

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 2/3 (1875)  
**Heft:** 14

**Artikel:** Einführung der Einzugsmandate  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-3739>

### **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:** 30.01.2025

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

Frachtführer geltend zu machen. Dabei handelt es sich um gegenseitige Erfüllung, nicht um ein Retentionsrecht, und schon der hieraus entnommene Grund hält die Ausführung des Appell. Richters, dass Verklagter zur Aushändigung der Waare nur gegen Zahlung der Fracht verpflichtet war, ganz abgesehen von dem Pfandrechte des Frachtführers und dessen Geltendmachung, wovon §§ 407 und 409 D.H.G.B. handeln. Es ist daher der Angriff wegen Verletzung der allegirten Gesetzesstellen dadurch, dass der Verklagte zur Zurückhaltung der ganzen Ladung und nicht lediglich des zu seiner Deckung erforderlichen Theils für berechtigt erachtet ist, unbegründet.“

\* \* \*

**Einführung der Einzugsmandate.** 1. Mit dem 1. April 1875 werden für den Verkehr in der Schweiz, sowie für denjenigen mit Deutschland die sogen. postalischen Einzugsmandate eingeführt.

2. Diese Einrichtung bietet Jedermann Gelegenheit, Guthaben jeder Art in der Schweiz oder in Deutschland durch die Post einzucassiren zu lassen.

3. Der eingezogene Betrag wird dem Auftraggeber jeweilen mittelst Postanweisung directe zugesandt.

4. Der Maximalbetrag eines Einzugsmandates für die Schweiz ist auf Fr. 500, und derjenige eines solchen nach Deutschland auf 150 Mark oder 87½ Gulden beschränkt.

5. Für die Einzugsmandate müssen ausschliesslich die von der Postverwaltung erstellten Couvert-Formulare verwendet werden. Dieselben können bei allen Postbureaux zum Preise von 50 Cts. das Stück bezogen werden. Durch Ankauf des Formulars werden alle Posttaxen gedeckt, mit Ausnahme der Gebühr für Uebersendung des eingezogenen Betrages an den Auftraggeber (Ziff. 3) und der etwaigen Zuschlagtaxen für Einzugsmandate nach Deutschland, gemäss Ziff. 6 hiernach.

6. Ein Einzugsmandat darf das Gewicht von 250 Grammen nicht übersteigen. Ueberdiess sind Einzugsmandate nach Deutschland, welche mehr als 15 Gramme wiegen, einer Nachtaxe von 25 Centimes für je weitere 15 Gramme unterworfen.

7. Die Einzugsmandate sind nach Anleitung des Vordruckes auszufertigen und können in dieselben die einzuziehenden Titel (Wechsel, Schuldscheine, Rechnungen, Coupons etc.), insoweit sie darin leicht Platz finden und dadurch das Maximalgewicht nicht überschritten wird, eingeschlossen werden.

8. Das Einzugsmandat ist an das Postbureau zu adressiren, in dessen Gebiet der Schuldner wohnt; Name und Wohnort des letztern sind genau und deutlich anzugeben, und ebenso hat der Aussteller seine Adresse genau und deutlich aufzuschreiben. Auf den Einzugsmandaten nach Deutschland ist der einzuziehende Betrag stets in Mark und Pfennigen (nach Bayern und Württemberg einstweilen noch in Gulden und Kreuzern) anzusetzen.

9. Einem Einzugsmandate können nur insoferne mehrere Titel beigefügt werden, als sie auf den nämlichen Schuldner lauten, zusammen den betreffenden Maximalbetrag nicht überschreiten, am gleichen Tage fällig sind, somit gleichzeitig eingezogen werden können, und in keiner Weise verschiedene Behandlung erheischen.

10. Andere als die in Ziff. 8 und 9 erwähnten Einlagen sind nicht zulässig.

11. Auf den Fall hin, dass der Einzug durch die Post nicht bewerkstelligt werden könnte, kann der Aufgeber auf der Rückseite des Formulars den Auftrag vormerken, dass ihm das Einzugsmandat zurückgesandt, oder dass dasselbe durch die Post directe an eine Drittperson zur weiteren Behandlung übermittelt werde.

12. Der Aufgeber kann die Drittperson, welcher das Einzugsmandat zugestellt werden soll, namentlich bezeichnen, oder es der Post überlassen, dasselbe einem Agenten zu überweisen, welcher für etwaige Beibringung des Wechselprotestes und für Einleitung sowie Durchführung des Schuldentriebes sorgt.

13. Andere als die in Ziff. 11 und 12 erwähnten und lediglich für die Postverwaltung bestimmten Mittheilungen dürfen auf dem Einzugsmandate nicht angebracht werden.

