pour une taxe de 30 ct.), qui diminue en proportion.

Dans le *transport de la poste par voie aérienne*, il est vrai, la proportion est inverse. Les frais kilométriques sont plusieurs fois plus élevés que les frais de station et, comme au temps des diligences, la distance redevient un des principaux éléments constitutifs des tarifs, à l'inverse de ce qui a lieu pour le transport des correspondances postales par terre et par eau.

Dans l'*exploitation télégraphique*, les frais kilométriques (intérêt et amortissement du capital investi dans les lignes ainsi que l'entretien des lignes =

environ 16% + frais de retransmission) sont estimés à environ 40%, et les frais de station à environ 60% des frais de revient. Les frais de revient en général et les frais kilométriques en particulier sont quelque peu difficiles à déterminer du fait déjà que l'exploitation télégraphique et téléphonique utilise souvent les mêmes circuits et que les frais de station et kilométriques peuvent encore moins bien être définis lorsqu'il s'agit d'installations techniques que dans l'exploitation postale. Dans la télégraphie *sans fil*, les frais kilométriques n'exercent une influence qu'en tant que frais de relais, vu que pour la correspondance sur des grandes distances il est nécessaire de disposer d'une énergie d'émission plus puissante et plus coûteuse. La télégraphie sans fil exerce toutefois un effet compensateur sur les frais kilométriques, pour la raison que, sur les grandes distances, elle exige une dépense moins considérable que la télégraphie par fil.

Le *règlement de service international* de Paris (art. 26 et 27) tient compte des frais de station (exception faite du droit fixe dans le régime tarifaire européen) de manière que les taxes de transmission (de transit) du *pays de départ* et du *pays d'arrivée*, en tant que *taxes terminales*, peuvent être portées de 2 à 6 ct. La taxe de transit ordinaire par mot revenant à chaque pays est de 7 ct. dans le régime tarifaire européen et de 12 ct. dans le régime extra-européen, ce qui prouve que les frais kilométriques jouent un beaucoup plus grand rôle dans le trafic télégraphique international que dans le trafic de la poste aux lettres.

Tarif uniforme de distance. — Le recul des frais kilométriques par rapport aux *frais de station* sur le parcours territorial et maritime, recul qui est en relation directe avec l'amélioration des moyens de transports et de communications, a une large part au fait qu'à la poste comme au télégraphe on a, au cours des temps, passé du tarif par zones au *tarif uniforme*. C'est ainsi que, pour une prestation d'une importance déterminée, on perçoit la même taxe, quelle que soit la distance. Etant donné que les frais ne sont que faiblement influencés par la distance, la fixation d'un prix moyen constitue, pour l'exploitation et les usagers, une grande simplification à laquelle les usagers peuvent d'autant mieux s'accommoder que les trajets que doivent parcourir leurs envois et leurs télégrammes changent presque continuellement, se compensant les uns les autres. Les intérêts du trafic et de l'exploitation se confondent ici dans le tarif uniforme.

Le *tarif uniforme de la poste aux lettres* est, aujourd'hui, appliqué d'une façon générale dans le *régime intérieur et international*. La taxe intérieure de la lettre simple perçue dans les principaux pays oscille entre 9 et 27 ct.^{4a)}. Dans le service international, le tarif uniforme a été institué en même temps que l'Union postale universelle, soit en 1874. Le tarif par zones ne joue plus qu'un rôle secondaire, puisqu'à

^{4a)} Allemagne 15 rpf. = 18,5 ct.; France 50 ct. = 10,1 ct. suisses; Italie 50 ct. = 13,5 ct. suisses; Autriche 20 gr. = 14,6 ct.; Belgique 60 ct. = 8,6 ct. suisses; Hollande 6 cents = 12,4 ct.; Grande-Bretagne 1 $\frac{1}{2}$ pence = 15,7 ct.; Danemark 15 öre = 20,7 ct.; Norvège 20 öre = 27,6 ct.; Suède 15 öre = 20,7 ct.; Tchécoslovaquie 1 cour. = 15,3 ct.

côté des tarifs uniformes pour trafic à longue distance, il n'existe des tarifs spéciaux que dans les relations locales, suburbaines et limitrophes. Les *taxes postales internationales* sont, depuis la conclusion, en 1920, de la convention postale universelle de Madrid, devenues des *taxes limites* pour la plupart. Aux termes de l'art. 33 de la convention postale universelle de Londres, les taxes de la poste aux lettres peuvent, en vertu du protocole final relatif à cette convention, être relevées jusqu'à concurrence de 50% et abaissées jusqu'à 20%. La période d'après guerre, avec sa dépréciation générale de l'argent et l'avilissement de quelques régimes monétaires n'était pas de nature à supporter un véritable tarif uniforme. Si, d'un côté, nous nous en sommes de nouveau rapprochés grâce aux conditions économiques plus stables de l'heure présente, d'un autre côté, il se heurte, pour le moment du moins, à de nouvelles difficultés suscitées par un certain nombre d'unions postales à taxes réduites. — La *taxe uniforme de la lettre* applicable au trafic par terre et par eau sur tout le *territoire de l'union postale* varie de 25 à 40 ct., suivant les majorations adoptées par les différents pays. La taxe de la carte postale s'élève à l'ordinaire aux $\frac{3}{5}$, la taxe par 50 gr. de papiers d'affaires, d'échantillons de marchandises et d'imprimés à $\frac{1}{5}$ de la taxe de la lettre simple. Il existe, en outre, en raison de conventions spéciales, toute une série de *taxes uniformes plus basses pour des territoires restreints* formés de deux pays ou plus. Ces taxes uniformes sont ou bien égales aux taxes que certains de ces pays appliquent dans leur régime intérieur, ou bien moins élevées que les taxes postales internationales uniformes. Sont par exemple soumises à une taxe uniforme réduite de ce genre les lettres :

a) *Dans le trafic continental européen^{4b)}:*

1^o d'*Allemagne* (15 rpf. = 18,5 ct., au lieu de 25 rpf.) à destination de *Danzig* (15 pf. d. = 15 ct., au lieu de 35 pf. d.), de la *Lithuanie* (au lieu de 60 centa taxe interne), du *Luxembourg* (125 ct. = 18,0 ct. suisses, au lieu de 175 ct.), de l'*Autriche* (20 gr. = 14,6 ct., au lieu de 40 gr.) et *vice-versa⁵⁾*; d'*Allemagne* (20 rpf. = 24,6 ct., au lieu de 25 rpf.) à destination de la *Tchécoslovaquie* (2 cour. = 30,7 ct., au lieu de 2,5 cour.), de la *Hongrie* (32 f. = 28,8 ct., au lieu de 40 f.) et *vice-versa⁵⁾*;

