

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 22

Artikel: Das Bundesgesetz über das Postregal
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-3933>

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: 10.01.2026

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

gründung der Eisenbahnunternehmung Bern-Luzern berathen und gutgeheissen wurde, sich mit Entschiedenheit gegen das Unternehmen ausgesprochen, wie es finanziell und geographisch planirt war, hatte vor den unausbleiblichen Folgen gewarnt und zu diesem Zwecke sogar eine Brochüre geschrieben. Er hatte sich namentlich gegen die eigenthümliche Abtretung der mit einem Aufwande von Fr. 6,600,000 vom Canton erbauten Staatsbahnlinie Gümlingen-Langnau an die Bern-Luzern-Bahngesellschaft gegen liberirte Actien im genannten Betrage erhoben, indem dadurch dem Staate Bern, der ausserdem nach diesem Vertrag die Entlebucherbahn noch mit 2 Millionen zu subventioniren hatte, in Wirklichkeit eine Betheiligung von Fr. 8,600,000 zugemuthet werde, und das, um den Bau einer Bahn zu ermöglichen, von der $\frac{7}{8}$ auf Luzerner und nur $\frac{1}{8}$ auf Berner Gebiet liegen und an welche der Kanton Luzern nur 2 Millionen zu leisten hatte. Diese Abtretung einer in vollkommen gutem und betriebsfähigem Zustande sich befindenden Linie an eine unter so ungünstigen Bedingungen noch zu erbauende Bahn erschien ihm so ungereimt, dass er sie unmöglich als einen Act staats- und finanzpolitischer Weisheit auffassen konnte. „Die Entlebucher-Gesellschaft“, so sprach er sich damals aus, „wird die ihr gross- und gutmüthigst abgetretene Linie als Basis ihrer ferneren Operationen benutzen und mit derselben als Pfand in der Hand so viel Geld in Form von Obligationen und Prioritätsactien aufnehmen, als der Vertrag ihr gestattet. Der Kaufpreis für die Linie Gümlingen-Langnau steht ihr dabei nicht im Wege, da Bern dafür bereits von vorneherein den Nachgang erklärt hat. In jenem Zeitpunkte schwebt dann der Kaufpreis vollständig in der Luft und hat als einzige Sicherheit die Hoffnung, dass die Entlebucherbahn programmgemäss gebaut werden könne und entsprechend rentiren werde. Es dürfte sich aber als eine grobe Selbsttäuschung herausstellen, dass der in Aussicht genommene Gesamtbedarf für den Bau der Linie Langnau-Luzern genüge. Die Staatsbahn kostete per Kilometer, trotzdem die Techniker nur auf Fr. 215,000 devisirt hatten, Fr. 254,000 und die gleiche Summe allerwenigstens wird auch die Entlebucherbahn kosten. Wer die Terrainverhältnisse nicht kennt, werfe nur einen Blick auf das Wethli'sche Gutachten, und die vielen Brücken, Tunnels, Uferschutzbauten etc. werden ihm einen Begriff von den zu überwindenden Schwierigkeiten geben. Eine Bahn durch das Entlebuch wird daher zuverlässig 2 Millionen mehr als die in Aussicht genommene Summe kosten. Die Sache muss sich dann so gestalten, dass eines schönen Morgens in der Cassa der Eisenbahnunternehmung Bern-Luzern Ebbe eingetreten ist und der Bau eingestellt werden muss, wenn nicht irgendwoher Geld kommt. Wer wird und muss nun dieses Geld geben? Diejenigen, die an der Vollendung der Bahn ein Interesse haben, und das sind die Inhaber gewöhnlicher Actien, Bern und Luzern; denn ohne vollendete Bahn sind diese Actien rein nichts werth. Luzern nun wird nichts geben, weil es sich von Anfang an auf den Standpunkt gestellt hat, Bern die grösste Arbeit verrichten zu lassen, und weil es verhältnissmässig wenig engagirt ist; Bern aber muss geben, muss noch mehr wagen, will es nicht Alles verlieren.“

