

Schweizerisches Bundesblatt.

XV. Jahrgang. II.

Nr. 17.

14. April 1863.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Fr.

Einrückungsgebühr per Zeile 15 Cent.— Inserate sind frankirt an die Expedition einzufenden.
Druck und Expedition der Stämpfischen Buchdruckerei (G. Hünerwadel) in Bern.

B e r i c h t

des

Schweiz. Bundesrathes an die h. Bundesversammlung über
seine Geschäftsführung im Jahr 1862.

Geschäftskreis des Postdepartements.

I. Postwesen.

A. Einleitung.

Die eidgenössische Postverwaltung hat stetsfort einen doppelten Zweck im Auge. Sie soll den Verkehr des Publikums erleichtern, demselben eine sichere, schnelle und wohlfeile Beförderung von Reisenden, Briefen, Drucksachen, Paketen und Geldern gewähren, zugleich aber auch den Kantonen eine Einnahme sichern, die der, nach den Grundsätzen der Bundesverfassung festgesetzten Skala von Fr. 1,486,560. 92 Rp. gleichkommt. Wir sind daher nicht in der glücklichen Lage, unbedingt dem nationalökonomischen Grundsatz huldigen zu können, daß derjenige, der im Erwerben begriffen ist, der sich mit Aufopferung des Wohlstandes des Landes beschäftigt, nicht mit indirekten Steuern belästigt werden soll. Nicht selten lassen sich zwar die Interessen des Publikums mit den Interessen des Fiskus vereinbaren, indem in der Regel die dargebotenen

Vorthelle sehr bald einer größern Frequenz rufen, die in der Menge kleinerer Einnahmen den Ausfall auf den größern Taxen, oder in den gemachten Ausgaben wieder ersetzt. Solche Erleichterungen im Verkehr dürfen auch um so unbedenklicher da eingeführt werden, wo ein fruchtbarer Boden vorhanden ist, wo die wachsende Bevölkerung, die zunehmende Bildung, die Entwicklung von Handel und Gewerben dem Postverkehr eine nachhaltige Produktionskraft verleiht, die sehr bald die Folgen nachtheiliger Einflüsse wieder aufzuheben im Stande ist. Seit der eidgenössischen Centralisation der Posten im Jahre 1849 hat sich die Richtigkeit dieser Ansicht fortwährend bestätigt. Das Sinken des Reinertrages auf Fr. 758,212 in Folge bedeutender Ermäßigung der Posttaxen hatte schon im Jahre 1852 sich wieder ausgeglichen, indem der Reinertrag mit Fr. 1,702,511 die Skala bedeutend überstieg. Hiezu hatte übrigens die Erhöhung der Jahroposttaxen am 1. Januar 1852 nicht wenig beigetragen. In den Jahren 1854 und 1855 drückte die Habertheuerung den Ertrag auf Fr. 1,208,717 herunter, der sich aber in den Jahren 1856 und 1857 wieder über die Skala erhob, bis endlich die Vervollständigung des Eisenbahnnetzes seinen bedenklichen Einfluß auf einige Jahre hinaus geltend machte. Das Jahr 1858 zeigte nur einen Reinertrag von Fr. 957,193, was zum Theil auch eine Folge der Gehaltsrevision war. Der Ertrag stieg aber schon im folgenden Jahr wieder auf Fr. 1,340,800, erlitt dann durch Ermäßigung der Jahroposttaxen auf 1. Februar 1860 eine Einbuße, erholte sich aber sogleich wieder im Jahre 1861 bis auf Fr. 1,304,290, und in unserm Berichtsjahr stehen wir nun wieder über der Skalazumme mit Fr. 1,490,623, obgleich am 1. Juli 1862 eine eingreifende Aenderung des Posttagengesetzes eingetreten war. Dieses unerwartete Ergebnis haben wir vorzugsweise dem fortwährenden Steigen der Einnahmen von Briefen und Jahropoststücken zu verdanken. Wenn auch in den ersten drei Jahren der Centralisation wegen der Taxenreduktion ein Schwanken eingetreten war, so zeigt sich doch seit 1851 bis 1862 eine fortwährende jährliche Zunahme und zwar in der Rubrik der Briefe durchschnittlich von Fr. 143,592 und in der Rubrik der Jahropoststücke jährlich im Durchschnitt von Fr. 78,944 und nach gleichem Verhältnis auch bei Zeitschriften von Fr. 7962. Bei den Reisenden hatten wir in den ersten sieben Jahren bis zum Eintritt des Eisenbahnnetzes sogar eine jährliche Zunahme von durchschnittlich Fr. 274,382. Seither freilich sind die Einnahmen beinahe bis auf den ursprünglichen Betrag herabgegangen. Zu unserer Befriedigung machen wir aber die Wahrnehmung, daß wir am Ende dieses Herabgehens der Reisendeneinnahmen angelangt sind. Nach fünf Jahren fortwährender Verminderung sehen wir nämlich zum ersten Male wieder eine Vermehrung von

Fr. 4,577	
und was noch erfreulicher ist, in den Transportkosten eine	
Verminderung von	„ 78,215
mithin eine Besserung von	„ 83,792

Diese beiden Momente: fortwährende Vermehrung der Einnahmen von Briefen und Fahrpoststücken und günstigere Gestaltung des Reisenden-transportes deuten auf nachhaltige Besserung des Reinertrages für die Zukunft. In Beziehung auf das Ergebnis unseres Berichtsjahres dürfen wir übrigens nicht unerwähnt lassen, daß auch einige tatsächliche Verhältnisse, die nur vorübergehender Art sind, zur Erhöhung des Ertrages mitgewirkt haben. In den Monatsrechnungen der Briefeinnahmen sehen wir nämlich eine Mehreinnahme von annähernd Fr. 50,000, die nur vom stärkeren Verkauf neuer Frankomarken herrühren kann. Zu berücksichtigen ist auch, daß die Zahl der Frankobriefe im Verhältniß von zwei Dritttheilen zur Gesamtzahl noch nicht auf dem normalen Stand angelangt ist, so daß wir außer dem Lokalkrayon noch von einem Dritttheil von Briefen die höhere Portotage bezogen haben, während diese Zahl sich wohl bald auf ein oder zwei Zehnthelle reduzieren wird. Endlich hat auch die Einführung der Geldanweisungen im Innern der Schweiz zur Folge gehabt, daß etwa Fr. 22,000 für bezogene, aber noch nicht ausbezahlte Geldanweisungen in den Einnahmen erscheinen. Dessenungeachtet zeigen auch die Ergebnisse der ersten Monate dieses Jahres, daß diese vorübergehenden Verhältnisse das nachhaltige Steigen des Reinertrages nicht zu hemmen vermögen.

Prüfen wir nun, ob neben einer entsprechenden Rentabilität auch eine Verkehrserleichterung für das Publikum eingetreten ist, so geben wir gerne zu, daß wir an Ziele aller wünschbaren Verbesserungen noch nicht angelangt sind. Wir anerkennen, daß wir in der neuesten Festsetzung der Brieftage auf halbem Wege stehen geblieben sind; wir erachten, daß die Tagen für Nachnahmen und für Fahrpoststücke, namentlich für weitere Strecken und größere Gewichte reduziert werden könnten und vermiffen zur Stunde noch die Nachtkurse auf Eisenbahnen, die zu schneller Beförderung der Korrespondenzen unerläßlich sind. Dessenungeachtet wird man wohl nicht bestreiten können, daß in Vereinfachung und Ermäßigung der Tagen, in schnellerer Beförderung und öfterer Distribution, so wie in Vermehrung der Fahr- und Expedition Gelegenheiten seit der Zentralisation der Posten bedeutende Fortschritte gemacht worden sind.

Sehen wir nämlich, daß seit dem Jahre 1850 die Zahl

der Briefe von	15,106,117	auf	30,061,389
„ Fahrpoststücke von	2,099,368	„	4,711,949
„ Zeitungen	10,601,325	„	21,383,391

gestiegen ist, so dürfen wir hieraus wohl den Schluß ziehen, daß das Publikum seinen vermehrten Vortheil aus Benutzung der Post zieht. Auch dürfen wir wohl behaupten, daß die Zahl der Postwagenkurse, der Botengänge und Ablagen eine Ausdehnung gewonnen hat, die in solchem Maße in keinem andern Lande besteht, und in Verbindung mit den Kurfen der Eisenbahnen ein sehr vollständiges Netz zu schnellen und wohlfeilen Verkehrsverbindungen für Personen, Pakete, Gelder, Briefe und

Drucksachen darbietet. Wir geben uns der Hoffnung hin, daß ein fortgesetzter günstiger Reinertrag uns bald wieder die Mittel zu weiteren Verbesserungen gewähren wird.

B. Personelles.

Von Jahr zu Jahr gewinnt der Postdienst an Umfang, sowol durch Vermehrung der zur Beförderung gelangenden Gegenstände, als durch Vielfältigung der Expeditionen von Bureau zu Bureau und der Auftheilung an die Adressaten. Die Aufgabzeiten werden auf das unerläßliche eingeschränkt und erfordern eine größere Masse gleichzeitig wirkender Arbeitskräfte. Ueberhaupt wird der Postdienst mehr und mehr auf neue Zweige des Verkehrs ausgedehnt, z. B. durch Einführung der Geldanweisungen mit Italien und im Innern der Schweiz und durch die Expeditionen von Waaren und Werthstücken nach entferntern Ländern, wohin komplizirte Tarife bestehen und vielerlei Formalitäten zu beobachten sind, sowie überhaupt nach jenen selbst näher gelegenen Ländern, wie Frankreich und Italien u. s. w., in welchen keine einheitliche Transportanstalt für Jahrpoststücke von Staatswegen besteht und daher die oft wechselnden Tarife und Expeditionsbedingungen einzelner unter sich in Verbindung stehender Transportgesellschaften aufgenommen und beachtet werden müssen.

Der beabsichtigte Zweck, durch Begünstigung der Brief frankatur die Geschäfte zu vereinfachen, hat auch bisher nur in sehr mangelhafter Weise erreicht werden können, indem bei den gegenwärtigen Bestimmungen des Posttagengesetzes die Frankatur nicht zur Regel werden kann und daher auch meistens nur im speziellen Fall im Bureau selbst nach verlangter Auskunft vorgenommen wird und die bisherigen Rechnungsformulare, wenn auch mit kleinern Beträgen, dennoch ausgefüllt und kontrolirt werden müssen.

Die Richtung auf Vermehrung der Geschäfte, folglich auch des Personals und der Besoldungen im Allgemeinen ist übrigens nicht allein der Postverwaltung eigen, sondern bei allen Verwaltungszweigen des Bundes und wol auch der Kantone wahrzunehmen. Das Steigen der Gehalte findet auch in der bekannten Thatsache der höher gehenden Preise aller Lebensbedürfnisse seine genügende Erklärung.

