

Welt-Postvereinsvertrag

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

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 27

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-2208>

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.

ont été achevés sauf quelques petits détails. A la station de Mendrisio, on a exécuté les fondations pour le bâtiment de la prise d'eau. Les travaux pour le remblai de la gare, à Chiasso, avancement promptement, mais on n'a pu encore commencer à élever le bâtiment de réception provisoire; les pièces de bois, déjà préparées, dont il se composera, sont en route et il n'y aura plus qu'à les assembler aussitôt qu'elles seront arrivées. La remise à locomotives de la même station est maçonnerie jusqu'à la hauteur du socle.

Les maisons de garde du tronçon Lugano-Chiasso étaient presque toutes couvertes ou près de l'être. A la dixième en partant de Lugano, laquelle n'est maçonnerie que jusqu'à la hauteur des soubassements, on établira une guérite provisoire.

La plupart des travaux de maçonnerie des bâtiments ayant exécutée déjà au mois de septembre, le résultat total de ceux qui ont été faits pendant le mois d'octobre n'a été que de 1655 mètres cubes. Le nombre des ouvriers occupés à ces travaux a été par jour en moyenne de 237 et au maximum de 300 en un jour.

b. et c. Sections Biasca-Bellinzone et Bellinzone-Locarno.

Les travaux de terrassement de la ligne de Biasca à Bellinzone ont donné pendant le mois d'octobre un résultat de 50,815 mètres cubes de matériaux extraits et transportés. Ce résultat provient en grande partie de ce que, au VIII^e lot, on a transporté 35,500 mètres cubes afin de compléter le remblai pour la gare de Bellinzona.

A la galerie artificielle, on a achevé ce qui restait encore à exécuter en fait de maçonnerie de piédroits, et la voûte a été achevée jusqu'aux $\frac{1}{3}$ de sa longueur totale.

La galerie de Giustizia a été, dans le courant d'octobre, voûtée jusqu'à la moitié.

Au VIII^e lot, les travaux du tunnel de Vallone ont régulièrement avancé.

La maçonnerie des ponts et coulisses était achevée sur tout le tronçon à l'exception d'une seule coulisse au plateau kilom. 17.50.

Les corrections de la route cantonale et les ouvrages de défense contre le Tessin ont été entièrement achevés; il en a été de même, sauf quelques détails, pour les travaux de consolidation aux corrections des torrents de la Froda, de la Toretta, de la Mondascia, du Censo di Clara, du Daro et de la Lobia. Les travaux pour les routes parallèles étaient très-avancés. Le premier ballastage pour la voie définitive était achevé partout, à l'exception de deux points représentant ensemble une longueur de 3.2 kilomètres, et l'on était occupé en un grand nombre de points du tronçon à préparer les matériaux nécessaires au ballastage complet de la voie.

On a travaillé activement au montage des ponts de fer; sept d'entre eux ont été achevés; la partie métallique de plusieurs autres ponts a été amenée sur place; le montage de celui sur la Moësa a commencé et avancé rapidement.

La voie définitive était posée à la fin d'octobre sur une longueur de 114,050 mètres.

Le nombre des ouvriers occupés par jour à ces travaux sur le tronçon Biasca-Bellinzone a été en moyenne de 1676 et, au maximum, de 2309 en un jour.

Les travaux de terrassements exécutés sur la section de Bellinzone-Locarno pendant le mois d'octobre ont également donné, pour cette section, le maximum des résultats obtenus depuis le commencement de la construction, soit un chiffre de 117,586 mètres cubes, qui provient principalement des grands mouvements de terre nécessités par l'élargissement du lit corrigé du Tessin, sur le Ve lot.

Au tunnel qui passe sous le château de Schwyz, les résultats ont été conformes au programme fixé pour l'avancement des travaux.

On a travaillé à l'endiguement du torrent Dragonato au-dessus de la voûte de l'aqueduc au moyen duquel il passe par-dessus la voie. Les autres travaux du 1^{er} lot, ainsi que tous les terrassements et ouvrages d'art des II^e, III^e et IV^e lots, peuvent, à peu de chose près, être considérés comme achevés.

Au Ve lot, on a travaillé pendant tout le mois d'octobre avec une grande activité aux travaux de terrassement pour le nouveau lit du Tessin et à l'exécution de la digue contre les hautes eaux à Cugnasco. On a à cet effet extrait et transporté 90,000 mètres cubes de matériaux. Les digues établies des deux côtés du lit corrigé du Tessin, pour y maintenir la rivière, étaient achevées, à la fin d'octobre, sur une longueur de 600 mètres.

Les travaux aux rails du VI^e lot étaient complètement achevés; au VII^e lot, on a exécuté encore quelques terrassements à la station de Gordola, ainsi que deux petites coulisses.

La maçonnerie du pont sur la Verzasca, au VIII^e lot, a été terminée dans le courant du mois, savoir: la pile du milieu, le 15 octobre et la culée de droite, le 31. Les enrochements autour des piles et des culées ont été complétés. Les autres ouvrages d'art du VIII^e lot, ainsi que ceux des lots IX et X, ont été achevés à peu de chose près. Au Xe lot, on a travaillé encore pendant le mois d'octobre à quelques murs de soutènement.