2^o de *France* (50 ct = 10,1 ct. suisses, au lieu de 150 ct.) à destination du *Territoire de la Sarre* (au lieu de 150 ct. taxe interne) et *vice-versa⁵⁾*; de *France* (75 ct. = 15,2 ct. suisses, au lieu de 150 ct.) à destination du *Luxembourg* (125 ct. = 18,0 ct. suisses, au lieu de 175 ct.) et *vice-versa⁵⁾*;

3^o d'*Italie* (0,50 l = 13,5 ct., au lieu de 1,25 l.) à destination du *Dodecanès* (taxe interne) et de l'*Albanie* (taxe interne) et *vice-versa⁵⁾*; d'*Italie* (1 l. = 27,0 ct., au lieu de 1,25 l.) à destination de la *Yougoslavie* (2,5 d. = 22,8 ct., au lieu de 3 d.) et *vice-versa⁵⁾*;

4^o d'*Autriche* (20 gr. = 14,6 ct., au lieu de 40 gr.) à destination de *Danzig* (15 pf. d. = 15 ct., au lieu

^{4b)} Le chiffre après „au lieu de“ indique la taxe internationale de la lettre.

⁵⁾ Les taxes applicables au transport en sens inverse sont indiquées entre parenthèses en regard du nom du pays intéressé.

de 35 pf. d.) et *vice-versa⁵⁾*; d'*Autriche* (30 gr. = 29,1 ct., au lieu de 40 gr.) à destination de l'*Italie* [et des *colonies italiennes*] (1 l. = 27,0 ct., au lieu de 1,25 l.), de la *Tchécoslovaquie* (2 cour. = 30,7 ct., au lieu de 2,5 cour.), de la *Hongrie* (32 f. = 28,8 ct., au lieu de 40 f.), de la *Pologne* (40 gr. = 23,2 ct., au lieu de 50 gr.), de la *Roumanie* (7,5 lei = 23,1 ct., au lieu de 10 lei) et *vice-versa⁵⁾*;

5^o du *Danemark* (15 øre = 20,7 ct., au lieu de 25 øre) à destination de la *Norvège* (20 øre = 27,6 ct., au lieu de 30 øre), de la *Suède* (15 øre = 20,7 ct., au lieu de 25 øre), de la *Finlande* (1,5 mk. = 19,5 ct., au lieu de 2 mk.), de l'*Islande* (20 aur. = 22,6 ct., au lieu de 35 aur.) et *vice-versa⁵⁾*;

6^o de *Hongrie* (32 f. = 28,8 ct., au lieu de 40 f.) à destination de la *Roumanie* (7,5 lei = 23,1 ct., au lieu de 10 lei), de la *Tchécoslovaquie* (2 cour. = 30,7 ct., au lieu de 2,5 cour.), de l'*Italie* [et des *colonies italiennes*] (1 l. = 27,0 ct., au lieu de 1,25 l.), de la *Pologne* (40 gr. = 23,2 ct., au lieu de 50 gr.), de l'*Etat de la Cité du Vatican* (80 cent. = 21,6 ct., au lieu de 125 cent.) et *vice-versa⁵⁾*

Jouissent en outre d'une taxe réduite les lettres :

7^o de *Belgique* à destination du *Luxembourg*, de la *Hollande* et *vice-versa*;

8^o du *Luxembourg* à destination du *Territoire de la Sarre* et *vice-versa*;

9^o de l'*Espagne* à destination de *Gibraltar*, du *Portugal* et *vice-versa*;

10^o de la *Pologne* à destination de *Danzig*, de la *Roumanie*, de la *Tchécoslovaquie* et *vice-versa*;

11^o de la *Tchécoslovaquie* à destination de *Danzig*, de la *Roumanie* et *vice-versa*;

12^o de l'*Estonie* à destination de la *Finlande*, de la *Lettonie*, de la *Lithuanie* et *vice-versa*;

b) *dans le trafic intercontinental:*

13^o de la *Grande-Bretagne* à destination des *Dominions*, des *Colonies britanniques*, de l'*Egypte*, de la *Palestine* et des *Etats-Unis d'Amérique* et *vice-versa* ainsi que dans les relations entre les diverses parties de l'empire britannique. L'usager de la poste en Grande-Bretagne peut donc, au moyen d'une lettre pesant jusqu'à 1 once (28,3 gr.) et ne coûtant que 1½ pence ou 15,7 ct. (au lieu de 2½ pence = 26,1 ct.), correspondre avec la moitié de l'univers;

14^o de 6 autres *pays européens possédant des colonies* à destination de leurs *colonies*, de leurs *protectorats*, de leurs *territoires sous mandat* et *vice-versa*;

15^o entre les *pays de l'union postale panaméricaine*, dont font partie l'*Amérique du Sud*, l'*Amérique Centrale*, l'*Amérique du Nord* et l'*Espagne*, comme aussi entre certains de ces pays et la Grande-Bretagne. Il n'existe toutefois pas de réglementation uniforme à cet égard, quelques pays appliquant la taxe interne, d'autres, par contre, une taxe internationale réduite dans leurs relations avec tous les pays ou avec quelques-uns seulement;

16^o du *Japon* à destination de la *Chine*, de la *Corée*, des *Possessions japonaises* et *vice-versa*;

17^o de l'*Union de l'Afrique du Sud* à destination du *Mozambique* et *vice-versa*;

5) Les taxes applicables au transport en sens inverse sont indiquées entre parenthèses en regard du nom du pays intéressé.

18^o de la Nouvelle-Zélande à destination d'un certain nombre de *pays européens et extra-européens*.