Aber auch bezüglich der Rentabilität der Entlebucherbahn hegte Scheurer damals schon grosse Besorgnisse und erklärte es jedenfalls als sicher, dass sie für die ersten 10 bis 15 Jahre ein so schlechtes oder noch schlechteres Geschäft sein werde, als es die Linie Bern-Langnau damals war; die Rentabilität nach Eröffnung der Gotthardbahn aber machte er davon abhängig, dass die zu bauende Linie diejenigen Bedingungen in sich vereinige, um für den Verkehr zwischen Bern und der Westschweiz und dem Gotthard jede Concurrenz ferne halten zu können. Hierfür hielt er dann eine Bahn durch das Unter-Emmenthal, bei gleicher Entfernung, gegenüber einer Bahn durch das Entlebuch mit ihren ungünstigen Steigungsverhältnissen, dem mangelnden Localverkehr u. s. w., entschieden für vortheilhafter und beantragte daher, das Project wenigstens zu verschieben, um das Ganze nochmals einer genaueren Prüfung zu unterwerfen.

Allein damals wurden diese Argumente und Befürchtungen, nach des Redners eigenen Worten, als „Blödsinn“ bezeichnet; man wollte durchaus nichts von Verschiebung wissen, um „die langweilige Rede nicht noch einmal hören zu müssen.“ Ein einziges Mitglied der Regierung, Hr. Kurz, äusserte ähnliche finanzielle Bedenken; allein man blieb taub gegen alle Vorstellungen, nannte die Opponenten Pessimisten und beeilte sich, den Vertragsentwurf doch zum Beschlusse zu erheben. Redner kann sich nun eine gewisse Genugthuung nicht versagen beim Rückblick auf jene Grossrathssitzung vom November 1871; die gegenwärtige Situation beweist, dass er damals noch nicht ganz sinnlos argumentirte, ja noch mehr; er kann leider sein damaliges Wort nicht einmal ein „prophetisches“ nennen, denn

das Defizit betrage ja statt der von ihm in Aussicht gestellten zwei Millionen nun sogar drei!

Der Beschluss des Grossen Rathes wurde sodann von der grossen Mehrheit des bernischen Volkes gutgeheissen. Was war nun natürlicher, als dass unter sothanen Umständen die Regierung zu dem Glauben kommen musste, es liege im Willen des Grossen Rathes und des Volkes, auch alle Consequenzen jenes Beschlusses zu tragen? Daher ist die Regierung bezüglich der gemachten Vorschüsse im Gesamtbetrag von einer Million wohl zu entschuldigen, und es fallen ihr höchstens einige Incorrectheiten zur Last, die sie ja auch eingesteht. Daher trifft aber auch der Löwenantheil an der jetzigen Situation nicht die Regierung, sondern den Grossen Rath und das Volk selbst.

Herr Scheurer behauptet ferner, die Regierung sei auch deshalb zu entschuldigen, weil dem Staate durch den Vorschuss jener Million kein materieller Schaden erwachsen könne. Allerdings sei, wenn über die Actiengesellschaft der Bern-Luzern-Bahn der Concurs ergehe, jene Million verloren. Allein es frage sich, ob man es hier auch wirklich mit einer Actiengesellschaft zu thun habe. Eine Actiengesellschaft muss Statuten haben. Nun habe seiner Zeit das Initiativcomité allerdings Statuten entworfen und selbe 1872 veröffentlicht. Auch die vom Gesetze verlangte Genehmigung des Staates soll erfolgt sein. Aber die amtliche Publication derselben sei nicht erfolgt. Das Gesetz über Actiengesellschaften verlange aber deutlich, dass die Statuten in zwei aufeinanderfolgenden Nummern des Amtsblattes publizirt werden müssen und füge ebenso deutlich und bestimmt bei, dass die Actiengesellschaft von dem Tage dieser Publication an rechtlich constituirt sei, bis zu diesem Zeitpunkt aber den allgemeinen civilrechtlichen Bestimmungen unterworfen bleibe. Die Actiengesellschaft habe mit einem gewissen „genialen Leichtsinne“ vergessen, sich rechtlich zu constituiren, sei also blosser Erwerbsgesellschaft und folglich sei Bern (und Luzern) vollständig haftbar. Ob nun Bern die mehrgenannte Million etwas früher oder später bezahlt habe, komme auf das Gleiche heraus; schlimm aber sei das, dass sich die Gesellschaft selber durch ihre Unterlassungssünde des einfachsten Rechtes jedes bernischen Bürgers begeben habe, geldstagen zu können. Dieser Punkt werde daher auch einer der Hauptpunkte sein, den die Commission zu prüfen haben werde.