Le montage des ponts de fer a été suffisamment poussé en octobre pour que, à l'exception des ponts sur la Marobbia, le Tessin et Verzasca, toutes les constructions métalliques aient pu être achevées. Le pont sur la Marobbia était du reste bien près d'être achevé à la fin d'octobre; au pont du Tessin, $\frac{2}{3}$ de toute la partie métallique étaient montés, mais à celui de la Verzasca le montage n'avait pas encore commencé, faute des fers qui ont subi de grands retards pendant leur transport sur les lignes de la Haute-Italie.

Autant que l'achèvement des travaux d'art a permis de le faire, on a exécuté la pose de la voie définitive, qui était terminée, à la fin du mois, sur une longueur de 19,500 mètres; le ballastage était également exécuté en partie.

Il y avait dans les différents dépôts provision suffisante de cailloutis pour le ballastage complet de toute la section.

Le temps, qui pendant les premiers jours d'octobre avait été orageux et pluvieux, a favorisé pendant la plus grande partie du mois l'avancement des travaux.

Le nombre des ouvriers occupés aux terrassements et aux ouvrages d'art de la section Bellinzone-Locarno, ainsi qu'à la pose de la voie, a été de 2498 par jour en moyenne et de 2938 en un jour au maximum.

A la station de Biasca, le bâtiment provisoire de réception a été presque achevé. Le bâtiment définitif a été en partie maçonnerie jusqu'à la hauteur des poutres du 1^{er} étage. Le bâtiment des postes a été maçonnerie jusqu'au toit, ainsi que la remise à locomotives. Le bâtiment de la prise d'eau a été maçonnerie jusqu'à la poutraison au-dessous des réservoirs.

Les bâtiments de réception d'Osogna et de Claro ont été maçonnerie pres-

que jusqu'au 2^e étage. Aux stations de Castione, Bellinzone, Giubiasco, Cadenazzo, Gordola et Locarno, on n'établira pour le moment que des bâtiments provisoires dont on a poussé activement la construction, tandis qu'on ne s'est que peu occupé des bâtiments définitifs de ces 6 stations. Les hangars aux marchandises de toutes les stations où il en sera établi, étaient pour la plupart sous toit ou près de l'être, à la fin d'octobre.

A la gare de Bellinzone, la maçonnerie du bâtiment des ateliers a été continuée et, à la gare de Locarno, la remise à locomotives a été maçonnerie jusqu'à la hauteur des fenêtres.

On a continué la maçonnerie de 4 maisons de garde entre Biasca et Bellinzone et de 6 autres entre Bellinzone et Locarno. On n'a pas travaillé pour le moment aux autres maisons de garde définitives parce que des guérites provisoires ont été construites en attendant.

Le résultat total des travaux de maçonnerie des bâtiments du tronçon Biasca-Locarno a été, pendant le mois d'octobre, de 4508 mètres cubes de maçonnerie. En moyenne 539 ouvriers ont travaillé journellement aux bâtiments de ce tronçon et au maximum 747 en un jour.

La quantité de déblais extraits et transportés sur les lignes des vallées tessinoises jusqu'à la date du 31 octobre s'est élevée à 3,262,611 mètres cubes, soit au 99.0% de la totalité des terrassements primitivement prévus.

Le nombre moyen des ouvriers occupés journellement a été de 3391 sur les lignes des vallées tessinoises et de 10,362 sur la ligne entière du Gotthard, contre 9451 à la fin de septembre.

Au moment de la mise en presse de ce rapport, les lignes de Lugano à Chiasso et de Biasca à Bellinzone sont ouvertes au public. La reconnaissance en a eu lieu le 5 et l'ouverture le 6 décembre, c'est-à-dire au terme prescrit par le traité international du 15 octobre 1869.

La ligne de Bellinzone-Locarno a été également reconnue propre à être mise en exploitation, sauf le pont sur la Verzasca, dont l'achèvement a été retardé par un accident de force majeure. En effet, après que les travaux de ce pont, complètement détruits une première fois (ainsi que nous l'avons dit dans notre Rapport mensuel n^o 21) par la catastrophe des 14 et 15 août, eurent été de nouveau rétablis, et au moment où l'on s'appropriait à poser la dernière travée, une nouvelle crue extraordinaire de la Verzasca, causée par les pluies torrentielles des 1^{er}, 2, 3 et 4 décembre, vint retarder encore une fois la pose en nécessitant l'enlèvement d'une partie des échafaudages destinés à cette opération. Malgré cet accident impossible à prévoir, l'achèvement du pont et par conséquent l'ouverture de la ligne entière ne subiront un retard que de quelques jours, grâce à l'énergie déployée par la Direction des travaux.

BERNE, décembre 1874.

* * *

Welt-Postvereinsvertrag. Nebst dazu gehörigem Bundesbeschlussentwurf und Botschaft des Bundesrathes. — Vertrag zwischen Deutschland, Oesterreich, Ungarn, Belgien, Dänemark, Egypten, Spanien, den Vereinigten Staaten von Amerika, Frankreich, Grossbritannien, Griechenland, Italien, Luxemburg, Norwegen, den Niederlanden, Portugal, Rumänien, Russland, Serbien, Schweden, der Schweiz und der Türkei, betreffend die Gründung eines allgemeinen Postvereins.

