

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 4/5 (1876)
Heft: 23

Artikel: Das neue Posttaxengesetz
Autor: J.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-4980>

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: 02.04.2025

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

ETAT DES TRAVAUX DU GRAND TUNNEL DU GOTHARD

au 30 Novembre 1876.

La distance entre la tête du tunnel à Göschenen et la tête du tunnel de direction à Airolo est de 14920 mètres. Ce chiffre comprend donc aussi, pour 145 mètres, le tunnel de direction. La partie courbe du tunnel définitif du côté d'Airolo, de 125 mètres de longueur, ne figure pas sur ce tableau.

Désignation des éléments de comparaison	Embouchure Nord			Embouchure Sud			Total fin novembre
	Goeschenen			Airolo			
	Etat fin octobre	Progrès mensuel	Etat fin novembre	Etat fin octobre	Progrès mensuel	Etat fin novembre	
Galerie de direction . . . longueur effective, mètr. cour.	3677,3	67,2	3744,5	3401,0	105,0	3506,0	7250,5
Elargissement en calotte, . . . longueur moyenne, " "	2468,6	96,8	2565,4	2249,0	123,0	2372,0	4937,4
Cunette du strosse, . . . " " " "	2010,5	79,3	2089,8	1520,0	67,0	1587,0	3676,8
Strosse . . . " " " "	1519,5	82,1	1601,6	1037,0	43,0	1080,0	2681,6
Excavation complète . . . " " " "	1170,0	35,0	1205,0	765,0	20,0	785,0	1990,0
Maçonnerie de voûte, . . . " " " "	12 9,8	72,2	1312,0	1402,1	83,9	1486,0	2798,0
" du piédroit Est, . . . " " " "	1352,0	60,0	1412,0	702,2	26,9	792,1	2141,1
" du piédroit Ouest, . . . " " " "	1170,0	22,0	1192,0	960,5	80,9	1041,4	2233,4
" du radier . . . " " " "	—	—	—	—	—	—	—
Aqueduc, . . . " " complètement	534,0	46,0	580,0	132,0	—	132,0	712,0
" " " incomplètement	892,0	8,0	900,0	668,0	46,0	714,0	1614,0

* * *

Das neue Postgebäude in Basel.

Die „Eisenbahn“ vom 1. December enthält in einer Correspondenz unter obiger Aufschrift einige thatsächliche Unrichtigkeiten, welche sowohl im Interesse der Wahrheit, als im Interesse der Sache selbst verbessert werden müssen.

Nachdem es sich bei Ausarbeitung der definitiven Pläne gezeigt hat, dass die ursprünglich angenommene Bausumme für die neue Post um Fr. 130 000 erhöht werden müsse, wird diese Neubaute, mit Inbegriff des Grunderwerbes und des Werthes des alten Postgebäudes, den Staat Basel auf die Summe von **Fr. 1 600 000** zu stehen kommen. Laut Vertrag mit dem schweizerischen Postdepartement wird dieses für die von ihm zu benützenden Localitäten einen Pachtzins von Fr. 60 000, eventuell mit einigen Localen mehr, von Fr. 65 000 bezahlen und nicht Fr. 80 000, wie es in jenem Artikel heisst. Zins und Amortisation der Kosten summe von Fr. 1 600 000 betragen zu 5 1/2 % aber Fr. 88 000; dabei ist der vom Staate zu bestreitende Unterhalt nicht gerechnet. Es kann also keine Rede davon sein, dass, wie jener Correspondent meint, im specifisch baslerischen Interesse ein neuer Postpalast und damit eine monumentale Verschönerung der Stadt auf Kosten des Bundes angestrebt werde; — der Staat Basel wird an diese Verschönerung jährlich 25—30 000 Fr. bezahlen müssen!

