

<b>Zeitschrift:</b>	Die Eisenbahn = Le chemin de fer
<b>Herausgeber:</b>	A. Waldner
<b>Band:</b>	2/3 (1875)
<b>Heft:</b>	1
<b>Artikel:</b>	Botschaft des Bundesrates an die hohe Bundesversammlung, betr. den Postvereinsvertrag vom 9. October 1874
<b>Autor:</b>	[s.n.]
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-3649">https://doi.org/10.5169/seals-3649</a>

### **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:** 23.02.2026

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

Unternehmer von der ihnen ohnedem so karg bemessenen Frist noch diesen Zeitraum in der besten Jahreszeit einbüßen.

Sodann sistirte plötzlich die oberitalienische Bahn (Alta Italia) im Monat October auf 25 Tage den Transport der von Deutschland kommenden für den Bau der Gotthardbahn bestimmten Güter und Materialien, angeblich wegen grosser Traubentransporte am Lago Maggiore.

So häuften sich Schwierigkeiten auf Schwierigkeiten, und noch wenige Wochen zuvor wurde selbst in technischen Kreisen die rechtzeitige Eröffnung der Bahn entschieden bezweifelt; allein deutsche und schweizerische Intelligenz, Energie und Ausdauer, denen im Wesentlichen das Unternehmen anvertraut war, führten zum Ziel. Dem Oberingenieur Gerwig, welcher dasselbe leitete, sowie dem gesammten Beamtenpersonal der Gotthardbahn, das mit Aufopferung Tag und Nacht auf dem Posten war, gebührt in erster Linie die vollste Anerkennung; allein gewiss nicht minder den deutschen Unternehmern, für welche, wie auch für die deutschen Arbeiter, neben den schon angeführten noch weitere grosse Schwierigkeiten durch die Verschiedenheit der Sprache und Lebensweise entstanden. Trotzdem dieselben schliesslich noch unter der Ungunst längern Regenwetters zu kämpfen hatten, wurde durch ihre fast übermenschlichen Anstrengungen doch noch die rechtzeitige Bahneröffnung möglich gemacht.

Wem von diesen Unternehmern der Preis zuzuerkennen, ist in der That schwer zu sagen, denn Jeder ohne Ausnahme hat ohne Unterlass mit Aufbietung aller seiner Kräfte gearbeitet und Beispielloses geleistet; allein es war doch nicht jedem eine gleich schwere Aufgabe zugefallen, und so mag es uns gestattet sein, der Firma Gebrüder Decker & Co. in Cannstatt hier nochmals specielle ehrende Erwähnung zu thun, welche ca. 23,000 Centner Eisenconstructionen für Brücken geliefert hat, von welchen, wie oben erwähnt, ein Theil, die Zeit des Transports abgerechnet, in einem Zeitraum von ca. 2 Monaten anzufertigen und zu montiren war.

Über die Eröffnungsfeierlichkeiten Folgendes:

Am 6. December, Vormittags 11 $\frac{1}{2}$  Uhr, setzte sich in Lugano der Eisenbahnzug, auf welchem sich Mitglieder der Gotthardbahn-Direction, das technische Personal derselben und die städtischen Behörden von Lugano befanden, unter Glockengeläute, Kanonen donner und dem allgemeinen Jubel des zahlreich versammelten Publikums in Bewegung, wurde in Chiasso von den städtischen Behörden begrüßt und kehrte gegen 5 Uhr Nachmittags wieder nach Lugano zurück. Hier hatte sich die Bevölkerung mit zahlreichen brennenden Fackeln versenkt und improvisierte einen Festzug durch die Hauptstrassen der Stadt, der seine begeisterten Vivatrufe weithin erschallen liess. Am gleichen Tag fand die Eröffnung der Linie Bellinzona-Biasca ebenfalls in feierlicher Weise statt, während die Eröffnung der Zweigbahn Locarno-Bellinzona, wie oben erwähnt, am 20. December erfolgte. Bei diesem so glücklichen Ereigniss haben die Bevölkerungen von Locarno und Bellinzona ihrer Befriedigung durch ein offizielles Fest Ausdruck gegeben. Bellinzona insbesondere war glänzend beflaggt und die neue schöne Zufahrtsstrasse zur Station mit den cantonalen, eidgenössischen, italienischen und deutschen Wappen und mit dem Anlasse angemessenen Inschriften geschmückt. Es fand ein Bankett der Gemeindebehörden der beiden Städte statt, wozu auch das technische Personal eingeladen war. Es fehlte dabei nicht an Trinksprüchen, die alle dem edelsten Gefühle der Vaterlandsliebe und des humanen Fortschritts entflossen.

Nachdem somit der vertragsmässige Termin für die ersten Gotthard-Bahnlinien trotz der überaus kurzen Bauzeit eingehalten wurde, so ist um so sicherer zu hoffen, dass der Gotthardtunnel selbst und die 2 Anschlusslinien am 6. December 1880, wie projectirt, dem Verkehr übergeben werden können, womit dieses grosse internationale Werk einer directen Verbindung Deutschlands und der Schweiz mit Italien vollendet und der ganze Handelsverkehr zwischen diesen Ländern eine totale Umwälzung erfahren wird.

\* \* \*

**Tessinische Thalbahnen.** (Corr.) Die Collaudation für die Linien Lugano-Chiasso- und Biasca-Bellinzona-Locarno hat bekanntlich für erstere am 6. Dec., für letztere am 20. Dec. stattgefunden, obgleich die betreffenden Bauten noch nicht vollständig abgewickelt sind. Der Betrieb wurde jedoch der Gesellschaft demgemäß nur unter Ansetzung einiger Verpflichtungen gestattet, nämlich es soll dieselbe alle rückständigen Arbeiten, namentlich die Einfriedungen der Traces- und der Bahnanlagen, die Barrieren, Gradianten- und Kilometeranzeiger, Warntafeln u. s. w. bis zum Sommer vollständig erstellen lassen,

und zwar hiebei mit dem Nothwendigsten beginnen. Für die noch zu vollendenden Tunnelbauten Maroggia, Paradiso, Bellinzona (Schwyz) darf dabei jedoch die gute Jahreszeit abgewartet werden. Sind diese Arbeiten vollendet, so soll eine zweite Collaudation stattfinden. Für die Erstellung der definitiven Hochbauten, woran ohne Unterbrechung weiter gearbeitet werden soll, wird als Frist spätestens Ende 1876 gesetzt.

Der „Repubblicano“ hat eine Serie von Correspondenzen eröffnet, aus der Feder des Hrn. Nationalrath Censi, in welchen die Gotthardbahn und die eidgen. Inspectoren lebhaft angegriffen wurden, da die Collaudation und Betriebseröffnung viel zu früh erfolgt sei, so dass Gefahr für Betrieb und Reisende vorhanden gewesen oder noch vorhanden sei. Dieser Behauptung des Hrn. Censi steht aber die Thatsache gegenüber, dass der Betrieb bis heute in vollständig geordneter Weise erfolgen konnte, und dass es ein Gewinn für das Land ist, so früh als möglich zu eröffnen, versteht sich von selbst. Bezeichnend ist es, dass sich der italienische „Moniteur“ namentlich jener Anschuldigungen bemächtigt hat, um dahinter die Nachlässigkeit der Alta Italia betreffend die Strecke Chiasso-Camerlata etwas zu verdecken, was aber natürlich nicht recht gelingen will.