Die unterzeichneten Bevollmächtigten der Regierungen der vorstehend aufgeführten Länder haben, im gemeinsamen Einverständnis und unter Vorbehalt der Ratification, den nachstehenden Vertrag abgeschlossen.

Artikel 1. Die an gegenwärtigem Verträge theilnehmenden Länder bilden, für den gegenseitigen Austausch der Correspondenzen zwischen ihren Postanstalten, ein einziges Postgebiet, welches den Namen „Allgemeiner Postverein“ führt.

Art. 2. Die Bestimmungen dieses Vertrages erstrecken sich auf Briefe, Correspondenzkarten, Bücher, Zeitungen und andere Drucksachen, sowie auf Waarenproben und Geschäftspapiere, welche aus einem der Vereinsländer herrühren und nach einem andern bestimmt sind. Sie finden hinsichtlich der bezeichneten Gegenstände in gleicher Weise Anwendung auf den Postverkehr der Vereinsländer mit fremden, dem Vereine nicht angehörigen Ländern, sofern bei diesem Verkehr das Gebiet von mindestens zweien der vertragschliessenden Theile berührt wird.

Art. 3. Das allgemeine Vereinsporto für den einfachen frankirten Brief beträgt 25 Centimen.

Als Uebergangsmaassregel ist jedoch jedem Lande vorbehalten, mit Rücksicht auf seine Münz- oder sonstigen Verhältnisse, einen höheren oder niedrigeren, als den bezeichneten Portosatz zu erheben, vorausgesetzt, dass derselbe nicht mehr als 32 Centimen und nicht weniger als 20 Centimen beträgt.

Als einfacher Brief gilt jeder Brief, dessen Gewicht 15 Gramm nicht übersteigt. Für Briefe von höherem Gewichte wird für je 15 Gramm oder einen Theil von 15 Gramm ein einfacher Portosatz erhoben.

Das Porto für unfrankirte Briefe soll das Doppelte desjenigen Portosatzes betragen, welcher im Bestimmungslande für frankirte Briefe erhoben wird.

Correspondenzkarten müssen frankirt werden. Das Porto beträgt die Hälfte des Portosatzes für frankirte Briefe bei entsprechender Abrundung der Bruchtheile.

Für jede Beförderung zur See, welche 300 Seemeilen innerhalb des Vereinsgebietes übersteigt, kann dem gewöhn-

lichen Porto ein Zuschlag hinzutreten, welcher die Hälfte des allgemeinen für frankirte Briefe festgesetzten Vereinsportos nicht überschreiten darf.

Art. 4. Das allgemeine Vereinsporto für Geschäftspapiere, Waarenproben, Zeitungen, brochirte oder eingebundene Bücher, Brochuren, Musiknoten, Visitenkarten, Cataloge, Prospekte, Ankündigungen und Anzeigen verschiedener Art, gleichviel ob gedruckt, gestochen, lithographirt oder authographirt, sowie für Photographien wird auf 7 Centimen für jede einfache Sendung festgesetzt.

Als Uebergangsmaassregel ist jedoch jedem Lande vorbehalten, mit Rücksicht auf seine Münz- oder sonstigen Verhältnisse, einen höheren oder niedrigeren, als den bezeichneten Portosatz zu erheben, vorausgesetzt, dass derselbe nicht mehr als 11 Centimen und nicht weniger als 5 Centimen beträgt.

Als einfache Sendung gilt jede Sendung, deren Gewicht 50 Gramm nicht übersteigt. Für Sendungen von höherem Gewicht wird für je 50 Gramm oder einen Theil von 50 Gramm ein einfacher Portosatz erhoben.

Für jede Beförderung zur See, welche 300 Seemeilen innerhalb des Vereinsgebiets übersteigt, kann dem gewöhnlichen Porto ein Zuschlag hinzutreten, welcher die Hälfte des für Sendungen dieser Art festgesetzten allgemeinen Vereinsportos nicht überschreiten darf.

Das Höchstgewicht der vorerwähnten Gegenstände wird für Waarenproben auf 250 Gramm, für alle übrigen Gegenstände auf 1000 Gramm festgesetzt.

Der Regierung jedes Vereinslandes ist das Recht vorbehalten, diejenigen im gegenwärtigen Artikel bezeichneten Gegenstände auf ihrem Gebiete nicht befördern oder bestellen zu lassen, in Betreff deren den bestehenden Gesetzen und Vorschriften des Landes über die Bedingungen ihrer Veröffentlichung und Verbreitung nicht genügt sein sollte.

Art. 5. Die im Art. 2 bezeichneten Gegenstände können unter Recommandation versendet werden.

Recommandirte Sendungen müssen frankirt sein.

An Porto werden für recommandirte Gegenstände die nämlichen Sätze erhoben, wie für nicht recommandirte Gegenstände.

An Recommandationsgebühr, sowie an Rückscheingebühr dürfen höhere Sätze nicht erhoben werden, als im inneren Verkehr des Ursprungslandes hiefür festgesetzt sind.

Geht ein recommandirter Gegenstand verloren, so erhält der Absender, oder auf dessen Verlangen der Adressat, den Fall höherer Gewalt ausgenommen, eine Entschädigung von 50 Franken von derjenigen Verwaltung, auf deren Gebiet oder auf deren Seepostroute der Verlust erfolgt, d. i., wo die Spur des Gegenstandes verschwunden ist, es sei denn, dass diese Verwaltung nach den Gesetzen ihres Landes für den Verlust recommandirter Sendungen im Innern ihres Gebietes nicht verantwortlich ist.

