

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 20

Artikel: An das internationale Postbureau
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-3921>

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>

- d) Auf der Strecke Tavannes-Court sind die Kunstbauten mit Ausnahme einiger Dohlen fertig, ebenso die Erdarbeiten. Das schwierige Terrain veranlasst viele Rutschungen und Nacharbeiten.
- e) Die Strecke Court-Delémont und
- f) Die Strecke Moutier-Delémont sind in Arbeit ohne nähere Angaben über deren Stand.
- g) Broyethallinie. Der Oberbau ist gelegt, sowie auf 10 1/2 Kilom. die erste Schotterschicht, die zweite auf 1,2 Kil.
- h) Die Strecke Delémont-Glovelier wurde an die Herren Bajolet & Tondeur vergeben, mit der Verpflichtung der Vollendung auf den 31. Mai 1876.
- i) Die Strecke Courgenay-Porrentruy von 5 Kil. Länge kann erst vergeben werden, wenn die oben angedeuteten Planänderungen genehmigt sein werden.
- k) Jura-Industriel. Es wurden 10 1/2 Kil. Oberbau erneuert, um mit den brauchbaren alten Schienen Ersatz für die übrige Strecke zu gewinnen. Von den 8 Locomotiven dieser Unternehmung sind 5 Stück neu reparirt. Für diese Arbeiten wurden Fr. 350,000 ausgelegt.

Im Jahre 1876 werden etwa 5 Kil. Oberbau zur Erneuerung kommen, welche damit überhaupt bis auf 5 1/2 Kil. vollendet sein wird. Hierauf folgen Entwässerungsarbeiten in Tunnels und alsdann Erstellung eines Aufnahmgebäudes in Chauxdefonds.

l) Bestand des Rollmateriales:

Locomotiven: Bern-Luzern-Bahn 8 Stück, Total 44 Stück.

Personenwagen: " 24 " " 155 "

Enthaltend total 8300 Plätze.

Güterwagen: Total 680 Stück.

Es sind 12 neue Locomotiven bestellt worden, und Unterhandlungen im Gang für Lieferung von 26 Personenwagen und 80 Güterwagen.

m) Verwaltungsgebäude. Der dafür in Aussicht genommene Bauplatz bei der grossen Schanze in Bern musste wegen Ungleichheit des Untergrundes verlassen und ein anderer Platz in der Nähe der Gebäranstalt gewählt werden, welcher theurer als der alte zu stehen kommt, dafür aber bedeutende Ersparniss an Foundationen gewährt.

Die Erdarbeiten und Foundationen wurden schon gefördert, so dass die Sockel, welche von Reuchonette bezogen werden, bald versetzt werden können.

Ausdehnung der Unternehmung.

Lyss-Zofingen. In Folge Beschlusses des Verwaltungsrathes vom 28. Mai 1875 haben wir für die definitiven Studien der Strecken Lyss - Herzogenbuchsee - Zofingen. (Theilstück der Nationalbahn) Verträge abgeschlossen.

Den ersten derselben gieng Ingenieur Denzler ein, welcher sich verpflichtete, bis Ende September 1876 alle diejenigen Pläne und Berichte, welche vor Beginn des Baues und zu demselben nöthig sind, um die Summe von Fr. 150,000 herzustellen, was bei der Länge von 62 Kil. einer Summe von circa Fr. 2400 entspricht.

Ein zweiter Vertrag wurde mit dem Initiativecomité der Linie Lyss-Zofingen abgeschlossen, dahingehend, dass dieses die Vorschüsse mit 5%o verzinsse und der Direction der Jura-Bern-Bahn Fr. 15,000 für Ueberwachung der Vorarbeiten entrichte.

An das internationale Postbureau.

Vor uns liegt das erste Lebenszeichen des internationalen Postbureaus, nämlich Nr. 1 seiner postalischen Zeitschrift. Dieselbe ergeht sich in weitläufigen Auseinandersetzungen über die Ursachen ihres verspäteten Erscheinens, über das Entstehen, die Einrichtung und Aufgabe des internationalen Bureaus und schliesst mit einer kurzen Darstellung der geschichtlichen Entwicklung des allgemeinen Postvereins.

Unter den vom internationalen Bureau zunächst zur Behandlung in Aussicht gestellten Geschäften vermissen wir leider einige von der Presse bereits früher schon berührte Punkte, welche für die schweizerisch-internationalen Handels- und Verkehrsinteressen von bedeutender Tragweite sind.

Vorab erwähnen wir der Beschränkung:

- a) des Progressionsgewichtes für Correspondenzen;
- b) des Localrayons nach Deutschland, sowie
- c) der gänzlichen Aufhebung des Localrayons im Verkehr mit Italien.