L'énumération qui précède vise la majorité des arrangements spéciaux; elle n'est toutefois pas complète.⁶⁾

Les frais kilométriques élevés qui grèvent le *transport par voie aérienne* sont constitués par des surtaxes aériennes qui sont uniformes, la plupart du temps, dans le trafic intérieur et graduées par zones de grande étendue dans le trafic international. Elles sont de 15 ct. pour les lettres expédiées à l'intérieur de la Suisse et oscillent entre 20 ct. (pour presque toute l'Europe) et 5 fr. 75 (Chili) pour les lettres destinées à l'étranger. Dans le service des transports aériens également, une unification s'imposera de plus en plus, bien que, en l'espèce, les frais kilométriques ne pourront être mieux nivelés que lorsque l'extension du réseau des lignes aériennes, aussi sur de grandes distances, sera beaucoup plus avancée.

Indépendamment du tarif de la poste aux lettres, on applique des *taxes locales* réduites en *Allemagne*, en *Italie* et dans les *Pays-Bas* pour les lettres et les cartes postales, et en *Suède* pour les lettres et papiers d'affaires. Le *rayon local suisse* pour les lettres seules, à l'intérieur duquel la taxe est réduite de 50%, est de 10 kilomètres mesurés à vol d'oiseau à partir de chaque établissement postal. Cette taxe réduite se justifie du fait que les frais kilométriques sont ou supprimés ou minimes et que les frais de station (expédition) sont un peu moins élevés que dans le trafic intérieur. A cela viennent encore s'ajouter des considérations d'économie collective et d'exploitation.

Dans cet ordre d'idées, il convient aussi de signaler le système des taxes réduites du trafic limitrophe, tel qu'il est par exemple appliqué entre la *Suisse*, l'*Allemagne*, la *France* et l'*Autriche* dans un périmètre-frontière de 30 km. de rayon.

Echelons de poids. — Si la distance est négligée, il est en revanche tenu compte, pour le calcul de la taxe, du *poids* des envois postaux, ce poids étant relativement facile à déterminer. Pour les lettres, les échelons de poids sont de 20, 50 ou 100 gr., etc.; la *Suisse*, dans le régime intérieur, ne connaît qu'un seul poids, celui jusqu'à 250 gr., ce qui constitue une grande simplification. Pour les imprimés, les journaux et les échantillons de marchandises, les échelons de poids sont 50, 75, 100, 250, 500 gr., etc. Dans les *relations postales internationales*, le premier échelon de poids de 20 gr. pour les lettres et de 50 gr. pour les autres envois de la poste aux lettres tient aussi lieu d'unité de poids. Le taux de la taxe, qui n'est réduit pour le deuxième échelon et les échelons suivants qu'en ce qui concerne les lettres, échantillons de marchandises et papiers d'affaires, est multiplié par le nombre des unités de poids. L'*Italie* connaît encore, dans le service intérieur, le poids de 15 gr. pour les lettres, alors que, dans le service international, elle est tenue d'appliquer le poids de 20 gr. L'unification pratiquée dans le trafic international a, en l'espèce, devancé la réglementation intérieure. Une unité de poids minimum

de 20 g pour les lettres du service intérieur est appliquée en *Allemagne*, en *France*, en *Autriche* et dans beaucoup d'autres pays. Elle est fixée à 50 g en *Belgique* et au *Danemark* et à 56,6 g en *Grande-Bretagne*.

Le *tarif télégraphique uniforme* a, en *Suisse* comme dans la plupart des autres pays, été introduit dans le *régime intérieur* (droit fixe de 60 ct. et taxe par mot de 5 ct.). Dans le *trafic local*, il n'est perçu, en *Suisse* et en *Allemagne*, que la moitié de la taxe par mot des télégrammes intérieurs. Peu nombreux sont les pays qui divisent leur territoire en zones pour la correspondance intérieure.

Dans les relations *internationales*, on perçoit un droit fixe maximum de 150 ct. (en *Suisse* 50 ct.) et une taxe par mot uniforme pour *chaque* pays coopérant à la transmission des télégrammes, taxe qui diffère suivant les circonstances et la voie d'acheminement. Les tarifs des divers pays ont été rapprochés, de telle sorte que le réseau des communications européennes, pris dans son ensemble, ressemble à un régime de zones et le tarif européen à un *tarif par zones*. Dans les relations *extra-européennes*, on applique le système pur de la taxe par mot graduée suivant les pays, les zones et les lieux de destination et comportant des taux différents suivant la voie d'acheminement. Les taxes par mots ordinaires pour les télégrammes expédiés de *Suisse* à destination de l'étranger oscillent entre 13 ct. (*Autriche*) et fr. 7.06 (*Guyanne française*). Si, dans le trafic télégraphique international, on tient davantage compte de la distance, c'est pour des considérations économiques d'exploitation; tout d'abord les frais kilométriques augmentent beaucoup plus avec la distance que dans le trafic de la poste aux lettres, puis le pouvoir d'achat des usagers entrant en considération est plus élevé. C'est surtout aussi le cas lorsqu'il s'agit de la correspondance par câble. Dans les relations radioélectriques, on applique les mêmes principes tarifaires.

Les échelons de tarif suivant les catégories de télégrammes sont beaucoup moins nombreux que les échelons suivant les catégories d'envois postaux. Des tarifs réduits de 50% ont, par exemple, été introduits pour les télégrammes de presse et de bourse.

Traffic téléphonique (Hellmuth, p. 410). — Dans la correspondance téléphonique, les frais kilométriques jouent un rôle beaucoup plus grand que les frais de station. Ici, les conditions sont donc inverses de celles qui existent dans le trafic de la poste aux lettres et du trafic télégraphique. Nous pouvons nous en rendre compte si nous songeons que l'usager du téléphone communique lui-même, tandis que le fonctionnaire du téléphone ou l'automate se borne à établir la liaison. Au télégraphe, par contre, l'agent doit transmettre ou recevoir mot par mot les messages. Hellmuth (p. 410, 411) établit ainsi qu'il suit le rapport des frais de station au frais kilométriques dans le trafic téléphonique en *Allemagne*:

réseaux locaux de peu d'importance	50% : 50%
réseaux locaux d'une certaine importance	40% : 60%
trafic interurbain	5% : 95%

⁶⁾ Voir *Recueil de renseignements concernant l'exécution de la Convention*, publié par le Bureau international de l'Union postale universelle, Berne, avril 1929.

La distance est, en l'espèce, la base tarifaire essentielle; le *tarif par zones* est donc tout indiqué. La taxe téléphonique étant, dans l'exploitation télégraphique et téléphonique, la véritable ressource financière, telle la taxe des lettres à la poste, la taxe du trafic le plus intense doit toujours être calculée de manière à pouvoir assurer les moyens financiers nécessaires à l'ensemble du service.

