

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 26

Artikel: Bericht des Ausschusses des Deutschen Bundesrathes für Eisenbahnen, Post und Telegraphen
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-2200>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.05.2025

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

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 Bundesrath 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 Ergebniss 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 Mielthe, verlangt werden.
- 4) Bei solchen für den regelmässigen Beförderungsdienst