Die Entschädigung soll sobald als irgend möglich und spätestens innerhalb des Zeitraumes eines Jahres, von dem Tage an gerechnet, gezahlt werden, an welchem die Reclamation erhoben wird.

Der Anspruch auf Entschädigung erlischt, wenn er nicht innerhalb Jahresfrist, vom Tage der Posteinlieferung der recommandirten Sendung an gerechnet, erhoben wird.

Art. 6. Die Frankirung der Sendungen kann nur mittelst der im Ursprungslande gültigen Francomarken oder Franco-couverts bewirkt werden.

Unfrankirte oder ungenügend frankirte Zeitungen und andere Drucksachen werden nicht befördert. Die übrigen unfrankirten oder ungenügend frankirten Gegenstände werden wie unfrankirte Briefe taxirt, nach Abzug des Werthes der etwa verwendeten Francomarken oder Franco-Couverts.

Art. 7. Für die Nachsendung von Correspondenzen innerhalb des Vereinsgebiets wird ein besonderes Porto nicht erhoben.

Nur in dem Falle, wo eine Sendung aus dem innern Verkehre eines Vereinsgebiets, in Folge der Nachsendung, in ein anderes Vereinsgebiet übergeht, wird von der Verwaltung des Bestimmungsgebiets ein Nachschussporto nach ihrem innern Tarif erhoben.

Art. 8. Der auf den Postdienst bezügliche amtliche Schriftwechsel ist portofrei. Im Uebrigen finden weder Porto-Befreiungen noch Ermässigungen statt.

Art. 9. Jede Verwaltung behält unverkürzt die von ihr auf Grund der vorhergehenden Art. 3, 4, 5, 6 und 7 erhobenen Summen. Es wird daher hierüber eine Abrechnung zwischen den verschiedenen Vereinsverwaltungen nicht stattfinden.

Briefe und andere Sendungen dürfen weder im Ursprungs-

lande noch im Bestimmungsgebiete, sei es zu Lasten der Absender oder Empfänger, einem anderen Porto oder einer anderen Postgebühr, als den in den vorbezeichneten Artikeln festgesetzten, unterworfen werden.

Art. 10. Im gesammten Gebiete des Vereins ist die Transitfreiheit gewährleistet.

In Folge dessen besteht vollständige und unbeschränkte Freiheit des Postaustausches, dergestalt, dass die verschiedenen Vereins-Postverwaltungen im Transit über zwischenliegende Gebiete, je nach dem Bedürfnisse des Verkehrs und den Erfordernissen des Postdienstes, Correspondenzen sowohl in geschlossenen Briefpaketen, wie auch im Einzeltransit sich gegenseitig überweisen können.

Die geschlossenen Briefpakete, wie die im Einzeltransit beförderten Correspondenzen, sollen schnellstens auf den stets den Postverwaltungen zu Gebote stehenden Wegen befördert werden.

Gewähren mehrere Wege die gleiche Schnelligkeit, so bleibt der absendenden Verwaltung die Wahl des Weges überlassen.

Die Versendung darf nur in geschlossenen Briefpaketen erfolgen, sobald nach der Erklärung der beteiligten Verwaltung die Zahl der Briefe und anderen Correspondenz-Gegenstände geeignet ist, den Expeditionsdienst des die Umspedirung bewirkenden Büreaus aufzuhalten.

Die absendende Verwaltung hat der transitleistenden Verwaltung für jedes Kilogramm Reingewicht der Briefe 2 Franken und für jedes Kilogramm Reingewicht der im Art. 4 bezeichneten Correspondenz-Gegenstände 25 Centimen zu vergüten, gleichviel ob die Beförderung in geschlossenen Briefpaketen, oder im Einzeltransit erfolgt.

Diese Vergütung kann für Briefe auf 4 Franken und für die im Art. 4 bezeichneten Correspondenz-Gegenstände auf 50 Centimen erhöht werden, wenn es sich um einen Transit von mehr als 750 Kilometer auf dem Gebiete ein und derselben Verwaltung handelt.

Man ist jedoch darüber einverstanden, dass überall, wo der Transit zur Zeit bereits unentgeltlich oder gegen niedrigere Abgaben stattfindet, die diesfallsigen Bestimmungen aufrecht erhalten bleiben.

Findet eine Transitbeförderung zur See auf einer Strecke von mehr als 300 Seemeilen innerhalb des Vereinsgebietes statt, so soll diejenige Verwaltung, von welcher die Seepostverbindung eingerichtet ist, berechtigt sein, die Erstattung der Beförderungskosten in Anspruch zu nehmen.

Die Mitglieder des Vereins verpflichten sich, diese Kosten soweit als möglich zu ermässigen. Die Vergütung, welche die den Seetransport vermittelnde Verwaltung von der absendenden Verwaltung beanspruchen kann, soll den Betrag von 6 Franken 50 Centimen für jedes Kilogramm Reingewicht der Briefe und von 50 Centimen für jedes Kilogramm Reingewicht der im Art. 4 bezeichneten Sendungen nicht übersteigen.

