

# Deutschland

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **1 (1874)**

Heft 26

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-2201>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Zwecke gebaut werden, haben für lange Jahre keine Aussicht auf Ertrag. Der Plan zu diesen Linien ist oft ganz aus neidischen und egoistischen Absichten entstanden, mit der still gehegten Hoffnung, wenn einmal das Bahncapital aufgezehrt sei, werde man den Bund zum Nachfolger der ruinirten Gesellschaft nehmen.

Die Ungleichheit in den Erträgen der alten Bahnen, die im Eisenbahngesetz und den Concessionen noch unerwähnt gebliebenen Forderungen der jetzigen Zeit, wie z. B. die Regulirung der Haftbarkeit beim Transport, der nicht genügend festgestellte Schutz der Obligationen, die noch vielfach unvollkommene Einheit im Betrieb, besonders aber die Machtlosigkeit der einzelnen Cantone gegenüber den Eisenbahngesellschaften und noch Anderes mehr, liessen schon in den Fünfzigerjahren, nachdem eine Strecke nach der andern vollendet war, die Uebelstände sich daher fühlbarer machten, Stimmen hören, die sich für einen eventuellen Rückkauf auf diese oder jene Weise aussprachen.“

(Fortsetzung folgt.)

\* \* \*

**Bericht des Ausschusses des Deutschen Bundesrathes für Eisenbahnen, Post und Telegraphen** (Stephan, Eisenlohr, Neidhardt, Heerwart, Selkmann, Krüger), betreffend den zu Bern abgeschlossenen Postvereinsvertrag. Der Vertrag zur Gründung eines allgemeinen Postvereins, welcher von den Bevollmächtigten fast aller europäischen Staaten und der Vereinigten Staaten von Amerika am 9. October in Bern abgeschlossen worden ist und nunmehr dem Bundesrathe zur Genehmigung vorliegt, bezeichnet einen bedeutsamen Abschnitt in der Gestaltung der internationalen Beziehungen des Postwesens und den Beginn einer neuen Entwicklungsperiode von weittragender Bedeutung für einen der wichtigsten Zweige des Völkerverkehrs.

Die Grundsätze, welche für den Austausch von Postsendungen unter den civilisirten Nationen maassgebend waren, wurden bisher durch Postverträge geregelt, welche zwischen den einzelnen Regierungen je nach dem Bedürfniss abgeschlossen, von Zeit zu Zeit durch Zusatzacte ergänzt oder wiederum durch neue Verträge ersetzt wurden, wenn die Grundlagen der früheren sich verschoben hatten oder den Bedürfnissen des Verkehrs nicht mehr entsprachen.

Mit wie manigfachen Schwierigkeiten der Abschluss solcher Verträge oftmals zu kämpfen hatte, wieviel Zeit und Anstrengung es erforderte, zwischen den verschiedenartigen Systemen der Tarifrung und Portoberechnung, den widerstreitenden Ansprüchen in Bezug auf Portotheilung und Transitgebühren eine Einigung herbeizuführen, wie dabei eine in das Kleinliche gehende Abwägung der Verhältnisse concurrirender Linien, ein stetes Markten um den Werth der gegenseitigen Leistungen, ein Ringen nach finanziellen Vortheilen zur Gewohnheit oder selbst zur Nothwendigkeit wurde, ist aus der Geschichte solcher Verträge hinreichend bekannt. Ist es doch vorgekommen, dass es zwischen grossen Postgebieten Jahre lang an jeder vertragsmässigen Basis für den Correspondenz-Austausch fehlte, weil man sich über die Bedingungen desselben nicht zu einigen vermochte.

Mit den Fortschritten des Handels und der Erweiterung der politischen und socialen Beziehungen unter den Völkern hat die Zahl der Postverträge stetig zugenommen; aber erst der neueren Zeit war es vorbehalten, diese Verträge von der einseitigen Herrschaft fiscalischer Rücksichten zu befreien und den divergirenden Interessen der gesonderten Verwaltungen eine einheitliche Richtung auf das gemeinsame und grosse Ziel zu geben, welches das Postwesen vor Allem im Auge haben soll, ein mächtiges Bindemittel für die geistigen und materiellen Interessen der Individuen wie der Völker zu sein.