Les taxes téléphoniques sont généralement constituées par la *taxe des conversations* et la *taxe d'abonnement*.

Taxe des conversations. — Dans presque tous les pays, on distingue entre *tarifs locaux*, *tarifs suburbains* et *tarifs interurbains*. En *Suisse*, on applique le même tarif (10 ct.) dans tous les *réseaux locaux*; en *Allemagne*, le tarif local est divisé en 3 échelons suivant l'importance des réseaux locaux de manière que, outre la taxe de conversation uniforme de 10 rpf., on met en compte à l'abonné pour chaque échelon un nombre mensuel minimum de conversations locales (20, 30 et 40). Dans le *trafic suburbain*, il existe, en *Suisse*, un échelon allant jusqu'à 10 km. et comportant une taxe de conversation de 20 ct.; l'*Allemagne* a 5 échelons. En *Suisse*, le *trafic interurbain* proprement dit s'échelonne sur 4 zones (10 à 20, 50, 100 et au-dessus de 100 km. avec les taxes de conversation de 30, 50, 70 et 100 ct.), en *Allemagne* sur 12 zones (au-dessus de 100—200 km. et un échelon en plus pour chaque 100 km. supplémentaires). Voir à ce sujet *Feyerabend „Der Einfluss der Tarifpolitik auf die Entwicklung des Fernsprechwesens in Deutschland“*, dans la revue „*Jahrbuch für Post und Telegraphie*“ 1928/29, Munich.

La *correspondance internationale* est régie par des conventions internationales; certains pays sont divisés par zones, d'autres, par contre, forment des zones tarifaires uniformes tel que c'est le cas dans les relations entre la *Suisse* et la majorité des Etats avec lesquels elle a conclu des arrangements. Chaque pays fixe en toute autonomie ses taxes terminales et de transit. Aux termes de l'arrangement téléphonique conclu en 1923 entre la *Suisse* et la Tchécoslovaquie, la taxe terminale suisse d'une conversation de trois minutes, par exemple, est de 190 ct., celle de la Tchécoslovaquie de 215 ct. et la taxe de transit allemande de 80 ct. La taxe ordinaire d'une conversation de trois minutes de *Suisse* pour l'étranger oscille entre 50 ct. (France, trafic frontière) et francs 247,50 (Cuba, Mexico). Le règlement de Paris pour le service international ne définit, pour les taxes téléphoniques de transit, que le principe de l'égalité de traitement, laissant ainsi une plus grande marge que ce n'est le cas pour les taxes de transit dans le trafic télégraphique et pour le trafic postal régi par la convention postale universelle.

La taxe est non seulement influencée par la distance, mais encore par le *temps* consacré à l'échange d'une conversation téléphonique. Il est vrai que dans le trafic local, par exemple en *Allemagne* et en *Suisse*, la durée des conversations est généralement illimitée. Dans le trafic suburbain et interurbain (trafic intérieur et international), il est fait partout application du tarif de 3 minutes, avec cette différence, dans le trafic international sur de longues distances, qu'à partir de la troisième minute chaque

minute supplémentaire est taxée à part. En combinant la distance et la durée, on obtient ce qu'on appelle le *tarif de durée par zones*.

Taxe d'abonnement. — En *Allemagne*, la taxe d'abonnement (en tant que taxe fixe) comprend 9 échelons et en *Suisse* 5 échelons mesurés à partir du point central du réseau et suivant l'importance du réseau téléphonique; elle est de 60, 70, 80, 90 et 100 francs par an. Un raccordement à un réseau comptant de nombreux raccordements occasionne à l'administration, notamment pour la ligne d'embranchement, des frais à ventiler relativement plus élevés, mais il est en revanche plus avantageux pour l'abonné qu'un raccordement à un réseau comportant moins de raccordements. Pour les distances excédant 2, 3 ou 5 km., on perçoit, en *Suisse*, une redevance spéciale pour longueur supplémentaire.

La taxe des conversations doit, en principe, couvrir les *frais d'exploitation* (en particulier les frais de personnel, de locaux, etc.), et la taxe d'abonnement prescrite à l'article 18 de la loi fédérale sur la correspondance télégraphique et téléphonique, les *frais de premier établissement* (intérêt, amortissement et entretien). Comme, à l'heure actuelle, la valeur d'établissement est approximativement de 1000 francs environ par abonné, la taxe suisse d'abonnement ne suffit plus tout à fait pour assurer l'intérêt, l'amortissement et l'entretien, et la somme manquante doit être prélevée sur le produit des taxes de conversations. Les abonnés à faible trafic sont ainsi favorisés au détriment de ceux à fort trafic, ce qui provoque une augmentation du nombre des abonnés. Quelques pays, comme la *France*, perçoivent, au lieu de la taxe d'abonnement, une redevance forfaitaire correspondant au produit d'un nombre minimum de conversations. Ce système tarifaire n'est, en revanche, guère susceptible de favoriser la diffusion du téléphone du fait qu'il retient les usagers à faible trafic de s'abonner au téléphone.

En sus des taxes des conversations et d'abonnement, l'abonné doit encore, suivant les circonstances et pour des motifs d'ordre pratique, payer certains *frais d'installation* (installation intérieure, en *Suisse* sans et en *Allemagne* avec l'appareil).

Trafic des marchandises. — Dans le *service des messageries*, les *frais kilométriques* sont à tel point prépondérants que les tarifs se règlent pour ainsi dire exclusivement d'après ces frais. L'élément qui entre principalement en ligne de compte pour la formation des taxes est constitué par les indemnités à payer pour le transport par chemin de fer, lesquelles, en *Suisse*, sont calculées sur la taxe des envois expédiés par grande vitesse et des bagages. Comme le prix du transport par chemin de fer est calculé sur la base des kilomètres parcourus, il arrive, avec le tarif uniforme, que les indemnités bonifiées aux chemins de fer pour les longs trajets, et, par conséquent, aussi les frais de revient sont plus élevés que les taxes postales perçues. Ce sont les transports sur de courtes distances qui compensent la différence. Le tarif par zones facilite l'adaption des taxes aux frais de revient, mais il augmente quelque peu les frais de station (de départ) en raison de la moins grande simplicité du calcul. On doit donc, en établissant le tarif, peser les avantages et

les inconvénients des deux systèmes tarifaires, en tenant compte des circonstances. Ce n'est que dans l'arrangement concernant les colis postaux qu'il a été tenu spécialement compte des *frais de station*, en ce sens que chaque pays peut relever jusqu'à concurrence de 100% les taxes de transport fixées à l'article 3 comme taxes de départ et d'arrivée (taxes terminales). Les articles 3 et 4 prévoient des taux uniformes pour le transit territorial et maritime.