Den 26. d. constituirte sich die vom Grossen Rathe bestellte Commission zur Untersuchung der Angelegenheiten der Bern-Luzern-Bahn und bezeichnete folgende vier Sectionen:

1. Section: Finanzielle Verantwortlichkeit der Regierung in Betreff des Millionen-Vorschusses: v. Sinner, Präsident, Scheurer, Hofstetter. 2. Section: Prüfung der Bücher der Gesellschaft und der Verbindlichkeiten derselben: Born, Präs., v. Wattenwyl, Rüfenacht. 3. Section: Technische und Betriebsfragen: Ott, Präs., v. Werdt, Kaiser. 4. Section: Rechtsverhältnisse des Unternehmens: Zyro, Präs., Michel, Scheurer. Am 15. December versammelt sich dann die Commission in Plenum und nimmt die Berichte der einzelnen Sectionen entgegen.

Die Regierung von Luzern nimmt eine andere Stellung ein. Sie hat laut einer Depesche der „Basl. Nachr.“ aus Bern mit 4 gegen 3 Stimmen das an den Langnauer Conferenzen mit den bernischen Abgeordneten getroffene Abkommen, wonach der Canton Luzern an das Baudefizit der Bern-Luzern-Bahn von 3 Millionen einen Drittel und Bern zwei Drittel übernehmen würde, abgelehnt. Trotzdem werde die Regierung das Abkommen dem Grossen Rathe vorlegen, wo die Abweisung jedoch kaum fraglich sei.

* * *

Das Bundesgesetz über das Postregal.

Dieses ist unstreitig eines der wichtigsten Tractanda, welche den neu constituirten eidgenöss. Räten zur demnächstigen Behandlung vorgelegt werden. Von diesem Gesetz hängt die Stellung ab, welche der Bund künftighin einzunehmen haben wird, sowohl gegenüber den Anforderungen des Verkehrs im Allgemeinen, als auch gegenüber den Eisenbahnen und andern concedirten Transportunternehmungen.

Die Postanstalt, welche neben ihrem national-öconomischen und social-politischen Charakter durch Art. 36 und 42 der Bundesverfassung zu einer Finanzquelle des Bundes gemacht wird, hat die Aufgabe, den Kleinverkehr zu vermitteln nach Massgabe der ihr zu Gebote stehenden beschränkten Transportmittel, während die Vermittelung des eigentlichen Güter- und Grossverkehrs zunächst den Eisenbahnen und Dampfschiffen zufällt. Während das Institut der Posten auf der einen Seite durch billige Taxen, prompte und gesicherte Spedition die

Verkehrsinteressen der Staatseinwohner fördert und hebt, soll dasselbe auf der andern Seite die nöthigen Mittel schaffen zur theilweisen Bestreitung des Staatshaushaltes. Die Postanstalt nimmt daher den Eisenbahnen gegenüber als Staatsanstalt eine ganz exceptionelle Stellung ein und bedarf zu ihrer Existenz des grösstmöglichen Schutzes von Seite des Staates. Es liegt daher auch in der Natur der Sache, dass über die Rechtsverhältnisse und Verbindlichkeiten der Postanstalt besondere und möglichst schonende Gesetzesbestimmungen aufgestellt werden. Wir wollen uns daher zur Aufgabe machen, zu untersuchen, ob das vom Bundesrathe aufgestellte und von der ständeräthlichen Commission amendirte Gesetz über das Postregal, das wir als genügend bekannt voraussetzen, den Anforderungen und der Stellung der Postanstalt entspricht oder nicht.

Vor Allem aus erscheint uns von hoher Wichtigkeit, dass in Art. 2, litt. b, welcher dem Posttransporte aller Art verschlossene Gegenstände bis auf 5 Kilogramm Gewicht reservirt, das Wort „verschlossen“ weggelassen und das Gewichtmaximum von 5 auf 10 Kilogramm ausgedehnt werde.