Die Ausgabe an Besoldungen beträgt im Jahre 1862 Fr. 2,078,202 oder 28 % der Roheinnahme und steht nur wenig über den leztervergangenen 2 Jahren :

1861	27,71 %
1860	27,34 %

Bei denjenigen Postverwaltungen, von welchen spezielle Angaben vorliegen, stellt sich ein noch ungünstigeres Ergebniß heraus :

Baden (Budget für 1862)	37 %
Großbritannien 1861	31 %
Vereinigte Staaten von Nordamerika 1861/62	41 %

Die Beilagen Nr. 1 und 2 enthalten nähere Nachweisung über Zuwachs und Abgang in den Postbüreau und Ablagen, so wie im Personalbestande und dem Jahre 1861 gegenüber erzeigen sich im Berichtsjahre nachstehende Veränderungen:

a. Postbüreau und Ablagen	1862.	
	Vermehrung.	Verminderung.
	gegen 1861.	
Ortsbüreau im Inlande	8	
Messageriebüreau im Auslande	2	
Bahnpostbüreau und Schiffsbüreau	5	
Postablagen	30	
	45	
b. Beamte und Bedienstete.		
Generalpostdirektion	0	
Kreispostdirektionen, Kommiss	6	
Hauptpostbüreau, Kommiss	13	
Anderer Postbüreau, Kommiss	13	
Messagerieangestellte und Bedienstete im Auslande	2	
Postablagehalter	30	
Briefträger, Boten, Briefkastenleerer	38	
Büreaudienner, Paker, Wagenwascher u.	—	3
Kondukteure	—	—
Aushülfskondukteure	—	2
	102	5
Vermehrung		97

Zu Erlangung der erforderlichen Beschleunigung, besonders auf den Hauptpostbüreau Zürich, Basel und Lausanne wurde Trennung der Arbeiten und daher Vermehrung des Personals nothwendig. Die stärkste Zunahme erzeigt sich in der Rubrik der Ablagen, Briefträger und Boten, weil die durch die Eisenbahnen und vielen kleinen Verbindungskurse beschleunigten Transporte eine entsprechende Vermehrung der Distributionen und folglich der Briefträgergänge erheischten, die nur durch Anstellung eines größern Personals erzielt werden konnte. Die neuen Anstellungen fallen hauptsächlich auf die Kantone Solothurn, Basel, Neuenburg, Waadt, Bern, Freiburg und St. Gallen und zwar vorzugsweise auf die an den dortigen Bahnlilien neu organisirten Postdienste.

Ueber den Stand der Besoldungen der Beamten und Bediensteten in den einzelnen Kreisen gibt die Beilage Nr. 3 weitem Nachweis.

C. Geschäftsgang und Disziplin.

Es ist schon die Frage aufgeworfen worden, ob nicht in einigen Zweigen des Postdienstes größere Einfachheit der Verwaltung, z. B. durch vermehrte Zentralisation zu erzielen sei. Wir nehmen an, es handle sich hiebei um Verminderung oder Aufhebung der Postkreise, Einführung von Generalinspektoren, Zentralisirung der Rechnungskontrolle am Sise der Oberpostdirektion oder auch Zentralisirung der Druckerarbeiten und Materialanschaffungen. Ueber den ersten Punkt haben wir uns schon im vorjährigen Geschäftsberichte ausgesprochen. Wir können das Gesagte auch jetzt wieder nur bestätigen. Unter allen Umständen würde in der Aufhebung der Kreise eine namhafte Quelle zu Ersparniß auf Besoldungen nicht gefunden, da die Zentralstelle, sei es unter der Benennung von Kreispostdirektoren, oder von Dienstinspektoren, lokaler Organe bedürfte, um durch deren Vermittlung die direkte Leitung und Ueberwachung des Dienstes bei den einzelnen Postbüreau, Ablagen und den Briefträger- und Botenkursen auszuführen und zugleich sich mit dem Publikum in derjenigen nähern Berührung zu erhalten, welche für eine praktische Richtung des Dienstes unerlässlich ist. Es würde übrigens die Hereinziehung aller über der Stufe der bloßen Posthalter und Postkommis stehenden Postbeamten in ein Centralbüreau in der Bundesstadt noch andern in den kantonalen Anschauungen liegenden Einwendungen begegnen, deren Grund wir hier nicht näher erörtern, deren Folge jedoch für den Betrieb der Postverwaltung kaum förderlich werden könnte.

Wie sehr die Kantone auf die Beibehaltung der Kreise Werth legen, ergibt sich weiter aus dem Interesse, welches dieselben in Fällen von Erledigung einer Kreispostdirektion nehmen und bei deren Besetzung die Bundesverwaltung den Ansichten und Wünschen der kantonalen Regierung möglichste Rechnung trägt. Zweckmäßiger und leichter auszuführen möchte die Zentralisirung der Rechnungskontrolle sein. Allein bei der Abneigung der Postdirektoren gegen diese Maßregel, in welcher sie eine Schwächerung ihrer Autorität und verkümmerte Einsicht in das Rechnungswesen erblicken, bei dem Mangel nöthiger Lokalitäten am Sise der Oberpostdirektion, bei dem Schwanken der Ansichten über Einführung allgemeinerer, oder unbedingter Frankatur und bei den Besorgnissen gegen vermehrte Bureaukratie am Hauptorte haben wir bisanhin nicht für rathsam erachtet, dießfällige Aenderungen in der Organisation vorzuschlagen. Jedenfalls würden wir hierin nur mit einem Versuche den Anfang machen. Die gesetzlichen Bestimmungen über die Organisation haben die Postverwaltung jedoch nicht verhindert, zunächst in der Anschaffung des größern Theils der in außerordentlicher Menge erforderlichen Rechnungsformulare, gleich wie für andere Postmaterialanschaffungen längst besteht, die Zentralisirung mit ausgedehnter Konkurrenz der Lieferanten eintreten zu lassen, so wie auch jene Zweige des Rechnungswesens, die zur Behandlung in den einzelnen Kreisen sich nicht eignen, z. B. die Abrechnungen mit dem Auslande und die

Kontrolirung der schweizerisch-italienischen Geldanweisungen der Zentralkontrolle zu übertragen.

Zunmer noch können die größere Zahl der Postdirektoren, durch die Besorgung der laufenden Geschäfte an ihre Kanzleien zu sehr gebunden, den speziellen Inspektionen des Dienstes in allen Richtungen ihrer Kreise die erforderliche Zeit nicht genügend widmen; wir sind daher darauf bedacht, denselben tüchtige, weitere Kräfte zuzuwenden, welche, sei es in den Kanzleien und täglichen Arbeiten am Kreissitze, sei es für Ausführung der Inspektionen auf Dienstreisen — die Kreispostdirektoren vertreten können. Die Kreispostdirektoren lassen sich angelegen sein, wo Beschwerden vorkommen, Abhilfe zu geben und bei Dienstfehlern der Beamten und Angestellten nebst Verweisen auch Ordnungsstrafen in Anwendung zu bringen, über deren Belang die Beilage Nr. 4 den nähern Nachweis liefert.

D. Posttaxen.

Durch das am 1. Juli 1862 in Ausführung getretene Bundesgesetz vom 6. Februar 1862 und das nachträgliche Gesetz vom 25. Juli 1862 sind die Posttaxen aufs Neue und zwar die meisten in vereinfachter und ermäßigter Weise festgesetzt worden.

Die Brieftaxe beträgt vom einfachen Briefe bis 10 Gramme in der ganzen Schweiz

für frankirte Briefe 10 Rp.

für unfrankirte " 15 "

Eine Ausnahme besteht einzig noch für die Lokalbriefe in einer Entfernung von 2 Stunden, deren Taxe, ohne Unterschied, ob sie frankirt oder unfrankirt aufgegeben werden, 5 Rp. beträgt. Die stufenweise Progression für schwerere Briefe wurde ganz aufgehoben, so daß jeder Brief über 10 Gramme bis auf ein halbes Pfund gleichmäßig mit der doppelten Taxe belegt wird.

Für die Drucksachen ist in drei Gewichtstufen eine vollständige Einheitstaxe angenommen worden mit

2 Rp. bis 15 Gramme

5 " " 250 "

10 " " 500 "

Die Fahrposttaxe wurde für die Gelder dahin ermäßigt, daß statt bis auf 4000 Fr. nunmehr nur bis auf 1000 Fr. für je 100 Fr. und 5 Stunden 2 Rp. berechnet werden; 1 Pfund wird gleich 100 Fr. Werth taxirt. Der bisherige Tagzuschlag für den Alpenübergang ist weggefallen.

Die Zeitungstransporttaxe abonnirter Blätter ist mit $\frac{3}{4}$ Rp. unverändert geblieben, ebenso die Reisendentaxe, mit der Begünstigung, daß der Zuschlag für den Alpenübergang vom Lokalverkehre nicht berechnet wird.

Wenn die Taxen der Drucksachen, Zeitungen und Fahrpoststücke allgemeinen Anklang finden und auch die Reisendentaxen zu keinen Beschwerden Anlaß geben, so dürfen wir das Gleiche hinsichtlich der Brieftaxen nicht unbedingt behaupten. Das Frankiren der Briefe hat noch nicht, wie man beabsichtigte, Eingang gefunden und deswegen beschwert man sich hie und da über Erhöhung der Taxen im Rayon von 2 bis 10 Stunden und über Benachtheiligung derjenigen, die aus Diskretion mehr frankiren, als ihre indiscreten Korrespondenten. Viele möchten bei ungenügend frankirten Briefen nur das Mangelnde der Frankotaxe nachbezahlen. Andere wünschen den Lokalrayon von 2 Stunden noch weiter auszudehnen. Letzteres erachten wir nicht für zulässig, wenn man einer allgemeinen Einheitstaxe zusteuert und den andern Beschwerden kann nur durch Einführung der Zwangsfrankatur und durch leichtern Debit der Frankomarken abgeholfen werden. Das Posttaxengesetz ist aber zu neu, um schon wieder Abänderungen in Vorschlag zu bringen.

Im Jahr 1862, als Uebergangsjahr der Brieftaxen, stellt sich die Brieftaxe bei Briefen im Innern auf einen Durchschnitt von zirka 9,9 gegenüber zirka 10,86 des Jahres 1861. Die schweizerische Brieftaxe auf dem ausländischen Verkehr erreicht einen Durchschnitt von 12 Rappen.

Eine besondere Zunahme des Briefpostverkehrs in Folge des neuen Posttaxengesetzes für das zweite Halbjahr 1862 ist noch nicht eingetreten, indem der Zuwachs für 1862 dem Jahre 1861 gegenüber nicht ganz die ordentliche Durchschnittsziffer erreicht hat.

Zunahme.	Briefzahl.	Ertrag.
1850 bis 1860; durchschnittliche jährliche Zunahme der zahlbaren Briefe	8, 5%	
1860 gegen 1861	7 0/0	5, 7 0/0
1862 gegen 1861	4, 5 0/0	4 0/0

Auch ist eine stärkere Zunahme der Briefe im Innern vom 3. und 4. Quartal 1862 gegenüber den gleichen Quartalen von 1861 nicht vorhanden, als diejenige der unter dem Regime des alten Posttaxengesetzes stehenden beiden 1. und 2. Quartale von 1862 und 1861. Augenscheinlich wird die Briefzahlzunahme als Folge der verminderten Posttaxen erst im Jahre 1863 und später allmählig wahrnehmbar werden.

Eine Vergleichung der neuen Taxen für Briefe und Drucksachen mit den Taxen anderer Staaten zeigt immerhin, daß das schweizerische Publikum in den günstigsten Verhältnissen steht.