In keinem Falle dürfen diese Kosten höher sein, als die zur Zeit vergüteten. Es ist daher auf denjenigen Seepostrouten, auf welchen die Beförderung gegenwärtig unentgeltlich erfolgt, auch in der Folge keine Vergütung zu zahlen.

Zur Feststellung des Gewichts sowohl der in geschlossenen Briefpaketen, als auch der stückweise beförderten Transit-Correspondenzen soll eine zwei Wochen umfassende Statistik dieser Sendungen zu gemeinsam bestimmten Zeiten aufgestellt werden. Bis zu anderweitiger Feststellung bilden die Ergebnisse dieser Aufstellung die Grundlage für die Abrechnung zwischen den Verwaltungen.

Jede Verwaltung ist befugt, eine anderweitige Feststellung zu beantragen:

- 1) wenn in der Bewegung der Correspondenz eine wesentliche Aenderung eingetreten ist,
- 2) wenn seit der Feststellung ein Jahr verflossen ist.

Die Bestimmungen des gegenwärtigen Artikels finden weder auf die indische Ueberland-Post, noch auf diejenigen Briefpakete Anwendung, welche auf dem Gebiet der Vereinigten Staaten von Amerika mit der Eisenbahn zwischen New-York und San Francisco befördert werden. Die Beförderung dieser Posten wird auch künftig Gegenstand besonderer Vereinbarung zwischen den beteiligten Verwaltungen sein.

Art. 11. Die Beziehungen der zum Verein gehörigen Länder zu Ländern, welche dem Vereine nicht angehören, werden durch besondere bereits bestehende oder noch abzuschliessende Verträge geregelt.

Durch diese Verträge werden die Taxen festgesetzt, welche für die Beförderung jenseits der Grenzen des Vereins zu

erheben sind; dieselben treten betreffenden Falls dem Vereinsporto hinzu.

Nach Maassgabe der Bestimmungen des Art. 9 gestaltet sich der Bezug des Vereinsporto wie folgt:

- 1) Die absendende Vereinsverwaltung behält unverkürzt das Vereinsporto für die nach fremden Ländern gerichtete frankirte Correspondenz.
- 2) Die Vereinsverwaltung des Bestimmungsgebiets behält unverkürzt das Vereinsporto für die aus fremden Ländern herrührende unfrankirte Correspondenz.
- 3) Diejenige Vereinsverwaltung, welche die Correspondenz in geschlossenen Briefpaketen mit fremden Ländern auswechselt, behält unverkürzt das Vereinsporto für die aus fremden Ländern herrührende frankirte Correspondenz und für die nach fremden Ländern bestimmte unfrankirte Correspondenz.

In den unter Nr. 1, 2 und 3 bezeichneten Fällen hat diejenige Verwaltung, welche die geschlossenen Briefpakete unterhält, keinen Anspruch auf Transitporto. In allen andern Fällen erfolgt die Vergütung des Transitporto nach den Bestimmungen des Art. 10.

Art. 12. Der Austausch von Briefen mit Werthangabe und von Postanweisungen wird zwischen den verschiedenen Ländern oder Ländergruppen des Vereins Gegenstand weiterer Vereinbarungen sein.

Art. 13. Die Postverwaltungen der verschiedenen Länder, welche den Verein bilden, sind befugt, im gemeinsamen Einverständnis mittelst Reglements alle zur Ausführung des gegenwärtigen Vertrages erforderlichen Dienstvorschriften festzusetzen. Die Bestimmungen dieses Reglements können jederzeit im gemeinsamen Einverständnis der Vereinsverwaltungen abgeändert werden.

Ueber solche Fragen, welche nicht die Gesamtheit des Vereins angehen, wie die Regelung der Grenzverbindungen, die Festsetzung von Grenzbezirken mit ermässiger Taxe, die Bedingungen für den Austausch von Postanweisungen und von Briefen mit Werthangabe und dergleichen, können die verschiedenen Verwaltungen die erforderlichen Verabredungen unter sich treffen.

Art. 14. Die Festsetzungen des gegenwärtigen Vertrages berühren weder die innere Postgesetzgebung jedes Gebiets, noch beschränken sie die Befugnisse der vertragschliessenden Theile, Verträge unter sich bestehen zu lassen und neu zu schliessen, sowie engere Vereine zur weiteren Erleichterung des Verkehrs aufrecht zu erhalten oder neu zu gründen.

Art. 15. Unter dem Namen „Internationales Bureau des Allgemeinen Postvereins“ wird eine Centralstelle errichtet, welche unter der oberen Leitung einer durch den Congress zu bestimmenden Postverwaltung steht, und deren Kosten von den Postverwaltungen sämtlicher vertragschliessenden Staaten bestritten werden.

Dieses Bureau wird die den internationalen Postverkehr betreffenden dienstlichen Mittheilungen zusammenstellen, veröffentlichten und vertheilen, in streitigen Fragen auf Verlangen der Beteiligten sich gutachtlich äussern, Anträge auf Abänderung des Reglements in die Geschäftsbehandlung bringen, angenommene Aenderungen bekannt geben, die internationale Abrechnung namentlich in den im Artikel 10 vorgesehenen Beziehungen erleichtern und überhaupt sich mit denjenigen Gegenständen und Aufgaben beschäftigen, welche ihm im Interesse des Postvereins übertragen werden.