Les *tarifs des messageries* sont calculés d'après le *poids* de l'envoi et la *distance*. La nature de la marchandise ou le contenu de l'envoi a, pour l'établissement des tarifs dans le service postal où le secret des correspondances joue un certain rôle, moins d'importance que dans le trafic ferroviaire, où les tarifs sont différenciés aussi d'après la valeur et la nature de la marchandise. C'est pourquoi le tarif des messageries est partout établi d'après des échelons de poids et, dans plusieurs pays, aussi d'après des zones à partir d'un poids déterminé.

Dans le *service intérieur suisse*, on applique un *tarif uniforme* aux colis pesant jusqu'à 15 kg. Un *tarif local*, qui dans le cas particulier serait plutôt mieux justifié que dans le trafic des lettres et des télégrammes, n'existe pas. Pour les poids supérieurs, il est fait application d'un tarif comportant quatre zones (jusqu'à 100, de 100 à 200, de 200 à 300 et au-dessus de 300 km.). Certains pays appliquent des tarifs uniformes pour les colis pesant jusqu'à 5, 10 (France, Italie), 15, 20, 25 ou 50 kg. (Danemark et Suède). D'autres pays sont divisés en 2 zones ou plus; l'*Allemagne*, par exemple, comprend trois zones. Voir à ce sujet Lenggenhager, „Der internationale Poststückdienst“, Revue des Postes, numéros 1 et 2/1928.

Dans le *trafic international des messageries*, on connaît également des échelons de poids; il n'existe en revanche plus de zones pour les colis jusqu'à 10 kg. circulant à l'intérieur des différents pays. Chaque territoire postal forme une zone pour les colis pesant jusqu'à 10 kg. La plupart des pays européens appliquent aussi sur leur territoire, aux colis de 10 à 20 kg., un tarif uniforme. Le calcul de la taxe ressemble à celui de la taxe télégraphique. Pour un colis postal de 5 kg, les taxes varient entre fr. 1.90 (à destination de l'*Allemagne*, de la France, du Luxembourg, de l'*Autriche*, de la Tchécoslovaquie) et fr. 22.65 (à destination de la Rhodésie du Nord). Le tarif international des colis postaux est, pour les petits envois de marchandises, de beaucoup plus pratique que les tarifs de transport par chemin de fer, ceux-ci variant d'un pays à l'autre et ne permettant de calculer à l'avance le prix du transport que pour les pays à trafic dit direct.

Une catégorie spéciale d'envois est constituée par les *petits paquets* non inscrits jouissant d'une taxe réduite et qui ont été introduits entre autres en *Suisse* jusqu'au poids de 1 kg., en *Allemagne* jusqu'à 2 kg., en *France* jusqu'à 1½ kg. et dans les *relations postales internationales* jusqu'à 1 kg.

Le trafic des petits envois de marchandises est aussi facilité par le transport des *échantillons de marchandises* jusqu'à 500 g. en *Suisse*, en *Allemagne* et dans le *régime postal international*. Les *paquets d'imprimés* jusqu'à 500 gr. dans le *service intérieur*

suisse et allemand et jusqu'à 2 kg. dans le *service international* font en quelque sorte partie de la catégorie des envois de marchandises, bien qu'ils soient taxés au tarif de la poste aux lettres comme les échantillons de marchandises.

La *taxe à la valeur* applicable aux envois avec valeur déclarée est graduée suivant le montant de la valeur indiquée. En ce qui concerne la distance, tous les pays pour ainsi dire appliquent une taxe uniforme dans leurs relations *intérieures*. Dans le service postal international également, chaque pays forme un seul territoire en matière de tarif.

En plus du service de messagerie, il existe en *Suisse*, sur la base de *tarifs kilométriques*, un *service postal de camionnage* qui est exécuté, sur certaines lignes, en régie, sur d'autres conjointement avec la „*Sesa*“. En *Allemagne*, ce service s'effectue conjointement avec les chemins de fer du Reich.

Pour le *transport par voie aérienne*, on perçoit des surtaxes aériennes échelonnées d'après le poids, la distance et la valeur, comme cela se pratique pour le transport par la poste aux lettres.

Service des envois d'argent et service de banque (Hellmuth, p. 428). — Dans le service des envois d'argent (remboursements, mandats, recouvrements), qui constitue une combinaison des mouvements de fonds et des transports qui en découlent, les frais de station et les frais kilométriques interviennent de la même manière que dans le service de la poste aux lettres. Un élément qu'il faut encore considérer dans la formation des tarifs, c'est la responsabilité à assumer pour les sommes d'argent. Les taxes sont, en règle générale, échelonnées d'après l'importance de ces sommes et calculées de manière que l'*envoi de fonds* soit meilleur marché que le *recouvrement* par la poste. Les taxes afférentes aux petits montants sont, dans la plupart des cas, inférieures aux frais de revient et celles perçues pour les grands montants fixées suivant une dégression permettant de ne pas entraver le trafic. La *taxe des mandats de poste*, de son côté, est moins élevée que la taxe d'envoi et que la taxe à la valeur lorsqu'il s'agit d'envois directs de numéraires et de papier-monnaie.

Dans le *service des chèques postaux*, les frais de station sont d'environ 90%, les frais kilométriques (transmission des bulletins de versement, des mandats de paiement, des chèques et des avis aux titulaires de comptes) d'environ 10%. Les taxes de versement sont inférieures aux taxes de paiement afin de favoriser les paiements sans circulation d'argent. Pour les virements, il n'est ou bien pas perçu de taxes tel que cela se fait en *Suisse*, ou bien ces taxes sont relativement minimes, comme c'est le cas en *Allemagne* et dans le régime international en vertu de l'arrangement de Londres concernant les mandats de poste. Cette procédure est motivée moins par des considérations économiques d'exploitation que par des considérations inhérentes à la politique monétaire et de trafic. Le bénéfice que procurent les intérêts des fonds placées, doit ici couvrir les frais de revient.