Für Briefe.				Für Drucksachen.	
Franko.				Porto.	
Schweiz bis 10 Gramme	10	15	bis 15 Gr.	2	Rp.
			von 16—250 Gr.	5	
			von 251—500 Gr.	10	
Frankreich bis 10 "	20	30	politische, periodische	4	
			Blätter bis 40 Gr.		
			nicht politische, perio-		
			dische Blätter bis 20		
			Gramme	2	
			nicht politische und		
			nicht period. Druck-		
			sachen bis 5 Gr.	1	
			6 bis 10 Gr.	2	
			11 bis 15 Gr.	3	
Belgien bis 10 "	20	30	von jedem Druckbo-		
			gen	1	
Italien bis 10 "	20	20	bis 20 Gr.	2	
England bis 15 "	10 $\frac{1}{2}$	21	ein oder zwei Druck-		
			bogen	10 $\frac{1}{2}$	
Deutsche Staaten bis 17 Gramme					
	Franko.	Porto.			
bis 10 Meilen	10 $\frac{1}{2}$	21	bis 17 Gramme	3 $\frac{1}{2}$	
= 20	= 21	31			
über 20	= 31 $\frac{1}{2}$	42			
Baden	} 10 $\frac{1}{2}$	21	"	3 $\frac{1}{2}$	
Württemberg					

Bei den Fahrpoststücken ergibt eine Fortschreitung auf dem Ertrag in der Anzahl der Stücke von 1862 gegen 1861 von 7, 5% . . . 5, 4% von 1861 gegen 1860 von 3% . . . 2, 5% die wol mehr der größern Lebhaftigkeit des Verkehrs, als der kleinen Abänderung in den Tariffätzen der Geldsendungen beizumessen ist.

Ueber den Bestand des Fahrpostverkehrs nach Stückzahl und Taxen-ertrag wird weiter unten (finanzielle Ergebnisse I 1) eine nach den einzelnen Postkreisen geordnete Uebersicht beigelegt.

E. Geldanweisungen.

1. Innerer Verkehr.

Mit dem neuen Posttagengesetze vom 6. Februar 1862 ist auch der Geldanweisungsverkehr im Innern der Schweiz am 1. Juli 1862 ins Leben getreten.

Die daheringe Statistik wird allmonatlich im Bundesblatte veröffentlicht, sowie auch diejenige der ersten sechs Monate in demselben Platz gefunden hat. Wir entheben dieser letztern folgende Angaben.

Im Ganzen wurden 36,296 Anweisungen, nämlich 5640 tagfreie amtliche, und 30,656 taxpflichtige, im Totalbetrage von Fr. 2,263,426 aufgegeben, wovon 200 Stücke durch den Telegraphen Beförderung fanden.

Von der Gesamtzahl waren 33,561 Anweisungen im Betrage bis auf Fr. 150 und nur 2735 Stück im Betrage von über Fr. 150 bis Fr. 300 ausgestellt. Der Durchschnittsbetrag einer Anweisung stellt sich auf Fr. 62. 36.

Die Gesamteinnahme an Taxen beträgt Fr. 8217. 22 und die Durchschnittstaxe einer Anweisung 27 Rp.

Es wurde für die Geldanweisungen wie für die Postnachnahmen die obligatorische Frankatur vorgeschrieben und die Versendung an die Verwendung eines von der Postverwaltung zu 5 Rappen zu beziehenden Briefkouverts oder Telegrammformulars, welche die Anweisung enthalten, gebunden.

Die Einnahmen für die Kouverts und Telegrammformulare, nicht inbegriffen diejenigen für amtliche Sendungen, welche gratis geliefert werden, haben den Betrag von Fr. 1532. 80 abgeworfen, wovon indessen noch 10 % Provision an die Postbüreaux in Abrechnung zu bringen sind. Es werden nämlich diese Kouverts und Telegramme an die Postbüreaux ganz gleich wie die Empfangsbescheinigungen gegen baar verkauft und für Fr. 5 statt 100 Stück deren 110 abgegeben. Das Publikum kann diese Kouverts und Telegrammformulare wie Frankomarken in Vorrath beziehen.

Die Geldanweisungen werden wie Werthstücke behandelt und befördert und es findet daher auch die Fahrposttaxe nach dem Werthe und nach der Entfernung bei denselben Anwendung, so daß der Gewinn auf den Kouvert, welcher nach Abzug der Anschaffungskosten beiläufig 4 Rappen für das Stück beträgt, als Mehreinnahme betrachtet werden kann.

Diese Einrichtung ist beifällig aufgenommen worden. Hingegen wird zuweilen der Wunsch ausgesprochen, daß auch die unfrankirte Versendung sollte stattfinden können.

Abgesehen davon, daß durch unfrankirte Versendung die ganze dermal sichere und einfache Kontrolle verloren ginge, und daß die ganze Komptabilität und die Einrichtung der sehr zahlreichen Formulare abgeändert und bedeutend mehr komplizirt werden müßte, glauben wir nicht, daß die unfrankirte Versendung ein Bedürfnis sei, indem immerhin noch der Weg offen bleibt, das Geld als Grupp unfrankirt zu versenden.

Uebrigens wird, wie bei der Briefpost, die Frankatur nach und nach

zur Gewohnheit werden und die Zunahme der Geldanweisungen von Monat zu Monat bestätigt, daß sich das Publikum mit dem neuen Institute befreundet.

Es wurden Anweisungen aufgegeben im

Juli	4419	
August	5021	Zunahme 602
September	5493	" 472
Oktober	6122	" 629
November	7192	" 1070
Dezember	8049	" 857
Januar	9640	" 1591.

Der Betrag der Anweisung wird dem Empfänger in der Regel durch den Briefträger in seine Wohnung gebracht, wogegen derselbe den Empfang auf dem Kouvart oder auf einem Doppel des Telegramms bescheinigt.

Es ist im Fernern der Wunsch ausgesprochen worden, daß Anweisungen in größeren Summen als Fr. 300 und daß dieselben auch bei Ablagen aufgegeben werden können.

Der erste Punkt ist durch das Gesetz geordnet, welches das Maximum von Fr. 300 festsetzt und die Ausdehnung des Anweisungsverkehrs auf die Ablagen wäre mit so vielfachen Schwierigkeiten verbunden, daß, bis sich eine dringende Nothwendigkeit herausgestellt hat und weitere Erfahrungen gemacht sind, nicht darauf eingetreten werden kann.

Von den im Jahr 1862 bestandenen 503 Postbüreau haben sich während der sechs Monate bereits alle, fünf einzige ausgenommen, bei dem Geldanweisungsverkehr bethätigt und zwar im ersten Monate deren schon 431. —

Bei 459 Büreau wurden Anweisungen aufgegeben und ausbezahlt; bei 39 Büreau wurden keine aufgegeben, sondern nur ausbezahlt.

Die Statistik weist nach, daß die Geldanweisungen namentlich für den Kleinverkehr zwischen Stadt und Land dienen und daß die Landbevölkerung sich gerne des Mittels der Geldanweisungen bedient, um die Zahlungen für die aus den Städten bezogenen Gegenstände zu leisten.

So sind z. B. während der sechs Monate in Zürich bloß 1536 Anweisungen im Betrage von Fr. 87,358. 89 ausgestellt, dagegen 4879 Anweisungen im Betrage von Fr. 415,269. 52 ausbezahlt worden.

Der Termin, während welchem die Anweisungen einlösbar sind, wurde auf 30 Tage festgesetzt.

Auf Ende des Jahres waren im Ganzen 624 Anweisungen noch nicht ausbezahlt, welche zusammen den Betrag von Fr. 22,187. 36 ausmachen, den somit die Postkasse als empfangenen Vorschuß schuldig ist.

Da im Monat Dezember 8049 Anweisungen versandt wurden, somit 260 auf den Tag kommen, so kann angenommen werden, daß bei- läufig die in den letzten 2½ Tagen des Jahres versandten Anweisungen erst auf Rechnung des Jahres 1863 ausbezahlt worden seien.

Die auf Ende Dezember nicht bezahlten Anweisungen sind übrigens zahlreicher als gewöhnlich; so beträgt die Anzahl derjenigen, welche auf Ende Januar 1863 nicht eingelöst waren, 416 Stüke im Betrage von Fr. 12,137. 83.

Die große Zahl der auf Ende Dezember 1862 nicht bezahlten Anweisungen ist ohne Zweifel dem außergewöhnlichen Fahrpostverkehr zuzuschreiben, der jeweilen am Jahreschlusse eintritt.

2. Verkehr mit Italien.

Die Statistik des Geldanweisungsverkehrs mit Italien findet ebenfalls allmonatliche Veröffentlichung im Bundesblatte, sowie in demselben das Jahresergebnis enthalten ist.

Im Laufe des Jahres wurde der Verkehr auf das ganze Königreich Italien ausgedehnt, der Maximalbetrag einer Anweisung von Fr. 100 auf Fr. 150 erhöht und in Festhaltung der Taxe von 1% für die Mandate im Betrage bis auf Fr. 100, die Taxe derjenigen von über 100 Fr. bis 150 Fr. auf die fixe Summe von Fr. 1. 20 festgesetzt.

Der Anweisungsverkehr wurde im Fernern auf das italienische Postbureau in Tunis (Afrika) ausgedehnt, unter Festsetzung der doppelten obigen Taxen.

Bei dem schweizerisch-italienischen Geldanweisungsverkehr waren im Jahre 1862 230 schweizerische Büreaux bethätiget, 141 davon haben Anweisungen ausgestellt und eingelöst,

33 haben nur ausgestellt und

56 nur eingelöst.

Im Ganzen wurden von den schweizerischen Postbüreaux 7180 Anweisungen im Betrage von Fr. 360,325. 55 ausgestellt und 6452 im Betrage von Fr. 403,640. 06 ausbezahlt. Die kleinste Summe einer ausgestellten Anweisung betrug 80 Rp. und der Durchschnittsbetrag einer Anweisung Fr. 50. 18.

Die kleinste der eingelösten Anweisungen betrug 60 Rp. und der Durchschnitt einer Anweisung Fr. 62. 56.

Im Maximalbetrage von 150 Fr. wurden 751 Anweisungen ausgestellt und 1443 eingelöst.

Die Zunahme des schweizerisch-italienischen Geldanweisungsverkehrs kann als sehr bedeutend bezeichnet werden, denn sie beträgt im entsprechenden Zeitraume des Jahres 1862 (Mai bis September) gegenüber dem Jahre 1861:

an ausgestellten Mandaten	
2057 Stücke im Betrage von	Fr. 119,909. 40
an eingelösten Mandaten	
1353 Stücke im Betrage von	Fr. 119,746. 10

Die schweizerische Postverwaltung bezog von diesem Verkehr an Gebühren den Nettobetrag von Fr. 3802.

Ein weiterer indirekter Ertrag besteht im Verkauf von Empfangsscheinen für Briefe mit Anweisungen, in Mehrversendung von Briefen überhaupt, sowie in der Vermehrung der Chargébriefe. Letztere beträgt in den Monaten Januar bis Juni 1862 gegenüber dem nämlichen Zeitraum von 1861

an versandten Chargébriefen	2173 und
an empfangenen "	422
	<u>2595</u>

oder auf das ganze Jahr berechnet, beträgt die Vermehrung 5190 was einem Mehrertrag für die schweizerische Postkasse von Fr. 778. 05 gleichkömmt.