Art. 16. Meinungsverschiedenheiten zwischen zwei oder mehreren Mitgliedern des Vereins über die Auslegung des gegenwärtigen Vertrages sollen durch ein Schiedsgericht ausgetragen werden, zu welchem jede der beteiligten Verwaltungen ein anderes bei der Angelegenheit nicht beteiligtes Vereinsmitglied wählt.

Das Schiedsgericht entscheidet nach einfacher Stimmenmehrheit.

Bei Stimmgleichheit wählen die Teilnehmer des Schiedsgerichts zur Entscheidung der streitigen Frage eine andere bei der Angelegenheit gleichfalls unbeteiligte Verwaltung.

Art. 17. Denjenigen überseeischen Ländern, welche dem Verein noch nicht angehören, ist der Eintritt in denselben unter folgenden Bedingungen gestattet:

- 1) Sie haben ihren Antrag an diejenige Verwaltung zu richten, welche mit der Geschäftsführung des internationalen Postbüreaus beauftragt ist.
- 2) Sie haben sich, vorbehaltlich späterer Verständigung über die Kosten der Beförderung zur See, den Bestimmungen des Vereins-Vertrages anzuschliessen.
- 3) Ihrem Beitritt zum Verein muss eine Verständigung

zwischen denjenigen Verwaltungen vorangehen, welche mit ihnen in Postvertrags-Verhältnissen oder in directen postalischen Beziehungen stehen.

- 4) Zur Erzielung dieser Verständigung wird die geschäftsführende Verwaltung eintretenden Falls eine Conferenz der beteiligten Verwaltungen und derjenigen Verwaltung einberufen, welche dem Verein beizutreten wünscht.
- 5) Sobald die Verständigung erreicht ist, gibt die geschäftsführende Verwaltung hiervon allen Mitgliedern des Allgemeinen Postvereins Nachricht.
- 6) Ist innerhalb eines Zeitraumes von 6 Wochen, vom Datum dieser Mittheilung an gerechnet, keine Einsprache erhoben, so gilt der Beitritt als vollzogen, und es wird davon der betreffenden Verwaltung durch die geschäftsführende Verwaltung Mittheilung gemacht. — Der Beitritt wird endgültig bestätigt mittelst diplomatischen Acts zwischen der Regierung der geschäftsführenden Verwaltung und der Regierung der in den Verein aufgenommenen Verwaltung.

Art. 18. Zur weiteren Ausbildung des Vereins, zur Einführung nothwendig befundener Verbesserungen und zur Erörterung gemeinsamer Angelegenheiten soll mindestens alle drei Jahre ein Congress von Bevollmächtigten der am Verträge beteiligten Länder zusammentreten.

Jedes Land hat eine Stimme.

Jedes Land kann sich durch einen oder mehrere Bevollmächtigte oder durch die Bevollmächtigten eines andern Landes vertreten lassen; indess dürfen der oder die Bevollmächtigten eines Landes nur mit der Vertretung von zwei Ländern, das eigene Land inbegriffen, beauftragt werden.

Der nächste Congress soll zu Paris im Jahre 1877 stattfinden.

Auf Verlangen von mindestens einem Drittheil der Vereinsmitglieder kann jedoch der Congress zu einem früheren Zeitpunkte abgehalten werden.

Art. 19. Der gegenwärtige Vertrag wird am 1. Juli 1875 in Kraft treten.

Er ist für drei Jahre von diesem Tage an abgeschlossen. Nach Ablauf dieses Zeitraumes gilt er als auf unbestimmte Zeit verlängert; jeder der vertragschliessenden Theile hat aber das Recht, aus dem Verein auszutreten, wenn er diese Absicht ein Jahr im Voraus angezeigt hat.

Art. 20. Mit dem Tage der Ausführung des gegenwärtigen Vertrages treten alle Bestimmungen der zwischen den einzeln Ländern und Verwaltungen abgeschlossenen besonderen Verträge insoweit ausser Kraft, als sie mit den Festsetzungen dieses Vertrages nicht im Einklang stehen und unbeschadet der im Art. 14 enthaltenen Bestimmungen.

Der gegenwärtige Vertrag soll sobald als möglich und spätestens drei Monate vor dem Ausführungstermine ratifizirt werden. Die Auswechslung der Ratifications-Urkunden soll zu Bern stattfinden.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten der Regierungen der oben bezeichneten Länder denselben unterzeichnet zu Bern, den 9. October 1874.

Für Deutschland: Stephan. Günther.

Für Oesterreich: Baron v. Kolbensteiner. Pilhal.

Für Ungarn: M. Gervay. P. Heim.

Für Belgien: M. Fassiaux. Vincent. J. Gife.

Für Dänemark: Fenger.

Für Egypten: Muzzi Bey.

Für Spanien: Angel Mansi. Emilio C. v. Navasqües.

Für die Vereinigten Staaten von Amerika: Joseph H. Blackfan.

Für Grossbritannien: W. J. Page.

Für Griechenland: A. Mansolas. A. H. Bétant.

Für Italien: Tantesio.

Für Luxemburg: V. v. Roebe.

Für Norwegen: C. Oppen.