Die durchgreifende Umgestaltung, welche die Postverträge durch allmälige Vereinfachung ihres Inhaltes und gegenseitige Annäherung ihrer Principien erfuhren, musste einem aufmerksamen Beobachter den Gedanken nahe legen, zwischen verschiedenen Staaten und selbst Welttheilen eine Gemeinschaft herzustellen, welche die internationalen Schranken und die daraus für den Postverkehr erwachsenden Erschwerungen im Wesentlichen beseitigte. An dieser Möglichkeit konnte deutscherseits um so weniger gezweifelt werden, als die postalischen Beziehungen der Deutschen Staaten unter einander und mit der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie einen ähnlichen Entwicklungsgang bereits durchlaufen hatten. Der Deutsch-Oesterreichische Postvereinsvertrag vom 6. April 1850, durch welchen die Gebiete von 16 staatlich geschiedenen Postverwaltungen zu einem einheitlichen Postgebiet mit gemeinsamen Normen und Tarifen vereinigt wurden, hatte in seinem Bestande und seiner Wirksamkeit bewiesen, bis zu welchem Grade eine Verbindung selbstständiger

Staaten zu gemeinsamer Pflege postalischer Interessen erreichbar und wie sehr dieselbe befähigt war, das Verkehrsleben zu fördern und die Verwaltung und den technischen Betrieb zu vereinfachen, ohne dem Postwesen die zu seiner Erhaltung und Fortbildung nothwendigen Einnahmen zu schmälern.

Solche Erfahrungen und die in einer Reihe von Verträgen mit auswärtigen Regierungen fortgesetzten Bestrebungen, einer convergirenden Richtung auf das Ziel einheitlicher Grundsätze für den internationalen Postverkehr die Wege zu bahnen, mussten der deutschen Reichsregierung den Beruf zuweisen, zur Verwirklichung jenes grossen und umfassenden Gedankens den ersten Impuls zu geben. Es war dies zugleich eine würdige und lohnende Aufgabe für eine Politik, welche sich die Befestigung des europäischen Friedens zur obersten Richtschnur ihres Verhaltens gesetzt hatte.

Schon in einer Denkschrift aus dem Ende des Jahres 1868, welche das Postamtsblatt mit dem Bemerken veröffentlichte, dass sie die Genehmigung des Bundeskanzlers erhalten, waren die Grundzüge für die Bildung eines alle civilisirten Nationen umfassenden Postvereins niedergelegt, verbunden mit dem Vorschlage, dieselben der Berathung eines zu dem Ende zu berufenden allgemeinen Postcongresses zu unterbreiten.

Die allgemeine Lage schien das Gelingen eines solchen Unternehmens zu begünstigen, die Regierung des Norddeutschen Bundes zögerte daher nicht, zu Anfang des Jahres 1869 auf Grund einer Allerhöchsten Präsidial-Ermächtigung mit den ersten diplomatischen Einleitungen zur Berufung eines Congresses vorzugehen. Hiebei musste es nahe liegen, an den Vorgang jener früheren Konferenz anzuknüpfen, welcher auf die Anregung der Vereinigten Staaten von Amerika im Jahre 1863 die Vertreter von 14 Regierungen aus beiden Hemisphären in Paris zu gemeinsamen Berathungen über die gegenseitigen Postbeziehungen vereinigt hatte. Zwar hatte dieser Congress auf theoretische Erörterungen sich beschränkt, und selbst das Ergebnis dieser mochte wegen des Widerspruches, den mehrere der wichtigsten Bestimmungen erfuhren, den gehegten Erwartungen nicht in vollem Umfange entsprechen; gleichwohl waren das gewonnene Material und der persönliche Austausch unter den leitenden Vertretern des Postwesens verschiedener Staaten auf die Entwicklung des Gedankens eines postalischen Völkerrechts nicht ohne nachhaltigen Einfluss geblieben. Noch am 6. Juni 1870 erging an die deutsche Botschaft in Paris die erneute Weisung, auf den schon vor Jahresfrist angeregten Vorschlag wegen Einberufung eines Postcongresses zurückzukommen. Es konnte darauf hingewiesen werden, dass inzwischen das deutsche Porto mit England auf 2½, mit Nordamerika im directen Verkehr auf 3 Sgr. ermässigt worden, während das Porto mit Frankreich noch 4½ Sgr. betrage. Die Reformbedürftigkeit des bestehenden Zustandes sei demnach nicht mehr zu verkennen und die Ueberzeugung von der Zweck- und Zeitgemässheit des Congressvorschlages habe sich nach allen Richtungen hin befestigt.

