

Zeitschrift: Gewerkschaftliche Rundschau : Vierteljahresschrift des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes
Herausgeber: Schweizerischer Gewerkschaftsbund
Band: 45 (1953)
Heft: 2

Artikel: Zur Revision der Posttaxen
Autor: Müller, Richard
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-353573>

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: 15.01.2026

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

GEWERKSCHAFTLICHE RUNDschau

MONATSSCHRIFT DES SCHWEIZERISCHEN GEWERKSCHAFTSBUNDES
ZWEIMONATLICHE BEILAGEN: „BILDUNGSARBEIT“ UND „GESETZ UND RECHT“

HEFT 2 - FEBRUAR 1953 - 45. JAHRGANG

Zur Revision der Posttaxen

Von Dr. *Richard Müller*, Sekretär der PTT-Union

Mit Botschaft vom 9. Februar 1951 hat der Bundesrat den eidgenössischen Räten eine Vorlage zur Revision des Postverkehrsgesetzes unterbreitet. Sie bezweckte die Verbesserung der finanziellen Lage der Postverwaltung durch Erhöhung einzelner Tarife. Die Botschaft ist in den Jahren 1951 und 1952 in den eidgenössischen Räten gründlich durchberaten worden, und bei verschiedenen Positionen hat man Abstriche an den bundesrätlichen Anträgen vorgenommen. Der Notwendigkeit einer Erhöhung der Tarife konnten sich aber die Räte nicht verschließen; mit großer Mehrheit wurde im Juni 1952 sowohl im Nationalrat wie im Ständerat die bereinigte Vorlage angenommen. Gegen den Revisionsentwurf ist auf Initiative einer Gruppe von Studenten der Rechtswissenschaft das Referendum ergriffen worden. Die Initianten sind von einer Reihe von Großhandelsfirmen, vor allem Tabakgrossisten, finanziell unterstützt worden. Sie genossen auch das Wohlwollen des Landesrings der Unabhängigen. Mit rund 63 000 Unterschriften ist das Referendum zustande gekommen, und eine Volksabstimmung über das Gesetz mußte angeordnet werden. Im Hinblick auf die zahlreichen Abstimmungen des Jahres 1952 wurde die Abstimmung über das Postverkehrsgesetz vom Bundesrat auf den 19. April 1953 festgelegt.

Weshalb müssen die Posttaxen revidiert werden?

Die eidgenössische Post arbeitet heute immer noch zu den Grundtaxen vom Jahre 1924. Am 18. Oktober 1946 und am 22. Januar 1948 hat der Bundesrat zwar die Erhöhung einzelner Taxen beschlossen; damit wurden jedoch nur gewisse früher zugestandene Ermäßigungen wieder aufgehoben. Der Bundesrat hatte einfach mit diesen Tarifyanpassungen, die im Postverkehrsgesetz von 1924 oder in den Weltpostverträgen festgesetzten Taxen wieder hergestellt. Seine Kom-

petenzen waren damit erschöpft, und vermehrte Einnahmen können nur durch Neufestlegung der Tarife, das heißt durch eine Revision des Postverkehrsgesetzes geschaffen werden. Die Tarife im Gesetz bilden übrigens nur einen Rahmen, den der Bundesrat nicht übersteigen darf. Er kann aber — und das ist durch die bereits erwähnten Ermäßigungen in der Vergangenheit geschehen — billigere Tarife als sie im Gesetz festgehalten sind, bestimmen. Es ist auch bei der gegenwärtigen Revision vorgesehen, nicht sofort alle Erhöhungen in Kraft treten zu lassen. Darüber wird weiter unten noch orientiert. Im Prinzip — und darum geht es hier — arbeitet die Postverwaltung aber immer noch mit Taxen, die aus den zwanziger Jahren stammen. Es gibt wohl kaum ein Unternehmen in der Schweiz, das die Preise für seine Leistungen noch auf diesem Stand belassen konnte.

Die Postverwaltung steht auf der andern Seite, wie jedes Privatunternehmen, unter dem Druck der Teuerung. Der Index der Lebenshaltungskosten ist von 1939 bis Ende 1952 von 100 auf 171 gestiegen. Die Großhandelspreise haben sich in der gleichen Periode mehr als verdoppelt. Wohl hat der Verkehr in den letzten Jahren stark zugenommen; aber die Post, die ein sehr personalintensiver Betrieb ist, im Gegensatz zum Telephon, das kapitalintensiv ist, hat nicht die Möglichkeit, allein durch bessere Ausnützung der Anlagen, respektive vermehrte Belastung des Personals, der Teuerung auszuweichen. So ist die Postverwaltung trotz Steigerung der Verkehrseinnahmen von 154 Mio Fr. im Jahre 1938 auf 263 Mio im Jahre 1949 in steigendem Maße defizitär geworden. Vor dem Zweiten Weltkrieg war es die Post, die im wesentlichen das finanzielle Fundament der PTT-Verwaltung darstellte. Das hat sich infolge der kriegsbedingten Teuerung gründlich geändert. 1944 trat erstmals seit dem Jahre 1923 ein Betriebsverlust von über 2 Mio ein. 1945 war die Rechnung wieder ausgeglichen und dann fing die Periode der steigenden Defizite an. Das Defizit schnellte von 1946 bis 1951 von 2 auf 44 Mio Fr. pro Jahr hinauf. Auch 1952 wird die Postverwaltung mit einem Verlust von mehr als 40 Millionen abschließen. Wenn durch eine Anpassung der Taxen hier nicht Remedur geschaffen wird, so müßte die Postverwaltung vermutlich bald mit einem Verlust von 70 bis 80 Mio Fr. pro Jahr rechnen. Und das mitten in der Hochkonjunktur, die zwar der Postverwaltung einen gewaltigen Mehrverkehr bringt, der jedoch nicht mehr zur Verbesserung der Finanzlage beiträgt, sondern im Gegenteil die Defizite steigert.

Ein Beispiel mag die widersinnige Situation erläutern. Anlässlich des jüngsten Jahreswechsels hatte die Post wiederum einen Rekordverkehr zu bewältigen. Die Pakete türmten sich zu wahren Bergen auf. Die Postverwaltung konnte an diesem Verkehr keine Freude haben, hat man doch errechnet, daß jedes Paket im Durchschnitt der Post Mehrauslagen von 50 Rp. verursacht. Die Paketpost ist eine der Hauptverlustquellen, wurde doch auf diesem Dienstzweig schon

1949 ein Verlust von 31 Mio Fr. erzielt. Tariferhöhungen sind denn auch gerade hier notwendig. Ausgerechnet die am Paketverkehr interessierten Kreise sind es aber, die am meisten Sturm laufen gegen die Taxerhöhungen.