Der Hauptverkehr bewegte sich im Jahre 1862 zwischen folgenden Städten :

Es haben Anweisungen ausgestellt :

Turin	697	Locarno	1060
Mailand	696	Lugano	804
Florenz	353	Genf	516
Genua	298	Vellenz	291
Livorno	261	Mendrisio	225
Bergamo	131	Monthey	168
Como	131	Chur	165

Eingelöst haben :

Mailand	1124	Lugano	1362
Turin	442	Locarno	901
Genua	225	Genf	719
Intra	216	Mendrisio	466
Como	206	Chur	236
Florenz	135	Zürich	228
Varese	90	Vellenz	169

Diese Zusammenstellung leistet den Beweis, daß vorzüglich der Handel bei diesem Institute sich theiligt.

Von sämtlichen vom Mai 1861 bis September 1862 in der Schweiz ausgestellten Anweisungen sind 34 Stücke im Betrage von Fr. 723. 35 innert der vorschristgemäßen Frist von 4 Monaten nicht eingelöst und auch deren Rückvergütung nicht reklamirt worden, so daß dieselben daher einstweilen der Postkasse verblieben sind. Eine Verjährung tritt erst nach 5 Jahren ein.

F. Postregal.

Es ist wahrscheinlich, daß die Postverwaltung durch den Transport von Briefen und Frachtküfen unter 10 \mathcal{F} ab Seite der Fuhrunternehmer, Privatboten u. s. w. immerfort sehr benachtheiligt wird. So lange der Postverwaltung das Recht zur Einsichtnahme der Ladung gewerbsmäßiger Privattransporte nicht zugestanden und von Seite der Kantone für Entdeckung von Postregalverletzungen nicht wirksamere Hilfe gewährt wird, bleibt sie außer Stand, irgend eine ausreichende Kontrolle zu üben und das Regal zu schützen und wird die Entdeckung einer Uebertretung des Regals Sache des seltenen Zufalles verbleiben. Der Umstand, daß die Postverwaltung bezüglich der Postregalverletzungen erst mit Nachforschungen einschreiten darf, nachdem dieselben bereits entdeckt sind, mag es erklären, daß keine Fälle von unbefugtem Brief- und Pakettransport zur Bestrafung gezogen werden konnten.

Viele Uebertretungsfälle bestehen in Verwendung schon benutzter Frankomarken; je mehr die bezüglichen Mißbräuche einreißen zu wollen scheinen, je mehr wird die Postverwaltung auf Entdeckung und Ahndung derselben Bedacht zu nehmen haben, da auf der gehörigen Verwendung der Frankomarken der größte Theil der Posteinnahmen beruht.

Auch in den Portobefreiungen zunächst der amtlichen Korrespondenzen liegt eine ergiebige Quelle von Schädigungen des Postregals. Es ist nicht zu bezweifeln, daß aus Unkenntniß der gesetzlichen Vorschriften, Gleichgültigkeit und andern Veranlassungen eine große Zahl von Korrespondenzen auf der Adresse von Seite der versendenden Beamten und Angestellten als Amtssache bezeichnet wird, die diesen Charakter im Sinne der gesetzlichen Bestimmungen, als Privatfachen betreffend, nicht besitzen.

Die der Postverwaltung nahe stehenden Fachpersonen beklagen es, daß der gelegentlich der Revision des Posttagengesetzes 1862 gestellte Vorschlag für Aufhebung der Portofreiheit der amtlichen Korrespondenzen nicht Aufnahme gefunden hat.

Ueber die gegen Verletzung des Postregals in Anwendung gebrachten Geldstrafen wird in der Beilage Nr. 5 die nähere Uebersicht gegeben.

G. Kurswesen.

1. Uebersicht.

Seitdem das Netz der schweizerischen Eisenbahnen sich vervollständigt hat, und der Transport der Reisenden auf den Hauptverkehrslinien in dem Flachlande der Schweiz auf die Eisenbahnen übergegangen ist, hört man nicht selten die Ansicht äußern, das Kurswesen müsse an Wichtigkeit und der Geschäftsumfang bedeutend abgenommen haben, und es sollte auch im Bestand des Personellen und des Materiellen eine bedeutende Reduktion eintreten können. Diese Ansicht ist nur in sofern richtig, als

die Einnahmen von Reisenden vom Jahr 1856 auf das Jahr 1862 annähernd um zwei Millionen und die Ausgaben für Transportkosten um $1\frac{1}{2}$ Millionen Franken sich vermindert haben. Die Besorgung des Kurzwesens ist aber schwieriger und komplizirter geworden.

Die Postverwaltung ist nicht mehr in der glücklichen Lage, die Fahrordnung der Kurse im Inneren der Schweiz selbstständig festsetzen zu können, wie ein schneller, sicherer und bequemer Postdienst es erfordert. Für die Verbindungen mit dem Auslande steht sie mit 6 Postadministrationen, 7 Eisenbahngesellschaften, 4 Dampfbootgesellschaften und mit 5 Messagerien in Verkehrsverhältnissen. Im Inlande hat sie mit 7 Eisenbahngesellschaften und 8 Dampfbootkompagnien zu unterhandeln, die alle ihre Selbstständigkeit zu wahren suchen und den Bedürfnissen der Post nur insofern Rechnung tragen, als sie mit den eigenen Interessen sich vereinbaren lassen. Die Fahrordnung der Eisenbahnen und Dampfboote bildet die Basis der Postverbindungen, unterliegt aber in der Regel 2 Mal, öfters 3 und 4 Male den nothwendig gewordenen Aenderungen. Die Eisenbahnzüge fahren nicht, wie es früher bei den Postwagen der Fall war, vor die Postbüreaux, daher in der Regel ein Transportdienst zwischen Bureaux und Station nothwendig geworden ist; sie gewähren auch der Post nicht mehr wie früher die nothwendige Frist für die Umpebition, daher beinahe auf allen Eisenbahnlinien täglich ein oder zwei fahrende Bureaux kursiren müssen. Die Kondukteure, die früher täglich zweimal eine Hauptroute besuhren, haben nun die Tour hin und her 4, 5 bis 6 Mal zu machen, nur daß sie jetzt ihren Platz im Gepäkwagen nehmen. Die Kartirung und Vertragung der Korrespondenzen und Fahrpoststücke, die früher auf den Haupttrouten täglich 2 Mal stattfand, ist nun bei den vermehrten Eisenbahnzügen beinahe überall verdoppelt und verdreifacht worden. Die wesentlichste Aenderung aber der Kurse besteht darin, daß die Hauptkurse, die durch die Eisenbahnen absorhirt wurden, zum Theile auch die Parallelkurse, durch eine Menge kleinerer Seitenkurse ersetzt werden mußten, die zwar weniger eintragen, aber ein größeres Personal und eine größere Zahl kleinerer Wagen erfordern.

Unter solchen Verhältnissen kann es denn auch nicht auffallen, daß der Bestand des Personellen und des Materiellen im Vergleiche zu dem Jahr 1856, in welchem die Eisenbahnen noch keine Ausdehnung gewonnen hatten, sich nicht sehr bedeutend geändert hat.

Wir zählten nämlich in den Jahren	1856.	1862.
Kurse	244	306
Stunden Kursstrecken	1143	1012
Kondukteure	180	208
Pferdehalter	256	245
Postillone	710	498
Pferde	3840	2677

	1856.	1862.
Wagen und Schlitten.		
Im regulären Dienst	739	859
Reserve und Beiwagen dienst	325	328

Bemerkenswerth ist hiebei, daß bei einer Verminderung der Kursstrecken von 1143 auf 1012 Stunden und der Pferde von 3840 auf 2677 Stüke die Zahl der Wagen und Schlitten sich dagegen von 1064 auf 1187 vermehrt hat.

Dieser Unterschied rührt daher, daß die größeren Kurse mit größeren Wagen durch kleinere Kurse mit kleineren Wagen ersetzt wurden. Eine nähere Vergleichung der Kurse zeigt uns nämlich, daß im Jahre 1856 auf den damals bestandenen 244 Kursen im Betrieb waren:

Ein- bis Dreispänner	170
Vier- und Fünfspänner	60
Fourgons	14

Zusammen 244 Wagen, während im Jahr 1862 auf 306 Kursen verwendet wurden:

Ein- bis Dreispänner	275
Vier- bis Fünfspänner	14
Fourgons	17

Zusammen 306 Wagen.

Diese Vermehrung kleinerer Kurse wird vom Publikum gerne gesehen und nicht selten wird auch der neu erscheinende Postwagen mit kleinen Festlichkeiten begrüßt. Diese Kurse tragen auch nicht wenig zur Hebung des Postverkehrs an Briefen und Paketen bei; allein das frühere günstige Verhältniß zwischen Reisendenertrag und Transportkosten vermögen sie nicht wieder herzustellen. In der Zusammenstellung dieser Hauptrubriken liegt für unsere Kursbeamten stetsfort der Barometer des finanziellen Zustandes des Kurzwesens, wenn auch dabei nur die Hauptfaktoren in Betracht gezogen werden.

Nachstehende Uebersicht gewährt aus diesem Standpunkte einen Blick auf die finanzielle Entwicklung des Kurzwesens seit der Einführung der Eisenbahnen.

	Ertrag der Reisenden. Transportkosten.		Ausfall.
	Fr.	Fr.	Fr.
Im Jahr 1856	4,032,921	4,454,310	421,389
" " 1857	3,754,726	4,294,703	539,977
" " 1858	2,739,207	3,762,550	1,023,343
" " 1859	2,239,692	3,192,792	953,100
" " 1860	1,979,640	3,031,803	1,052,163
" " 1861	1,933,787	2,986,005	1,052,218
" " 1862	1,938,364	2,907,790	969,426

Wir entnehmen dieser Uebersicht, daß gegenüber dem Jahr 1856 der Ausfall, den uns die Eisenbahnen gebracht haben, immerhin auf einer halben Million fortbesteht. Eine Vergleichung mit den Jahren 1852 und 1853 zeigt uns sogar einen Ausfall von nahezu einer Million. Wir sehen aber mit Befriedigung, daß die Einnahmen von Reisenden, die seit 1856 fortwährend im Sinken waren, im Jahr 1862 wieder um Fr. 4577 gestiegen sind, während die Ausgaben für Transportkosten sich um Fr. 78,215 vermindert haben. Da nun keine neuen Eisenbahnen in Aussicht stehen, die uns Nachtheil bringen könnten, so ist uns wol die Folgerung erlaubt, daß wir wieder günstigen Verhältnissen entgegen gehen. Prüfen wir übrigens, ob uns die Fahrpost im Allgemeinen Vortheil oder Nachtheil bringt, so müssen wir einerseits den Einnahmen den Ertrag der Pakete und Gelder, andererseits den Ausgaben das Postmaterial beifügen. Diese Zusammenstellung zeigt uns einen fortwährenden Ueberschuß.

