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

Artikel: L'unification du tonnage des navires
Autor: A.J.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-3740

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: 27.07.2025

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 eincassiren 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 Pfenningen (nach Bayern und Würtemberg einstweilen noch in Gulden und Kreuzern) auszusetzen.

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 weitern 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 demselbem 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

la compétence et l'influence pourront contribuer à l'éclairer, lorsque le moment viendra de solliciter l'opinion de l'Académie."

M. Dupuy de Lôme, après avoir entendu la communication de M. de Lesseps, a demandé la parole et s'est exprimé ainsi:

„Pour parler d'abord du bâtiment à voiles, il est évident que, s'il a à faire de petites traversées dans la belle saison, il peut, sans imprudence, être chargé jusqu'à ce que son pont soit très-près de la surface de flottaison, et que, si ce même navire doit faire une longue navigation qui l'expose aux éventualités d'un grand voyage, il sera nécessaire de ne lui donner qu'un chargement bien plus modéré, en même temps qu'il faudra faire des prélèvements plus importants pour les vivres et les approvisionnements divers sur les espaces destinés aux marchandises à fret, ainsi que sur le poids total du chargement. Si l'on considère le bâtiment à vapeur dans lequel l'importance variable du combustible nécessaire à telle ou telle traversée, indépendamment des autres approvisionnements, prend une part si grande dans la place et le poids réservés au chargement total, on verra que la quantité maximum de marchandises que peut prendre le même navire à vapeur, varie dans des proportions énormes. Par exemple, tel paquebot à vapeur doit prendre, pour des traversées du Hâvre à New-York, plus de 1200 tonnes de charbon et à peine 600 tonnes de marchandises à fret, et si ce même navire faisait la traversée de Marseille à Alger, il lui suffirait de se munir de 200 tonnes de charbon au lieu de 1200, et il pourrait porter 1600 tonnes de marchandises au lieu de 600. Quel rapport exact et constant peut-on rechercher entre le tonnage légal de ce navire et sa faculté de porter tel nombre de tonnes de marchandises?

„Il ne faut pas perdre de vue que le tonnage légal est une mesure de capacité intérieure servant de base à la perception des droits sur le corps du navire, mesure applicable seulement à telles ou telles parties consacrées aux marchandises et aux passagers, en laissant en dehors les espaces nécessaires à l'équipage, aux machines et aux approvisionnements de toutes sortes. Quant à l'unité de la mesure de capacité, qui correspond à une tonne de tonnage, elle ne peut être fixée que par le législateur qui, pour être équitable, doit avoir en vue une moyenne des chargements possibles et si variables, suivant la nature des marchandises et des voyages. A. J.

* * *

France. Il résulte des documents officiels publiés ces jours derniers, que 222 ponts ou ouvrages d'art ont été détruits ou dégradés pendant la guerre.

La réparation de ces ouvrages d'art a nécessité une dépense de 5,413,620 fr. 61 c. pour les frais à la charge de l'État.

Ces chiffres se répartissent de la manière suivante entre les seize départements ci-après:

			fr.	ct.
Aisne	27	ouvrages d'art ...	170,183.	28
Ardennes	24	„ ...	137,403.	79
Doubs	19	„ ...	312,550.	60
Eure	8	„ ...	426,955.	39
Jura	7	„ ...	50,607.	14
Loir-et-Cher ...	14	„ ...	173,563.	46
Loiret	6	„ ...	111,004.	42
Mayenne	5	„ ...	32,612.	01
Meuse	5	„ ...	27,573.	45
Nord	3	„ ...	22,279.	87
Haute-Saône ...	9	„ ...	122,986.	66
Seine	15	„ ...	2,408,666.	29
Seine-Inférieure ...	3	„ ...	26,295.	08
Seine-et-Marne ...	10	„ ...	385,878.	53
Seine-et-Oise ...	9	„ ...	765,391.	56
Somme	10	„ ...	57,397.	03
Dans 14 départements	51	„ ...	142,272.	05

Le total des dépenses qui précèdent, ajouté à 6,312 fr. 19 c. de dépenses diverses, donne le total égal de 5,413,620 fr. 61 c. A. J.