Die finanzielle Situation der Postverwaltung ist heute ähnlich wie im Ersten Weltkrieg, wo von 1914 bis 1922 erhebliche Verluste in Kauf genommen werden mußten, die nur durch eine Verdoppelung der Tarife im gegenwärtig noch gültigen Postverkehrsgesetz von 1924 behoben werden konnten. Gleiche Ursachen, nämlich die steigende Teuerung, erhöhte Personalkosten, stark gestiegene Materialpreise, hatten im Ersten wie im Zweiten Weltkrieg die gleichen Wirkungen.

*Ist eine Behebung der Defizite auf anderm Wege als durch
Taxerhöhungen möglich?*

Selbstverständlich kann man die Frage stellen, ob nicht der Finanzhaushalt der Post durch andere Maßnahmen als die Erhöhung der Tarife ins Gleichgewicht gebracht werden könnte. In erster Linie denkt man hier an Rationalisierungsmaßnahmen. Die Postverwaltung — und davon kann das Personal ein Lied singen — war immer bestrebt, ihren Betrieb möglichst rationell durchzuführen. Ständig werden alle Möglichkeiten zur Dienstvereinfachung und zu Einsparungen überprüft. Jeder Arbeitsvorgang wird fortwährend analysiert. Jeder Teilvorgang, der billiger auf mechanischem Wege abgewickelt werden kann, ist bereits mechanisiert worden. Welche Mehrleistungen dem Personal durch die verschiedenen Rationalisierungsmaßnahmen bereits zugemutet wurden, mögen folgende Zahlen beweisen:

	Aufträge je Jahr und Personaleinheit	Leistungserhöhung seit 1920 in %
1920	51 600	—
1931	76 000	47
1941	80 400	56
1951	88 100	71

Das Postpersonal erledigt heute mehr als 70 Prozent mehr Arbeitsaufträge pro Kopf als 1920. Daß man aber mit der Rationalisierung auch übertreiben kann, hat das im Jahre 1944 im Nationalrat eingereichte Postulat Roth gezeigt. Damals mußte im Nationalrat erklärt werden, daß das Postpersonal heute mehr dem «bedrückten Lasttier als dem beglückt Arbeitenden gleiche» und daß die Ueberlastung des Personals zu einer scharfen Spannung zwischen Betriebsleitung und Personal geführt habe. Seither sind gewisse Erleichterungen eingetreten. Daß bei der Post auch heute nicht zu viel Leute beschäftigt werden, zeigt die Tatsache, daß Ende 1951 die Verwaltung mit rund 26 000 Ruhe- und Ferientagen im Rückstand war.

Beim Personal ist man jedenfalls der Auffassung, daß die heutige Ausnützung seiner Arbeitsleistung ein Maximum darstelle. Eine noch stärkere Ausnützung der menschlichen Arbeitskraft müßte auf schärfsten Widerstand stoßen. Auf diesem Wege können also keine Einsparungen mehr vorgenommen werden.

Dagegen kann man sparen, wenn man die *Leistungen vermindert*. Beispielsweise können durch die Aufhebung der 3. Postaustragung in den Städten mit über 5000 Einwohnern 3 Mio Fr. pro Jahr eingeholt werden. Eine Rückkehr zur zweimaligen Vertragung in den größeren Orten würde zur Vergrößerung der von den einzelnen Boten zu bedienenden Zustellbezirke führen. Damit würde auch die Last, die der Briefträger mitzuschleppen hätte, bedeutend vermehrt, was aber vom personalpolitischen Standpunkt aus unerwünscht ist. Schon heute, im Zeichen der Drucksachenflut, sind ja die Lasten, die dem Briefträger zugemutet werden, oft eher für einen Maulesel berechnet als für einen Menschen! Man könnte selbstverständlich noch weiter gehen und auch die 2. Vertragung fallenlassen, was wiederum 8 Mio einbringen würde. Schließlich ist es auch nicht selbstverständlich, daß die Pakete dem Empfänger ins Haus gebracht werden. Eine Reihe von ausländischen Verwaltungen verlangt Abholung der Pakete am Schalter. Die Geldpost ist ferner geradezu eine schweizerische Spezialität. In den meisten Staaten wird kein Geld ins Haus gebracht, sondern es muß ebenfalls am Schalter abgeholt werden. Die Beseitigung des Defizites durch Leistungsverminderung wäre aber eine unechte Einsparung. Sie würde die einzelnen Gänge von der Postverwaltung auf die Postkunden verlegen, und volkswirtschaftlich gesehen würde daraus kein Gewinn, sondern eher ein Verlust entstehen. Es ist unwirtschaftlich, wenn der einzelne Postkunde seine Ware am Schalter abholen muß.

Es ist auch die Rede davon, daß durch organisatorische Maßnahmen sich wesentliche Einsparungen erzielen ließen. Hier stehen vor allem die *Kreisdirektionen* im Blickpunkt des Interesses. Es wird gesagt, daß die Zahl von 11 Kreispostdirektionen und 17 Telephondirektionen für die Schweiz sehr hoch sei, namentlich wenn man sie mit den nur 3 Kreisdirektionen der SBB vergleiche. Aber wie viele Vergleiche, so hinkt auch dieser. Die SBB-Verwaltung hat 830 Betriebsstellen, die sich als Stationen beim SBB-Netz aneinanderreihen. Die Post hat 4000 Betriebsstellen und muß mit Aufbietung aller Transportmittel auch den entlegensten Berghof erreichen können. Zudem ist die Vielfalt der Dienste größer als bei den SBB. Allein beispielsweise die Linien der Ueberlandposten weisen eine dreimal größere Betriebslänge auf als das Netz der SBB. Die Kreispostdirektionen sind zudem nicht in erster Linie Verwaltungsstellen, sondern regionale Betriebszentralen. Soweit es immer ging, wurden von der PTT-Verwaltung die einzelnen Arbeitsgebiete zentralisiert. So wurden die Kreispostkassen aufgehoben, die Revision und Bilan-

zierung des inländischen Postanweisungsverkehrs sowie die Abrechnung im zwischenstaatlichen Paket- und Zeitungsdienst wurde zentralisiert. Beim Telephon ist die Zentralisierung ebenfalls stark fortgeschritten. Gab es 1925 noch 36 Bauämter mit 5 Baufilialen, so wurde diese Zahl systematisch auf die heutigen 17 Bauämter resp. Telephondirektionen reduziert. Vielleicht ist die Bezeichnung «Direktion» etwas irreführend: ebensogut könnte man dem Kind den Namen «Telephonamt» geben. Solange die Zunahme der Teilnehmer und des Verkehrs beim Telephon Investitionen in der Größenordnung von zirka 160 Mio Fr. jährlich erforderlich macht, dürfen diese Lokaldirektionen nicht weiter vermindert werden. Man hat beispielsweise errechnet, daß eine Aufhebung der Telephondirektion Rapperswil und eine Verteilung ihrer Aufgaben an die Telephondirektionen Zürich, St. Gallen und Luzern keine Einsparung, sondern einen Mehraufwand von zirka 150 000 Fr. jährlich erfordern würde. Eine Reduktion der 11 Postkreise würde, das lehrt die Erfahrung, auch auf einen energischen Widerstand der Kantone stoßen. Man muß hier dem Föderalismus auch eine kleine Konzession machen.