\* \* \*

**Deutschland.** Der Reichskanzler hat dem Bundesrath den Entwurf eines Gesetzes vorgelegt, demzufolge an die Stelle des § 4 des Gesetzes über das Postwesen des Deutschen Reiches vom 28. October 1871 folgende Bestimmungen treten sollen:

„Die Eisenbahnunternehmungen sind zu folgenden Leistungen für die Zwecke des Postdienstes verpflichtet:

- 1) Der Eisenbahnbetrieb ist, soweit es die Natur desselben gestattet, in die nothwendige Uebereinstimmung mit den Bedürfnissen des Postdienstes zu bringen.
- 2) Die Eisenbahnen sind verpflichtet, mit jedem für den regelmässigen Beförderungsdienst der Bahn bestimmten Zug auf Verlangen der Postverwaltung einen von dieser gestellten Postwagen, und in demselben a) die darin zu verladenden Postsendungen, b) die zur Begleitung der Postsendungen, sowie zur Verrichtung des Dienstes unterwegs erforderlichen Postbeamten, auch wenn dieselben geschäftslos zurückkehren, c) die Geräthschaften und Utensilien, deren die Postbeamten unterwegs bedürfen, unentgeltlich zu befördern.
- 3) An Stelle der Mitbeförderung eines besonderen Postwagens kann von der Postverwaltung für das gewöhnliche Bedürfniss des Postdienstes die Einrichtung und Hergabe der Abtheilung eines Eisenbahnwagens zur Benützung für Postzwecke, gegen Erstattung der für die Herstellung und Wiederbeseitigung der erforderlichen Einrichtungen von der Eisenbahnverwaltung aufgewendeten Selbstkosten, sowie gegen Zahlung einer den Selbstkosten der Eisenbahnverwaltung für die Hergabe und Unterhaltung entsprechenden Miethen, verlangt werden.
- 4) Bei solchen für den regelmässigen Beförderungsdienst

der Bahn bestimmten Zügen, welche in anderer Weise zur Postbeförderung nicht benützt werden, sind die Eisenbahnen verbunden, entweder Postbeutel, sowie Brief- und Zeitungspakete, durch das Zugspersonal unentgeltlich befördern zu lassen, oder dem Postbegleiter der Beutel, beziehungsweise Brief und Zeitungspakets, den für die Beförderung erforderlichen Platz in einem Eisenbahnwagen unentgeltlich einzuräumen.

5) Reicht der eine Postwagen oder die an Stelle desselben für Postzwecke bestimmte Wagenabtheilung für die Bedürfnisse des Postdienstes nicht aus, so sind die Eisenbahnen auf rechtzeitige Anmeldung, beziehungsweise Bestellung, gehalten, nach Wahl der Postverwaltung entweder mehrere Postwagen zur Beförderung zuzulassen oder der Postverwaltung zur Befriedigung des Mehrbedürfnisses geeignete Güterwagen, resp. einzelne geeignete Coupés solcher Personenwagen, deren übrige Coupés in dem betreffenden Zuge für Eisenbahnzwecke verwendbar sind, zu stellen, oder die ihr von der Postverwaltung überwiesenen Postsendungen zur eigenen Beförderung zu übernehmen. In solchen Fällen ist von der Postverwaltung für die Beförderung der mehreren Postwagen, sowie für die Gestellung und Beförderung der erforderlichen Eisenbahntransportmittel, eine für den Wagen, resp. für das Coupé und Kilometer zu bemessende angemessene Vergütung, beziehungsweise für die Beförderung der überwiesenen Poststücke die tarifmässige Eisenbahn-Frachtgebühr, zu zahlen.