Auf der Strecke Lugano-Chiasso befanden sich verflossene Woche 5 Locomotiven, 10 zweiachsige Personenwagen I. und II. Cl., 6 zwei- und 5 vierachsige Personenwagen III. Cl., 4 Gepäckwagen, 28 gedeckte Güterwagen, 30 offene Güterwagen, gewiss ein hinreichendes Material für eine interne Strecke von 26 Kilom., die, da die Verbindung mit Camerlata noch nicht hergestellt ist, vom Transit noch nicht sehr in Anspruch genommen wird. — Für Biasca-Locarno (41 Kilom.) waren letzte Woche vorhanden 7 Locomotiven, 8 zweiachsige Personenwagen I. und II. Cl., 12 zwei- und 7 vierachsige Personenwagen III. Cl., 4 Gepäckwagen, 22 gedeckte und 54 offene Güterwagen. Es soll dieses Material möglichst bald noch vermehrt werden.

\* \* \*

**Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betr. den Postvereinsvertrag vom 9. October 1874.** (Vom 11. December 1874.)

Tit!

Wir haben die Ehre, der Bundesversammlung den Postvertrag zur Prüfung und Genehmigung vorzulegen, welcher an dem in Bern stattgefundenen Congresse der Vertreter von 19 Postverwaltungen Europa's und den Postverwaltungen der Vereinigten Staaten von Amerika und Egypten unterm 9. October letzthin abgeschlossen worden ist.

Es sei uns gestattet, die einlässlichen Behandlung des Vereinsvertrages einige die Sachlage und die Folge des Postvereins näher beleuchtende Ausführungen vorzugeben zu lassen.

Der Postverkehr, welcher gewöhnlich als Briefpost bezeichnet wird, umfasst nach posttechnischer Umschreibung die Briefe und Correspondenzkarten, Drucksachen (Zeitungen inbegriffen), Waarenmuster und Geschäftspapiere, in deren beschleunigter Transport auf den Eisenbahnen die Nezeit ausserordentliche Fortschritte aufzuweisen hat; der vollständigeren Benutzung dieser Verkehrserleichterung standen indessen noch mehrfache Hindernisse entgegen und zwar zunächst:

die Höhe der Taxen und die Verschiedenheit und Mannigfaltigkeit der Taxen in den einzelnen Ländern und der Bedingungen, an welche die einzelnen Arten von Briefpostsendungen geknüpft waren.

Diese überall auftretenden Factoren erlaubten es dem Correspondenten nicht, sich über die Kosten und die Ausführung der Sendungen in leichter Weise Rechenschaft zu geben. Einzelne Staaten hatten zwar, die einen früher, andere später, schon sehr erfolgreiche Anstrengungen gemacht, durch Vereinfachung und mässigere Festsetzung ihrer internen Taxen oder im Austausch mit andern Staaten den Anforderungen des Verkehrs gerecht zu werden; wir erinnern hier an das im Jahre 1838 in Grossbritannien eingeführte Penny-System, dessen anfänglich bestreiter Erfolg, wenn auch nicht vorerst in finanzieller Beziehung, doch als staatswirtschaftliche Maassregel in Europa mehr und mehr als zeitgemäss Errungenschaft betrachtet und der nach Zeit und Land modifizirten Nachahmung wertgehalten wurde. Die deutschen Staaten vereinigten sich schon im Jahre 1848 zu grösserer Einheit im Postbetriebe, so dass im Jahr 1852 die Schweiz bereits mit dem deutschen Postverein in Beseitigung der äusserst zahlreichen Briefpostansätze durch einen Vertrag die Taxen auf 4 Sätze (20, 30, 40 und 50 Cts. Brieftaxe) zurückführen konnte. Einen weiten Fortschritt brachte der Postvertrag der Schweiz mit dem deutschen Postverein vom 11. April 1868, welcher (für den einfachen Gewichtssatz) eine sehr mässige Einheitstaxe für Briefe von 25 Cts. und für Drucksachen und Waarenmuster von 5 Cts. aufstellte. Eine ähnliche Taxeregulirung erfolgte im nämlichen Jahre mit Oesterreich-Ungarn, Italien hat schon seit Beginn seiner nationalen Gestaltung der Richtung möglichstster Verkehrserleichterung gehuldigt und durch Vertrag vom 8. August 1861 der Schweiz zu einer gemeinsamen Einheitsbrieftaxe von 30 Cts. die Hand geboten. Allein für den Verkehr mit weiter abliegenden Ländern blieben die Verhältnisse für die Schweiz immer noch in ungünstiger Lage, indem die Auswechslungen mit England, Belgien, den Niederlanden, Russland, Dänemark, Schweden, Norwegen, Spanien, Portugal und den Vereinigten Staaten von Amerika Transittaxen unterworfen waren, die zumal über Frankreich eine bedeutende Belastung bildeten und daher ähnliche Taxermässigungen grossenteils verhinderten. Mit Frankreich konnte zwar durch Vertrag vom 2. März 1865 eine internationale Brieftaxe von 30 Cts. und Drucksachentaxe von 5 Cts. vereinbart werden, hingegen gelang es nicht, die wünschbaren Ermässigungen für den Transit zu erzielen, so dass die Schweiz darauf angewiesen blieb, für ihre weiteren Correspondenzen die französische Route möglichst zu vermeiden und dieselben über die zwar weniger directen, jedoch erheblich billigeren Linien der deutschen Staaten und von Belgien und Italien zu leiten. Ähnliche Begegnungen fanden sich auch andere Postverwaltungen ausgesetzt. Bereits im Jahre 1863 machten die Vereinigten Staaten von Amerika den

Versuch, unter den am Postverkehr als Culturfrage betheiligten Ländern eine Vereinbarung herbeizuführen, nach welcher eine rationelle und erleichternde Normirung der Taxen, insbesondere der Transitgebühren, für den Abschluss künftiger Postverträge in Aussicht genommen wurde. Eine Conferenz von 13 Staaten Europa's und 3 aussereuropäischen Staaten tagte in Paris (11. Mai bis 8. Juni 1863), vermochte jedoch ihren Resultaten nicht mehr als den Character von Desiderien zu geben, die vorerst einen practischen Erfolg nicht erreichten. Nichtsdestoweniger enthalten diese Berathungen gleichsam den Keim, aus welchem, gefördert durch günstigere Verhältnisse und durch das Bedürfniss des fortgeschrittenen Verkehrs, der Gedanke einer allgemeinen postalischen Einigung sich näher entwickelt und eine feste Gestaltung gewonnen hat.