Im Jahr	Von Reisenden und Fahrpoststücken.	Von Transportkosten und Postmaterial.	Ueberschuß.
	Fr.	Fr.	
1856	5,659,574	4,916,078	743,496
" "	5,524,909	4,762,925	761,984
" "	4,463,965	4,167,465	296,500
" "	4,068,119	3,512,511	555,608
" "	3,636,613	3,380,048	256,565
" "	3,640,514	3,388,774	251,740
" "	3,773,157	3,327,577	445,580

und bestätigt neuerdings, was wir in früheren Geschäftsberichten öfter hervorgehoben haben, daß nur die Verbindung des Transportes von Reisenden und Fahrpoststücken mit der Briefpost die Möglichkeit gewährt, die Kantone nach der Sala vollständig zu befriedigen. Das Bestreben der Kursbeamten geht daher fortwährend dahin, die Ausgaben für Transport und Postmaterial in ein günstiges Verhältniß zu den Einnahmen zu bringen, ohne die Interessen des Publikums zu beeinträchtigen. Zu diesem Zwecke werden die statistischen Auszüge aus den Stundenpässen stetsfort zu Rathe gezogen. Denn eben die Stundenpässe, auf denen auch die nach den Kursen geordneten Frequenztabellen beruhen, sind es, welche bezüglich der Beurtheilung der Frequenzströmungen die sichersten Anhaltspunkte liefern. So erfährt man, welche Kursstrecken und welche Wochentage die lebhaftere Frequenz aufweisen, welche Poststellen die meisten Passagiere einschreiben und welche Wagengattung für die Frequenz die angemessenste ist. Die Prüfung dieser Frequenztabellen führt in der Regel zu Vervollkommnungen nach verschiedenen Richtungen hin, indem sie entweder Veränderungen veranlaßt:

- 1) in der Bespannung, sei es durch Reduzierung oder Verstärkung derselben oder in Verwendung kleinerer oder größerer Wagenklassen,
- a) auf durchgehenden Kursen,

- b) auf einzelnen Strecken oder Stationen derselben,
 c) an bestimmten Wochentagen, wie z. B. Markttagen

oder:

- 2) in der Fahrordnung durch vortheilhaftere Anschlußverbindungen,
- 3) in der Eintheilung der Stationen,
- 4) in den Fahrten, sei es durch Vermehrung oder Verminderung derselben,
- 5) in der Richtung, z. B. durch Verlegung oder Umleitung eines KurSES auf eine andere Route,
- 6) durch Verpflichtung zur beschränkten oder unbeschränkten Beiwagenlieferung oder auch Enthebung von dieser Verbindlichkeit,
- 7) durch Ermäßigung oder Erhöhung der Fahrtaxe (Lokal- und Normaltaxe),
- 8) durch Umänderung durchlaufender Kurse in Lokalkurse, d. h. Kourpirung der Kurse.

Schließlich geben auch die Frequenznachweise bei den Sommerkursen den Ausschlag über Bestimmung ihrer kürzern oder längern Dauer.

Die durchgreifendste Maßregel, um Kostenersparnisse zu erzielen, nämlich das System der Bespannungsreduktion konnten wir im Berichtsjahre nur bei 8 KurSen zur Anwendung bringen, während wir uns genöthigt sahen, bei 12 KurSen, theils während des ganzen Jahres, theils nur während des Sommers größere Wagengattungen laufen zu lassen. Bei diesem Anlaß muß jedoch gesagt werden, daß, während Reduktionen 8—12 plätziger auf 6 bis 8 plätze und 6 bis 8 plätziger auf 4 bis 6 plätze Wagengattungen sich durchgängig als vortheilhaft bewiesen, die Reduktion von Zwei- auf Einspänner-Kurse dagegen fast immer auf Schwierigkeiten stößt und mannigfachen Reklamationen ruft. Es scheint auch, daß die Kreispostdirektionen im Allgemeinen der Ansicht sind, die Einspännerkurse entsprechen den Bedürfnissen des Personen- und Fahrpostverkehrs nicht genügend.

Die wichtigsten Vorkommenheiten im dießjährigen Kurswesen waren:

1. die auf spätestens Anfangs August erwartete, aber erst am 4. September ins Leben getretene Eröffnung der Dronbahn von Valliswyl bis Lausanne, wodurch das gesammte, zu Ende des Jahres 1861 231 Stunden betragende Eisenbahnez eine Ausdehnung auf 244 Stunden erhalten hat und

2. die endliche Vollendung der Paris-Lyonerbahn auf der Strecke Pontarlier-Salins (14. November), wodurch drei täglich 3- bis 5-spännige Postkurse, welche auf einer Strecke von 9 Stunden (44 Kilometer) auf französischem Gebiet für unsere Rechnung unterhalten wurden und welche alljährlich, abgesehen von den Kurskosten, bedeutende Summen von direkten und indirekten Abgaben an die französische Regie verschlangen, aufgehoben werden konnten.

Daß in den ersten Tagen nach Eröffnung einer Bahnstrecke, wo der Betrieb noch nicht geregelt und konsolidirt ist, sowol der Personen- als der Briefverkehr keinen regelmäßigen Verlauf nimmt, indem durch öfters verfehlte Anschlüsse Störungen in dem Verkehr entstehen, ist eine unter analogen Verhältnissen stets wiederkehrende Erscheinung, welche indeß bald wieder zu verschwinden pflegt, um befriedigenden Zuständen Platz zu machen.

Was die, besonders im Interesse des Briefverkehrs, so wünschenswerthe und so oft angeregte Einführung von Nachtzügen durch die Eisenbahnverwaltungen im Innern der Schweiz betrifft, so ist nun endlich ein entscheidender Schritt in dieser Richtung geschehen, indem durch Beschluß der Bundesversammlung vom 24. Juli 1862 der Bundesrath eingeladen worden, Bericht und Anträge vorzulegen. Die Pläne zur Ausführung dieser Kursverbesserung sind den zunächst betheiligten Eisenbahngesellschaften mitgetheilt worden und es ist nun das Resultat der diesfälligen Konferenzen zu gewärtigen.

2. Veränderungen im Bestand der Kurse.

Nachstehend folgen die neuen Kurseinrichtungen und anderweitigen Kursveränderungen in chronologischer Aufeinanderfolge.

a. Neue Jahreskurse.

		Beginn.
1) Ste. Croix-l'Auberson	1spännig	1. Januar.
2) St. Zimmer-Convers	"	1. "
3) Unterseen-Grindelwald, im Winter 4 Mal wöchentlich, im Sommer täglich 3spännig, im Winter 1spännig		1. März.
4) Ins-Erlach, 2 Mal täglich	1spännig	1. April.
5) Bern-Aarberg p. Maykirch	"	1. "
6) Genf-Bésenaz, Briefkurrier	"	1. Mai.
7) Genf-Donneville II. do.	"	1. "
8) Appenzell-Altstädten auf Gais-Altstädten beschränkt	2spännig	1. Juni. 16. September.
9) Schnottwyl-Solothurn	1spännig	1. Juni.
10) Flühen-Basel	2spännig	1. "
11) Avenches-Gubrefin	1spännig	1. Juli.
12) Avenches-Freiburg	"	1. "
13) Norbas-Kloten	"	1. "
14) Laufen-Basel pr. Urlesheim	2spännig	16. "
*15) Lausanne-Bayerne, Tagkurs	"	4. September.
*16) Lausanne-Bayerne, Nachtkurs	"	4. "
*17) Bern-Bayerne, Tagkurs	"	4. "
*18) Murten-Bern, Nachtkurs	"	4. "

*19) Freiburg-Bayerne	2spännig	4. September.
*20) Yverdon-Bayerne, I. und II.	1 und 2spännig	4. "
*21) Yverdon-Bayerne, I. und II.	1 und 2spännig	4. "
*22) Vivis-Bulle	2spännig	4. "
*23) Freiburg-Bulle	"	4. "
*24) Vivis-Chegbres, 4 und 5 Mal täglich	4spännig	4. "
25) Romont-Moudon	1 und 2spännig	4. "
26) Romont-Bulle	2spännig	4. "
27) Romont-Bayerne	"	4. "
*28) Mézières-Chegbres	1spännig	4. "
29) Romont-Postbüro-Bahnstation, Omnibus		4. "
30) Freiburg, Posthof-Bahnhof,	"	4. "
31) Teufen-Rheineck (am 15. Oktober auf Heiden-Teufen abgefürzt.)	2spännig	1. Juni.
*32) Murten-Bayerne, Nachtkurs	1spännig	16. Juni.
33) Vivis-Chegbres, Camionage	3spännig	10. Dezember.
*34) Chavornay-Ballorbes	1 und 2spännig	15. "
*35) Ballorbes-Jougne	1spännig	20. "

b. Neue Sommerkurse.

Betriebsdauer.

- 1) Aigle-le Sépey, 1spännig, (auf Rechnung des Unternehmers) 4 Monat.
- 2) Brienz-Meiringen 2 und 3spännig 3 "
- 3) Zweisimmen-Leuf 1spännig (auf Rechnung des Unternehmers) 3 "
- 4) Thun-Schiffslände zweiter Omnibus 3 1/2 "
- 5) Ponte-Tresa-Luino 57 Tage.

c. Veränderungen bei Sommerkursen,
welche im Vorjahr auch in Betrieb waren.

- 1) Bietstal-Langenbruck, 12plätziger Omnibus, am 1. Oktober zum Jahreskurs erhoben mit 6plätzigen Wagen.
- 2) Bern-Murten, 4spännig, 1861 im Privatbetrieb und am 1. Mai 1862 wieder auf unsere Rechnung übernommen, am 4. September zum Jahreskurs II mit 6plätzigen Wagen umgewandelt.
- 3) Schwanden-Engi, 1spännig, 1 1/2 Monat längere Dauer. Dagegen wurde der 4 bis 5spännige Sommerkurs Freiburg-Vivis eingestellt, weil die Eröffnung der Dronbahn früher erwartet wurde, als es wirklich der Fall war.

d. Ausgedehnte ältere Kurse.

- 1) Lichtensteig-Ugnach) Ausgedehnt bis zur Bahnstation 15. März.
- 2) Wattwil-Ugnach) Ugnach

- 3) Wildeggen-Seengen auf Wildeggen-Fahrwangen 1. April.
 4) Herzogenbuchsee - Wiedlisbach auf Herzogenbuchsee -
 Dürrmühle 1. Juni.
 5) Coffonay-le Pont auf Coffonay-le Brassus über l'Abbaye 16. August.
 6) Wattwil-Alpnach auf Alpnach-Lichtensteig II 15. Oktober.
 7) Luzern-Ettiswil auf Luzern-Willisau 16. "
 8) Elm-Schwanden auf Elm-Glarus 15. Dezember.

e. Größere Wagenklassen

wurden theils während des ganzen Jahres, theils nur während des Sommerdienstes wegen zunehmender Frequenz auf folgenden Kursen verwendet.