Was den ersten Punkt betrifft, so ist das Weglassen des Wortes „verschlossen“ nur eine nothwendige Consequenz der von der ständeräthlichen Commission beantragten Streichung des Art. 5, welcher das Nähere bestimmt, was unter dem Begriff „verschlossen“ zu verstehen ist. Der hauptsächlichste Grund aber, welcher für die besagte Streichung spricht, liegt in den durch die willkürliche Auslegung des Begriffes „verschlossen“ von Seite der Eisenbahnverwaltungen veranlassenden beständigen Eingriffen in das Postregal. So z. B. heisst es in § 52, 3 der der französischen Ausgabe des Eisenbahntransportreglements, welcher von dem Postregale spricht: „sont complètement exclus du transport: les objets soumis à la régle des postes fédérales, s'est-à-dire les paquets cachetés d'un poids de 10 livres et au dessous.“ —

Zum Zwecke der Vermeidung einer Menge hieraus resultirender Collisionen mit den concedirten Privattransportanstalten sollte man daher ohne Weiteres alle Pakete ohne Ausnahme bis zu einem bestimmten Gewichtssatz ausschliesslich dem Postregale zuweisen oder aber die nähere Präzision des Begriffes „verschlossen“ beibehalten.

Anlangend sodann den zweiten Punkt, Ausdehnung des regelmässigen Gewichtmaximums von 5 auf 10 Kilogramm, so fände eine derartige Maxime ihre Rechtfertigung einmal darin, dass Expeditionen von Gegenständen bis auf 10 Kilogramm ihrer Natur nach unter allen Umständen in den Bereich des Kleinverkehrs fallen, sodann aber auch um der Postanstalt eine Compensation zu gewähren für die den Bahnverwaltungen hinwiederum auf deren Rechnung zu besorgenden Expeditionen von Collis über 10 Kilogramm zur vollen Bahntaxe. Mit einer derartigen Aus- und Zuschneidung des Fahrpostverkehrs würden die beiden Transportanstalten (Post und Eisenbahn) aus einem unerquicklichen Concurrenzverhältniss in einen Cumulativdienst treten und sich gegenseitig ihre Interessen zum gleichzeitigen Nutzen und Frommen des Publikums fördern helfen.

Bei Art. 3, welcher von den Ausnahmsbestimmungen im Postregaltransport handelt, sollte die Bestimmung des litt. a nicht allein auf die concedirten Eisenbahnen, sondern auch auf alle übrigen concedirten Transportanstalten, wie Dampfschiffe, concessionirte Omnibusse etc. ausgedehnt werden.

Bezüglich des Vorgehens bei Uebertretung fiscalischer und polizeilicher Bundesgesetze (Art. 7) sollten die Bestimmungen des einschläglichen Bundesgesetzes vom 30. Juni 1849 wegen ihrer Schwerfälligkeit und Weitschweifigkeit in der Anwendung nothwendig einer Revision unterworfen werden.

Bei Art. 8 sollte die Strafcompetenz des Bundesrathes bei Postregalverletzungen nothwendigerweise bis auf Fr. 300 ausgedehnt werden, um in den meisten vorkommenden Fällen dem zumeist höchst schleppenden cantonalen Gerichtsverfahren entzogen zu sein.

Der unstreitig wichtigste Theil des Postregalgesetzes ist in den Bestimmungen über die Garantie der Postanstalt enthalten.

Bisher wurde für verlorene Gegenstände, welche ohne Werth zur Post gegeben wurden, Fr. 2 per Pfund oder Bruchtheile eines Pfundes vergütet. Der Bundesrath dagegen gieng in seinem Vorschlage (Art. 17 litt. c) auf Fr. 4 pro Pfund und die ständeräthliche Commission sogar auf Fr. 7.50 per Pfund resp. Fr. 15 per Kilogramm.

Dieser letztere Vorschlag ist offenbar viel zu hoch gegriffen und es wird eine derartige Maxime eine für das Erträgniss aus dem Fahrpostverkehr sowohl als auch für die finanzielle Lage der Postverwaltung überhaupt höchst nachtheilige Rückwirkung ausüben. Denn es wird nicht ausbleiben, dass die

Postanstalt in die Lage kommen wird, bei einer jährlichen Expedition von 5 bis 6 Millionen Fahrpoststücke eine bedeutend höhere Entschädigungssumme für Verluste und Beschädigungen zahlen zu müssen, als bis anhin und weil es sodann bei einem so hoch gegriffenen Entschädigungssatz für ungewerthete Sendungen wohl kaum noch Jemandem in den Sinn kommen wird, seine Poststücke mit Werth zu deklariren (Geldsendungen ausgenommen), so wird der Postanstalt eine namhafte Einnahmequelle an Werthtaxen entzogen.