Die Idee, statt eines grossen Central-Bureau verschiedene Filial-Bureaux der Post einzurichten, ist in Basel schon verschiedene Male ausgesprochen worden und hat viel Bestechendes. Auch vor kurzer Zeit wieder, als der nöthige Nachtragscredit von dem grossen Rathe verlangt wurde, ist ein Antrag gestellt worden, man möchte die ohnehin für die Angelegenheit zu ernennende Grossraths-Commission beauftragen, zu untersuchen, ob es nicht zweckmässiger wäre, solche Filial-Bureaux zu errichten; dieser Antrag ist aber mit überwiegendem Mehr abgewiesen worden.

Der für eine Centralpost lautende Vertrag mit dem schweizerischen Postdepartement ist seit 1 1/2 Jahren in Kraft erwachsen; sowohl der Canton als der Bund sind verpflichtet, denselben zu erfüllen und das Postdepartement würde kaum geneigt sein, freiwillig von einem für dasselbe sehr vortheilhaften Vertrage zurückzutreten.

Auch bei Einrichtung von Filial-Bureaux müsste ein grösseres Centralbureau vorhanden sein, und deshalb würde die

Ausführung dieses Gedankens eher mehr kosten, als das projectirte Central-Postgebäude.

Dazu kommt, dass der Canton zur Ausführung dieses Projectes bereits vor zwei Jahren alte Häuser, grenzend an die bisherige Post, für mehr als Fr. 400 000 angekauft und seither abgerissen hat. Der Quadratfuss dieses zur Vergrösserung der alten Post bestimmten Landes, kommt den Canton auf Fr. 51,12 zu stehen, ein Preis, der bei dem Verkaufe zu andern Zwecken niemals gelöst werden könnte; der Canton würde also eine bedeutende Einbusse machen müssen, wenn man jetzt von dem beabsichtigten Projecte zurückkommen wollte.

Es kann aus diesen Gründen keine Rede davon sein, dass die bestellte Grossraths-Commission, nach der Ansicht jenes Correspondenten, sich mit der Frage der Filial-Bureaux beschäftige. Die Vermuthung liegt dagegen nahe, dass der Herr Correspondent den Versuch machen wollte, das, was ihm im Schoosse der Behörden von Basel nicht gelungen ist, auf einem andern Wege zu erreichen.

Die Aufgabe der erwähnten Grossraths-Commission ist eine andere: sie soll einmal untersuchen, ob der verlangte Nachtrags-Credit gerechtfertigt und zu empfehlen sei, und sodann soll sie über Anstände berichten, die sich zwischen dem mit der Ausführung beauftragten Architekten und dem Baudepartement erhoben haben. Das sind aber Dinge, die kaum ein weiteres Publicum interessiren werden.

R. F.

* * *

Das neue Posttaxengesetz,

wie solches aus der einlässlichen und reiflichen Berathung der eidgenössischen Rätthe am 23. März 1875 hervorgegangen ist, scheint, wie zu befürchten war, nicht überallhin den gewünschten Anklang gefunden zu haben. Hauptsächlich sind es die Vertreter der Uhrenindustrie des bernischen und neuenburgischen Jura, welche sich gegen den Artikel 19 des fraglichen Gesetzes auflehnen. Derselbe lautet: „Die Fahrpoststücke, deren Gewicht 5 Kilogr. nicht übersteigt, werden ohne Rücksicht auf die Entfernung mit einer festen Taxe von 40 Ct. belegt. Wenn jedoch die Entfernung von der Aufgabestelle bis zur Poststelle der Bestimmung, in gerader Linie bemessen, nicht mehr als 25 Kilometer beträgt (Localrayon der Fahrpost), so kommt die Localtaxe von 20 Ct. zur Anwendung.“

Der alte Tarif vom 1. Januar 1870 dagegen fixirte für Stücke bis zum Gewichte von 1 Kilogr. im Localrayon von nur 9,6 Kilometer (2 Stunden) geradliniger Distanz eine Minimaltaxe von bloß 15 Ct., während für alle übrigen Stücke bis auf 5 Kilogr. auf die weiteren, in 10 verschiedene Taxrayons abgetheilten Distanzen die Taxe in 50 besondern Ansätzen von 20 Ct. bis auf Fr. 2,10 ansteigend festgesetzt war. Ueberdies hatte der alte Tarif das Ungereimte, dass ein Paquet bis 2 Pfund nebst Werth bis auf Fr. 200 und mit der Berechtigung zum Beischluss eines Briefes im Localrayon bloß 15 Ct kostete, während ein werthloser, doppelter Taxbrief auf 20 Ct. zu stehen kommt. Es war daher geboten, den Fahrposttarif in etwas rationeller Weise dem Briefposttarife anzupassen, was die minime Taxerhöhung von 15 auf 20 Ct. zur Folge hatte, wogegen aber als Compensation eine wesentliche Erweiterung des Localrayons von 9,6 auf 25 Kilometer mit in Kauf gegeben worden ist.