Service des voyageurs. — Dans le *service régulier* des automobiles et des diligences, la taxe perçue sur des voyageurs et leurs bagages est calculée sur le nombre des kilomètres parcourus. Pour les *courses*

dites de saison, on applique pendant la période de fort trafic voyageur des taxes plus élevées — en Suisse, jusqu'à 50 ct. par km. — que pour les courses ordinaires. Pendant cette période, les habitants de la région, en Suisse comme en Allemagne, jouissent d'une réduction de taxe. Il en est de même sur les chemins de fer de montagne en Suisse. Comme sur les chemins de fer, des *facilités de transport* sont accordées sur les postes suisses pour les enfants de moins de 4 ans et de 4 à 12 ans, ainsi que pour les ouvriers, les écoliers et les aveugles. En outre, il est délivré des *abonnements kilométriques* bénéficiant d'une réduction de 20% sur la taxe ordinaire.

Les *courses extraordinaires* sont taxées suivant des taux spéciaux qui, en Suisse, peuvent varier suivant les usagers; ces taux sont calculés de manière que, même en appliquant les taxes réduites pour les écoles, etc., l'administration parvienne à couvrir tout au moins ses frais de revient.

Pour les *services spéciaux* également, tels l'inscription, la remise par exprès, les envois, conversations et télégrammes urgents, il est perçu des taxes spéciales. Il en est de même pour l'expédition urgente au guichet, les demandes de renseignements et les réclamations.

C. Politique tarifaire.

Généralités. La politique tarifaire consiste en ce que les autorités compétentes observent, en élaborant et en appliquant les tarifs, certains principes et prennent les mesures utiles. Elle doit surtout être orientée, d'une part, vers la politique de l'exploitation et, d'autre part, vers la politique du trafic. Les tendances de la politique de l'exploitation et de la politique du trafic sont tantôt parallèles, tantôt divergentes.

Au point de vue de la *politique économique du trafic*, il est rationnel que les tarifs soient aussi simples et aussi faciles à comprendre que possible, afin que leur application ne présente pas trop de difficultés pour les fonctionnaires et les usagers. Une *unification* aussi grande que possible des *tarifs intérieurs et internationaux* allant de pair avec l'unification des prestations en matière de transports et de communications vise au même but.

Ce qui importe en l'occurrence, c'est de tenir équitablement compte des éléments (frais de station, frais kilométriques, distance, poids, valeur, délai de transmission, nombre de mots, durée) qui contribuent au succès à obtenir, notamment à la réalisation de recettes, et qui peuvent différer d'un genre de prestation à l'autre. Suivant que la politique des recettes vise à la couverture partielle ou intégrale des frais de revient ou à des buts plutôt fiscaux, on doit s'efforcer ou bien d'introduire en tout premier lieu les améliorations qui profitent à l'ensemble de la population, ou bien d'augmenter le prix des *prestations les plus indispensables*, afin que la charge financière se répartisse sur le plus grand nombre possible d'usagers sans cependant entraver le trafic. Les points de vue qui n'ont qu'une apparence économique ou „commerciale“ ne doivent pas être pris en considération; c'est par exemple le cas de la perception de *taxes accessoires*, dont la mise en compte et le contrôle coûtent relativement cher.

Les *services spéciaux*, en revanche, auxquels ne recourent qu'un nombre relativement minime de personnes, doivent être grevés de taxes spéciales, afin d'éviter qu'ils ne soient utilisés gratuitement et *sans nécessité* par de vastes cercles d'usagers.

Au point de vue de la *politique du trafic*, il faut viser avant tout à réduire et à unifier les tarifs, afin de faire augmenter le trafic et de le développer. Cette politique tend aussi à attirer le trafic sur des lignes de transit, telles le Brenner, le Gothard, le Simplon et la ligne du Rhin.

Ce qui importe aussi, c'est d'élaborer les tarifs de façon que *le trafic se répartisse* judicieusement entre les diverses branches de service: poste aux lettres, télégraphe, téléphone, envois avec valeur déclarée, remboursements, ordres de recouvrement, mandats de poste, mandats de paiement et virements dans le service des chèques et virements, service de diligences et d'automobiles, etc. Il faut constamment favoriser l'usage du moyen de transports ou de communications le plus économique, c'est-à-dire celui qui est susceptible d'assurer le succès maximum avec un minimum de frais ou permettant d'accomplir un progrès nouveau, mais indispensable au développement du trafic. Il va de soi que cette condition ne peut pas être réalisée seulement par le moyen qui comporte la taxe nominellement la plus basse.

Dans ce chapitre, il faut aussi comprendre la manière de répartir rationnellement le trafic d'après les différentes exploitations, par exemple entre la poste, le télégraphe et le téléphone dans le service de la correspondance, entre la poste, le chemin de fer, l'automobile et la navigation dans le trafic des marchandises et entre la poste et la banque dans les mouvements de fonds.

La politique tarifaire doit se laisser guider non seulement par des considérations politiques d'exploitation et de trafic, mais encore par des considérations politiques d'économie nationale, par exemple par la politique monétaire dans le service des virements et par celle de peuplement lorsqu'il s'agit de tenir compte des régions montagneuses. Elle doit aussi considérer certains principes culturels et législatifs, tels que l'égalité devant la loi.

Questions spéciales. — Parmi les questions figurant au premier plan de la politique tarifaire suisse, il convient de citer celle qui a trait au port de la lettre intérieure et internationale. Une comparaison entre les taxes de la poste aux lettres en 1913 et 1930 et les différences survenues donne l'image suivante:

	1913	1930	Relèvement nominal	Relèvement ou abaissement économique (Indice du renchérissement)
<i>Lettres:</i>				160%
Régime intérieur	10	20	100	+25%
Régime international	25	30	20	-25%
<i>Cartes postales:</i>				
Régime intérieur	5	10	100	+25%
Régime international	10	20	100	+25%
<i>Imprimés jusqu'à 50 g:</i>				
Régime intérieur	2	3	50	-6,2%
			5	+56,2%
Régime international	5	5*)	0	-37,5%

*) A partir du 1^{er} VII 1930.