So sehr wir den grossen Fortschritt, welcher uns der internationale Weltpostvertrag in social-politischer und national-öconomischer Richtung hin gebracht hat, anerkennen müssen,

so dürfte es dennoch angezeigt sein, auf möglichste Beseitigung der in vorstehenden Punkten enthaltenen Härten hinzuwirken.

Wir möchten daher dem internationalen Postbureau vor Allemaus empfehlen, dahin zu streben, dass das in Art. 3 des Weltpostvertrages vorgesehene Progressivgewicht für Correspondenzen von 15 zu 15 Grammes weiter ausgedehnt oder aber mit entsprechend billigeren Progressivtaxen belegt, sowie auch das Maximalgewicht für Drucksachen- und Waarenmuster-sendungen bis auf 500 Grammes ausgedehnt würde.

Für den Handelsstand, welcher zumeist nur grosse und schwere Plis nach überseeischen Ländern versendet, kommt die von 15 zu 15 Grammes progredirende Taxe zu theuer zu stehen, so dass man hier mit Recht sagen kann, "was man uns mit der einen Hand geboten hat, wird uns mit der andern in noch grösserem Umfange wieder entzogen."

Dasselbe ist der Fall mit der Beschränkung des s. Z. auf 7 Meilen geradliniger Entfernung fixirten Localrayons mit Deutschland und mit der gänzlichen Aufhebung des auf 45 Kilometer ausgedehnten Localverkehres mit Italien.

Es ist hinlänglich bekannt und liegt in der Natur der Sache, dass die Verkehrsbeziehungen auf nahe Distanzen viel stärker sind als auf grosse Entfernungen. Ja es darf füglich behauptet werden, dass von 100 Briefen 80 auf den Localrayon fallen. Wenn daher das schweizerische Postdepartement, resp. der jetzige Weltpostdirector s. Z. an der Hand einer zweifelhaften Statistik den dem schweizer. Publicum durch den Weltpostvertrag erwachsenden Vortheil auf Fr. 120,000--200,000 beziffert, so erlauben wir uns hinwiederum die Frage zu stellen, wie hoch wohl der Nachtheil angeschlagen werden darf, welcher dem schweiz. Publicum erwächst durch die genannten internationalen Verkehrsbeschränkungen, und welche Compensation der schweizer. Postkasse für die Tausende von Briefen geboten wird, welche im schweizerisch-ausländischen Grenzverkehr durch directe Aufgabe bei auswärtigen Poststellen den schweizerischen Posten entzogen werden?

Es wäre daher eine schöne und verdienstvolle Aufgabe unseres Weltpostbureaus die genannten Härten im internationalen Verkehr zu beseitigen.

Eine weitere, ebenso verdienstvolle Aufgabe erblicken wir darin, dahin zu wirken, dass diejenigen Bahnzüge, mittelst welchen der internationale Postverkehr vermittelt wird, mit grösserer Regelmässigkeit als es seit einiger Zeit der Fall ist, cursiren würden, damit diese häufig vorkommenden lästigen Verspätungen der ausländischen Post verschwinden.

Also frisch und energisch an's Werk und Glück auf!— r-r

* * *

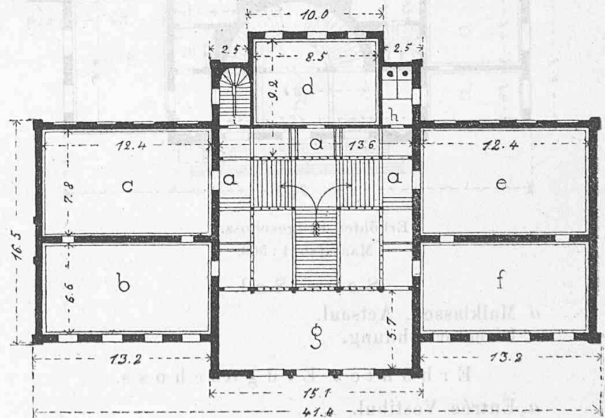
Die Concurrenzpläne für ein Kunstmuseum in Bern.

(Schluss).

Es bleiben uns noch die zwei mit Ehrenmeldungen ausgezeichneten Pläne. Die erste Ehrenmeldung erhielten, wie das Preisgericht sagt, wegen der schön ausgeführten und componirten Façaden die Herren Schaller & Tschärner in Wien, und die zweite wegen der schön dargestellten Innendecorationen Herr Architect Stettler in Bern.

Leider gestatten uns unsere Mittel nicht die Zeichnungen wiederzugeben, welche das Preisgericht veranlasst hat, diese Projecte mit Ehrenmeldungen zu bedenken, sondern wir müssen uns darauf beschränken, wie bei den andern Projecten nur die Grundrisse zu reproduziren.

SCHALLER & TSCHÄRNER. — Motto: „Viribus unitis.“



I. Stock
Maassstab 1 : 500.