* * *

Petroleumgewinnung in Russland. Petroleum wird im Kaukasus hauptsächlich in Baku in ungeheuren Quantitäten angetroffen. Seit die Abgabe auf Petroleum in 1872 abgeschafft wurde, hat der Ankauf vieler Quellen durch Private und die Baku-Petroleum-Gesellschaft dieser Industrie bedeutenden Aufschwung gegeben. In der kurzen Zeit von 8 Monaten nach Aufhebung der Abgabe entstanden 80 Etablissements für die Zubereitung des Petroleums für den Handel in der Umgegend von Baku. Die Gesellschaft beabsichtigt eine Röhrenleitung von Baku bis zum Caspischen Meere zu legen und in jeder grössern Stadt an der Wolga Reservoire für das rohe Oel zu erstellen. Ferner sollen Raffinerien, Anlagen für Herstellung von Maschinenölen und für Leuchtgas errichtet werden. Die Dampfschiffgesellschaft auf der Wolga wird, nachdem sie einige Jahre durch die Concurrenz der Bahnen darniederlag, sich wieder bedeutend heben, und es sollen specielle Schiffe für den Petroleumtransport erbaut werden, welche die Fässer überflüssig machen. Die Gesellschaft wird im Anfange etwa 170 Tonnen Oel in 24 Stunden gewinnen.

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Aus den Bundesrathsverhandlungen. Die HH. Inspectoren Blonitzky und Seifert sind als Experten abgeordnet zur Collaudation der untern Section der Tössthalbahn und der Uetlibergbahn, welche beide Bahnen auf 1. Mai nächsthin dem Betrieb übergeben werden sollen.

Situationsplan und Längenprofil für die Bauausführung der Gäubahn haben, ersterer von Nr. 263 bis Olten, letzteres von Nr. 291[50] bis ebendahin, nebst den Specialplänen für den Aarübergang bei Olten die Genehmigung des Bundesrathes erhalten.

Postunion. Nachdem die Ratification des Postvereinsvertrages vom 9. October 1874 von den Regierungen aller Vertragsstaaten, den 1. April war auch noch die letzte Beitrittserklärung, diejenige der Türkei eingegangen, angezeigt worden ist und auch die französische Regierung dem Bundesrathe durch ihren Botschafter die Erklärung hat zugehen lassen, dass sie vorbehaltend die Genehmigung der Nationalversammlung dem Vertrage unter einigen, den Vertragsbestimmungen nicht weiter als in Bezug auf die Inkraftsetzung für Frankreich mit dem 1. Januar 1876 — statt 1. Juli 1875 — entgegenstehenden Vorbehalten beizutreten bereit sei, hat der Bundesrath in seiner Sitzung vom 31. v. M. beschlossen:

1) den Zusammentritt der Abgeordneten der Regierungen der Vertragsstaaten zur Auswechslung der Ratificationsurkunden auf den 3. Mai nächsthin festzustellen;

2) als Vertreter der Eidgenossenschaft bei dieser Zusammenkunft, bei welcher die Beitrittserklärung Frankreichs ebenfalls zu Protokoll genommen werden soll, die HH. Bundespräsident Scherer, Vorsteher des politischen Departements, und Vicepräsident Borel, Vorsteher des Post- und Telegraphendepartements, zu bezeichnen.

Uri. Da der Unternehmer des Gotthardtunnels das Dynamitmagazin in Göschenen innert der durch Beschluss des Regierungsrathes vom 25. Jan. abhin festgesetzten Frist von gegenwärtiger Stelle nicht entfernte, und zudem stetsfort bei Auflagerung des Dynamitvorrathes das erlaubte Maximalquantum überschreitet, so hat der Regierungsrath Strafüberweisung beschlossen.

Bern. Die Actionärversammlung der Fabrik für Eisenbahnmaterial hat den Jahresbericht der Verwaltung nach einer lebhaften Discussion, in der weder die Direction noch die Verwaltung geschont wurden, mit Stimmenmehrheit genehmigt. Zu Censoren wurden die HH Schmid, Lommel, welche beiden über die Geschäftsführung die schärfste Kritik ausgeübt hatten, und Wilh. Lauterburg gewählt.