Ce tableau montre que la taxe intérieure des lettres est relativement plus élevée et la taxe internationale des lettres et des imprimés relativement plus basse qu'avant la guerre. La taxe intérieure et la taxe internationale des lettres se sont donc rapprochées, de sorte qu'il est permis de se demander si la Suisse ne tend pas à instaurer un port uniforme pour les lettres intérieures et internationales, tel que le préconisait *Jürgensohn* dans son excellente étude „Die Weltportoreform“, Berlin 1909/10. Elle a déjà fait un premier pas dans cette voie en abaissant à 5 ct., dès le premier juillet 1930, la taxe uniforme des imprimés, échantillons de marchandises et papiers d'affaires pour l'étranger, mettant ainsi au même niveau la taxe internationale ordinaire et la taxe intérieure applicable aux envois isolés. Suivant les dispositions actuelles de la convention postale universelle, qui permettent de réduire de 20% le port uniforme de 25 ct. des lettres du régime international, il serait sans autre possible d'abaisser à 20 ct., c'est-à-dire au taux du port intérieur, le port suisse de la lettre internationale. Bien que, d'après les chiffres précités, il paraisse plus urgent de réduire la taxe intérieure que la taxe internationale des lettres, qui a déjà été abaissée et qui n'est du reste point trop élevée si on la compare à la taxe internationale perçue dans d'autres pays, la Suisse, en raison de l'exiguïté de son territoire, ne s'en trouve pas moins, quant à sa taxe internationale, dans une situation relativement défavorable par rapport à la plupart des pays européens et à maints pays extra-européens; c'est ce qui ressort du tableau compris dans le chapitre précédent „Systèmes tarifaires“. Les arrangements spéciaux que certains pays de l'union postale passaient entre eux en vue de la réduction de la taxe des lettres internationales étaient déjà nombreux avant la guerre. *Jürgensohn*, appliquant un système de dénombrement qui lui était propre, comptait, déjà en 1910, 26 unions postales formées des pays voisins, 11 unions postales comprenant les colonies allemandes et 16 unions postales transatlantiques, représentant le 96% du territoire de l'union postale universelle. A l'heure actuelle, ce chiffre est encore plus élevé, surtout en Europe, ce qui provient en grande partie de la suppression du territoire très étendu et uniforme de l'union postale austro-allemande et de la naissance simultanée et consécutive à la guerre d'un certain nombre de nouveaux Etats et de nouveaux territoires postaux.

Si nous considérons la répercussion financière immédiate qu'entraînerait une réduction de la taxe suisse des lettres *non suivie d'une augmentation de trafic*, nous obtenons l'aperçu ci-après:

Une réduction de 5 ct. se traduirait à peu près par les sommes annuelles suivantes	Mill. de fr.
pour le port intérieur de la lettre . . .	6,84
pour le port international de la lettre . . .	1,95
pour le port international de la lettre à destination des 4 pays frontières (65% du trafic international de la poste aux lettres)	1,26
pour le port intérieur de la carte postale	3,85
pour le port international de la carte postale	0,94
pour le port international de la carte postale à destination des 4 pays frontières	0,62

La réduction de $7\frac{1}{2}$ à 5 ct. par 50 gr., à laquelle a été soumise dès le 1er juillet 1930 la taxe des imprimés, des échantillons de marchandises et des papiers d'affaires à destination de l'étranger, équivaut à un manque à gagner annuel d'environ 1,000,000 de francs.

Une réduction de la taxe internationale de la lettre serait donc plus facile à supporter au point de vue fiscal que celle de la taxe intérieure. Bien qu'aujourd'hui, pour des raisons politiques, il soit tout aussi difficile qu'avant la guerre de s'imaginer l'organisation d'une union postale en vue d'abaisser les taxes postales dans les seules relations avec l'un ou l'autre des 4 pays voisins de la Suisse, on peut cependant se demander si la Suisse ne devrait pas, pour le moment du moins, conclure avec tous les 4 pays voisins des arrangements visant l'application de la taxe intérieure dans les relations réciproques. Voir *Buser*, „Geschichte der schweizerischen Posttaxengesetzgebung“, Berne 1912, p. 67. Le problème du port international uniforme, tel qu'il a été soulevé par *Jürgensohn*, s'est du reste sensiblement modifié, tout au moins à l'heure actuelle et par suite aussi de l'introduction du transport postal aérien, sous le rapport de son actualité, de son urgence et de sa réalisation.⁷⁾

Etant données, d'une part, la diffusion sans cesse croissante du téléphone et la concurrence qu'il fait à la poste aux lettres et, d'autre part, la taxe égale des conversations locales dont les frais de revient, en tant qu'il s'agit de l'énorme trafic assuré par les centrales automatiques, peuvent encore être abaissés à un montant relativement plus bas que les frais de revient des correspondances locales (prix de revient d'une conversation locale 5,61 ct. et d'une lettre du rayon local 4,5 ct.), il n'est guère nécessaire de modifier la *taxe de la lettre du rayon local*.

Dans le service de la messagerie par contre, la création d'une zone locale à tarif réduit serait certainement motivée. Dans le trafic international des colis postaux, on a généralement la tendance à négliger la distance encore plus que dans le trafic intérieur. La Suisse, eu égard notamment à son commerce extérieur, a toutes les raisons pour appuyer ce mouvement et laisser les principes politiques de trafic et de commerce prévaloir sur les principes économiques d'exploitation.

En ce qui concerne les *taxes télégraphiques*, qui sont, d'une manière presque générale, inférieures aux frais de revient en raison surtout des frais de personnel élevés, une réduction n'est ni faisable ni né-

⁷⁾ *Hantos*, Budapest, propose dans son ouvrage „Mitteleuropäischer Postverein“ (tirage à part de la revue „Mitteleuropäische Wirtschaftsfragen“, Vienne) de créer, par le regroupement de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Hongrie, de la Tchécoslovaquie, de la Yougoslavie, de la Pologne et de la Roumanie, un territoire postal uniforme appelé *Union postale de l'Europe centrale* et comportant des taxes uniformes réduites. En conséquence, les taxes de transit seraient en partie supprimées, en partie réduites, ce qui contribuerait aussi à abaisser les taxes. Selon moi, une réglementation de ce genre serait aussi praticable pour le trafic télégraphique et téléphonique. Pour ce qui est de la Suisse, la création d'une union postale européenne constituerait un but encore plus digne d'être poursuivi et répondrait aux aspirations politiques actuelles visant à faire des Etats européens une sorte d'Etats-Unis d'Europe.

cessaire. Comme on ne recourt de plus en plus au télégraphe que dans des occasions spéciales et pour des besoins spéciaux, on peut, du point de vue de l'économie de l'exploitation, motiver une taxe télégraphique relativement plus élevée que la taxe téléphonique.