Das deutsche Reichspostgesetz, offenbar von der gleichen Voraussetzung ausgehend, hat den Entschädigungssatz für ungewerthete Postsendungen auf 1 Thaler per Zollpfund festgesetzt. Es dürfte daher auch für unsere Verhältnisse eine Entschädigungsnorm von Fr. 6 per Kilogramm allen billigen Anforderungen entsprechen. Wer eine höhere Garantie von der Postanstalt beanspruchen will, hat seine Werthdeclaration darnach zu richten.

Als weitere Ergänzung des Art. 17 litt. c fügt die ständeräthliche Commission folgende Nachtragsbestimmung bei:

„Diese Entschädigung von Fr. 15 per Kilogramm ist 24 Stunden nach Ankunft der Post am Bestimmungsort des Reisenden fällig; kommt binnen dieser Frist das vermisste Stück zum Vorschein oder nicht, so ist der Eigenthümer für diese Verspätung, wenn dieselbe wenigstens 12 Stunden beträgt, mit Fr. 15 zu entschädigen.“

Abgesehen davon, dass diese Bestimmung in etwelchem Widerspruche steht mit Art. 19, welcher die Entschädigungspflicht für recommandirte Sendungen an eine Verspätungsdauer von über 24 Stunden knüpft, so geht solche überhaupt zu weit, und würde (wovon sehr gewarnt wird) eine Quelle beständiger Ansprüche und Reclamationen von Seite der Passagiere geben. In den meisten Fällen von Ueberführung, irriger Verladung, Verlust oder Verspätung von Passagiereffecten trägt der Reisende zum grossen Theil selbst die Schuld, indem er seine Effecten entweder nicht mit genauer Adresse versieht, verspätet zur Post bestellt, mit alten unrichtigen Etiquetten behaftet lässt, unterwegs beim Ab- oder Ueberladen nicht selbst überwacht etc. etc.

Eine derartige Bestimmung war bis jetzt unbekannt und findet sich auch in keinem ausländischen Postgesetz vor; im Gegentheil erklärt das bisherige Postregalgesetz unzweideutig, dass für Verspätungen von nicht besonders recommandirten Postsendungen keine Entschädigung geleistet werde. Auch sehen wir nicht ein, dass, wenn Art. 21 des vorliegenden Gesetzesentwurfes für Verspätungen von Reisenden keinen Ersatz leistet, man solchen für das (zumeist taxfreie) Gepäck der Reisenden zu leisten hätte. Zieht man aber zu alledem noch in Betracht, dass die fragliche Ergänzungsbestimmung namentlich bei Um- und Ueberladungen bei Nachtzeit mit Leichtigkeit zu absichtlichen Missbräuchen und Ausbeutungen benutzt werden kann, so dürfte es angezeigt sein, dieselbe gänzlich fallen zu lassen.

Der Schwerpunkt der Garantiefrage liegt unstreitig in den Art. 24 und 25, welche von den Entschädigungen handeln, welche für die im Postbetrieb vorkommenden Tötungen und körperlichen Verletzungen zu leisten sind.

Wenn das bisherige Postregalgesetz vom 2. Juni 1849, sowie das deutsche Reichspostgesetz vom 28. October 1872 (Art. 11) lediglich eine Entschädigung für Kur- und Heilungskosten der körperlich verletzten Reisenden vorsieht, so muss der Grund dieser äusserst mässigen Haftpflicht eben in der ganz exceptionellen Stellung der Postanstalt als Staatsinstitut einerseits und andererseits in ihren ganz anderen Betriebsverhältnissen gegenüber den Eisenbahnen gesucht werden.