1) Lausanne-Schallens II. Kurs	6	statt	2	plätige	Wagen.
2) Chavornay-le Brassus	5	"	4	"	"
3) Murten-Freiburg II. Kurs	8	"	2	"	"
4) Langnau-Burgdorf II. Kurs	6	"	2	"	"
5) Muri-Baden das ganze Jahr	6	statt	2	bis	6
6) Zürich-Näfz	6	statt	2	"	"
7) Bern-Schwarzenburg jeden Dienstag	6	"	2	"	"
8) Sulgen-Göpfau	6	statt	4	"	6
9) Chur-Zug	im Sommer	10	"	9	"
	im Winter	6	"	4	"
10) Lavin-Schuls	im Sommer	4	"	2	"
11) Fahrwangen-Wildeggen		6	"	2	"
12) Tiefenkaften-Bergün	6 à	7	plätige	statt	2
				plätige	im Sommer.

Dabei ist zu notiren, daß schon im Vorjahre 13 andere Kurse erweitert worden waren, bei denen auf Grund der bestehenden Verträge auch in diesem Jahr die größeren Wagenklassen zur Verwendung gelangten.

f. Geänderte Postkurse.

Umgestaltungen besonderer Art, welche nicht in die gewohnten Kategorien von Kursveränderungen gesetzt werden können, bei denen aber die beabsichtigte Förderung der Frequenz auch wirklich eingetreten ist:

1) Bremgarten-Lenzburg-Wildeggen.

Verlegung dieses Zweispänner-Dienstes auf die ausgedehntere Route Bremgarten-Lenzburg-Aarau (1. Januar 1862).

2) Aheregg-Stanz.

Zweispänner Anschlusskurs an die während des Winters zwischen Luzern-Sarnen hergestellte Landpostverbindung; bei Beginn der Dampfbootkurse (1. Juni) von Luzern nach Alpnach eingestellt und durch einen täglich 4 bis 5maligen Zweispänner zwischen Stanz und Stanzstaad ersetzt, welcher auch während des Winters in Betrieb bleibt, indem die Dampfboote in dieser Jahreszeit zum ersten Male bis Alpnach fortsetzen. Daher

Anschluß an dieselben in Stansstaad statt früher an den Postwagen in Acheregg.

3) Luzern - Guttwyl.

Coupirung in die beiden mit selbstständiger Fahrtordnung versehenen Einspännerlokalcurse a. Luzern-Guttwyl (1. Juni) ausgedehnt bis Willisau (16. Oktober) b. Willisau-Guttwyl.

4) Samaden - Cleven.

Die im Laufe des Vorjahrs versuchsweise angeordnete Eintheilung dieses Kurseß in mehrere Stationen mit Verwendung von 9 statt 6plätzigen Wagen im Sommer hat in verschiedener Beziehung die erwarteten Vortheile nicht gewährt, so daß wir zur ursprünglichen Stationseintheilung und auf die frühere 6plätzigige Wagengattung zurückzukommen uns veranlaßt fanden (1. Juni).

5) Flüelen - Airolo.

Ausdehnung des 10plätzigen Messageriedienstes Camerlata-Airolo bis Flüelen während des Sommers. Die Verwendung großer Wagengattungen über den Gotthard zur Nachtzeit hat sich, laut den bisherigen Erfahrungen, als auf das finanzielle Ergebnis ungünstig einwirkend herausgestellt. Wir haben daher mit Beginn des Sommers den 10plätzigen Messageriedienst in der Weise umgewandelt, daß für die Fahrt über den Paß zur Tageszeit eine zweite Fahrgelegenheit mittelst eines 7plätzigen Wagens zum Anschluß an das Dampfboot in Flüelen erstellt und zur Nachtzeit nur ein 4plätziger Briefkourier über den Paß geführt wurde.

6) Aynach - Wyl.

Die Fahrtenpläne der Vereinigten Schweizerbahnen nöthigten uns, wollten wir die Frequenz dieses sonst sehr belebten Zweispännerkurseß sichern, denselben in Wattwyl zu coupiren und überdies dessen eine Station Aynach-Wattwyl bis nach Lichtensteig auszudehnen (15. Oktober). In Folge dessen erhält das Publikum eine zweite direkte Fahrgelegenheit von Aynach nach Lichtensteig und eine dritte zwischen Wattwyl-Wyl. Auch diese Veränderung scheint, nach der seitherigen Frequenz zu schließen, den Bedürfnissen des Publikums zu genügen, sowie sie anderseits durch das eigene Interesse geboten war.

7) Lausanne Posthof-Bahnhof. Fourgondienst zu allen Zügen.

Vermehrte Fahrten in Folge Eröffnung der Dronbahn (den 1. Oktober 1862).

8) Murten - Solothurn.

Wiedervereinigung der im Vorjahr mit gesonderter Fahrtord-

nung eingerichteten Einspännerdienste Murten-Büren und Büren-Solothurn (1. Juni).

9) Ugnach-Brunnen, Tag- und Nachtkurs.

Umleitung über Siebnen auf der Station Ugnach-Lachen.

g. Aufgehobene Kurse.

1) Bern Posthof zu den Remisen 1spännig	1. Februar.
2) Ins-Landern "	1. April.
3) Ins-Neuenstadt "	1. April.
4) Speicher-Altstädten "	1. Juni.
5) Teufen-Altstädten "	15. Juni.
6) Lausanne-Bern 3spänniger Tagkurs	4. Septbr.
7) Lausanne-Bern " Nachtkurs	4. "
8) Lausanne-Freiburg 4spännig	4. "
9) Freiburg-Bivis, 4 bis 5spännig	4. "
10) Freiburg-Balliswyl, Omnibus	4. "
11) Wilden-Bivis, 2spännig	4. "
12) Bülle-Dron, 1spännig	4. "
13) Freiburg-Yverdon, 2spänniger Tagkurs	4. "
14) Freiburg-Yverdon, " Nachtkurs	4. "
15) Pontarlier-Salins, drei 4spännige Kurse	14. Novbr.
16) Chavornay-Pontarlier, 2spännig	15. Dezbr.
17) Ballorbes-Ballaigues I und II 1spännig	20. Dezbr.

h. Abgekürzte Postkurse.

1) Neuenburg-Bern, 2spännig auf Neuenburg-Aarberg	1. April.
2) Lenzburg-Fahrawangen, 1spännig auf Lenzburg-Sarmenstorf	1. "
3) Luzern-Guttwyl, 1spännig auf Luzern-Ettiswyl	1. Juni.
4) Wattwyl-St. Gallen, 2spännig auf Wattwyl-Winkeln	1. Juli.
5) Frutigen-Thun, 1 bis 2spännig auf Frutigen-Spiez	15. Juli.
6) Glarus-Nichterswyl, 1spännig auf Näfels-Nichterswyl mit veränderter Stations-eintheilung	1. Septbr.

i. Reduzirte Postkurse.

	Frühere Wagenklasse.	Jetzige	
1) Basel-Rheinfelden von	4plätzig	auf 2plätzig	1. Februar
2) Zug-Alt	von 6	" " 2/4 "	1. März.
3) Luzern-Gscholzmatt auf der Strecke Schüpfheim-Gscholzmatt	von 6	" " 2 "	1. April.
			1. Oktober.
4) Zürich-Schaffhausen p. Egglisau auf der Strecke Rafz-Schaffhausen v. 6	"	" " 2 "	1. Oktober.

- 5) Sonceboz-Basel, Tagkurs von 6pl. bis 8pl. auf 5pl. 1. Novbr.
 6) Chaux-de-Fonds-Deßberg von 6pl. bis 8pl. auf 5pl. 1. "
 7) Neuenburg-Loche von 4 à 5 auf 2pl. 1. Dezbr.
 8) Freiburg-Murten, II. Kurs von 8 auf 5pl. 10. Dezbr.

Wir zählen zu Ende des Jahres 1862 10 durchlaufend reduzirte Kurse und 4 auf einzelnen Stationen reduzirte, welche im Vergleich zu der früheren Kurszählung eine Kostenverminderung von beiläufig 74,000 Fr. per Jahr aufweisen, ohne daß der Reisendenertrag darunter gelitten hätte.

k. Allgemeine Bemerkungen.

Wenn dieses Jahr das Verzeichniß der neu errichteten Jahreskurse im Vergleich zu der Zahl der aufgehobenen ungewöhnlich reichhaltig erscheint, so müssen wir die erläuternde Bemerkung beifügen, daß die unter litt. a hievor mit * bezeichneten 14 Jahreskurse eigentlich nicht neu erstellte, sondern nur umgestaltete Postverbindungen sind. So wurden z. B. die beiden früher 12 bis 16plätzig, später in Folge Konkurrenz der Bahnlinie Bern-Herzogenbuchsee-Lausanne-Genf auf dreispännige Dienste zusammengeschmolzene Tag- und Nachtkurse zwischen Bern und Lausanne in Folge Eröffnung der Dronbahn (4. September) als parallel durchlaufende Konkurrenzkurse, zwar in ihrer ganzen Ausdehnung vollständig aufgehoben; allein es entstanden gleichzeitig auf derselben Route, hervorgerufen durch unabweißliche Begehren der von der Eisenbahn abgeschnittenen Städte Murten, Wifflizburg, Peterlingen, Milden und anderer stark bevölkerten Zwischenorte fünf andere freilich sowol in Ausdehnung als Bespannung reduzirte und bezüglich der Fahrordnung den Ortsbedürfnissen entsprechende Lokalkurse, deren Mittelpunkt Peterlingen ist. Ebenso zerfiel der 4 bis 5spännige Kurs Freiburg-Bivis in zwei Zweispänner-Lokalkurse, deren Mittelpunkt Bulle geworden. An der Stelle des Zweispännerkurses Murten-Bivis treten ferner:

- 4 Omnibusdienste, täglich zwischen Bivis und Chexbres,
 1 Einspännerdienst zwischen Chexbres und Môtiers

An der Stelle der beiden Zweispännerkurse Freiburg-Yverdon bestehen jetzt a) Ein Zweispännerkurs Freiburg-Bayerne und b) Zwei Kurse Yverdon-Bayerne, wovon je eine Station mit 1spänniger und die andere mit 2spänniger Führung eingerichtet ist.

Wir sehen aus diesen wenigen Beispielen, daß aus 6 aufgehobenen Kursen von beträchtlicher Ausdehnung 15 kleinere entstanden sind, was dem Umstand zuzuschreiben ist, daß die Bahnlinie Bern-Freiburg-Lausanne den durchgehenden Verkehr gänzlich absorbiert hat und der Postdienst auf den ehemaligen Hauptlinien Bern-Murten-Lausanne, Freiburg-Bulle-Bivis und Freiburg-Bayerne-Yverdon nur noch den Lokalverkehr zu vermitteln hat.

3) Anzahl der Kurse.