Die verhältnismäßig große Anzahl der Direktionen hat aber keineswegs zu einer Aufblähung des Apparates an leitenden Beamten geführt. Die PTT benötigt für die Leitung ihrer 28 Kreise (11 Postdirektionen, 17 Telephondirektionen) nur 37 Prozent der Anzahl der Chefbeamten, welche die SBB für ihre 3 Kreise als notwendig erachtet. Obwohl die Betriebserträge der PTT lediglich um 10,5 Prozent hinter denjenigen der SBB zurückbleiben, kommt die PTT-Verwaltung also mit einem verhältnismäßig kleinen leitenden Stab aus.

Der PTT-Verwaltung wird schließlich empfohlen, bei den *Bauten* einzusparen. Hier ist einmal zu sagen, daß die Verkehrszunahme auch größere Lokalitäten notwendig macht. Das trifft vor allem für den Pakettransport zu, der von 1939 bis 1951 von 40,9 Mio Sendungen auf 73 Mio Sendungen zugenommen hat. Auch die Verkehrsvermehrung bei andern Zweigen der Postverwaltung ist gewaltig; so steigerte sich in der gleichen Periode der Reisepostverkehr um 372 Prozent, der Telephonverkehr hat sich seit 1939 mehr als verdoppelt. Heute noch können über 5000 Begehren für die Einrichtung von Telephonanschlüssen nicht berücksichtigt werden. Neben der Verkehrsvermehrung erheischen auch neue Wohnquartiere die Erstellung neuer Postlokale.

Eine Frage, über die man diskutieren kann, ist die, ob zu teuer oder pompös gebaut wird. Wir glauben das nicht. Die PTT muß selbstverständlich ihre Bauten so erstellen, daß sie für längere Zeit halten und wenig Unterhaltsarbeiten erfordern. Die Bauten müssen so groß disponiert werden, um auch bei anwachsendem Verkehr ohne kostspielige Aenderungen genügen zu können. Man hat anfangs der dreißiger Jahre heftige Kritik wegen der Sihlpost in Zürich erhoben und

sie als weit überdimensioniert bezeichnet. Diese Kritiker sind rasch ins Unrecht versetzt worden, und heute wäre man froh, man hätte damals weitergesehen und der zu erwartenden Verkehrssteigerung *noch mehr* Rechnung getragen. Die Sihlpost hat sich nämlich bald als viel zu klein erwiesen. Erwähnenswert ist schließlich, daß die gesamten Kosten für die 4000 Postlokale und 800 Telephonlokale, also Umbauten, Unterhalt, Wertberichtigungen, Mietzinse, Entschädigungen, Heizung, Beleuchtung und Reinigung höchstens 6 Prozent der gesamten PTT-Betriebsausgaben ausmachen. Auch hier sind kaum nennenswerte Einsparungen möglich, und eine Einstellung der Bautätigkeit würde angesichts des wachsenden Verkehrs bald zu unerträglichen Verhältnissen im Betrieb führen. Man braucht nur einmal die Betriebsräume und Anlagen der Post beim Bahnhof Bern zu besichtigen, um rasch zur Erkenntnis zu kommen, daß nicht übertrieben gebaut wird und daß noch verschiedenes notwendig ist, bis überall der Verkehr einigermaßen rationell abgewickelt werden kann. Daß im übrigen vielleicht durch die Tatsache der Bindung an die eidgenössische Submissionsordnung die PTT etwas teurer bauen muß als ein Privatbetrieb, der keine Rücksichten zu nehmen hat, sei zugestanden.

*Sind Taxerhöhungen bei der Post notwendig
in Anbetracht der Betriebsüberschüsse des Telephons?*

Es wird vielfach die Meinung vertreten, daß spezielle Maßnahmen bei der Post nicht getroffen werden müßten, da das Telephon wachsende Betriebsüberschüsse aufweise und mit diesen Ueberschüssen nicht nur die Defizite der Post decken könne, sondern auch die Ablieferungen an die Bundeskasse sichere. Das Telephon ist tatsächlich heute die hauptsächliche Finanzquelle der PTT-Verwaltung, nachdem noch im Jahre 1939 drei Fünftel des Reingewinns von der Post stammten. Es würde aber jeder wirtschaftlichen Ueberlegung Hohn sprechen, wenn man die Verluste der Postverwaltung einfach durch die Telephonbenutzer auf ewige Zeiten tragen ließe. Zudem ist zu befürchten, daß die Ueberschüsse des TT-Betriebes in einigen Jahren kaum mehr ausreichen würden, um nur das wegen der Teuerung ansteigende Postdefizit auszugleichen. Daß jeder Dienstzweig nach Möglichkeit selbsterhaltend sein soll, geht schon aus den Grundsätzen hervor, die im Jahre 1883 der Bundesrat zur damaligen Revision der Posttaxen aufstellte. Er erklärte hiebei unter anderem, daß «die Taxen der verschiedenen Sendungsgattungen soweit tunlich den entsprechenden Leistungen der Post angepaßt sein sollen». Wenn man schon bei den verschiedenen Leistungen der Post darnach trachten muß, daß die Benützer durch die Taxen für die Selbstkosten aufkommen, so muß sicher mit verstärktem Gewicht darauf gedrängt werden, daß die Postbenützer im gesamten einigermaßen

die Kosten der Postverwaltung decken und sich nicht von den Telephonbenützern subventionieren lassen.