Dem deutschen Reiche mit seiner an der Spitze schreitenden thatkräftigen Postverwaltung war es vorbehalten, die Postreformfrage wieder aufzunehmen, und bereits im Frühling 1873 machte die deutsche Bundesregierung den Vorschlag, im September 1873 einen Postecongress aller europäischen Staaten und der Vereinigten Staaten von Amerika in Bern zu versammeln, für dessen Berathungen von der deutschen Postverwaltung ein vorläufiges Programm, dessen Hauptzüge dem nummehrigen Verträge bereits entsprechen, den Congressstaaten zur Kenntnis gebracht wurde. Dieser auf übereinstimmende Handbietung berechnete Schritt konnte damals noch nicht zur Ausführung gelangen, weil Russland, sowie einige andere Staaten einen Verschub wünschten oder über ihre Zustimmung Zweifel gelassen hatten. Die deutsche Bundesregierung erneuerte im Januar 1874 ihren Vorschlag für Besammlung des Postecongresses in Bern auf 15. September und der Bundesrath erachtete in Sachen sein bestes Entgegenkommen betätigten zu sollen für eine Postvereinigung, von welcher die Schweiz immerhin sehr wertvolle Erleichterungen des Postverkehrs zu hoffen berechtigt war.

Die Wahl der Bundesstadt als Sitzungsstadt des Congresses legte dem Bundesrat Verpflichtungen verschiedener Art auf. An ihm lag es, die Einladungen an sämtliche beteiligten Staaten ergehen zu lassen und für den Empfang der Delegationen und die Geschäftsführung des Congresses Anordnungen zu treffen und (da der Zusammentriff des Congresses mit den Sitzungen der eidg. Räthe zusammentraf) für ein entsprechendes Sitzungslocal und dessen Ausstattung zu sorgen.

Es sind auf Antrag des Initiativstaates (Deutschland) an folgende Staaten zur Beschilderung des Congresses Einladungen ergangen:

Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Belgien, Dänemark, Egypten, Spanien, Vereinigte Staaten von Amerika, Frankreich, Grossbritannien, Griechenland, Italien, Luxemburg, Norwegen, Niederlande, Portugal, Rumänien, Russland, Serbien, Schweden, Schweiz, Türkei.

Sämtliche Congressstaaten, denen von Seite der deutschen Reichsregierung im Programme die Berathungsgegenstände zugestellt worden, haben zugesagt, sich an dem Congresse vertreten zu lassen, jedoch in verschiedener Weise, indem die Abordnungen der einten Staaten anfänglich zu einem Vertragsabschluß nicht ermächtigt waren und Frankreich, obwohl der Sache des Congresses durch seine Abordnung grosse Anerkennung zollend, sich uneinlässlich verhielt und die ganze Angelegenheit dem völlig freien Entschluss der höchsten Landesbehörde vorbehalten zu sollen erklärte.

Der Bundesrath hatte seiner Abordnung die Vollmacht und Instruction ertheilt, nach Kräften auf Erzielung eines dem Programm möglichst nahe kommenden Vertrags mitzuwirken und die Vertretung der Schweiz den Herren Bundesräthen Borel, Chef des Postdepartements, Näf, Stellvertreter, und Nationalrat Heer von Glarus übertragen, unter Beigabe zweier Oberbeamten der Generalpostverwaltung.

Dem erstgenannten schweizerischen Abgeordneten fiel ohne weiters das Präsidium des Congresses zu, und durch dessen Verfügung ist das Congress-Secretariat durch einen Oberbeamten der Generalpostdirection und einen Beamten der Kreispostdirection Lausanne besorgt worden.

Wir fügen in Beilage ein Verzeichniß sämtlicher Abordnungen bei, welche im Sitzungssaale nach der alphabetischen Ordnung der Staaten, unter Zugrundlegung der französischen Sprache, ihre Plätze eingenommen haben.

Nach dem Programme handelte es sich im Allgemeinen darum, sämtliche Vertreter von Europa, mit den Vereinigten Staaten von Amerika und Egypten, unter ausreichender Wahrung der internen Postverwaltung, sowie des Verkehrs mit Nachbarländern oder Ausservereinsstaaten, in einem gemeinsamen Postverband zu einigen, für dessen Briefpostverkehr möglichst gleichartige Normen und mässige Taxen, sowie die Erleichterung des Transits erzielt werden sollten, als Grundlage, auf welche in der Zukunft weitere Fortschritte angestrebt werden mögen. Wirklich hatte sich sofort bei allen Staaten, wenn auch mit Abweichungen in den Details, eine vielverhessende Übereinstimmung manifestiert, so dass, zwar nach lebhaften Discussionen und in mehrfacher Abweichung vom ursprünglichen Programm, mit einziger Enthaltung Frankreichs, ein Vereinsvertrag schliesslich angenommen worden ist.

Derselbe umfasst folgende Länder: Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Belgien, Dänemark mit Island und den Farno-Inseln, Egypten, Spanien mit den Balearen, den Canarischen Inseln, den spanischen Besitzungen auf der Nordküste von Afrika und den spanischen Postbüroen auf der Westküste von Marocco, die Vereinigten Staaten von Amerika, Frankreich mit Algerien, Grossbritannien mit der Insel Malta, Griechenland, Italien, Luxemburg, Norwegen, Niederlande, Portugal mit der Insel Madeira und den Azoren, Rumänien, Russland mit dem Grossherzogthum Finnland, Serbien, Schweden, Schweiz und Türkei.

Nach statistischen Angaben umfasst der Postverein eine Bevölkerung von etwa 350 Millionen, ein Areal von beißig 37 Millionen □-Kilometer.

Um die practische Ausführung des Vertrags zu sichern und einzuleiten, haben die Postverwaltungen des Congresses zugleich ein Reglement aufgestellt, welches wir hiermit ebenfalls der Bundesversammlung als Beilage zum Vereinsvertrag zur Kenntnis bringen.

Weitere Aufschlüsse ergeben sich aus den Protokollen der Congresssitzungen, die wir der Bundesversammlung hiermit ebenfalls vorlegen.

Wir gehen nun von den allgemeinen Erörterungen auf die Einzelheiten des Postvertrages über, ausdrücklich bemerkend, dass derselbe in keiner Weise die Fahrrpost (Transport von Personen, Paketen, Waaren, Geldern u. dgl.) berührt, da für diesen Theil des Verkehrs in den wenigsten Ländern von Staatswegen Transportanstalten unterhalten werden und die Beförderung den Privatgesellschaften (Eisenbahnen, Messagerien etc.) unter mehr oder weniger eingreifenden Aufsichtsbestimmungen des Staates überlassen ist, so dass eine Hereinziehung dieser Verkehrszweige in den Postvereinsvertrag weder dienlich noch möglich erschien.

Die Art. 1, 13 und 14 liefern den Rahmen des Vertrags durch Umschreibung des Postvereins und enthalten die Ermächtigung der Postverwaltungen, alle zur Ausführung des Vertrags erforderlichen Dienstvorschriften durch ein Reglement festzusetzen. Ueberhaupt ist, da der Vertrag den internen Verkehr nicht berührt, die postalische Selbstständigkeit der einzelnen Länder hinreichend gewahrt. Es ist auch denselben (beziehungweise den Postverwaltungen) über-

lassen, die Vollziehung des Vereinsvertrags unter sich zu ordnen, und über Fragen, welche nicht die Gesamtheit des Vereins angehen, wie z. B. die Regelung des Grenzverkehrs, die Postanweisungen etc., Verabredungen unter sich zu treffen.