Laut den Kursrechnungen gehen am Schluß des Jahres 1862 242 Kurse, deren Ertrag von der Postverwaltung erhoben wird, auf das Jahr 1863 über und diese lassen sich nach der Zahl der täglich ausgeführten Fahrten folgendermaßen klassifiziren:

Mit 1 Mal täglicher Hin- und Herfahrt	222
" 2 " " " " "	13
" 3 " " " " "	1
" 4 " " " " "	3
" 5 " " " " "	3

Wie oben 242

Dazu Sommerkurse mit 3 à 4 monatlicher Betriebsdauer	17
Transportunternehmen auf Rechnung der Kursführer	22
Omnibusdienste auf Rechnung der Postverwaltung	8
Fourgondienste und andere Transportleistungen ohne Personentransport	17

Stand der Kurse 1862	306
" " " 1861	278

Zunahme im Jahr 1862 28

							1862	1861
Einfache Kurse ohne Umspannung							214	186
Kurse zu 2 Stationen mit 1 mal Umspannung							46	40
" " 3 " " 2 " "							19	19
" " 4 " " 3 " "							15	19
" " 5 " " 4 " "							3	3
" " 6 " " 5 " "							3	4
" " 7 " " 6 " "							—	2
" " 8 " " 7 " "							4	3
" " 9 " " 8 " "							—	—
" " 10 " " 9 " "							1	1
" " 11 " " 10 " "							—	—
" " 12 " " 11 " "							—	—
" " 13 " " 12 " "							1	1

Im Ganzen 306 278

4) Vergleichende Uebersicht über Postkurse nach ihrer Ausdehnung in Wegstunden.

	Länge der durchlaufenen Strecke in Wegstunden.	
	1861.	1862.
1) Eisenbahnen mit täglich wenigstens dreimaligem Postverkehr	231	244
2) Dampfboote im Dienste der Postverwaltung	53 ⁵ / ₈	75
3) Postkurse a) 3 oder mehrmals täglich	86	79 ⁶ / ₈
" b) 2 mal täglich	304 ⁶ / ₈	280 ⁶ / ₉
" c) 1 " "	618 ² / ₃	641 ⁶ / ₈
" d) 1 " " im Sommer	5 ² / ₈	9 ¹ / ₈
und 3 à 4 mal per Woche im Winter	—	—
Total Stunden	1298⁷/₈	1330⁶/₈

	1861.	1862.
Kurse unter und bis 1 Stunde lang	37	41
" von 1 bis 3 Stunden lang	60	75
" " 3 " 6 " "	104	113
" " 6 " 12 " "	56	60
" " 12 " 20 " "	16	11
Ueber 20 " "		6
Französisches Gebiet berühren 7 Kurse auf Strecken von zusammen	17²/₈ Stunden Länge	
Italienisches Gebiet " 8 " " "	33 " "	
Badisches Gebiet " 1 " " "	4¹/₈ " "	

Wir unterhalten demnach 16 Kurse, zusammen auf 54⁶/₈ Wegstunden, die fremdes Gebiet durchlaufen und deren Ertrag mit Ausnahme von 3 Kurzen, die auf Rechnung französischer Unternehmer besorgt und von uns nur subventionirt werden, in die hiesige Postkasse fällt.

Bezüglich der von Seite fremder Postverwaltungen auf schweizerischem Gebiet unterhaltenen Postkurse ist keine Veränderung eingetreten, so daß wir dießfalls nur auf die im vorjährigen Geschäftsbericht erteilten näheren Aufschlüsse verweisen.

5) Kartenschlüsse.

Zwischen den schweizerischen Postbüreau, inbegriffen den Verkehr derselben mit den rechnungspflichtigen Ablagen, haben auf Ende des Jahres 1862 laut den Verkehrsrechnungen folgende tägliche Kartirungen bestanden:

a. Im Innern.				Briefpost.	Fahrpost.
Bestand	auf	31. Dezember	1862	8353	7167
"	"	"	1861	7382	6854
Vermehrung				971	313

Die starke Zunahme der Briefpostkartenschlüsse, so wie der Fahrpostkartenschlüsse ist einerseits der Eröffnung der Dronbahn zuzuschreiben, welche statt der 1= bis 2maligen Versendung nun 3= bis 4malige Expeditionen gestattet, andererseits aber auch der Vermehrung der rechnungspflichtigen Ablagen, deren Verkehr mit den Bureaux ganz auf dem nämlichen Fuße stattfindet, wie der Verkehr zwischen Bureaux. Die Vermehrung der Briefpostkartenschlüsse ist im Weiteren der Ausdehnung der Bahnposten beizumessen, indem die fahrenden Postbureaux täglich allein 1011 interne Briefpakete versenden und 942 empfangen.

b. Verkehr mit dem Auslande.

	Briefpost.		Fahrpost.	
	versandt	empfangen	versandt	empfangen
Frankreich . . .	59	57	13	13
Italien . . .	65	65	16	16
Belgien . . .	5	5	—	—
Spanien . . .	2	3	—	—
Oesterreich . . .	51	44	24	22
Baden . . .	88	98	77	85
Bayern . . .	38	43	24	34
Württemberg . . .	72	47	42	35
Thurn und Taxis .	33	37	3	3
	411	399	199	208
Bestand auf 31. Dez. 1861	383	348	205	208
Vermehrung 1862	28	51	—	—
Verminderung "	—	—	6	—

Von den bei Italien angegebenen Kartenschlüssen der Fahrpost betreffen 9 den Verkehr mit der Agentenschaft Merzario in Mailand und wurden durch dieselbe während des ganzen Jahres 26,103 Stücke befördert, wovon 1096 Transitstücke zwischen Frankreich und Italien und 9645 Transitstücke zwischen Deutschland und Italien.

Ueber Colico (Splügenroute) wurden 12,458 und über Camerlata (Gottthardroute) 13,645 Stücke befördert.

6) Bestand der Postführungsverträge.

Stand der auf Ende Dezember 1862 in Kraft befindlichen Postführungsverträge	485
Vorjähriger Stand	463
Zunahme	22

Von obigen 485 sind unverändert geblieben	283
Neu abgeschlossen	202
Letztere vertheilen sich auf die Postkreise wie folgt:	
Genf 4, Lausanne 36, Bern 30, Neuenburg 16, Basel 15, Aarau 11, Luzern 18, Zürich 16, St. Gallen 17, Chur 13, Vellenz 26, Total wie oben 202.	

Nach ihrem verschiedenen Betreff zerfallen sämmtliche in Kraft befindliche Verträge hinwieder in:

a) Postfuhrverträge für einzelne Stationen	440
b) Kollektiv-Verträge für 2	18
c) " " " 3	3
d) " " " 4	1
e) Weiwagenführungsverträge	11
f) Remisenverträge	9
g) Ruderschiffahrt und Diverfes	3

Wie oben 485

Von dieser Zahl lauten auf bestimmte Dauer	71
Auf unbestimmte Dauer	414

Die Ergebnisse der Unterhandlungen mit den Kursführern einerseits, so wie die der öffentlichen Konkurrenz-Ausschreibungen andererseits, dürfen im Allgemeinen als befriedigend gelten, indem die Pferdeleriefungspreise nach und nach fast überall und mit alleiniger Ausnahme der Alpengegenden auf ein billigeres Maß zurückgegangen sind. Dieß geht namentlich aus der Thatsache hervor, daß die Zahl derjenigen Fälle, wo durch Verträge ermäßigte Kurszahlungen bei unveränderten Leistungen Seitens der Unternehmer erzielt wurden, jene Fälle überwiegen, wo den Unternehmern erhöhte Kurszahlungen ohne entsprechende Mehrleistungen bewilligt werden mußten.

7) Zahl der verwendeten postamtlichen Fuhrwerke.

An Wagen wurden verwendet

1) Zum regulären Dienst:	
2—3plätzig Wagen zu einspännigen Postkursen	108
4—6 " " " zwei und dreispännigen Kursen	121
7—8 " " " drei- und vier-spännigen "	33
9—10—12 " " " 4, 5—6spännigen "	25
Fourgons zum Stationsdienst nach den Bahnhöfen und Landungsplätzen	40
Omnibus verschiedener Größe	63
	<hr/>
	390
2) Zu Sommerkursen	45
3) Zum Weiwagendienst und in Reserve	328
	<hr/>
Total	763

4) An Schlitten und Gestellen wurden theilweise verwendet und waren verfügbar 424

Wenn man die Zahl der Kurse mit derjenigen der vorhandenen Fuhrwerke vergleicht und dabei berücksichtigt, daß für verschiedene Kurse, wegen Kreuzung oder längerer Fahrt zwei bis drei Fuhrwerke verwendet werden müssen, so ist die Anzahl der letztern offenbar zu gering und es wäre eine entsprechende Vermehrung namentlich der ein- und zweispännigen Fuhrwerke dringend erforderlich. Es ist schon wiederholt vorgekommen, daß zeitweise wegen Mangel an geeigneten kleinern Fuhrwerken deren größere verwendet und dafür den betreffenden Postpferdhaltern eine erhebliche Entschädigung für Mehrbespannung ausgerichtet werden mußte.

Aber auch für den Beiwagendienst sind die verfügbaren Fuhrwerke ungenügend und man ist oft genöthigt, entweder ältere, mangelhafte Wagen noch zu benutzen oder aber Privatfuhrwerke der Postpferdhalter in Anspruch zu nehmen, welches letztere Aushilfsmittel zu vermeiden um so wünschbarer wäre, als solche Fuhrwerke öfters wegen ungenügenden Dimensionen im Verhältniß der Anzahl Plätze, zu Klagen von Seite der Reisenden Anlaß geben und überdieß zu deren Benutzung eine besondere Entschädigung ausgerichtet werden muß. Uebrigens befindet sich unter den, als zum Beiwagendienst verfügbaren und in Reserve stehenden aufgezählten Fuhrwerken noch eine ziemliche Anzahl solcher Wagen, welche ihrer alten und schweren Konstruktion, oder ihrer Größe wegen, gänzlich außer Gebrauch gekommen sind, und nur in ganz außerordentlichen Fällen zur Aushilfe im Beiwagendienst benutzt werden können.

Man ist daher stets darauf bedacht, diese Wagen successive und möglichst vortheilhaft zu veräußern oder gegen anderes Postmaterial auszu-tauschen.

Im Berichtsjahr sind 31 größere, unverwendbare, meistens 12—16-plätzig Postwagen, theils gegen baar verkauft, theils gegen neu zu erbauende Wagen veräußert worden. Gegenwärtig noch im Inventar erscheinen an

	10plätzig	Wagen	7	Stück
12—13	"	"	19	"
15—16	"	"	6	"

welche ihrer Größe und Konstruktion wegen nicht mehr verwendet werden können. Da die Erfahrung gezeigt hat, daß durch die im Jahr 1861 stattgefundenen öffentlichen Versteigerungen ein günstiges Resultat nicht zu erzielen war, weil sich verhältnißmäßig nur wenig Kaufliebhaber dabei betheiligten und deshalb durch Einverständnis derselben ein Herabdrücken der Preise um so leichter möglich war, so ist man seither von diesem Verkaufsmodus abgekommen und hat den vortheilhaftern Weg der Unterhandlung mit den Wagenfabrikanten vorgezogen.

8) Zahl der Dienstpferde.

In der Zahl der zur regulären Postführung erforderlichen Pferde ist, im Vergleich zum Vorjahr, keine Veränderung eingetreten, indem der in

Folge aufgehobener, abgekürzter und in der Besspannung reduzierter Kurse entstandene Abgang durch einen entsprechenden Zuwachs von Pferden, welchen der Dienst der neuen und ausgedehnten Postverbindungen erforderte, vollständig aufgewogen wird.

Dagegen ist eine Verminderung in der Zahl der für den Beiwagen- und außerordentlichen Dienst, welche im Vorjahr zu 1436 Pferden veranschlagt war, eingetreten.