Für die Niederlande: Hofstede. B. Sweerts de Landas Wyborgh.

Für Portugal: Eduardo Lessa.

Für Rumänien: Georges F. Lahovari.

Für Russland: Baron Velho. Georges Poggenpohl.

Für Serbien: Mladen Z. Radjokovitch.

Für Schweden: W. Roos.

Für die Schweiz: Eugène Borel. Naeff. Dr. J. Heer.

Für die Türkei: Yanko Macridi.

Schlussprotocoll.

Die unterzeichneten Bevollmächtigten der Regierungen der Länder, welche heute den Vertrag, betreffend die Gründung

eines allgemeinen Postvereins, unterzeichnet haben, sind über Folgendes übereingekommen:

Wenn die französische Regierung, welche sich das Protocoll offen gehalten hat und desshalb im Vertrage unter der Zahl der vertragschliessenden Theile erscheint, ohne zu demselben bereits ihre Zustimmung gegeben zu haben, sich nicht entschliessen sollte, den Vertrag zu unterzeichnen, so wird derselbe nichtsdestoweniger für alle anderen vertragschliessenden Theile, deren Bevollmächtigte ihn heute unterzeichnet haben, gültig und verbindlich sein.

Zu Urkunde dessen haben die unten genannten Bevollmächtigten das gegenwärtige Schlussprotocoll aufgenommen, welches dieselbe Kraft und dieselbe Gültigkeit haben soll, als wenn die darin enthaltenen Bestimmungen in den Vertrag selbst aufgenommen worden wären, und sie haben dieses Schlussprotocoll unterzeichnet in einem Exemplare, welches in dem Archiv der Regierung der schweizerischen Eidgenossenschaft niedergelegt und jedem Theile in Abschrift zugestellt werden wird.

Bern, den 9. October 1874.

(Folgen die Unterschriften.)

Bundesbeschluss-Entwurf betreffend den Postvereinsvertrag.

Die Bundesversammlung der schweizerischen Eidgenossenschaft, nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrathes vom 11. December 1874,

beschliesst:

1. Dem internationalen Postvereinsvertrage, unter Ratificationsvorbehalt abgeschlossen in Bern den 9. October 1874 zwischen der Schweiz, Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Belgien, Dänemark, Egypten, Spanien, Vereinigte Staaten von Amerika, Frankreich, Grossbritannien, Griechenland, Italien, Luxemburg, Norwegen, Niederlande, Portugal, Rumänien, Russland, Serbien, Schweden und Türkei, wird hiermit die Genehmigung ertheilt.
2. Die für den Postvereinsverkehr über die Taxe und Behandlung der Geschäftspapiere (Vertrag Art. 4) und über die Verbindlichkeit der Frankirung von Drucksachen (Vertrag Art. 6) eingeführten Bestimmungen sind auch für den internen Postverkehr in Anwendung zu bringen; die bisherigen entgegenstehenden Vorschriften werden hiermit ausser Kraft gesetzt.
3. Der Bundesrath wird hiermit ermächtigt, die schweizerische Vereinstaxe der Briefe, Correspondenzcarten, Drucksachen (Zeitschriften inbegriffen), Waarenmuster und Geschäftspapiere innerhalb der durch den Vereinsvertrag Art. 3, 4 und 5 vorgesehenen Grenzen festzusetzen.
4. Der Bundesrath ist mit der Auswechslung der Ratificationen und der Vollziehung des Vertrages beauftragt.

Postalisches. Anlässlich des Welt-Postcongresses in Bern wurden zwischen verschiedenen Postverwaltungen Unterhandlungen über Verbesserungen und Erweiterungen des Postverkehrs eingeleitet.

Die Folge davon war für die Schweiz:

- a. Der Abschluss einer Vereinbarung mit den Postverwaltungen von Deutschland (Reichspost, Bayern und Württemberg), d. d. Wien, 21. October 1874, betreffend Einführung internationaler Postmandate auf den 1. April 1875.
- b. Der Abschluss eines Protocolles mit den Postverwaltungen von Oesterreich und Ungarn, d. d. Wien, 22. October 1874, betreffend Einführung von Postanweisungen und Postnachnahmen auf den 1. Februar 1875, sowie von Postmandaten auf einen später zu vereinbarenden Zeitpunkt.

Indem der Bundesrath die obgenannten Verständigungen genehmigte, hat er zugleich die Einführung interner schweizerischer Postmandate (Aufträge für Geldeinzüge durch die Post, die mit Postanweisungen nicht zu verwechseln sind), vom 1. April 1875 an und den Erlass einer dahingehenden Verordnung beschlossen.

Nach Maassgabe dieser Beschlüsse können vom 1. Februar 1875 an mit Oesterreich und Ungarn Postanweisungen auf dem ganz gleichen Fusse und zu ganz gleichen Bedingungen ausgetauscht werden wie mit Deutschland, mit dem Unterschiede jedoch, dass in der Schweiz die Anweisungen nach Oesterreich und Ungarn auch in Schweizerwährung ausgestellt werden.

Ebenso können vom 1. Februar 1875 an auf Sendungen nach Oesterreich und Ungarn Vorschüsse (Nachnahmen) bis zum Betrag von Fr. 200 in gleicher Weise entnommen werden wie auf Sendungen nach Deutschland.