In Art. 2 ist der Bereich des Vereinsverkehrs umschrieben im Umfange der Briefpost. Auch reservirt der Artikel jedem Vereinslande seine postalische Autonomie gegenüber einem nicht zum Verein gehörenden Nachbarstaate. Im Verkehr des Postvereins mit fremden Staaten kommt selbstverständlich nebst der Vereinstaxe noch die Taxe des fremden Gebietes zur Berechnung.

Unter die wichtigsten Bestimmungen zählen wir diejenigen des Art. 3, welcher die Taxen der Briefe normirt.

Die schweizerisch-ausländische Brieffrancotaxe beträgt (vom einfachen Gewichtssatz) dermal im Verkehr mit:

Vereinigte Staaten von Amerika, Spanien	50 Rp.
Norwegen, Schweden, Russland	45 "
Türkei, Egypten	50-45 "
Dänemark	40 "
Rumänien	35 "
Serbien, Italien, Grossbritannien, Belgien, Frankreich, Niederlande	30 "
Deutschland	25 "

Im Verkehr mit Belgien und Frankreich beträgt das einfache Briefgewicht 10, im übrigen Verkehr 15 Gramm.

Der bisherige Taxantheil der Schweiz steht auf einem Durchschnitte von 10 bis 11 Cts. und entspricht der internen Einheitspostaxe von 10 Cts. Der im Vereinsvertrage zugestandene Spielraum von 20 bis 32 Cts. stellt zwar eine völlige Einheit der Taxe in Frage, war jedoch für die dermalige Übergangsperiode, um den Beitritt mehrerer Staaten nicht zu gefährden, nicht zu umgehen, da einige derselben mit Rücksicht auf ihre bisherigen Taxen und auf den Münzfuss eine Höhengrenze von 32 Cts. postulirten, während andern eine Minimalgrenze von 20 Cts. wünschbar schien. Der Congress wollte hierin möglichste Freiheit gewähren, da es Sache jedes Staates bleiben kann, innerhalb dieser Grenzen die Taxe zu bestimmen, die er für eigene Rechnung und von seinem eigenen Publikum beziehen will.

Wir empfehlen für die Schweiz 25 Ct. als Nominalssatz anzunehmen, welche Taxe bisher auch im Verkehr mit den deutschen Staaten bestand und von denselben ebenfalls beibehalten werden wird. Vermittelst dieser Einheitsaxe wird es möglich, die Kosten des Landstransits zu entrichten und dabei der schweizerischen Postcasse einen Taxantheil von 10 bis 11 Cts. zu bewahren, wie wir weiter unten (Art. 10) nachweisen werden. Für erhebliche Seetransportgebühren würde ein verhältnismässiger Taxzuschlag eintreten können (Art. 3, Alinea 6). Werthvoll für die Correspondenz ist es immerhin, dass die Gewichtseinheit des Briefes gleichförmig auf 15 Gramm erhöht wird, entgegen dem bisherigen zum Theil noch gültigen Gewichtssatz von 10 Gramm. Bei dem Briefpostverkehr wird die Francatur vorausgesetzt, ohne sie zwar für Briefe als obligatorisch zu erklären, jedoch tritt bei Nichtfrankirung eine auch bisher übliche stärkere Taxabelastung ein (doppelte Taxe). Für die Correspondenzarte wird die Taxe von 10 Cts. die Regel bilden.

ad Art. 4. Der Postverkehr für Drucksachen (Zeitungs inbegriffen), Waarenmuster, Geschäftspapiere (Documente, Rechtsschriften, Schuldtitle etc.) ist im Sinne der neuesten Verträge geordnet. Diese Sendungen sind bloss mit  $\frac{1}{3}$  bis  $\frac{1}{5}$  der Brieftaxe belegt, müssen jedoch frankirt werden. Sollten für postamtlich abonnierte Zeitungen zwischen der Schweiz und Deutschland oder Oesterreich die bisher geltenden Normen eines Zuschlages auf dem Abonnementspreise zweckmässiger scheinen, so würden die Postverwaltungen nach Art. 14 des Vertrages berechtigt sein, hierüber sich in besonderer Weise zu verständigen.

Für die Taxe des einfachen Gewichtssatzes ist ein Minimalbetrag von 5 Rp. und ein Maximalbetrag von 1 Rp. angenommen worden. Dieser Spielraum war erforderlich, um die Zustimmung mehrerer Staaten, welche noch nicht ganz tiefe Taxsätze haben, nicht zu verhindern. Die Schweiz wird für jene Speditionen, wobei keine erheblichen Transittaxen vorkommen, bei dem Satze von 5 Rp., welcher bisher als Regel bestand (nur nach Italien betrug das Taxminimum 3 Rp.) verbleiben und kann hierin eine ganz freie Entschliessung nehmen, da die Normirung des Taxssatzes innerhalb der Vertragsvorschriften dem Ursprungslande der Drucksache anheimsteht.

Der Satzschritt schreitet je mit 50 Gramm fort. Der im Schlussatz des Art. beigefügte Vorbehalt kommt in den meisten bisherigen Verträgen vor und entspricht lediglich dem hoheitlichen Rechte jedes Staates, auf seinem Gebiete über die Circulation von Drucksachen die politischen und polizeilichen Verkehrsbedingungen festzusetzen.

ad Art. 5. Die Bedingungen und der Umfang der Recommandation sind ähnlich wie in dem bisherigen Postvertrag, jedoch ist nun hierin eine annähernde Gleichförmigkeit erreicht worden. Nicht unwesentlich ist die (im Reglement enthaltene) Bestimmung, nach welcher für die Beschaffenheit (Verpackung, Versiegung etc.) der recommandirten Sendungen lediglich die von der Verwaltung des Ursprungslandes erlassenen Vorschriften massgebend sind. Die schweiz. Verwaltung wird nicht erlangen, diese Competenz in der Weise anzuwenden, dass die Versender aller unnötigen Formalitäten entbunden werden.

ad Art. 6. Die Verbindlichkeit zur Frankirung der abonnierten Zeitungen war längstens Regel, für andere Drucksachen war sie lediglich als Bedingung der Anwendung einer reducierten Taxe vorgeschrieben. Vielfache Missbräuche haben Veranlassung gegeben, die Frankirung überhaupt als verbindlich zu erklären. Für Waarenmuster und Geschäftspapiere ist die Frankirung nicht verbindlich, jedoch als Bedingung des Genusses der reducierten Taxe vorgesehen. Die Francatur muss mittelst Marken oder sonstiger Werthstempel (Couverte, Francobande) erfolgen.

ad Art. 7. Es ist vorgesehen, dass in Fällen der Weiterspedition eines Briefpostgegenstandes vom ersten Bestimmungsorte nach einem andern Bestimmungsorte des Unionsgebietes in der Regel keine neue Taxation eintrten soll.

ad Art. 8. Grossbritannien und Deutschland, sowie die Vereinigten Staaten haben, der erste Staat ganz, letztere Staaten grösstenteils, die Portobefreiungen aufgehoben. Angesichts der Wohlfeilheit der Posttaxen und der Leistungen der Posten hat eine Fortdauer jener Anomalien keine Berechtigung mehr. Der Vereinsvertrag statuirt die Aufhebung der internationalen Portobefreiungen, und es dürfte daher wohl dazu geschritten werden, die internen schweiz. Portofreiheiten zu beseitigen, etwa mit alleiniger Belassung der Verzichtung des Staates auf die Taxe auf Correspondenzen der im Dienste stehenden Militärs.