Das ist auch ein Grundsatz, der überall in der Privatwirtschaft verwirklicht wird. Wenn ein Zweig eines Unternehmens besondere Verlustquellen aufweist, werden die nötigen Maßnahmen getroffen, um eine Sanierung herbeizuführen. Es ist auch zu erwarten, daß die Einnahmensteigerung beim TT-Betrieb sich verlangsamen wird. Schon 1952 reichten die Mehreinnahmen kaum mehr aus, um die Mehrausgaben zu decken. Die Anlagen beim Telephon sind im Interesse eines guten Kundendienstes ständig erweitert und modernisiert worden; damit stiegen aber auch die Kosten für den Unterhalt und die Wertberichtigung, die in den letzten 5 Jahren um fast 600 Mio Franken zugenommen haben. Es hat auch nicht die Meinung, daß die Posttaxen nun übermäßig erhöht werden sollen, um zusammen mit dem Betriebsüberschuß beim Telephon wesentlich erhöhte Ablieferungen an die Bundeskasse zu ermöglichen. Die Posttaxen sollen nicht eine indirekte Steuer bilden. Vielmehr — und das wurde im Parlament deutlich erklärt — werden verschiedene der neuen im Gesetz vorgesehenen Taxen solange nicht in Kraft gesetzt, als die PTT-Verwaltung ohne diese Maßnahme imstande ist, den von der Bundesversammlung festgesetzten Reinertrag an die eidgenössische Staatskasse abzuliefern. In der Botschaft des Bundesrates vom 20. Januar 1953 über die verfassungsmäßige Neuordnung des Finanzhaushaltes wird denn auch gesagt, daß man trotz den Aenderungen des Postverkehrsgesetzes von der PTT-Verwaltung keine Gewinnablieferungen erwarte, die über 50 Millionen hinausgehen. Der Bundesrat betont, der Standpunkt habe sich durchgesetzt, daß *die Verkehrsbetriebe des Bundes nicht als Fiskalbetriebe zu betrachten seien*. Man will also aus der PTT-Verwaltung nicht mehr herausholen als bisher, was uns aber die Notwendigkeit nicht erspart, die Post nach Möglichkeit selbsttragend zu machen.

*Wäre die Sanierung der Postverwaltung nicht möglich
durch geringere Wertberichtigungen der PTT?*

Es gibt Leute, die glauben, das Ei des Kolumbus gefunden zu haben, indem sie erklären, die PTT hätte nur geringere Abschreibungen vorzunehmen, um einen genügenden Ertrag zu erzielen. Das wäre eine sehr gefährliche Tendenz. Was an Wertberichtigungen heute gespart würde, das müßte später berappt werden und würde wahrscheinlich ziemlich bald zu einer kräftigen Sanierung der Verwaltung zwingen. Die PTT muß darnach trachten, ihre Anlagen immer auf der Höhe der Zeit zu halten im Interesse der Bewältigung eines steigenden Verkehrs und der guten Bedienung der Kundschaft. Hätte man beispielsweise mit der Automatisierung des Telephons zugewartet, bis die handbetriebenen Zentralen vollständig abgenützt gewesen

wären, so hätte der Mehrverkehr vom Telephon in den vergangenen Jahren nicht bewältigt werden können, und es wäre erst noch mehr Bedienungspersonal nötig gewesen. Die Wertherichtigungspraxis der PTT wird übrigens vom Bundesrat bestimmt und ist so angesetzt, daß jeder Anlage-Gegenstand bei seinem normalen Ausscheiden voll abgeschrieben ist. Die ständige Anlagenerneuerung im Sinne eines zuverlässigen, raschen und sicheren Betriebes gibt auch willkommene Aufträge an Handel, Industrie und Gewerbe. Es sei hier nur nebenbei erwähnt, daß im Jahre 1949 die Aufträge der PTT an die schweizerische Wirtschaft den Betrag von 296 Mio Fr. ausmachten, gegenüber 75 Mio Fr. im Jahre 1938.

Ist die Posttaxenerhöhung verfassungswidrig?

Die Initianten des Referendums haben ihr Vorgehen wesentlich damit begründet, daß eine Erhöhung der Posttaxen gegen die Bundesverfassung verstoße, solange die PTT-Verwaltung gesamthaft noch mit einem Ueberschuß abschließe. Man sagt auch, daß schon die in den Jahren 1950 und 1951 an die Staatskasse abgelieferten 50 Mio Fr. im Widerspruch ständen mit der Bundesverfassung.

Wir wären die letzten, die verfassungsmäßige Bedenken als bedeutungslos abtun würden. Man darf mit dem Grundgesetz unseres demokratischen Staates sicher nicht spielen und über verfassungsmäßige Vorschriften mit einem Federstrich hinweggehen. Es geht vor allem um die Frage, ob der Ausdruck in Art. 36, Abs. 3, der Bundesverfassung, wo von *möglichst billigen* Grundsätzen für die Festlegung der Tarife die Rede ist, als möglichst billig im Sinne von niedrig oder im Sinne von gerecht und angemessen interpretiert werden müsse. Im französischen Text heißt es «équitable», und auch im italienischen Text der Verfassung vom Jahre 1848 hieß es «eque», was beides als gerecht und angemessen übersetzt werden muß.

Aber auch wenn wir diesen Streit um Worte beiseite lassen, so zeigt ein Rückblick auf die historische Entwicklung, daß es niemals die Meinung haben konnte, die PTT-Verwaltung, resp. die Post dürfe keine Ueberschüsse machen. Den Ausdruck «billig» finden wir nämlich schon in einem Konkordat vom Jahre 1818, wo es heißt, daß die Kantone die Posttaxen für die Angehörigen der andern Kantone wie des eigenen Kantons nach billigen Grundsätzen festlegen sollen. Die Kantone hatten aber sicher nie die Auffassung, die Tarife sollten keine Ueberschüsse ermöglichen; vielmehr bildete ja das Postregal für die Kantone bis 1848 eine wichtige Einnahmequelle. 1848 wurde dann festgelegt, daß aus dem Reinertrag der Postverwaltung die Postentschädigungen an die Kantone auszuzahlen seien, damals rund 1,5 Mio Fr. Bei Betriebsausgaben der Post in den Jahren 1850 bis 1860 von jährlich rund 6 Millionen erwartete man also nur für die Ausrichtung der Postentschädigungen an die Kantone ganz erhebliche

Ueberschüsse. Durch eine neue Verteilung der Aufgaben zwischen Bund und Kantonen wurden mit der Verfassung von 1874 die Postentschädigungen beseitigt; aber auch der Bund rechnete damals mit einer gewissen Einnahme von seiten der Postverwaltung. Denn mit diesen Einnahmen mußten ja die neu von den Kantonen übernommenen Aufgaben mindestens zum Teil gedeckt werden können. Daß der Bund von der PTT die Ablieferung eines Reinertrages erwartet, geht aus Abs. 2 von Art. 36 der Bundesverfassung und Art. 42, lit. c), hervor. Im ersterwähnten Artikel heißt es: «Der Ertrag der Post- und Telegraphenverwaltung fällt in die eidgenössische Kasse», im andern Artikel: «Die Ausgaben des Bundes werden bestritten . . . c) aus dem Ertrag der Post- und Telegraphenverwaltung.»