Wenn nunmehr auch in einzelnen wenigen Fällen bei einer Distanz bis auf 50 Stunden in Folge der in Anwendung kommenden Einheitstaxe gegenüber dem alten Fahrposttarif eine Taxerhöhung von 20, 25, 30 und 35 auf 40 Ct. eintritt, so muss hinwiederum die ganz bedeutende Taxreduction im grossen Ganzen als eine wesentliche Begünstigung des Kleinverkehrs angesehen und begrüsst werden.

Wenn die zumeist der Uhrenindustrie angehörenden Opponenten behaupten, es seien durch die höheren Taxen des neuen Posttaxengesetzes hauptsächlich nur ihre in der Regel das Gewicht von 250 Grammen nicht übersteigenden, an und für sich werthlosen Sendungen von Uhrenbestandtheilen bis auf eine Distanz von 50 Stunden betroffen, wodurch diese ohnehin mit Schwierigkeiten kämpfende Industrie vertheuert und gedrückt werde, so muss hingegen bemerkt werden, dass die Bestimmung des Artikels 12 des neuen Taxengesetzes, wonach unverschlossene nicht über 250 Gramm wiegende, frankirte Pakete, ohne Werthangabe und ohne schriftlichen Inhalt, im ganzen Gebiete der Eidgenossenschaft gegen eine Taxe von 10 Ct. mit der Briefpost befördert werden können, wie dazu geschaffen erscheint, den vermeintlichen Nothstand der Uhrenindustrie zu paralysiren. Eine solche Sendung kommt, ohne dass deren Sicherheit bei der offenen Versendung irgendwelche Gefahr läuft, selbst bei Verwendung einer Correspondenzkarte als Avis immerhin noch erheblich billiger zu stehen, als solches beim alten Tarif auf entferntere Distanzen der Fall war. Es will uns daher der einseitige, aus mangelhaftem Verständniss oder unrichtiger Anwendung des Taxengesetzes heraufbeschworene Sturm auf gegen den Artikel 19 durchaus nicht gerechtfertigt erscheinen.

Wenn mit etwelcher Berechtigung eine Aussetzung gegen das neue Taxengesetz gemacht werden wollte, so wäre es diejenige einer allzugrossen Engherzigkeit, sowohl in der Ausdehnung des Localrayons, als auch in der unterlassenen Begünstigung der Frankaturfälle.

Ebenso wäre zu wünschen gewesen, dass die Härte, oder besser gesagt, die Schroffheit in der Taxprogression von Paketen über 5 Kilogr. gegenüber denjenigen unter diesem Gewichtssatze durch eine Verminderung des Taxrayons von 10 auf 5 etwas gemildert worden wäre.

Doch wir wollen in dieser Richtung hin der anerkanntwerthen Thätigkeit und Umsicht des verdienstvollen Vorstehers des Postdepartements nicht vorgreifen und uns damit trösten: „Was noch nicht ist — kann noch werden.“ J.

Kleinere Mittheilungen.

Eidgenossenschaft.