Ferner können vom 1. April 1875 an Postmandate aufgegeben

werden, welche im Innern der Schweiz vollziehbar sind und höchstens Fr. 300 betragen dürfen, sowie Postmandate nach Deutschland, eventuell nach Oesterreich und Ungarn, deren Maximalbetrag auf Fr. 187½ oder 150 Reichsmark festgesetzt ist.

Die Taxe der internen Postmandate beträgt 40 Cts. nebst der Postanweisungsgebühr für Uebersendung des eingezogenen Geldes an den Aufgeber des Postmandates; die Taxe der Postmandate nach dem Auslande wird sich, mit Ausschluss der Postanweisungsgebühren, auf beiläufig 50 Cts. stellen. (N. Z. Z.)

* * *

Bötzbergbahn. Aus dem Baubericht der Nordostbahn vom Monat November.

In der I. Section, Bahnhof Brugg bis Tunnel, wurden im Ganzen 10,720 Schachtruthen gefördert, wovon aus dem Südbahn-Einschnitt 7140. Die nasse Witterung vom 16.—20. Nov. fügte den steilen Böschungen im Einschnitte nicht unbeträchtlichen Schaden zu, und deren Einfluss zeigte sich auch bei dem grossen Damme über das Altenburger Feld, so dass eine neue Betteung für die Dienstbahn aus Kiesmaterial eingebracht werden musste.

Der Damm, sowie die Anlage der Entwässerungs- und Stützmauer am Geissler haben sich bewährt. Die Kunstbauten dieser Section sind bis auf wenige Nacharbeiten vollendet; der eiserne Unterbau der Aarbrücke ist im 1., 2., 4. und 5. Felde erstellt und das Vorschieben der hölzernen Gerüstbrücke für die 60 M. weite Mittelöffnung, bei welcher in Folge Beschaffenheit des Flussbettes eine Stützung nicht möglich ist, im Gange.

Im Villnacher Tunnel ist das östliche Portal ganz, das westliche bis an die Gurtungen versetzt. Der Abzugskanal im Tunnel wurde auf ca. 200' Länge vollendet.

II. Section. Im Innern des Tunnels rückten die Ausbrüche um 136', die Mauerung um 249' vor. Dieser verhältnissmässig kleine Fortschritt hat seine Ursache in dem Mangel an Arbeitskräften. Beinahe 1/3 der Maurer verliessen den Bauplatz, angelockt durch Anwerbungen zu andern schweizerischen Tunnelbauten mit höherem Verdienste.

Auf der Südseite ist der linke Portalflügel ausgehoben, der rechte aufgemauert; auf der Nordseite sind die Wasserabzugsgräben vollends ausgeschossen und die Einschnittsböschungen den aufgeführten Futtermauern entsprechend abgehöcht. Im Wasserabfuhrstollen vom Schacht aus sind die Arbeiten soweit fertig, dass demnächst mit dem Demontiren der untern Schachtpumpen begonnen werden kann.

In der III. Section wurde der grosse Einschnitt bei Zeihen bis auf Weniges vollendet, und ebenso die ganze Bahnstrecke bis zum Weidhof. Die schlechte Witterung wirkte beim Damme bei Weidhof störend, so dass die Arbeiten nur mit äusserster Vorsicht und langsam betrieben werden können.

Die Kunstbauten können sämmtlich als vollendet betrachtet werden in dem 1., 3. und 4. Bauhause.

Die Strassencorrection oberhalb Eiken wurde dem Verkehre übergeben, die Beschotterung von Münchwyl bis zur Vollenweid-Brücke erstellt und an den Hochbauten in Hornussen, Frick und Eicken Vollendungsarbeiten gemacht.

In der IV. Section gehen die Hochbauten der Stationen Augst, Möhlin, Mumpf, Stein und Rheinfelden gleichfalls der Vollendung entgegen; die Kunstbauten sind theilweise schon fertig, und an den übrigen Bauten wird eifrig fortgearbeitet.

An Arbeitskräften wurden auf der ganzen Linie im Tagesdurchschnitt verwendet: 79 Aufseher, 323 Maurer und Steinhauer, 138 Handwerker, 2057 Erdarbeiter, Gesamtzahl der Arbeiter 2677, ferner: 538 Rollwagen, 81 Pferde, 11 Maschinen. In Procentsätzen des Voranschlages wurden folgende Leistungen erzielt:

	Erdarbeiten		Kunstbauten	
	per Monat.	Total.	per Monat.	Total.
I. Section	3,45	74,5	2,3	87,75
II. "	1,62	89,65	2,97	87,44
III. "	3,425	88,1	3,35	115,225
IV. "	3,03	93,375	7,7	110,85
	Total:	2,882	86,4	4,08 100,416

(N. Z. Z.)

* * *

Vorarlberger Bahn. Mit Handels-Ministerial-Erlass vom 15. September 1874 wurde der Verwaltung der Vorarlberger Bahn nach eingeholter Allerhöchster Ermächtigung gestattet, die Maximaltarifsätze für den gewöhnlichen Personenverkehr auf 36 kr. in der ersten, 27 kr. in der zweiten und 18 kr. in der dritten Classe zu erhöhen. Diese Maassregel wird laut Kundmachung der Vorarlberger Bahn vom 20. September 1874 vom