Einig ist man sich darüber, daß der Reinertrag nicht in einem übertriebenen Verhältnis zu den Gesamtausgaben der PTT-Verwaltung stehen darf. *Der Reinertrag soll vielmehr mäßig sein.* In einem Kommentar zur Bundesverfassung hat der bernische Staatsrechtslehrer Professor Burckhardt dargelegt, daß Ueberschüsse in der Größenordnung von einem Siebentel bis einem Neuntel der Ausgaben der PTT, wie sie in den Jahren nach 1874 an der Tagesordnung waren, als mäßig bezeichnet werden müssen. Professor Huber anderseits erklärt in einem Gutachten, daß ein Reinertrag von einem Sechstel der Betriebsausgaben im Rahmen der Verfassung liege. Eine Ablieferung von 50 Mio Fr. würde für die Jahre 1952 und 1953 bloß den elften und zwölften Teil der PTT-Betriebsausgaben ausmachen. Das Verhältnis zwischen Ausgaben und Gewinn würde in der Zukunft ungefähr bei 600 : 50 liegen. Das ist nicht übertrieben, und jedenfalls ist die Ablieferung, die man auch nach Annahme des Postverkehrsgesetzes von der PTT-Verwaltung erwartet, relativ geringer als in früheren Jahren, viel geringer vor allem als in der Periode 1848 bis 1874, wo das Verhältnis von Ausgaben und Ueberschuß teilweise 4 : 1 und 5 : 1 war.

Welches ist der Inhalt des revidierten Postverkehrsgesetzes?

Die Zeitungstransporttaxen

Ursprünglich war, gestützt auf Begehren aus Wirtschaftskreisen, vorgesehen, die Zeitungstransporttaxe um ein geringes zu erhöhen. Die Beförderung der über 600 Millionen Zeitungen und Zeitschriften (1951) bringt der Verwaltung jährlich einen Verlust von zirka 15 Mio Fr. Die eidgenössischen Räte verzichteten trotzdem auf eine Mehrbelastung des Zeitungswesens in Würdigung der politischen Bedeutung, welche der Presse in unserem Lande zukommt. Viele kleinere politische Zeitungen hätten tatsächlich Mühe, die Mehrkosten einer erhöhten Transporttaxe zu übernehmen. Daß es wieder andere Blätter gibt, deren Förderung durch niedrige Tarife

nicht unbedingt erwünscht ist, muß als Schönheitsfehler in Kauf genommen werden. Es hätte aber Schwierigkeiten bereitet, die für unsere Demokratie würdigen Zeitungen und Zeitschriften von den andern auszuscheiden und bezüglich Transporttaxen differenziert zu behandeln. Der Beschluß der eidgenössischen Räte liegt auf der Linie, wie sie bereits das erste Posttaxengesetz vom Jahre 1849 festgelegt hat. Der Bundesrat führte damals aus, daß durch niedrige Taxen den tüchtigen Blättern in der ganzen Eidgenossenschaft leichter Eingang verschafft werden soll und man dadurch zur Verbreitung eines echt nationalen Geistes und zur Bildung einer gesunden öffentlichen Meinung wesentlich beitragen wolle. Die Postverwaltung leistet mit der Beibehaltung der bisherigen niedrigen und verlustbringenden Zeitungstransporttaxen einen wesentlichen Beitrag zur Erleichterung der politischen Meinungsbildung in unserem Lande.

Die neuen Brieftaxen

Die neuen Brieftaxen sehen wie folgt aus (geltende Taxen in Klammern):

<i>Briefe, Päckchen (bis 1 kg) und Geschäftspapiere</i>		Taxen Rp.	
bis 250 g im Nahverkehr (Umkreis von 10 km)	. . . . .	15	(10)
bis 250 g im Fernverkehr	. . . . .	25	(20)
über 250 bis 1000 g (Päckchen)	. . . . .	40	(30)
<i>Postkarten</i>			
einfache	. . . . .	15	(10)
mit unfrankiertem Antwortteil	. . . . .	15	(10)
mit frankiertem Antwortteil	. . . . .	30	(20)
<i>Drucksachen (Mindestmaß 10 × 7 cm):</i>			
bis 50 g	. . . . .	8	(5)
über 50 bis 100 g	. . . . .	10	(10)
über 100 bis 250 g	. . . . .	15	(10)
über 250 bis 500 g	. . . . .	20	(15)
über 500 bis 1000 g	. . . . .	30	(25)
<i>bar- oder maschinenfrankiert in einer Mindestzahl von 50 gleichartigen Stücken:</i>			
bis 50 g	. . . . .	5	(5)
über 50 bis 100 g	. . . . .	8	(10)
über 100 bis 250 g	. . . . .	10	(10)
<i>ohne Adresse</i>			
bis 50 g	. . . . .	3	(3)
über 50 bis 100 g	. . . . .	5	(5)
über 100 bis 250 g	. . . . .	10	(10)
<i>zur Ansicht (zusammen für Hin- und Rückweg)</i>			
bis 50 g	. . . . .	13	(8)
über 50 bis 100 g	. . . . .	15	(15)
über 100 bis 250 g	. . . . .	20	(15)
über 250 bis 500 g	. . . . .	25	(20)
bar- und maschinenfrankiert in einer Mindestzahl von 50 gleichartigen Stücken	. . . . .	10	(8)

im Ausleihverkehr öffentlicher Bibliotheken (zusammen für den Hin- und Rückweg)		Taxen Rp.	
bis 500 g wie Drucksachen zur Ansicht			
über 500 g bis 2,5 kg		35	(30)
über 2,5 bis 4 kg		55	(50)
Blindenschriften			
für je 1000 g (Höchstgewicht 7 kg)		3	(3)
Warenmuster, gewöhnliche, adressierte			
bis 250 g		15	(10)
über 250 bis 500 g		25	(10)
bar oder maschinenfrankiert, in einer Mindestzahl von 50 gleichartigen Stücken			
bis 250 g		10	(10)
ohne Adresse			
bis 50 g		5	(5)
über 50 bis 250 g		10	(10)
Einschreibung			
für alle vorgenannten Sendungen (für Briefe nur bis 250 g, für Drucksachen und Warenmuster nur gewöhnliche, adressierte)		30	(20)

Es ist klar, daß man bei der Prüfung von Maßnahmen, die ein Defizit von über 40 Mio beseitigen sollten, daran denken mußte, in erster Linie auch die sogenannten Briefftaxen zu erhöhen. Die Briefpost, zu denen kleine Päckchen, Karten, Warenmuster usw. gehören, bildete nämlich seit jeher das *finanzielle Rückgrat* der Post. Mit dem Reinertrag der Briefe müssen schon heute die Verluste der andern Dienstzweige zum Teil ausgeglichen werden. Bei den neuen Taxen ist zu bemerken, daß gewöhnliche adressierte Drucksachen von 50 bis 100 g auch mit den neuen Tarife keine Erhöhung erfahren werden, bei bar- und maschinenfrankierten Drucksachen in einer Mindestzahl von 50 Stück bleibt es bis zu 50 g ebenfalls beim alten Tarif und für Drucksachen im Gewicht von 50 bis 100 g tritt sogar eine Senkung von 10 auf 8 Rp. nach dem neuen Tarif ein. Blindenschriften würden von der Erhöhung ebenfalls unberührt bleiben wie einzelne Positionen bei den Warenmustern.