Geologische Karte der Schweiz. Die eidgenössische Commission für die geologische Karte der Schweiz hielt letzte Woche bei Herrn Desor in Neuenburg Sitzung. Sie hatte sich über die sehr interessanten Arbeiten auszusprechen, welche im Laufe des Jahres ausgeführt worden waren und zwar in den Gebirgsstöcken des Bündner Oberlandes, des Splügens, des Avers auf der Bündner Grenze, sowie in dem Gebiete, das die Walliser Alpen von den Berner Alpen trennt. Es handelte sich um Gebiete, die zum Theil äusserst schwer zugänglich sind und von Seiten der Beobachter grossen Muth und Selbstverläugnung in Anspruch nahmen. In dieser Hinsicht wurde besonders den Herren Mösch, Ischer und Balzer u. a. grosses Lob erteilt. Nur zwei Blätter des Dufour'schen Atlases sind noch nicht in Angriff genommen und mehr als die Hälfte derselben ist vollendet. G.

Eidgenössisches Polytechnikum. Die Frequenzverhältnisse an dieser Anstalt mit Anfang des Schuljahres 1876/77 sind sich gegenüber dem abgelauenen ziemlich gleich geblieben. Regelmässige Schüler waren eingeschrieben 701 im October 1875, 690 im October 1876. Sehr erfreulich ist der Umstand, dass dieses Jahr eine grössere Ausgliederung der einzelnen Abtheilungen aufweist. Es haben namentlich die Bau-, Land- und forstwirtschaftliche, die chemisch-technische und die Fachlehrer-Abtheilung gegenüber früher

erheblichen Zuwachs erhalten, während der übermässige Zudrang zu der Ingenieurschule sich einigermaßen vermindert hat. N. Z. Z.

Wädensweil-Einsiedeln. Herr Cantonsingenieur Wetli schreibt: Gegenüber theils wesentlich lückenhaften, theils unrichtigen Zeitungsberichten über die Thalfahrt und Catastrophe vom 30. November, beschränke ich mich als Mitfahrender bis zur Zertrümmerung des Wagens unter mir, eintheilen auf die Erklärung, dass der Zug, bestehend aus Locomotive und beladenen Güterwagen, etwas unterhalb der Schindellegi auf dem stärksten Gefälle vermittelst des Schraubenrades, allerdings mit dem Opfer von ein paar Dreieckschienen, angehalten wurde, und behufs Untersuchung des Vorfalles längere Zeit stehen blieb; dass ferner die Fortsetzung der Fahrt mit dem unglücklichen Verlauf aus der Ruhestellung mit absichtlich, jedoch nicht notwendig ausser Thätigkeit gesetztem Schraubenrad und also ohne Inanspruchnahme der entsprechenden Mittelschienen ausgeführt wurde, indem von keiner Seite Bedenken geäussert wurden, dass die gewöhnlichen Bremsvorrichtungen dafür nicht genügen möchten. Ob die letzteren zum oberwähnten Anhalten mitgewirkt haben, wie es hätte sein sollen, ist wenigstens gemäss nachheriger Erfahrung zu bezweifeln. N. Z. Z.

Ueber die Catastrophe auf der Wädensweil-Einsiedelbahn entnehmen wir der Neuen Zürcher Zeitung folgende Zuschrift: Herr Cantonsingenieur Wetli hat sich veranlasst gefunden, in Nr. 617 der „N. Z. Z.“ vom 4. December über die Probefahrt vom 30. November und deren unglücklichen Verlauf öffentlich eine Erklärung abzugeben.

Da dieselbe unrichtig ist, zum Mindesten auf irrigen Anschauungen beruht, so sieht sich der Unterzeichnete zu folgenden berichtigen Erklärungen genöthigt:

1. Es ist unrichtig, dass der Probezug, bestehend aus der Locomotive und einem beladenen Güterwagen, unterhalb der Schindellegi auf dem stärksten Gefälle mittelst des Schraubenrades angehalten habe; vielmehr geschah das Anhalten ohne Mitwirkung des Schraubenrades durch den Gegendampf der Locomotive und die Zugsbremsen. Um die Arbeit des Schraubenrades auf dem Gefälle unterhalb Schindellegi beobachten zu können, hatten die Theilnehmer, worunter auch Herr Wetli und der Unterzeichnere, sich am Bahngeleise aufgestellt, um den Zug passieren zu sehen. Ungefähr 200 Fuss vor ihrem Standpunkte entgleiste das Schraubenrad und die Locomotive gerieth in Folge hiervon in ein sehr heftiges Schleudern, wobei mehrere Dreieckschienen total zerschlagen wurden.