Eine der wichtigsten Bestimmungen des Vereinsvertrags ist in Art. 9 niedergelegt, wonach die gegenseitige Verrechnung der Taxen im direkten internationalen Verkehr abgeschafft ist in dem Sinne, dass die ganze Vereinstaxe demjenigen Staate zufällt, in welcher sie bezogen wird. Nicht nur wird

hierdurch das Rechnungswesen sehr erleichtert und auf die blosse Verrechnung des Transites, der Rebuts und der Taxen der ausser dem Postverein stehenden Länder, deren Postverkehr mit der Schweiz nicht bedeutend ist, reducirt, sondern es erwiechst der Schweiz im Ganzem auch darin ein Vortheil, dass der Anfall der bezogenen Gebühren ungefähr die Hälfte aller Taxen repräsentirt, während für die Schweiz bisher theils ein weniger günstiger Theilungsfuss bestanden hat.

Der Schweiz fiel bisher die Hälfte der Taxen zu im Postverkehr mit Italien, Belgien und den Niederlanden;  $\frac{2}{5}$  im Postverkehr mit Deutschland, Oesterreich-Ungarn und den Vereinigten Staaten und  $\frac{1}{3}$  im Postverkehr mit Frankreich. Mit Grossbritannien und Spanien bestand bereits der durch den Vereinsvertrag festgesetzte Taxanfall.

Die Folge der künftigen Taxaparticipation lässt sich annähernd aus nachstehenden statistischen Erhebungen des Jahres 1873 über den Briefpostverkehr der Schweiz mit denjenigen Staaten ermessen, mit welchen die Schweiz bisher direkte Postverbindung unterhalten hat, nämlich:

Frankreich, Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Belgien, Italien, Niederlande, Grossbritannien, Spanien und den Vereinigten Staaten.

Nach dem Vereinsvertrage Taxanfall

	an die Schweiz. an andere Länder.	
	Anzahl.	Anzahl.
<b>Von Briefen.</b>		
Schweiz. Versandt frankirt	6,700,000.	—
Nicht frankirt	—	342,000.
Schweiz. Empfang frankirt	—	6,570,000.
Nicht frankirt	360,000.	—
<b>Drucksachen.</b>		
(Zeitungen im Verkehr mit Deutschland nicht inbegriffen). Frankirt.	3,090,000.	—
Schweiz. Versandt	—	3,800,000.
Empfang	—	—
<b>Waarenmuster.</b>		
Frankirt.	268,000.	—
Schweiz. Versandt	—	474,000.
<b>Recommandierte Sendungen.</b>		
Frankirt.	120,000.	—
Schweiz. Versandt	—	150,000
Empfang	—	—
	10,538,000.	11,336,000

Da die Taxe der Briefe höher steht, als diejenige der andern Sendungen, so lässt sich schliessen, die künftige Taxabteiligung werde der Schweiz im Ganzem günstiger sein, als die bisherige Verrechnungsweise. Im Nachtheil bezüglich der Taxabteiligung wird die Schweiz bei den Drucksachen stehen, da die Anzahl der importirten Sendungen den Export weit übersteigt.

Der Art. 9 enthält weiter die Garantie, dass ausser den im Vertrage bezeichneten Briefposttaxen die Sendungen keiner sonstigen Postgebühr unterworfen werden dürfen; dergleichen Zuschläge sind hin und wieder unter dem Titel einer Bestellgebühr erhoben worden. Immerhin schliesst diese Vertragsbestimmung allfällige Steuern nicht aus, welche die Staaten mittelst des Stempels etc. etwa auf Drucksachen durch fiscalische Gesetze legen würden.

Als weitere durchgreifende Bestimmung des Vertrages bezeichnen wir diejenige des Art. 10 über den Transit, indem nicht nur die allseitige Berechtigung jedes Staats zu Benutzung der Transitrouten und Posttransporteinrichtungen der andern Vereinstaaten festgestellt ist (Alinea 1 und 2) sondern zunächst durch den Ansatz sehr mässiger Transitschädigungen die Möglichkeit der in Art. 2 und 3 vorgesehenen Taxen gegeben wird.

Zu Bezeichnung der Sachlage fügen wir hier eine Uebersicht der hauptsächlichsten Transittaxen bei, welche die Schweiz für geschlossene Transitsendungen bisher an die ausländischen Staaten zu entrichten hatte und derjenigen Transittaxen, welche sich aus dem Vereinsvertrag ergeben:

	Durchschnittliche Transittaxen von 1000 Gramm				
	Briefen.	Drucksachen.	Nach	Nach	
	Bisher.	Vereins-	Bisher.	Vereins-	
	vertrag.	vertrag.	vertrag.	vertrag.	
	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.	
Grossbritannien	Deutschland u. Belgien	1166	*400	113	50
	Frankreich (eventuell)	2900	400	145	50
Belgien	Deutschland	666	200	100	25
Frankreich	Frankreich	1300	400	103	50
Italien	Elsass	600	200	100	25
Niederlande	Frankreich	666	200	35	25
Spanien	Deutschland	833	*200	100	25
Ver. Staaten von Amerika	Frankreich	3000	300	150	40
	Deutschland, Belgien und England	1570	1250	183	125
	Seetransport	1066	—	66	—

Bei allseitiger Annahme des Vereinsvertrags dürfte nach ungefährer Schätzung die bisherige jährliche Transitsauslage der Schweiz auf den geschlossenen Sendungen, von beiläufig Fr. 180,000 auf etwa Fr. 60,000 herabgehen und eine ähnliche Reduction der schweizerischen Transitsauslage auf denjenigen Correspondenzen eintreten, welche in offener Sendung (stückweise) durch dritte Staaten geleitet werden. Da in durchschnittlich gleichen Massen die Taxen der Correspondenzen herabgehen, so wird das Ergebniss der Ersparung nicht der Postcasse, sondern den schweizerischen Correspondenten zu gut kommen.

Auch soll für die künftigen Transitvergütungen eine detaillierte Verrechnung nicht Platz greifen, sondern eine nach kurzer und einfacher Erhebung zu ermittelnde jährliche Aversumsumme entrichtet werden.

Wäre den Ansichten des grösseren Theils der Congressstaaten für den Transit freier Spielraum zugestanden, so würde wohl eine weiter gehende Herabsetzung der Transittaxen oder selbst deren gänzliche Aufhebung erfolgt sein; die entschiedene Abneigung mehrerer Staaten gegen jede weitere Herabsetzung dieser Gebühren musste jedoch die Mehrheit der Delegationen überzeugen, dass den opponirenden Ländern Rechnung zu tragen sei und

\* Von Seite der deutschen Postverwaltung ist der Schweiz die Geneigtheit ausgedrückt worden, auch für Transitstrecken über 750 Kilometer nur die Transitgebühr der kleineren Strecken mit 2 Fr. per 1000 Gr. Briefe in Anspruch nehmen zu wollen.

ein Festhalten an den Majoritätsansichten das Zustandekommen eines Vereinsvertrages überhaupt für jetzt in Frage stellen würde.