Wesentlich in diesem Kapitel ist aber, daß *die neuen Briefposttaxen*, also die Taxen für Briefe, kleine Päckchen, Karten, Warenmuster, Drucksachen, Leihsendungen sowie die Einschreibgebühr *vorläufig nicht in Kraft gesetzt werden*. Damit haben die eidgenössischen Räte gegenüber dem ursprünglichen bundesrätlichen Antrag einen Abstrich von 23 Mio Fr. an der Vorlage vorgenommen. Hier zeigt sich wieder deutlich der Wille, mit der Taxrevision keine erhöhten Ablieferungen an die Bundeskasse zu verwirklichen. *Solange die PTT-Verwaltung ohne neue Taxen bei den Briefen in der Lage ist, die vorgesehenen Ablieferungen an die Bundeskasse zu machen,*

werden die Briefposttaxen auf dem bisherigen Stand belassen. An und für sich ist das auch irgendwie logisch, denn die Briefposttaxen sind durchaus den entsprechenden Leistungen der Post angepaßt. Hier mußte keine Verlustquelle beseitigt werden.

Die neuen Pakettaxen

Wenn von Pakettaxen die Rede ist, so meint man hier Stücke im Gewicht von über einem Kilogramm; was darunter ist, gehört zu den Brieftaxen. Bei den Pakettaxen « liegt der Hund begraben ». Sie bilden die Hauptursache, weshalb Erhöhungen notwendig sind. Die Paketpost verursacht nämlich heute im Jahresdurchschnitt ein Defizit von rund 40 Mio Fr. Die vorgesehene Erhöhung der Pakettaxen wird etwa 15 Mio Fr. einbringen, so daß also auf diesem Dienstzweig immer noch ein Defizit von rund 25 Mio Fr. pro Jahr bestehen bleibt. Es trifft daher keineswegs zu, wenn man von interessierten Kreisen erklärt, man wolle durch den Aufschlag bei den Paketen einem Wirtschaftszweig eine indirekte Steuer auferlegen. Vielmehr hat die Erhöhung der Pakettaxen lediglich zur Folge, um mit der « Schweizerischen Arbeitgeberzeitung » zu reden, daß « nun diejenigen PTT-Kunden, die die Kosten der von ihnen in Anspruch genommenen öffentlichen Dienste bisher in *besonderem* Maße durch die Allgemeinheit tragen ließen, *vermehrt* zur Kostendeckung beigezogen werden. Wer also heute durch die Posttaxenerhöhung besonders betroffen wird, muß in den letzten Jahren über die Post auch in besonderem Maß indirekter Subventionsempfänger gewesen sein ». Da auch durch die geplanten Erhöhungen das Defizit der Paketpost nicht ausgeglichen wird, kann von einer indirekten Steuer hier gar nicht die Rede sein. Es handelt sich bei den neuen Ansätzen nicht einmal um vollwertige Gebühren.

Besonders verlustbringend sind die Stücke über 10 kg auf große Entfernungen, für welche die Post von den Versandfirmen speziell bevorzugt wird. Aber auch die Stücke von 5 bis 10 kg sind nicht rentabel. Das hängt zum Teil mit den Transportkosten zusammen, die die Post den Bahnen vergüten muß. Für die nicht regalfpflichtigen Pakete über 5 kg richtet sich die Vergütung nach den Eilguttaxen. Es sei dies an einem Beispiel illustriert:

Strecke Lausanne–St. Moritz

Gewicht	Posttaxe	Vergütung an die Bahnen	Verlust der Post
kg	Rp.	Rp.	Rp.
5	90	96	6
7	120	278	158
9	150	359	209
15	200	597	397

Diese Zahlen stammen aus dem Jahre 1948; seither mußte die Transportentschädigung an die Bahnen um rund 10 Mio Fr. erhöht werden, weil auch die Bahnen nicht unter den Selbstkosten Güter befördern können. Selbstverständlich wäre es unsinnig, hier den Rückwärtsgang einzuschalten und die Transportentschädigung zu reduzieren, um das Postdefizit zu vermindern. Dadurch würden nur die Bahnen in eine Notlage geraten.

Eine vollständige Beseitigung des großen Fehlbetrages der Paketpost hätte zu massiven Taxänderungen geführt, die namentlich die abgelegenen Gebirgsgegenden schwer benachteiligen würde. Ein Regiebetrieb hat aber nicht nur Rechte, sondern auch Pflichten. Er muß den wirtschaftlichen Bedürfnissen der verschiedenen Landesgegenden Rechnung tragen. Das ist durch die geplante, relativ mäßige Tarifierhöhung geschehen.

Die vorgeschlagenen höheren Paketposttaxen

	Taxen in Rappen	
	neu	alt
bis 250 g (eingeschrieben)	40	30
über 250 g bis 1 kg (eingeschrieben) . . .	50	40
über 1 bis 2,5 kg	80	60
über 2,5 bis 5 kg	120	90
über 5 bis 7,5 kg	160	120
über 7,5 bis 10 kg	200	150
über 10 bis 15 kg	250	200

Für *Wertsendungen*, die besonders sorgfältig behandelt werden müssen, sieht das revidierte Postverkehrsgesetz folgende Aenderungen vor:

	Rp.	
	neu	alt
für Wertangaben bis 300 Fr.	50	20
für Wertangaben über 300 bis 500 Fr.	50	30
dazu für je weitere 500 Fr. oder einen Bruchteil davon wie bisher 10 Rp. Die Wertangabe bleibt weiterhin unbeschränkt.		

Die neuen Taxen würden diesen Geschäftszweig der Wertsendungen annähernd selbsttragend gestalten.