Nachdem das Schraubenrad entgleist war und sich somit nicht mehr mit den Dreieckschienen in Relation befand, konnte das Anhalten des Zuges, welches beiläufig gesagt, fast plötzlich erfolgte, natürlich nur durch Gegendampf und die Zugsbremsen bewirkt werden. Das Schraubenrad wurde nun nach den Anhalten vollständig gehoben und der Zug, um die Entgleisungsstelle untersuchen und nachmessen zu können, um etwa 1 1/2 Wagenlängen herunterbewegt und dabei nochmals mittelst des Gegendampfs und der Zugsbremsen schnell zum Stehen gebracht. Die Bremsvorrichtungen entsprachen mithin bis dahin den Anforderungen vollständig.

2. Es ist durchaus unrichtig, dass die Fortsetzung der Thalfahrt unter der Mitwirkung des Schraubenrades hätte stattfinden können. Man war — Hr. Cantonsingenieur Wetli inbegriffen — nach der Untersuchung des zerstörten Geleises, welches fehlerlos erstellt war, darüber einig, dass die Entgleisung des Schraubenrades lediglich ihren Grund in dem zu geringen Eingriff und dessen Winkelstellung zu den Dreieckschienen habe, dass folglich das Schraubenrad zur Thalfahrt unbrauchbar sei und ohne entsprechende Abänderung nicht mehr benützt werden solle. Ebenso war man darüber einig, die Thalfahrt ohne Mitwirkung des Schraubenrades mit Anwendung von Gegendampf und unter Zuhilfenahme der Zugsbremsen vorsichtig und langsam bewerkstelligen zu können. Es erschien dieses um so zulässiger, als der Zug bei der Bergfahrt verschiedene Strecken der Bahn, namentlich zwischen Samstagern und Schindellegi, ohne Mitwirkung des Schraubenrades, beziehungsweise ohne dass dieses zum Anliegen an die Dreieckschienen kam, kurz vorher durchfahren hatte, mithin bei der Thalfahrt die Anwendung des Gegendampfs unter Zuhilfenahme der Zugsbremsen mehr als ausreichend betrachtet werden durfte, um jede Gefährde fern zu halten.

Die Proben sind übrigens gemäss dem Programme des Hrn. Wetli ausgeführt worden, dem es jederzeitzustand, resp. auch bei der Thalfahrt, falls er hiemit nicht einverstanden war, dagegen protestiren zu können, was seinerseits nicht geschehen ist. Vor dem Abschluss der Untersuchung glaubte ich mich auf diese beiden Berichtigungen beschränken zu müssen.

Ich bitte die Tit. Zeitungs-Redactionen, welche die Erklärung des Hrn. Cantonsingenieurs Wetli in ihren Blättern aufgenommen haben, auch die vorstehende Berichtigung zur öffentlichen Kenntniss zu bringen.

Zürich, den 7. Dez. 1876.

MAEY, Oberingenieur.

Cantone.

Solothurn. Der erweiterte Gemeinderath von Solothurn hat die Erstellung einer Brücke beim Storch en mit zwei steinernen Pfeilern und einem eisernen Oberbau beschlossen, deren Kosten auf Fr. 240 000 berechnet sind.

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 19,9 Meter, Airol 30,3 Meter, Total 50,2 Meter, mithin durchschnittlich per Tag 7,2 Meter.

* * *

Verschiedene Preise des Metallmarktes.

pro Tonne loco London vom 16. November

Kupfer.		
Australisch (Walaroo)	Fr.	2150,00—2162,50
Best englisch in Zungen	„	2150,00 —
Best englisch in Zungen und Stangen	„	2200,00—2250,00
Zinn.		
Holländisch (Banca)	Fr.	2000,00 —
Englisch in Zungen	„	2075,00 —
Blei.		
Spanisch	Fr.	543,75—550,00
Zink.		
Englisch in Tafeln	Fr.	693,75—725,00

Redaction: H. PAUR, Ingenieur.