

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 2/3 (1875)  
**Heft:** 1

**Artikel:** Postvereinsvertrag  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-3650>

### **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>**

liegenden Beschlusses dem auf dem Postcongresse in Bern unterm 9. Oct. 1874 abgeschlossenen, hier vorliegenden Postvereinsverträge die vorbehaltene Genehmigung erteilen 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:  
*Schiess.*

\* \* \*

**Postvereinsvertrag.** (Corr.) Der in Bern abgeschlossene Postvereinsvertrag wurde am 21. Dec. von beiden eidg. Räthen ratificirt und der Beitritt der Schweiz definitiv festgestellt. Der Bundesrath 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 Bundesrath sei zu ermächtigen, die schweizerischen Taxen für Briefe u. s. w. innerhalb der durch den Unionsvertrag vorgesehenen Grenzen festzusetzen; 4) endlich, der Bundesrath 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 Bundesrath 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 Mitbetheiligten für ein gemäss Vertrag vom 30. Sept. 1872 empfangenes 5% Anleihen von 10 Millionen Fr.

2) Auf die Schmalspurbahn Winkeln-Herisau-Appenzell behufs Sicherstellung eines 5% Anleihe 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-Gothardbahn vom 15. April 1874 wird mit einigen Vorbehalten die Genehmigung erteilt.

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 nöthige Vorsicht gehandhabt wird, hat der Bundesrath gegenüber der Gotthardbahnirection die ihrem Obergeringenieur von den Experten vorläufig erteilte 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. Bundesrath Schenk das eidgen. Eisenbahn- und Handels-Departement.

**Nordostbahn.** Die Nordostbahngesellschaft wird für das Jahr 1874 eine Dividende von 8% 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 5½ Procent oder Fr. 27 per Obligation festgesetzt, gegenüber 4½ 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 3½ Procent oder Fr. 19 per Obligation festgesetzt, gegenüber 1½ Procent oder Fr. 7 per Obligation im Jahr 1873.

Die ordentliche Generalversammlung der **Arthurer 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 Eisenbahnan gelegenheit ihre Erledigung erhalten haben wird.

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

**Ligne d'Italie.** In der französischen Nationalversammlung kam am 16. Dec. die Frage der Simplonbahn zur Verhandlung. Die vorberatende Commission (Berichterstatter: Hr. Cézanne) hat sich in ziemlich ungünstiger Weise über das Project ausgesprochen und den Antrag gestellt, die von den Deputirten Baragnon, Lepère und Consorten verlangte Eröffnung eines Credits von 18 Millionen Fr. zu Gunsten der Simplonbahn rundweg zu verwerfen, und die sämtlichen Acten zu freier Untersuchung an die Regierung zu weisen, mit der einzigen Directive, „gegenwärtig nicht die Initiative zu einem Ueber-einkommen mit Italien und der Schweiz zu ergreifen.“ 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 zermalmte oder bei Seite schob. Zwischen Cadenazzo 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 Rathhaus 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, Bezirksammann Welti, Nussbaum-Bebie, Dr. Jenni, Gerichtsschreiber Halter, Richter Lüscher, Grossrath März, Dr. Jur. Meier. Das Actiencapital der Gesellschaft ist auf Fr. 3,050,000 im Minimum festgesetzt.

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-Neuenstadt** 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 genehmer, nur den Miethzins und die Amortisation zu bezahlen. Die bezügliche Convention ist also für drei Parteien vorthellhaft.

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

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

Das Comite der **Brünigbahn** veranstaltet auf den 10. Januar in Wimmis eine Versammlung der sämtlichen National- und Grossräthe, Bezirksbeamten und Gemeindepäsidenten, 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 Etzweilen-Schaffhausen** am 29. December mit der Nordostbahndirection den Vertrag definitiv abgeschlossen hat, wonach der Rheinübergang bei Feuerthalen angenommen ist und die Stationen Schlattingen, Diessenhofen, Schlatt-Paradies und Feuerthalen festgesetzt sind. Mit 1. Juli 1878 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.

**Bodensee.** Der Vorfall auf dem Dampfboot „Zürich“, der nach kurzirenden 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. Schlammücke und Entweichen von Wasser und Dampf aus dem einen Kessel stattfand. Durch sofortiges Ausziehen und Löschen des Feuers ward die Möglichkeit eines Unfalls augenblicklich beseitigt und es bestand sonach keinerlei daherige Gefahr für Fahrzeug und Reisende.

Das „Oltner Wochenblatt“ berechnet die Vortheile, welche **Olten** 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,