Vermöge dieser Regulirung der Transittaxe wird es nun der Schweiz möglich sein, im Verkehr mit allen Vereinsländern die Francotaxe des einfachen Briefes (von 15 Gramm) auf 25 Rp. und der Drucksachen und Waarenmuster (von 50 Gramm) auf 5 Rp. zu setzen, vorbehaltlich der Zuschlagsaxe für grosse Seetransporte, und sich dabei einen durchschnittlichen Taxanteil auf den

Briefen von 10 bis 11 Rp.

Drucksachen und Waarenmustern „ 2 „

zu sichern, womit die im internen Verkehr bestehende Taxe beiläufig eingehalten und zugleich die Postcasse eines erheblichen Theils der bisherigen ausländischen Transitgebühren entlastet wird.

Eine Abrechnung zwischen den Postverwaltungen wird bezüglich der Briefpostsendungen nur für den Verkehr mit ausser dem Vereine stehenden Staaten vorkommen, welcher nicht von grossem Belange ist. Der Art. 11 hat die bezügliche Taxaregulirung mit den Grundsätzen des Vereinsvertrages in Uebereinstimmung gebracht.

Die im Vereinsvertrage erreichte Regulirung des eigentlichen Briefpostverkehrs bietet schon ein so weites Feld, dass man bei dermaliger Sachlage davon abstehen musste, jetzt schon über die Auswechslung von Geldanweisungen und Werthbriefen umfassende Einrichtungen aufzustellen. Mit den bedeutendsten Ländern des Postvereins hat die Schweiz diese Dienstwege bereits eingeführt; in andern Ländern des Postvereins sind die Posteinrichtungen überhaupt noch nicht zur Aufnahme derartiger Auswechslungen geliehen.

Es schien zweckmässig, für die fortlaufende Behandlung der gemeinsamen Interessen des Postvereins und zu Erleichterung der Mitteilungen der verschiedenen Staaten unter sich eine Centralstelle zu schaffen, welche sich nun vor Allem mit den allgemeinen Einrichtungen für Vollziehung des Vertrages zu beschäftigen hat. Der Art. 15 enthält hierüber eine entsprechende Bestimmung. Das internationale Bureau ist zunächst unter die Leitung der Postverwaltung desjenigen Staates, wo dasselbe sich befinden wird, gestellt. Der Congress hat in der Sitzung vom 30. September 1874 dieses Bureau der Schweiz zugetheilt (Art. XXVII des Reglements) und wir können uns dieser für sie so ehrenvollen Entscheidung um so eher freuen, als die schweizerische Congress-Delegation sich in dieser Beziehung keinerlei Bewerbung irgend einer Art erlaubt hat. Immerhin ist hierdurch dem Bundesrathe und der Postverwaltung die mit vielfachen Verpflichtungen verbundene Aufgabe erwachsen, dieses Bureau zu organisieren und dessen Geschäftsgang in der Art zu sichern, dass dasselbe den auf ihm erliegenden Anforderungen vollkommen gerecht werden möge. Sowie die Ratification des Vereinsvertrages allseitig erfolgt sein wird, liegt dem Bundesrathe ob, den Bestimmungen über das internationale Bureau die volle Ausführung zu geben und wird die Postverwaltung die bezüglichen Erfordernisse schon jetzt in's Auge fassen. Das allgemeine Ausführungsreglement vom 9. October 1874 enthält einlässliche Vorschriften über diese neue Institution.

Die Art. 16, 17 und 18 des Vertrages befassen sich mit den Fragen des Fortbestandes und der Entwicklung des Postvereins. Zu Erledigung von Conflicten in Angelegenheiten des Postvereins unter den einzelnen Ländern sind Schiedsrichter vorgesehen. Nicht nur ist auch die Aufnahme anderer Staaten in den Postverein in sehr erleichternder Weise in Aussicht genommen, sondern auch die Absicht der Gründung einer dauernden Verbindung in dem Art. 18 zum Ausdrucke gebracht, welcher den weiteren Zusammentritt des Postcongresses und zwar längstens in 3 Jahren feststellt und Paris als Sitzungsort bezeichnet. Wir haben uns auch gerne den Bestimmungen angeschlossen, welche, obgleich die feste Dauer des Vertrags nur auf 3 Jahre ausgesprochen ist, schon jetzt diesen längeren Fortbestand in Aussicht nehmen.

Der Vereinsvertrag bildet den Uebergang aus den bisherigen einzelstaatlichen Posteinrichtungen zu den erweiterten und rationellen allgemeinen Normen des Postverkehrs, und enthält einen bedeutungsvollen Fortschritt im Völkerleben der Neuzeit, deren humanitäre Aufgaben hiedurch in praktischer Weise gefördert werden, indem der Postverein allen Verbindungen in Handel, Gewerbe, sowie den sozialen Kreisen und den Familien erfolgreiche Erleichterungen entgegenbringt. Ist die Uebereinstimmung freudig anzuerkennen, welche die Congressstaaten für Erschaffung des gemeinnützigen Werkes bestätigten, so ist vorab noch der genialen und energischen Thatkraft zu gedenken, mit welcher die Abordnung des deutschen Reiches für die Bildung des Vereins die Initiative ergriffen hat.

Der Vertrag bietet auch Ausblicke auf eine weitere Entwicklung der anbahnten Reformen und Festigung der postalischen Vereinbarungen und hat für die Schweiz noch weiter die werthvolle Seite, dass, von den bisherigen Verträgen abgehend, welche der Schweiz nur  $\frac{1}{3}$  bis  $\frac{2}{5}$  der Taxen gewährten, die neue Convention auf die Grundlage gleichrechterlicher Beteiligung der grossen wie der kleinen Staaten gebaut ist und hiedurch der Schweiz, unter Übertragung gemeinsamer Verpflichtungen, eine verkehrsrechtliche und ökonomische Stellung einräumt, die dem Vertrage eine willkommene Aufnahme sichern muss.

Unseres Wissens ist bis jetzt noch bloss von Seite des deutschen Reiches die Ratification des Vertrages ausgesprochen worden; wir zweifeln indessen nicht, dass der Einstimmigkeit des Abschlusses auch diejenige der Ratification nachfolgen werde und machen von dieser Voraussetzung auch für Frankreich keine Ausnahme, da die Einsicht seiner Regierung ohne Zweifel die Bedenken überwinden wird, welche aus finanziellen Beziehungen sich zu erheben schienen. Das Schlussprotokoll vom 9. October 1874 hat indessen auch den möglichen Fall eines vorläufigen Nichtbeitritts Frankreichs ins Auge gefasst und der Ansicht der zustimmenden Staaten die bestimmte Auslegung dahin verliehen, dass der Vertrag für dieselben nichtsdestoweniger als bindend zu gelten hätte. In solcher Sachlage würden jene Länder, welche für ihre postalische Verbindung der Mitwirkung Frankreichs bedürfen, für die bezüglichen Correspondenzen ihrer ganz freien Action zu überlassen sein, sowie anderseits die Union ihre postalischen Gesamtinteressen wahrzunehmen berufen wäre.