Die neuen Taxen der Geld- und Bankpost

Die *Einzugsaufträge* erfahren keine Aenderung. Dagegen werden die Taxen für *Nachnahmen* erhöht, da dieser Dienstzweig heute stark defizitär ist. Für jede Nachnahme hat die Verwaltung heute 30 Rp. «draufzulegen». Der Verlust betrug hier 1951 5,7 Mio Fr. Die neuen Nachnahmentaxen sehen wie folgt aus:

	Rp.	
	neu	alt
für Beträge bis 5 Fr.	20	15
für Beträge über 5 bis 10 Fr.	20	20
für Beträge über 10 bis 20 Fr.	30	20

Die *Postanweisungen* bringen ebenfalls einen ziemlichen Verlust, der pro Jahr rund 2,5 Mio Fr. ausmacht. Die vorgeschlagenen Taxen sind folgende:

	Rp.	
	neu	alt
bis 20 Fr.	30	20
über 20 bis 100 Fr.	40	30
Die Zuschläge für je weitere 100 Fr. oder Bruchteile davon bleiben unverändert (10 Rp.). Der Höchstbetrag einer Postanweisung beträgt 10 000 Fr.		

Auch der *Postcheckverkehr* bildet eine namhafte Verlustquelle für die Verwaltung. Mit dem Postcheckverkehr wird der Wirtschaft ein erheblicher Dienst geleistet. Der Gesamtumsatz betrug 1952 116 Mia Fr. 25 Checkämter besorgen Tag für Tag einen wichtigen Teil der Buchhaltung jedes Rechnungsinhabers. Jeder der rund 230 000 Inhaber kann abends um 5 Uhr den Stand seines Postcheckkontos erfragen. Auf dem dem Empfänger zu übergebenden Abschnitt können Mitteilungen angebracht werden, die keiner Taxe oder Gebühr unterliegen. Das ist einzigartig. Im Ausland ist das überhaupt nicht zulässig oder nur gegen die Entrichtung einer Gebühr. Der Verlust der Verwaltung betrug hier 1951 beinahe 11 Mio Fr., trotz der Aktivzinsen, die der Postcheckdienst aus der Anlage der Gelder bezieht. Die neu vorgesehenen Taxen sollen der Post die Deckung der Selbstkosten erlauben. Unter anderem wird jetzt auch eine Girotaxe von 10 Rp. pro Ueberweisung vorgesehen, mit der nicht der Auftraggeber, sondern der Geldempfänger belastet wird. Bis jetzt war der *Girodienst* — die bargeldlose Ueberweisung von einer Checkrechnung auf die andere — *vollkommen gratis*. Das bedeutet eine gewaltige Leistung für die Wirtschaft bei einem Umsatz im Girodienst allein von 90 Mia Fr. pro Jahr. Für die rund 30 Mio Gutschriften aus Ueberweisungen, die 1951 getätigt wurden, brauchte es über 170 Arbeitskräfte mit einem Kostenaufwand von mehr als einer Million Franken. Diesen Kosten stand bis jetzt keine Gegenleistung des Kontoninhabers gegenüber. Es wird einleuchten, daß die Postverwaltung auf die Dauer eine solch gewaltige Arbeit nicht gratis ausführen kann.

Die Portofreiheit

Von Anfang an spielte bei den Beratungen über die Revision des Postverkehrsgesetzes die Portofreiheit eine wichtige Rolle. Man hat speziell von den Wirtschaftsverbänden erklärt, es sei nicht zumutbar, die Posttaxen zu erhöhen, solange ein ganzer Rattenschwanz

von Amtsstellen im Genuß der Portofreiheit seien. Es profitieren davon heute rund 110 000 Amtsstellen. 1944 erreichten die portofreien Sendungen die phantastische Zahl von 150 Millionen.

Man hat seit 1861 dreizehnmal versucht, an der Portofreiheit zu rütteln. Immer ist eine Aenderung am Widerstand der politischen Behörden gescheitert. Nun hat das Volk es am 19. April in der Hand, beim 14. Anlauf endlich die vielgerügte Portofreiheit auf ein Minimum zu beschränken. Statt der 110 000 Amtsstellen werden inskünftig nur noch 26 dieses Privileg haben, nämlich der Bundesrat und die kantonalen Regierungen als Gesamtbehörden. *Bleiben wird auch die Portofreiheit für die im Dienste stehenden Wehrmänner* für ein- und ausgehende persönliche und militärdienstliche Sendungen. Weiter sagt das Gesetz ausdrücklich, daß die Postverwaltung befugt ist, für Sendungen zur Linderung von Notständen vorübergehend Portofreiheit zu gewähren. So können zum Beispiel Liebesgabensendungen für die Opfer der jüngsten Ueberschwemmungskatastrophen in Holland, Belgien und England taxfrei befördert werden.

Es stellt den Mitgliedern des National- und Ständerates ein gutes Zeugnis aus, daß sie freiwillig auf ihr Privileg der Portofreiheit für ausgehende Sendungen verzichtet haben. Bisher scheiterten nämlich die Versuche zur Beseitigung dieses Systems an der Schreibfreudigkeit des Parlamentes. Der verbleibende Rest der Taxfreiheit für die Regierungen und Wehrmänner belastet die Post nicht, denn für diese Leistungen erhält sie Vergütungen durch den Bund. Im übrigen werden auch die bisher privilegierten Behörden und Amtsstellen nicht verpflichtet, ihre Korrespondenzen einzeln zu frankieren; es ist vielmehr vorgesehen, daß diese amtlichen Taxen *pauschal* entrichtet werden. Die Einsparung für die Postverwaltung durch Aufhebung der Portofreiheit wird den Betrag von 7 Mio Fr. pro Jahr erreichen.

Mehrleistungen der Post ohne Taxerhöhungen

Das neue Postverkehrsgesetz bringt auch gewisse Mehrleistungen der Verwaltung. So wird die Haftpflicht der Verwaltung verschärft, die vorgesehenen Haftpflichtsummen werden erhöht. Beispielsweise wird gegenwärtig für den Verlust einer eingeschriebenen Kleinsendung eine Entschädigung von 50 Fr. gegeben, neu sind 70 Fr. vorgesehen. Entsprechend erhöhte Vergütungen werden auch bei Verspätungen in der Zustellung von Sendungen oder Zahlungen der Geldpost vorgesehen.