14. Die in Ziff. 11 erwähnten Aufträge werden gewöhnlich durch folgende Vormerke ausgedrückt:

- a) „sofort zurück,“
- b) „an N. N.,“
- c) „sofort an N. N. oder sofort an N. N. zum Protest,“
- d) „zum Protest, sofort zum Protest,“
- e) „zur Betreibung,“
- f) „sofort zur Betreibung“

und von der Postverwaltung dahin verstanden:

Ad a, dass das Einzugsmandat sofort nach der ersten

erfolglosen Vorweisung dem Aufgeber zurückgesandt werden solle;

Ad b und e, dass das Einzugsmandat, wenn demselben Wechsel beigefügt sind, nach der ersten, wenn keine Wechsel beigefügt sind aber erst nach der zweiten erfolglosen Vorweisung der bezeichneten Drittperson, beziehungsweise dem von der Postverwaltung zu bezeichnenden Agenten zugestellt, und

Ad c, d und f, dass das Einzugsmandat sofort nach der ersten erfolglosen Vorweisung der Drittperson, beziehungsweise dem Agenten übermittelt werden solle.

Wenn Vormerke auf dem Einzugsmandate nicht vorhanden sind, so erfolgt die Rücksendung an den Auftraggeber nach der zweiten erfolglosen Vorweisung.

15. Die Postverwaltung haftet für die Beförderung der Einzugsmandate wie für andere recommandirte Briefe, für den eingezogenen Betrag aber in demselben Umfange, wie für die auf Postnachnahmen eingezogenen Beträge.

Eine weiter gehende Garantie, insbesondere für rechtzeitige Vorzeigung des Einzugsmandates beim Schuldner, rechtzeitige Uebermittlung desselben an eine Drittperson oder Rücksendung an den Auftraggeber nebst Inlagen wird nicht geleistet. Auch erlischt jedwede Verantwortlichkeit für die Postverwaltung nach Uebersendung des Geldes oder Rücksendung des Einzugsmandates an den Auftraggeber, sowie nach Uebermittlung der Angelegenheit an eine Drittperson, für deren Verhandlung die Postverwaltung durchaus keinerlei Gewähr übernimmt, sei es, dass diese Drittperson vom Auftraggeber namentlich bezeichnet oder vom Postbureau ausgewählt worden ist.

Bern, den 27. März 1875.

Das Postdepartement:  
Eugène BOREL.

\* \* \*

**L'unification du tonnage des navires.** M. de Lesseps, si compétent en la matière, a fait à l'Académie des Sciences la communication suivante:

„On s'occupe beaucoup dans ce moment en Angleterre de l'unification du tonnage des navires, soit dans des commissions d'enquête du Parlement, soit dans des réunions de commerçants et d'armateurs, soit dans des sociétés scientifiques, par exemple à la Société des arts de Londres, présidée par le Prince de Galles.

„Si j'entretiens l'Académie de ce sujet, c'est sous un point de vue scientifique, afin de rechercher la vérité.

„Colbert avait fait régler le mesurage des navires d'une manière aussi exacte que possible; plus tard la Convention, sur le rapport de Legendre, avait adopté le même principe, en se rapportant au système métrique.

„En 1822 la France fit avec les Etats-Unis d'Amérique un traité commercial en vertu duquel les pavillons des deux pays étaient traités, dans leurs rapports réciproques, sur le pied d'égalité d'après leurs papiers officiels de bord.

„Peu de temps après cette convention, les Américains changèrent leur mode de tonnage de façon à présenter sur leurs papiers officiels un tonnage qui leur donnait un avantage de près de 50% sur les papiers de bord français. L'Angleterre et les autres puissances maritimes imitèrent bientôt le système américain. La France résista pendant onze ans; mais enfin sur les réclamations incessantes de nos commerçants et de nos armateurs, M. Martin (du Nord), ministre du commerce, fit un rapport au roi, dans lequel il regrettait de sortir des calculs de Legendre, qui ne s'éloignaient pas de la vérité du tonnage, mais il proposait, dans l'intérêt du commerce, d'adopter pour les papiers officiels un nouveau tonnage tout inexact qu'il était.

„C'est justement pour obvier aux inconvénients résultant de cette disposition que l'on cherche, en Angleterre et ailleurs, à rentrer dans un mode de mesurage plus rationnel des navires.

„Outre la solution scientifique, il y a dans cette question un objet humanitaire, car on attribue la perte d'un grand nombre de navires à une surcharge exagérée qui met en danger la vie des équipages et des passagers. En effet, du moment que le papier officiel indique comme capacité des navires un tonnage qui, par exemple, donne le chiffre de 1000 tonnes, tandis que le navire peut en charger 1500, il n'y a aucune raison pour que cette limite ne soit pas dépassée. Ainsi l'on voit tous les jours des navires, jaugés officiellement 1000 tonnes, qui en chargent réellement 2000.

„Mon but, en entretenant l'Académie de cette question, n'est point de lui demander une opinion immédiate, mais uniquement d'appeler l'attention et les études de ceux de nos confrères dont