Wir erwähnen zum Schlusse noch der Zweckmässigkeit, auch im internen Postverkehr für einige einschlägige Materien die Vorschriften des Vereinsvertrages in Anwendung zu bringen, um die für die nämlichen Briefpostgegenstände vorkommenden Ungleichheiten des internen und des internationalen Verkehrs verschwinden zu lassen. Bereits steht der einfache Gewichtssatz für den Verkehr in und ausser der Schweiz für Briefe auf 15 Gramm und für Drucksachen und Waarenmuster auf 50 Gramm. Es dürfen nun für die Taxe der Drucksachen und Waarenmuster ebenso wie über die verbindliche Frankierung der Drucksachen die Bestimmungen des Vereinsvertrages auch für den internen Postverkehr angenommen werden.

Der Bundesrat stellt nun nach diesen Begründungen den Antrag:

Die Bundesversammlung wolle durch Erlassung des im Entwurfe vor-

liegenden Beschlusses dem auf dem Postcongresse in Bern unterm 9. Oct. 1874 abgeschlossenen, hier vorliegenden Postvereinsvertrage die vorbehaltene Genehmigung ertheilten und in den bezeichneten Materien die für den internen Postverkehr bestehenden Vorschriften mit denjenigen des Vereinsvertrages in Uebereinstimmung bringen.

Bern, den 11. December 1874.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,  
Der Bundespräsident:  
Schenk.  
Der Kanzler der Eidgenossenschaft:  
Schüssel.

\* \* \*

**Postvereinsvertrag.** (Corr.) Der in Bern abgeschlossene Postvereinsvertrag wurde am 21. Dec. von beiden eidg. Räthen ratificirt und der Beitritt der Schweiz definitiv festgestellt. Der Bundesrat hatte hiefür einen Decretsentwurf vorgelegt der bestimmt: 1) es erfolge der Beitritt zu dem den Vertrag vom 9. Oct. 1874 unterzeichnenden 22 Staaten; 2) es sollen die für den Postvereinsverkehr über die Taxen und Behandlung der Geschäftspapiere und Verbindlichkeit der Frankirung von Drucksachen eingeführten Bestimmungen auch für den internen Verkehr in Anwendung gebracht werden; 3) der Bundesrat sei zu ermächtigen, die schweizerischen Taxen für Briefe u. s. w. innerhalb der durch den Unionsvertrag vorgesehenen Gränzen festzusetzen; 4) endlich, der Bundesrat besorgt Auswechslung der Ratificationen und Vollziehung des Vertrages. — Im Nationalrath, Sitzung vom 17. Dec., stellte die betr. Commission den Antrag, Ziffer 2 aus diesem Antrag zu streichen, nicht wegen Mangels an Zustimmung, sondern weil, da das ganze Postwesen durch Gesetz regulirt sei, eine Revision desselben nicht auf dem Wege eines einfachen Beschlusses der Räthe, sondern nur durch ein neues Gesetz vorgenommen werden dürfe. In diesem Sinne fordert die Commission den Bundesrat denn auch auf, möglichst bald eine Vorlage zu unterbreiten, betreffend Abänderung der Taxen und daneben Abschaffung der Portofreiheit für amtliche Correspondenzen. — Diesen Anschauungen wird sowohl im Nationalrath als im Ständerath beigestimmt, der bundesrätliche Entwurf aber sonst unverändert angenommen. Die betreffenden Berichterstatter in den Räthen (Peyer im Hof, Challet-Venel, Dr. Roth benutzten den Anlass zugleich, um über den Abschluss des Vertrages ihre hohe Befriedigung auszusprechen. Wie er in Postsachen nun ein Gebiet von 37 Millionen Quadratkilometer mit 350 Millionen Einwohnern unter eine Regel vereinigt, so sei zu hoffen, dass ähnliche Vereinigungen bald auch auf verwandten Gebieten nach folgen werden, und damit der Gedanke der Solidarität der Völker einen immer allgemeineren Ausdruck finde. Die Schweiz könne sich nur Glück dazu wünschen, wenn dieser Gedanke sich immer mächtiger entwickle.

\* \* \*

**Bundesrathsverhandlungen** vom 28. December. Es werden Pfandrechte im ersten Rang bewilligt:

1) Auf die Linie Langnau-Luzern der Bern-Luzern Bahn in ihrem jeweiligen Bestande vom Bahnhof Langnau hinweg bis zur Einmündung in die S. C. B. bei Luzern, 53,91 Kilometer lang, zu Gunsten der Basler Handelsbank und ihrer Mitbeteiligten für ein gemäss Vertrag vom 30. Sept. 1872 empfangenes 5 0/0 Anleihen von 10 Millionen Fr.

2) Auf die Schmalspurbahn Winkel-Herisau-Appenzell behufs Sicherstellung eines 5 0/0 Anleihens von 1,900,000 Fr., woran 700,000 Fr. laut Vertrag vom 27. November 1872 appenzellische Interessenten zu leisten und theilweise bereits einbezahlt, die übrigen 1,200,000 Fr. aber der Basler Bankverein und Beteiligte übernommen haben und welches zum Ausbau der verpfändeten Linie bestimmt ist.

Vom 4. Januar 1875.

Den Statuten der Gründungsgesellschaft für die Zürichsee-Gotthardbahn vom 15. April 1874 wird mit einigen Vorbehaltan der Genehmigung ertheilt.

Nach Einsicht der Berichterstattung der eidgen. Experten für die Kollaudation der tessinischen Thalbahnen, bezüglich welcher der Schlussbericht vom 30. December konstatirt, dass zur planmässigen Vollendung besagter Bahnstrecken allerdings noch eine Reihe von Arbeiten des Unterbaues, Oberbaues und Hochbaues fehlen, deren baldige Ausführung gewünscht werden muss, dass jedoch dadurch der Betrieb nicht gehindert wird, vorausgesetzt, dass dabei stets die nötige Vorsicht gehandhabt wird, hat der Bundesrat gegenüber der Gotthardbahndirektion die ihrem Oberingenieur von den Experten vorläufig ertheilte Erlaubniss zur Eröffnung des Betriebes unter einer Reihe den Betrieb und die thunlich baldige Vollendung sichernder Bedingungen bestätigt.

\* \* \*

### Kleinere Mittheilungen.

Vom 1. Januar an übernimmt Hr. Bundesrat Schenk das eidgen. Eisenbahn- und Handels-Departement.

**Nordostbahn.** Die Nordostbahngesellschaft wird für das Jahr 1874 eine Dividende von 8 0/0 zahlen, Fr. 639,000 in den Erneuerungsfond und Fr. 460,000 in den Reservefond legen und noch Fr. 279,050 als Gewinnsaldo auf das neue Jahr übertragen.

**Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern.** Mit Zustimmung des Comite hat die Nordostbahndirection die Dividende dieser Unternehmung für 1874 auf 5 1/2 Procent oder Fr. 27 per Obligation festgesetzt, gegenüber 4 2/5 Procent oder Fr. 22 per Obligation im Jahr 1873.