*

Gesamthaft gesehen, kann man sich, sofern man ein Interesse an einer leistungsfähigen und zuverlässigen Post hat, der Notwendigkeit einer Verminderung des Defizites der Postverwal-

tung nicht verschließen. Eine wesentliche Verteuerung der Lebenshaltungskosten ist durch die geplanten Maßnahmen nicht zu erwarten. Würden die gesamten neuen Taxen sofort in Kraft gesetzt, so hätte das eine Erhöhung des Landesindexes der Lebenshaltungskosten um 0,2 Punkte oder 1 Promille zur Folge. Vorläufig werden aber die Brieftaxen nicht erhöht, das heißt solange nicht, als die PTT-Verwaltung im gesamten den von der Bundesversammlung festgesetzten Reinertrag an die eidgenössische Staatskasse abliefern kann. Damit ist gegenüber den ursprünglichen Anträgen ein Abstrich von 23 Mio Fr. vorgenommen worden. Die Verbesserungen von rund 33 bis 35 Mio, die übrigbleiben, dienen nur dazu, die hauptsächlichsten Verlustquellen zu beseitigen oder zu reduzieren (Paketpost, Geldpostverkehr, Portofreiheit).

Ein Vergleich mit dem *Ausland* zeigt, daß unsere Taxen auch nach der neuen Regelung keineswegs als übersetzt bezeichnet werden müssen. Bei einer Betrachtung der Brieftaxen ist beispielsweise zu berücksichtigen, daß nahezu 40 Prozent der Gesamtaufgabe zur billigen Nahverkehrstaxe befördert werden. Die Postverwaltung in der Schweiz nimmt für jeden Brief im Durchschnitt nur etwas über 16 Rp. ein. Andere Länder kennen aber nur eine Einheitstaxe, zum Beispiel Frankreich 20 Rp., Schweden 23 Rp. Zudem gilt in der Schweiz die Grundtaxe bis 250 g, während in Belgien und Dänemark die erste Gewichtsstufe bis 50 g, in Deutschland und Frankreich bis 20 g, in Italien nur bis 15 g gilt. Bei der Paketpost kennen nur Deutschland und Oesterreich für Distanzen bis 150 km niedrigere Taxen. Sonst ist auch der *neue* schweizerische Pakettarif der günstigste aller europäischen Staaten. In Belgien und Schweden zahlt man für ein Zweikilopaket doppelt soviel, in Frankreich zweieinhalb- bis dreimal soviel wie bei uns. Dabei werden in verschiedenen Staaten die Pakete überhaupt nicht ins Domizil zugestellt. Setzt man die Taxen in Beziehung zur Kaufkraft der Durchschnittslöhne, so kommt einzig Amerika wesentlich günstiger weg. Hier muß aber beigefügt werden, daß die Postverwaltung in den Vereinigten Staaten jährlich ein Defizit von mehr als 2 Mia Schweizer Franken «erzielt». Sicher ein Zustand, den niemand von uns herbeiwünscht.

Auch die *Leistungen* der schweizerischen Post, verglichen mit denen des Auslandes, lassen sich sehen. Bezüglich der Dichtigkeit der Poststellen stehen wir in vorderster Linie. Nur Schweden hat noch eine ähnliche Dichte wie wir. Täglich werden von der Post 3000 Bahnzüge und zirka 1000 Autokurse bedient zur raschen Weiterleitung der aufgegebenen Sendungen. Auch die Zahl der Zustellgänge ist sehr hoch. In der Weltstadt Neuyork wird beispielsweise die Post im Tag nur einmal ausgetragen. In Städten von weniger als 10 000 Dollar Postertrag und in Dörfern von weniger als 5000 Dollar Ertrag wird in den Vereinigten Staaten die Post überhaupt nicht

ausgetragen. Die Paketzustellung und die Zustellung der Postanweisungsbeträge ist im Ausland zum Teil nicht üblich. In Frankreich, Großbritannien und den Vereinigten Staaten müssen die Empfänger das Geld am Postschalter abholen. Eine Reihe von Staaten lassen Pakete nur bis zu einem bedeutend geringeren Gewicht zu als in der Schweiz.

Die geplante Erhöhung der Posttaxen ist volkswirtschaftlich vertretbar und betriebswirtschaftlich notwendig. Wenn wir die Qualität, Schnelligkeit und Zuverlässigkeit der schweizerischen Post erhalten wollen, müssen wir ihr zustimmen. Zu bedenken ist auch, daß eine Verwerfung des Postverkehrsgesetzes die geplante Abschaffung der Portofreiheit ebenfalls erledigen würde. Es würde wahrscheinlich einige Zeit vergehen, bis man hier einen fünfzehnten Anlauf vornehmen könnte. Mit der Erhöhung der Taxen ist keine Verstärkung einer indirekten Steuer geplant. Die Ablieferungen der PTT-Verwaltung an die Eidgenossenschaft entsprechen dem, was seit Bestehen einer eidgenössischen Post üblich war. Sie sind sogar noch relativ niedriger als in früheren Jahrzehnten. Die Ansätze des neuen Postverkehrsgesetzes werden vollumfänglich erst eingeführt, wenn dies notwendig ist, das heißt wenn die PTT-Verwaltung als Gesamtes nicht mehr einen normalen Ertrag herauswirtschaften kann. Die sofort vorgesehenen Taxänderungen stellen ein Minimum dessen dar, was notwendig ist. Es kann auf die Dauer nicht verantwortet werden, eine bestimmte Schicht von Postbenützern (zum Beispiel Versandfirmen) indirekt zu subventionieren.

Schließlich sei erwähnt, daß eine Verweigerung der mäßigen Taxanpassungen durch das Schweizervolk Maßnahmen rufen müßte, die weder für unsere Volkswirtschaft noch für das Personal der PTT von Nutzen wären. Einerseits würden, um den finanziellen Ausgleich zu schaffen, sehr wahrscheinlich die Leistungen abgebaut, was nicht im Interesse der Wirtschaft liegt, und auf der andern Seite würde vermutlich der Sparhebel in jeder Beziehung beim Personal angesetzt. Dabei wird schon heute alles getan, um durch ständige Ueberwachung und Ueberprüfung die Leistungen des Personals auf einem Maximum zu halten, wobei die Löhne auch bei verantwortungsvollen Berufen namentlich des uniformierten Personals äußerst bescheiden sind.

Es ist für niemand leicht, einem Vorschlag zuzustimmen, der Preiserhöhungen mit sich bringt. Das Schweizervolk und namentlich die Arbeiterschaft haben aber immer bewiesen, daß sie vernünftigen Erwägungen zugänglich sind und sich notwendigen Opfern nicht verschließen. Wir hoffen zuversichtlich, daß der Stimmbürger am 19. April staatsmännisch denkt und dem Kaiser gibt, was des Kaisers ist, resp. der Postverwaltung ein Entgelt für ihre Leistungen zubilligt, mit dem sie ohne übertriebene Verluste arbeiten kann.