Tessin. Eine gerichtliche Untersuchung über das angebliche Attentat gegen die Eisenbahn an der Tessinbrücke hat laut „Gazz." ergeben, dass ein Arbeiter ein Stück Holz und einen Stein auf der Bahn liegen liess, da er, von einem ankommenden Zuge überrascht, die Hindernisse nicht mehr zu beseitigen sich getraute. Am Paradisotunnel hatte ein junger, blödsinniger Mensch Steine auf die Bahn geworfen, um, wie er eingestand, zu sehen, wie der Zug in den See fahren würde.

St. Gotthard. Der Fortschritt in der Bohrung des Tunnels auf der Seite von Göschenen betrug 22,6 Meter, auf der Seite von Airolo 22,5 Meter. Gesammtfortschritt 44,95 Meter. Mittlerer täglicher Fortschritt somit 6,22 Meter.

Graubünden. Der Verwaltungsrath der Vereinigten Schweizerbahnen hat die Erstellung eines neuen Bahnhofes in Chur beschlossen.

Nationalbahn. Wenn von öffentlichen Angelegenheiten im Canton Aargau gesprochen wird, so darf die Nationalbahn nicht unerwähnt bleiben. Freund und Feind sagen, es ist gut, dass sie unter Dach ist und wirklich ist es so. Den betheiligten Landesgegenden ist die Bahn zu gönnen und dem ganzen Canton ist die Ruhe nach endlosem Streit und Hader, der sein Gift bis in die obersten Landesbehörden verbreitet hatte, auch zu gönnen. Den 27. diess haben die aargauischen Interessenten eine Vorversammlung in Aarau gehalten, hauptsächlich zur Besprechung der an der Generalversammlung vom 5. April in Winterthur zu treffenden Wahlen. Man betrachtet es als zweifellos, dass der Canton Aargau in der engern Direction vertreten sei; man nennt schon den Namen, jedoch ist auch hier Discretion am Platz.

Eine brennende Frage soll auftauchen darüber, ob die öffentliche Landstrasse (alte Bern-Zürichstrasse) der Nationalbahngesellschaft als Bahnkörper zu überlassen sei oder nicht. Die Regierung hat ein bezügliches Gesuch abgewiesen. Diese Frage ist einleuchtend eine sehr wichtige.

Nationalbahn. Bei der Generalversammlung den 5. d. im Stadthaus zu Winterthur waren 25 - 26,000 Actien vertreten. Die Statuten wurden ohne weitläufige Discussion genehmigt; dem Verlangen der zürch. Regierung nach zwei Vertretern im Verwaltungsrathe wurde bereitwillig entsprochen. Anlässlich der Wahl der Direction geriethen die Vertreter der zürcherischen Regierung (HH. Pfenninger und Ziegler) und Hr. Stadtpräsident Ziegler hart an einander. Die ersteren, so erzählt der „Landbote" dieses Intermezzo, beantragten, dass vorerst zwei von den drei ständigen Directoren (Minister mit Portefeuille) gewählt, eine dritte Stelle einstweilen noch unbesetzt belassen werde, damit man Zeit habe, sich noch umzusehen und nicht ausschliesslich an die gedruckte Wahlliste gebunden sei. Es waltete über die betreffende Candidatur von Anfang an Differenz der Ansichten, auch war eine andere Nomination angeregt, jedoch in den letzten Tagen mit einer Ablehnung beantwortet worden. Da nun die Regierung fand, man sei dergestalt in einer Zwangslage, so griff sie zu obigem Ausweg und Ordnungsantrag. Zugleich verlangte sie geheime Abstimmung (nach Actienvertretung) über ihren Antrag, was natürlich bewilligt wurde.

Stadtpräsident Ziegler vertheidigte die Wahlliste und die Person des angefochtenen Candidaten (Hrn. Farner), und ging dabei etwas scharf auf die Regierung los, indem er den gestellten Antrag als unerhört bezeichnete. Das veranlasste Regierungsrath Ziegler, seinem Collegen Pfenninger zu secundiren und dem Herrn Stadtpräsidenten die Censur „unerhört" zurückzu-