Ainsi que cela a déjà été plusieurs fois relevé, le *téléphone* devient peu à peu un moyen de communication général, bien que les abonnés, encore plus que les usagers de la poste et du télégraphe, se recrutent principalement dans des classes et dans des professions bien déterminées. En matière de politique tarifaire également, les points de vues d'économie collective devront mieux ressortir que jusqu'ici. Il se pourrait donc qu'à l'avenir la taxe d'abonnement fût encore plus négligée au détriment des taxes de conversations, pour le motif, et non le moindre, que l'introduction progressive de l'automatique, qui a pour effet de réduire jusqu'à 80% les frais de personnel, détermine un déplacement des frais d'établissement et d'exploitation. Il faudra

aussi diminuer simultanément le nombre des zones aussi bien dans les relations intérieures qu'internationales. Si l'on songe que, sous le régime du tarif des messageries, c'est-à-dire d'un tarif uniforme de distance, les frais kilométriques intérieurs représentent plus du 50% des frais de revient lorsqu'il s'agit de colis jusqu'à 15 kg. dans le service intérieur suisse et de colis jusqu'à 20 kg. dans le service international, il ne semble pas qu'une diminution du nombre des zones, aussi dans le service téléphonique, soit chose impossible. Toutefois on doit, dans le trafic téléphonique, peser d'autant plus mûrement toutes les mesures tarifaires envisagées que les taxes téléphoniques, comme déjà dit, constituent la principale source de recettes de l'administration des télégraphes et des téléphones. Voir aussi *Feyerabend*, „Der Einfluss der Tarifpolitik auf die Entwicklung des Fernsprechwesens“ dans le „Jahrbuch für Post und Telegraphie“ 1928/29, et *Muri*, „Statistique téléphonique mondiale en 1928“ dans le „Bulletin technique“, Berne, n° 3/1930, p. 104.

Samuel Finley Breese Morse.

Von E. Eichenberger, Bern.

(Schluss.)

(Nachdruck verboten.)

Der Erfolg.

Da --- gegen Ende des Jahres 1842 — nimmt Charles G. Ferris, Mitglied des Abgeordnetenhauses und des von ihm ernannten Telegraphenausschusses, die Sache in die Hand. Er lässt sich von Morse die nötigen Angaben aus der Geschichte der Erfindung geben. In einem Bericht an den Kongress weist er auf die Erfolge Morses in Europa und das Gutachten Henrys hin. Und er endet mit dem Antrag, die verlangten 30,000 Dollar seien dem Erfinder zur Errichtung einer Versuchslinie zur Verfügung zu stellen. Morse selbst begibt sich neuerdings nach Washington und überzeugt die Kongressmitglieder durch Vornahme von Versuchen von der Nützlichkeit seiner Erfindung. Und diesmal bleibt der Erfolg nicht aus. Am 23. Februar 1843 entspricht das Abgeordnetenhaus dem Gesuch des Erfinders mit 90 gegen 82 Stimmen, also mit sehr schwachem Mehr. Im Senat soll die Angelegenheit am 3. März, d. h. am Schluss der Tagung, zur Sprache kommen. Morse bleibt bis gegen Mitternacht im Sitzungssaale, vernimmt aber dann, dass das Geschäft wegen Ueberlastung des Rates nicht mehr behandelt werden könne. Trüben Mutes geht der Erfinder auf sein Zimmer, wohl wissend, dass die Verschiebung ihm neues Ungemach bringen wird. Aber als er sich am nächsten Morgen zum Frühstück begeben will, tritt unerwartet die Tochter seines Freundes, des Patentkommissärs Ellsworth, ein und überrascht ihn mit der Freudenbotschaft, dass der Senat den Kredit in allerletzter Stunde und ohne Widerspruch genehmigt habe. So überwältigt ist der Erfinder in diesem Augenblick, dass er der Ueberbringerin der Nachricht verspricht, einige von ihr gewählte Worte als erstes „Telegramm“ über die Versuchslleitung zu senden.

Samuel Finley Breese Morse.

(Par E. Eichenberger, Berne.)

(Suite et fin.)

(Reproduction interdite.)

Le succès.

Enfin — c'était vers la fin de 1842 — Charles G. Ferris, membre de la Chambre des Députés et de la commission des télégraphes, prend en mains la demande de subvention formulée par l'inventeur. Morse est invité à lui procurer toutes les indications relatives à l'histoire de son invention. Ferris, dans un rapport qu'il adresse au Congrès, fait mention des succès remportés par Morse en Europe et du témoignage rendu par Henry. Il conclut avec la proposition de mettre à la disposition de l'inventeur les 30,000 dollars qu'il demande à l'effet de construire une communication devant servir aux essais du système Morse. L'inventeur se rend derechef à Washington procéder à des expériences devant convaincre les membres du Congrès de l'utilité de son invention. Cette fois le succès lui fut acquis. La Chambre des Députés, dans son vote du 23 février 1843, par 90 contre 82 voix, soit à une faible majorité, accorda la demande de Morse. Cet objet devait passer au Sénat le 3 mars, c'est-à-dire le jour même de la clôture de la session. Morse reste à la tribune du Sénat jusque près de minuit, mais on l'informe que la question sera renvoyée à la prochaine session en raison de la surcharge de l'ordre du jour. Découragé, Morse regagne son domicile, certain que le renvoi de la discussion serait cause d'une nouvelle déconvenue. Mais, le lendemain matin, au moment de se rendre à déjeuner, Morse reçut la visite inattendue de la fille d'un de ses amis, le commissaire aux brevets Ellsworth. Mlle Ellsworth lui apportait la joyeuse nouvelle que le Sénat avait, à la dernière heure et sans opposition, voté le crédit. Tout émotionné par cette nouvelle, l'inventeur fit à la messagère la promesse que le premier télégramme qui serait lancé sur la communication