Während die Eisenbahnen als Privatunternehmungen auf Gewinn berechnet sind und ihre Entstehung der Subvention sowohl von Seite des Staates, als auch von Seite der betreffenden interessirten Landestheile, sowie von Privaten verdanken, dient die Postanstalt als Staatsinstitut in der uneigennützigsten Weise dem Publicum, der Gewinn, den sie aus ihrem Betriebe erzielt, fliesst in die Bundeskasse zur Bestreitung des Nationalhaushaltes. Durch Gewährung der amtlichen Portofreiheit an Bund und Cantone, sowie an gemeinnützige Gesellschaften etc. erleichtert sie die Steuerlast der Staatsbürger. Während die Eisenbahnen die verkehrreichsten Strassen dem Postbetrieb entziehen und ihren Betrieb auf selbsterstellten und unterhaltenen Strassen besorgen, ist die Postanstalt auf die Creirung und Bedienung zumeist steriler Nebencurse angewiesen und zwar auf Routen, deren Unterhalt vom guten Willen der Ortsbehörden abhängt und deren oft höchst mangelhafter Zustand den Betrieb bedeutend vertheuert, erschwert und gefährdet. —

Diese exceptionelle Stellung der Postanstalt gegenüber andern Transportanstalten bedingt daher auch nothwendigerweise eine exceptionelle Behandlung und es erscheint uns

nicht recht begreiflich, wie der Bundesrath in seiner diesfalsigen Gesetzesvorlage bezüglich der Garantie der Postanstalt so weit von den bisherigen Bestimmungen abweichen konnte. Offenbar hat man die Folgen einer so weitgehenden Verantwortlichkeit zu wenig in Erwägung gezogen.

Fassen wir die hauptsächlichsten dieser unvermeidlichen Folgen kurz ins Auge, so werden wir finden, dass

1. der Postanstalt durch die Ausdehnung ihrer Haftpflicht eine jährliche Mehrausgabe an Entschädigungen von mindestens Fr. 200,000 erwachsen wird, was für einen so umfangreichen, weitverzweigten und schwierigen Verkehr nicht zu hoch gegriffen ist, namentlich wenn man dabei die bisher wenig gekannten, künftighin aber unvermeidlichen Processkosten und die gesteigerte Begehrlichkeit der Reclamanten und Advocaten in Betracht zieht. Hieran dürfte sich zur Deckung dieser Ausgabenvermehrung
2. als nothwendige Folge die Aufhebung der amtlichen Portofreiheit knüpfen, sofern eine allzugrosse Engherzigkeit der eidgenössischen Räte dieses Krebsübel der Postanstalt nicht auch fernerhin fortexistiren lässt.
3. Eine weitere für den Verkehr sehr fühlbar werdende Folge dürfte sich darin ergeben, dass die Postverwaltung zur Verminderung ihrer Verantwortlichkeit einer- und ihrer Ausgaben andererseits sich
 - a) in der Creirung neuer Postcoursse sehr zurückhaltend, dagegen in der Aufhebung bereits bestehender sehr zuvorkommend erzeigen dürfte und
 - b) die Beiwagenlieferung für überzählige Reisende, wozu sie eigentlich gesetzlich gar nicht verpflichtet ist, grundsätzlich aufheben müsste.

Die wichtigste aller Folgen aber wäre

4. die, dass die Unternehmer von Postcoursen, auf welche die Postverwaltung gemäss Art. 27 für Verschuldungen ein Rückgriffsrecht hat, für den ihnen auffallenden vermehrten Risiko eine Aversal-Erhöhung auf ihren Curszahlungen von mindestens 20—25 % beanspruchen werden, was die Kleinigkeit von ca. einer Million ausmachen und zur Folge haben würde, dass der bereits auf Null herabgesunkene Barometer der Poststragniss trotz Postreorganisation und Taxenrevision noch weiter bis zur Unterstützungsbedürftigkeit heruntersinken und so die Fortexistenz des regalmässigen Personen- und Messengerietransportes in Frage stellen müsste.

Da das bisherige Verantwortlichkeitsgesetz für die Postanstalt unseres Wissens zu verhältnissmässig sehr wenig Anständen Veranlassung gegeben hat, so will es uns nicht recht einleuchten, warum dasselbe entgegen den allgemeinen verkehrs- und staatspolitischen Interessen verschärft werden soll. Wenn aber letzteres im hohen Rathe der Götter dennoch beschlossen werden sollte, so wäre wenigstens ein Vermittelungsweg darin zu finden, dass diejenigen, welche eine über die bisherige hinausgehende Verantwortlichkeit der Postanstalt beanspruchen wollen, hierfür eine besondere Versicherungs- oder Recommendationengebühr zu entrichten hätten. Ergo videant Consules.