**Eisenbahnunternehmung Bülach-Regensberg.** Mit Zustimmung des Comite hat die Nordostbahndirection die Dividende dieser Unternehmung für 1874 auf 3 1/2 Procent oder Fr. 19 per Obligation festgesetzt, gegenüber 1 2/5 Procent oder Fr. 7 per Obligation im Jahr 1873. Die ordentliche Generalversammlung der Arth-Rigi-Bahn findet am 29. Januar statt, um Jahresrechnung und Bericht der Verwaltung entgegenzunehmen.

In Neuenburg erscheint ein neues Blatt, ein Organ der Staats- und Volksinteressen in der Frage des Rückkaufs des „Jura industriel“. Der Titel des Blattes ist der Bahn selbst entnommen. Das Blatt wird von einer Anzahl Bürger redigirt, die Gegner des Rückkaufs sind, und wird jedenfalls wieder eingehen, sobald die Eisenbahnangelegenheit ihre Erledigung erhalten haben wird.

Der Vorstand der Gründungsgesellschaft für eine Zürichsee-Gotthardbahn theilt der Regierung des Cantons Luzern mit, dass er sich zufolge theilweiser Abänderung des bisherigen Projectprogramms veranlasst sehe, dass von ihm unterm 8. August abhin hierorts eingereichte Gesuch um eine Actionbeteiligung einstweilen zurückzuziehen.

**Ligne d'Italie.** In der französischen Nationalversammlung kam am 16. Dec. die Frage der Simplonbahn zur Verhandlung. Die vorberathende Commission (Berichterstatter: Hr. Cézanne) hat sich in ziemlich ungünstiger Weise über das Project ausgesprochen und den Antrag gestellt, die von den Deputirten Baragnon, Lépère und Consorten verlangte Eröffnung eines Credits von 18 Millionen Fr. zu Gunsten der Simplonbahn rundweg zu verwerfen, und die sämtlichen Acten zu freiester Untersuchung an die Regierung zu weisen, mit der einzigen Directive, „gegenwärtig nicht die Initiative zu einem Ueber-einkommen mit Italien und der Schweiz zu ergriffen.“ Diese Anträge wurden von der Nationalversammlung fast ohne Discussion angenommen.

Der „Gottardo“ meldet bedauerliche Attentate gegen die neu eröffnete Bahn von Bellinzona-Locarno. Am letzten Sonntag wurden vor dem 6 Uhr Zuge Abends, der sehr viele Reisende führte, auf die Schiene der Tessinbrücke bei Cugnasco mehrere Kieselsteine gelegt, die jedoch die Locomotive zermalmt oder bei Seite schob. Zwischen Cademazzo und Gordola wurde ein grosser Stein auf die Schienen gelegt, der Wärter kam aber noch rechtzeitig dazu, um Unglück verhüten zu können. Bei Osogna wurde der Zug mit Steinen beworfen.

Der erweiterte Gemeinderath von Solothurn hat den Antrag des Verwaltungsrathes für Ausrichtung der Subvention von Fr. 220,000 an die Emmenthalbahn genehmigt.

**Seethalbahn.** An der Versammlung der subventionirenden Theile am 28. Dec. im Rathaus zu Luzern behufs Gründung einer Actiengesellschaft wurde der Statutenentwurf angenommen und der Verwaltungsrath aus folgenden Mitgliedern bestellt: die HH. Reg.-Rath Schobinger, Präsident, Nat.-Rath Künzli, Grossrath Estermann-Leu, Kreisförster Häusler, Grossrath Rüttimann, Bezirksmann Welti, Nussbaum-Bebie, Dr. Jenni, Gerichtsschreiber Halter, Richter Lüscher, Grossrath März, Dr. Jur. Meier. Das Actienkapital der Gesellschaft ist auf Fr. 3,050,000 im Minimum festgestellt.

Der Verwaltungsrath hat sodann eine vom Grossen Rathe des Cantons Bern unterm 4. December votirte Convention angenommen, nach welcher das Betriebsmaterial der Staatsbahn, welches nicht den abgetretenen Linien Biel-Neuenschwand und Biel-Zollikofen angehört, der bernischen Jurabahn gegen Actien zum Fakturpreise von Fr. 327,285. 39 Cts. überlassen wird. Dieses Material sollte eigentlich an die Bern-Luzernbahn gegen Obligationen, aber zu seinem wirklichen Werthe verkauft sein. Da jedoch die Bern-Luzernbahn so lange kein Betriebsmaterial nötig hat, als sie von der Jura-Bernbahn betrieben wird, ist es ihr genehmigt, nur den Miethzins und die Amortisation zu bezahlen. Die bezügliche Convention ist also für drei Parteien vortheilhaft.

Der Verwaltungsrath hat ferner die Direction ermächtigt, eine Hypothekaracte auf sämtliche Linien des jurassischen Netzes zu Gunsten der Capitalobligationen von 22 Mill. Fr. zu errichten, die vertragsgemäss vom Banksyndikate übernommen worden waren.

**Jura industriel.** Der Verwaltungsrath der Berner Jurabahnen hat den Betriebsvertrag mit dem Jura industriel einstimmig und definitiv genehmigt, ohne dass noch eine Berufung an die Generalversammlung stattzufinden hat.

Das Comite der Brüggibahn veranstaltet auf den 10. Januar in Wimmis eine Versammlung der sämtlichen National- und Grossräthe, Bezirksbeamten und Gemeinspräsidenten, sowie auch andere Bürger des Oberlandes, um die Agitation für die Annahme des Eisenbahnsubventionsgesetzes, über welches am 28. Februar abgestimmt werden soll, vorzubereiten.

Der „Anzeiger am Rhein“ bringt die Nachricht, dass das Gründungscomite für die Bahn Etzwile-Schaffhausen am 29. December mit der Nordostbahndirection den Vertrag definitiv abgeschlossen hat, wonach der Rheinübergang bei Feuerthalen angenommen ist und die Stationen Schlattingen, Diessenhofen, Schlett-Paradies und Feuerthalen festgesetzt sind. Mit 1. Juli 1874 muss die ganze Bahn dem Verkehr übergeben werden.

Den 4. Januar Morgens früh sind die Arbeiter im Bahntunnel Ouchy-Lausanne mit ihren Ausgrabungen von beiden Seiten zusammengetroffen.

**Obensee.** Der Vorfall auf dem Dampfboot „Zürich“, der nach kurirsirenden Zeitungsberichten am 3. Jan. auf dem Bodensee stattgefunden haben soll, betrifft ein Vorkommnis auf dem genannten Schiffe vom 19. Dec. Abends, wo ein Zerreissen der Gummiverpackung der sog. Schlammflücke und Entweichen von Wasser und Dampf aus dem einen Kessel stattfand. Durch sofortiges Ausziehen und Löschern des Feuers ward die Möglichkeit eines Unfalls augenblicklich beseitigt und es bestand sonach keine erlei däherige Gefahr für Fahrzeug und Reisende.

Das „Oltner Wochenblatt“ berechnet die Vortheile, welche Oltner und der nächsten Umgebung aus dem dortigen Eisenbahnbetrieb erwachsen. Die Centralbahn bezahlt daselbst jährlich die Summe von 2 Mill. Fr. für Besoldungen und Löhne oder monatlich Fr. 160,000,