6) Die für den regelmässigen Dienst erforderlichen Eisenbahnpostwagen werden für Rechnung der Postverwaltung beschafft. Die Eisenbahnen sind verbunden, die Unterhaltung, Unterstellung, äussere Reinigung, das Schmieren und Ein- und Ausrangiren dieser Wagen gegen eine angemessene, den Selbstkosten entsprechende Vergütung zu bewirken. Wenn die im regelmässigen Dienst befindlichen Eisenbahnpostwagen während des Stilllagers auf den Bahnhöfen der Endstationen im Freien stehen bleiben, so ist dafür eine Vergütung nicht zu zahlen. Der Postverwaltung müssen ferner auf Verlangen zur Aufbewahrung der Perronwagen und sonstigen Utensilien für das Verladungsgeschäft unentgeltlich Plätze auf den Bahnhöfen angewiesen werden. Unbeladene Postwagen sind auf den Bahnen, für deren Dienst sie bestimmt sind, unentgeltlich, auf andern Bahnen gegen Erstattung der tarifmässigen Fracht für Eisenbahngüterwagen zu befördern. Im Fall Eisenbahnpostwagen beschädigt und launfähig werden, sind die Eisenbahnen gehalten, der Postverwaltung geeignete Güterwagen gegen eine den Selbstkosten entsprechende Miethe leihweise zu überlassen. Die gleiche Verpflichtung liegt den Eisenbahnen ob, wenn combinirte Post- und Eisenbahnwagen launfähig werden; jedoch darf der Postverwaltung ausser der laufenden Miethe für die combinirten Wagen eine Entschädigung für die Ersatzwagen nicht in Anrechnung gebracht werden.

7) Bei Einrichtung neuer und Veränderung bestehender Bahnhofanlagen sind auf Verlangen der Postverwaltung die durch den Eisenbahnbetrieb bedingten, für die Zwecke des Postdienstes erforderlichen Dienst- und Dienstwohnungsräume auf den Bahnhöfen mit den für den Postdienst etwa erforderlichen besonderen baulichen Anlagen von der Eisenbahnverwaltung gegen Miethentschädigung zu beschaffen und zu unterhalten. Der Umfang der zu beschaffenden Dienstwohnungsräume, sowie der zu errichtenden besonderen baulichen Anlagen für Postdienstzwecke wird im Streitfall von dem Reichseisenbahnamt nach Benehmen mit der Postverwaltung bestimmt. Durch ein vom Reichskanzler unter Zustimmung des Bundesrathes zu erlassendes, von Zeit zu Zeit zu revidirendes Reglement werden die näheren Anordnungen über die Ausführung der vorstehenden Leistungen, sowie über die Festsetzung und die Berechnung der Vergütung für die gegen Entgelt zu gewährenden Leistungen getroffen. Auf die bei Erlassung dieses Gesetzes bereits concessionirten Eisenbahnunternehmungen und deren zukünftig concessionirte Erweiterungen durch Umbauten finden die vorstehenden Vorschriften in so weit Anwendung, als dies nach den Concessionsurkunden zulässig ist. Im Uebrigen bewendet es für die Verbindlichkeiten der bereits concessionirten Eisenbahn-Gesellschaften bei den Bestimmungen der Concessionsurkunden, und bleiben insbesondere in dieser Beziehung die bis dahin zur Anwendung gekommenen Vorschriften über den Umfang des Postzwanges und über die Verbindlichkeiten der Eisenbahnen zu Leistungen für die Zwecke des Postdienstes maassgebend. Die auf Verträgen beruhenden Vergütungen, welche an einzelne Bundesstaaten für Leistungen von Staatsbahnen für die Zwecke des Postdienstes zu entrichten sind, werden, vorbehaltlich anderweitiger Vereinbarung während der auf den Eintritt dieser Staaten in die Reichspostverwaltung folgenden 8 Jahre weiter gezahlt. Für die Leistungen der Staatsbahnen dieser Staaten zu Zwecken des Postdienstes bleiben bis zum

Ablauf dieser Frist die Bestimmungen des Reglements über die Verhältnisse der Post zu den Staatseisenbahnen vom 1. Januar 1868 maassgebend. Im Uebrigen kommen die Vorschriften dieses Gesetzes auf die ins Eigenthum des Reichs oder eines Bundesstaates übergehenden Eisenbahnen mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes zur Anwendung. Dieses Gesetz tritt mit dem 1. Januar 1876 in Kraft, findet jedoch auf Bayern und Württemberg keine Anwendung. Mit dem Ende des Jahres 1875 nämlich läuft der Zeitraum, für welchen das Reglement über das Verhältniss der Post zu den Staatsbahnen vom 1. Januar 1868 nach dem Bundesrathsbeschlusse vom 4. December 1867 in Geltung getreten ist, ab. Es erschien angemessen, die Regelung im Wege der Gesetzgebung zu vollziehen, und, indem das Verhältniss der Post nicht bloss zu den Staatsbahnen, sondern auch zu den Privateisenbahngesellschaften, vorbehaltlich der aus den bereits erteilten Concessions sich ergebenden Rechte, der Gesetzgebung unterworfen wird, eine einheitliche Grundlage für diese Verhältnisse im deutschen Reichspostgebiete herzustellen.“

\* \* \*

### Das Statut des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

(Fortsetzung. Siehe „Eisenbahn“ Nr. 25, p. 286.)