* * *

Literatur.

Die äussern und innern Kräfte an statisch bestimmten Brücken- und Dachstuhlconstructionen, von Ludwig Tetmajer, Privatdocent und Assistent für Ingenieurwissenschaften am eidgenössischen Politechnicum in Zürich. — Verlag von Meyer & Zeller (A. Reimann) 1875.

Der Verfasser stellt sich in diesem soeben die Presse verlassenden Werke die Aufgabe, jene Partien der graphischen Statik, welche in der Berechnung der in neuester Zeit geläufigsten Brücken- und Dachstuhlconstructionen Anwendung finden, einer elementaren Behandlung zu unterwerfen, um dadurch den Gebrauch graphischer Construction weiteren Kreisen zugänglich zu machen.

Wir müssen dieses Bestreben um so mehr willkommen heissen, als bis jetzt nur Bruchtheile jener unter Anwendung elementarer Mittel abgeleiteten graphischen Methoden in der Oeffentlichkeit gedrungen sind und bei dem theilweisen Mangel der von Hr. Prof. Culmann in seinem vorzüglichen, umfangreichen Originalwerk vorausgesetzten Kenntnisse der neueren Geometrie, unserer Ansicht nach eine rasche und allgemeine Verbreitung der in diesem trefflichen Buche gelehnten Methoden und auf dem vom Verfasser der zu besprechenden Arbeit eingeschlagenen Wege vorläufig erreichbar sein wird.

Aber auch aus der Zürcher Schule hervorgegangene Techniker werden sich des vorliegenden Buches als Wegweiser bei der Anfertigung von Kräfteplänen mit Vortheil bedienen können und im Drange der oft erdrückenden Berufsthätigkeit gerne ein Nachschlagebuch zu Rathe ziehen, das auf kürzestem Wege und in leichtfasslicher Darstellung dem manchmal treulosen Gedächtnisse aufzuhelfen bestimmt ist.

Das Material des Werkes präsentirt sich in 3 übersichtlich gegliederten Abtheilungen, wovon die erste neben den nothwendigen Daten über die mobilen Belastungen der Brücken und Dachstühle uns unter Anderem in einer graphischen Tabelle über die von Hrn. Leefehner veröffentlichten

Eigengewichte schmiedeeiserner Balken- und Fachwerksbrücken ein bequemes Mittel an die Hand gibt, in allen Fällen — (weil für jede gleichförmig vertheilt gedachte, zufällige Belastung und jeden Festigkeitscoefficienten geltend) — das approximative Constructionsgewicht zu bestimmen.

In der 2. Abtheilung werden, nach Vorausschickung der erforderlichen Lehrsätze über die Zusammensetzung von Kräften in der Ebene, sowie über das Kräfte- und Seilpolygon, die Maxima der angreifenden Kräfte und Momente auf analytischem und graphischem Wege abgeleitet und durch diesen unmittelbaren Vergleich die graphischen Methoden in besonders günstiges Licht gestellt. Unter den Anwendungen dieser Resultate auf die im folgenden III. Abschnitte behandelten Fachwerkstypen mögen als besonders interessant die Theorie des Schwedler'schen Trägers, sowie jene des Gerber'schen continüirlichen Gelenkträgers hervorgehoben werden und zum Schlusse die klare und leichtfassliche Sprache des Buches nicht ungerühmt bleiben.

Wir wünschen im Interesse einer allgemeinen Verbreitung der graphischen Statik und zur Aufmunterung des jungen Verfassers dem Buche die verdiente Anerkennung.

G.

Kalender für Strassen- und Wasserbau-Ingenieure. Herausgegeben von A. Rheinhard, Bauinspector der königl. Oberfinanzkammer in Stuttgart. Dritter Jahrgang 1876. Nebst 41 Holzschnitten. Wiesbaden, C. W. Kreidels Verlag.

Der neue Jahrgang unterscheidet sich von seinen Vorgängern dadurch, dass derselbe hauptsächlich für Strassen- und Wasserbau-Techniker bestimmt und daher das früher in ihm aufgenommene Capitel über Eisenbahnbau in Wegfall gekommen ist, dadurch konnten die Capitel über Hydraulik, Strassen- und Wasserbau entsprechend vergrössert werden, und hofft nun der Verfasser, nicht nur den Bedürfnissen der Strassen- und Wasserbau-Ingenieure Rechnung getragen, sondern auch solchen Feldmessern, welche mit Strassenbauten, Meliorationen etc. sich beschäftigen, namentlich auch in Hinsicht auf das sehr ausführliche und reichhaltige Capitel über Vermessungswesen, ein willkommenes Vademecum geboten zu haben.

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Göthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen, 8,80 M., Airola 6 M., Total 14,80 M., mithin durchschnittlich per Tag 2,11 M. Die starke Zerklüftung des Felsens an beiden Angriffsorten zugleich nöthigte zur momentanen Einstellung der mechanischen Bohrung, die indess letzten Montag in Göschenen wieder aufgenommen worden ist.

Deutschland. Das deutsche Reichsoberhandelsgericht hat entschieden, dass eine Actiengesellschaft nie und unter keinem Vorwand eigene Actien erwerben dürfe.

* * *

Die „**VERKEHRS-ZEITUNG**“ Nr. 48, Organ für Verkehrs-, Bank-, Handels-, Assecuranzwesen — (Wien, II., Pratersstrasse 47) — ist soeben erschienen.

INHALT: Eisenbahn-Programm der „Verkehrszeitung“. — Zur Verkehrspolitik Ungarns. — Der Sonntag im Postdienste. — Die Reformen des Speditionswesens. — Der Tarif-Entwurf der österr.-ung. Eisenbahnen. — Die Güterumladungen in den Eisenbahn-Grenzstationen. — Das Streichconcert im Abgeordnetenhaus. — Das internationale Postbureau. — Original-Correspondenzen. — Chronik.

* * *

Eisenpreise.

London den 26. November 1875.

Bezeichnung der Schienen	Gewicht per laufenden Meter	Preis per Tonne franco Schiff	Bezeichnung des Meerhafens
American rails	24,7 - 29,7 Kilogr.	Fr. 162,50 - 168,50	Wales, Tyne u. East.
Russian & similar	29,8 - 37,3 „	168,50 - 175,70	dito
Street rails	„	162,50 - 175,70	Wales
Steel rails	„	225,00 -	dito
„	„	237,50 - 263	Liverpool und Hull.

* * *

Gesellschaft ehemaliger Studirender des

eidg. Polytechnikums in Zürich.

Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittlungs-Commission.

Angebot:

Folgende Techniker werden gesucht:

- I. Ingenieur-Fach:
 - 1) Ein erfahrener Ingenieur auf ein Bureau.
 - 2) Zwei Geometer-Assistenten nach Pruntrut.
- II. Maschinenbau-Fach:
 - 1) Ein tüchtiger Constructeur mit Erfahrung im Locomotiv-, Wagen- und Brückenbau auf ein Constructions-Bureau in der Schweiz.
 - 2) Ein junger Maschinen-Ingenieur als Zeichner auf ein Bureau.
 - 3) Ein tüchtiger, erfahrener Maschinen-Constructeur als Director einer grossen Maschinenfabrik.
- III. Chem.-techn.-Fach:
 - 1) Ein im Baumwoll- u. Wollendruck bewandelter Colorist als Director einer Druckerei in Oesterreich.

Bureau der Stellen-Vermittlungs-Commission,
Nr. 66, Mühlebachstrasse, Neumünster bei Zürich.

- 2) Ein junger Chemiker als Antheilhaber ein Chem. Fabrik.

Nachfrage:

Folgende Mitglieder suchen Stellen:

- I. Ingenieur-Fach:
 - 1) Mehrere ältere Ingenieure mit mehrjähriger Praxis.
 - 2) Mehrere jüngere Ingenieure mit 1 bis 2 Jahren Praxis.
 - 3) Ein Geometer.
- II. Maschinenbau-Fach.
 - 1) Mehrere ältere und jüngere Maschinen-Ingenieure.

Bemerkungen

- 1) Auskunft über offene Stellen wird nur an Mitglieder ertheilt.
- 2) Die Stellen-Vermittlung geschieht unentgeltlich.
- 3) Mittheilung über offene Stellen nimmt mit Dank entgegen das:

H. PAUR, Ingenieur. Redaction: A. STEINMANN-BUCHER.