Die geschäftsführende Direction hat die Befugniss, einen höher qualificirten Beamten zu ihrer Unterstützung anzustellen, sowie die sonst nöthigen Arbeitskräfte sich zu beschaffen.

Alle durch die Geschäftsführung erwachsenden Auslagen und Kosten werden aus der Vereincasse gedeckt.

Jede Verwaltung ist verpflichtet, die auf sie fallende Wahl zur geschäftsführenden Direction anzunehmen, und nur diejenige Verwaltung, welche die Geschäfte zuletzt geleitet, kann die wiederum auf sie fallende Wahl für die nächsten beiden Jahre ablehnen.

§ 4. Ordentliche General-Versammlung. Zur Erreichung des Zwecks (§ 1) findet alle zwei Jahre, in der Regel gegen den Schluss des Monats Juli, an einem von der geschäftsführenden Direction mindestens 14 Tage vorher zu bestimmenden Tage die General-Versammlung des Vereins an dem von dieser selbst zu bezeichnenden Orte statt. Jede Verwaltung sendet zu derselben einen oder mehrere Deputirte ab und übt ihr Stimmrecht (§ 10) durch einen beliebigen Bevollmächtigten aus.

§ 5. Ordner. Zur Aufrechterhaltung der Ordnung bei der Debatte werden vom Vorsitzenden zwei Ordner ernannt, die ihn auch bei der Ertheilung des Wortes unterstützen.

§ 6. Gegenstand der Berathung. Gegenstand der Berathung bilden alle Angelegenheiten, welche von einer der vereinten Verwaltungen dafür geeignet erachtet werden. Die Anmeldungen dazu müssen behufs weiterer Mittheilung und Vorberathung durch eine von der geschäftsführenden Direction zu ernennende Commission, welche einen Entwurf auszuarbeiten und vorzulegen, sowie den Referenten zu bestimmen hat, spätestens 6 Wochen vor dem Versammlungstermine der geschäftsführenden Direction überwiesen werden.

Die zur Berichterstattung ernannten Commissionen haben die Berichte der geschäftsführenden Direction so zeitig zu übergeben, dass sie sich wenigstens Tags vor dem Vortrage in den Händen sämmtlicher Abgeordneten befinden.

§ 7. Reihefolge. Als Einleitung zu den Verhandlungen gibt der Vorsitzende jedesmal eine Uebersicht des gegenwärtigen Zustandes des Vereins. Hierauf folgt die Berathung derjenigen Gegenstände, welche in früheren General-Versammlungen unerledigt geblieben sind. Demnächst wird zur Berathung neuer, in vorschriftsmässiger Weise (§ 6) gemachter Anträge geschritten, worauf ausnahmsweise später oder erst in der General-Versammlung angeregte Gegenstände noch berücksichtigt werden können, falls dies von mindestens drei der vertretenen Verwaltungen gefordert wird.

Die General-Versammlung behält sich dabei vor, Gegenstände, welche nur das Interesse einzelner Verwaltungen betreffen, der besonderen Berathung derselben zu überweisen.

Den Schluss der Verhandlung bildet die Bestimmung des Ortes für die nächste General-Versammlung und eventuell die Wahl einer neuen geschäftsführenden Direction, worauf das Protocoll vorzulesen und von der geschäftsführenden Direction und mindestens noch sechs anderen Abgeordneten zu vollziehen ist.

§ 8. Tagesordnung. Es ist hiernach von der geschäftsführenden Direction im Voraus eine Tagesordnung zu entwerfen, welche den einzelnen Verwaltungen bei der Einladung zur General-Versammlung mitgetheilt wird.

§ 9. Ausserordentliche General-Versammlung. Ausserordentliche General-Versammlungen können ebenfalls nur