Zimmerhin kann angenommen werden, daß in der Mitte des Jahres, wo der Beiwagendienst am lebhaftesten ist, eine Anzahl von beiläufig 1300 Pferden zur Verfügung stehen mußten, welche freilich nur auf kurzen Strecken und in unregelmäßigen Zeitabständen zur Verwendung kamen, indem wir für die Summe von Fr. 350,295. 74, welche im Jahr 1862 für die Bestreitung des außerordentlichen und Beiwagendienstes verausgabt wurden, nur höchstens 300 Pferde im regulären d. h. alltäglich sich erneuernden Kurzdienst hätten unterhalten können.

Wir notiren somit als im Jahr 1862 zur Verwendung gekommen:

Im regulären Dienst der Jahres- und Sommerkurse 1377 Pferde.

Im außerordentlichen und Beiwagendienst zirka 1300 "

Ferner zählen wir in den Jahren 1861 und 1862

9) Zahl der Stationen, Pferdehalter und Postknechte.

An täglich ein oder mehrmals befahrenen Stationen.

In den Jahren 1861 und 1862.

	365	379
An Postpferdehaltern . . .	234	245
An Postknechte	509	498

Postknechte wurden mit Prämien bedacht:

	1861.	1862.
1) Für gutes Dienstverhalten I. und II. Klasse	148	173
2) " " Posthornblasen I. und II. Klasse	26	18
Vom Postdienst wurden ausgeschlossen	8	6

Bezüglich der für Leistungen im Posthornblasen ausgesetzten Prämien ist zu bemerken, daß nur noch den Postknechten der Haupttrouten, wo größere Wagen kursiren, solche verabfolgt werden.

10) Extraposten.

Aus der beigelegten Tabelle Nr. 6 erhellt, daß zwar die Extraposten wieder etwas zugenommen haben, jedoch nur auf den Alpenübergängen noch von einiger Bedeutung sind, dagegen in ebenen Gegenden zur Seltenheit gehören.

Infolge der in unserem letztjährigen Bericht erwähnten Aufhebung der bisher in den Kantonen Genf, Waadt, Freiburg und Valais von

den Postpferdhaltern bezogenen Postgebühren (Droits de Poste); welche Verfügung mit dem ersten April 1862 in Kraft getreten ist, haben die meisten Postpferdhalter der in obigen Kantonen gelegenen Routen, wo der Extrapostdienst noch bestand, erklärt, sie betrachten sich ihrerseits durch die Aufhebung dieser Gebühren von der Verpflichtung der Extrapostführung enthoben. Da die Routen zwischen Bern und Lausanne, zwischen Bern und Bivis u. s. w. infolge der Eröffnung der Eisenbahnlinien ohnehin für Extraposten kaum mehr benutzt werden, so wurden die Postpferdhalter dieser Gegenden, ihrem Wunsche entsprechend, vom Extrapostdienst entbunden, diejenigen der Simplon-Route dagegen, gestützt auf die mit denselben s. B. abgeschlossenen und noch in Kraft bestehenden Verträge und in ihrem eigenen Interesse, veranlaßt, denselben auch fernerhin zu versehen, wozu sie sich dann schließlich bereit erklärt haben.

Infolge dessen wurde eine neue Auflage des Extraposttarifs angeordnet, in welchem diejenigen Routen weggelassen wurden, auf denen keine Extrapostführung mehr stattfindet.

11) *Fahrende Postbüreau.*

Bevor der Posttransport auf den Haupttrouten an die schweizerischen Eisenbahnen überging, war die Fahrordnung der eidgenössischen Posten in vielen Fällen so eingerichtet, daß an gewissen Haltpunkten die Umspedition während der Umspannzeit oder während der Zeit, welche den Reisenden zu ihrer Erfrischung gewährt werden mußte, bewerkstelligt wurde, was um so leichter ausführbar war, als die Postwagen bei den Postbüreau selbst anhielten.

Die Fahrordnung der Eisenbahnen gewährt nun die Umspeditionszeit um so weniger, als die Postbüreau in der Regel von den Eisenbahnstationen mehr oder weniger entlegen sind.

Um daher den Verspätungen zu begegnen, welche entstanden wären, wenn die Korrespondenzen behufs Umspedition von der Ankunft eines Zuges bis zur Abfahrt des folgenden Zuges zurückbehalten werden müßten, wurde die Einführung der fahrenden Postbüreau dringendes Bedürfnis, weil auf denselben während der Fahrt selbst die Umspedition bewerkstelligt wird.

Eine fortwährende Ausdehnung der Bahnposten mußte daher auch eintreten, wenn die Verbesserung und Beschleunigung der Postverbindungen in angemessener Weise fortschreiten sollte und in der That ist die außerordentliche Zunahme, welche der Briefpostverkehr in den letzten Jahren nachweist, zum großen Theile den Vortheilen beizumessen, welche die fahrenden Postbüreau darbieten.

Die Bahnposten leisten dem Korrespondenzverkehr, sowol im Innern als mit dem Auslande, sehr wesentliche Dienste, und in Bezug auf letztern wird jeweilen für den größten Theil der Korrespondenzen wenigstens der Zeitraum von einem Bahnzuge zum andern gewonnen.

Den Hauptvorthail aber bieten die fahrenden Postbüreau denjenigen Ortschaften, welche vermöge des geringen Korrespondenzverkehrs oder der großen Entfernung ohne zu große Schwierigkeit des Dienstes nicht gegenseitige direkte Sendungen unterhalten können.

Es hat keinen Anstand, direkte Brieffäße, z. B. zwischen Genf und St. Gallen, zwischen Basel und Chur, zwischen Lausanne und Zürich u. s. w. zu versenden, weil zwischen solchen Städten immer ein lebhafter Briefwechsel unterhalten wird; — allein wollte z. B. Genf nur mit weit entlegenen Postbüreau zweiten Ranges, wie Glarus, Winterthur, Frauenfeld, Schaffhausen u. s. w. in direkten Verkehr gesetzt und jedes andere Bureau auf ähnliche Weise zu direkten Kartenschlüssen auf größere Entfernung angehalten werden, so müßte dieses zu einer unabsehbaren Mehrarbeit und Komplikation des Rechnungswesens und der Expedition führen.

Ohne die fahrenden Postbüreau müßte daher ein Brief von Genf nach Frauenfeld wegen der Umseidition in Zürich um einen Zug verspätet werden, oder wäre derselbe nach Murg am Wallensee bestimmt, so käme noch eine zweite ähnliche Verspätung vor, indem Zürich nicht mit allen kleinen Ortschaften direkte Sendungen unterhalten kann, somit den Brief dem Murg zunächst gelegenen Postbüreau zur weitem Umseidition zukartiren müßte.

Alle diese Nachtheile werden durch die Bahnposten beseitigt. So würde z. B. ein Brief von irgend einer kleinern oder größern Ortschaft am Genfersee oder in Wallis vermittelst der Bahnposten am nämlichen Tage nicht nur nach Basel, Zürich, St. Gallen, Glarus und Chur gelangen, sondern auch an kleinere an und außerhalb der Eisenbahnlinien gelegenen Ortschaften, wie Rapperswyl, Uznach, Murg, Zizers, Ebnet, Wattwyl u. s. w.

Wir glaubten daher vor den Kosten, welche die Bahnposten verursachen, nicht zurückschrecken zu sollen und ließen eine erhebliche Ausdehnung derselben eintreten.

Während auf dem Vierwaldstättersee täglich 2 Schiffsbüreau zwischen Luzern und Flüelen kursiren; weisen wir den Stand der Bahnposten auf Ende des Jahres 1862 nach wie folgt:

	Täglich durchlaufene Bahnstunden.
St. Gallen-Chur-St. Gallen	45
St. Gallen-Winterthur-St. Gallen	24
Winterthur-St. Gallen-Winterthur	24
Chur-Zürich-Chur	54
Zürich-Sargans-Zürich	43
Zürich-Romanshorn-Zürich	35
Ararau-Winterthur-Bern-Aarau	66
Ararau-Bern-Zürich-Aarau	55
Basel-Olden-Basel I	17
id. id. II	17
Herzogenbuchsee-Yverdon-Herzogenbuchsee	44 ² / ₄
Neuenburg-Pontarlier-Neuenburg	22 ² / ₄
Pontarlier-Neuenburg-Pontarlier	22 ² / ₄
Genf-Lausanne-Yverdon-Genf	38 ³ / ₄
Genf-Neuenburg-Genf	26
	Total 534 ¹ / ₄

Nach dem Bestande vom 31. Dezember 1861 durch-
liefen die Bahnposten damals täglich . . . 395²/₄

Die Vermehrung beträgt somit durchlaufene Bahn-
stunden per Tag 138³/₄

Die Vermehrung der Bahnposten seit ihrer Einführung fand in
folgender Weise statt:

Es wurden täglich befahren im Jahr 1857	32	Stunden.
1858	205	
1859	218 ² / ₁₀	
1860	305 ⁵ / ₁₀	
1861	395 ⁵ / ₁₀	
1862	534 ¹ / ₄	

Im Geschäftsberichte für das Jahr 1861 ist mitgetheilt worden, daß
die Postverwaltung auf die zweiachsigen Bahnpostwagen zurückgekommen
sei, und für deren Lieferung, beziehungsweise Verpachtung, mit den Ver-
waltungen der Nordost-, Central-, Franco-Suisse- und Westbahn einen
Vertrag abgeschlossen habe.

Die Erfahrung hat nun herausgestellt, daß diese Wagen vollkommen
genügen und zweckmäßig sind und da die Entschädigung für dieselben um
beiläufig die Hälfte wohlfeiler ist, als für die frühern vierachsigen Wagen,
so waren wir auch im Falle, ohne erhebliche Kostenvermehrung die Bahn-
posten so bedeutend auszudehnen.

Die Postverwaltung ist auch darauf bedacht, auf den Vereinigten
Schweizerbahnen, wo einzig noch ein anderes System besteht, die zwei-

achtigen Wagen einzuführen und zwar sowohl der Ersparnisse wegen als auch um dieselben allenthalben ohne Anstand durchlaufen lassen zu können.

Die Bahnposten sind im Laufe des Jahres nur nach und nach auf den angegebenen Bestand vom 31. Dezember 1862 gebracht worden, und haben daher nicht $365 \times 534\frac{1}{4}$, sondern im Ganzen nur $173,802\frac{1}{4}$ Stunden durchlaufen, immerhin aber 52,345 Stunden mehr als im Jahr 1861.

Im Durchschnitt kommen somit auf den Tag 476 durchlaufene Bahnstunden.

Von sämtlichen Bahnposten wurden täglich 1011 inländische und 46 ausländische Briefkartenschlüsse versandt und 942 inländische und 52 internationale Brieffendungen empfangen.

Es kommen somit auf die Bahnstunde ungefähr 2 versandte und 2 empfangene Briefpakete, oder bei Annahme einer Fahrzeit von 6 Bahnstunden in der Zeitstunde kommen 12 abgehende und 12 eingehende Brieffendungen auf die Bahnzeitstunde.

Beim Bahnpostdienste haben im Ganzen 47 Beamte mehr oder weniger mitgewirkt und, da einzelne Strecken für 2 Beamte hinlängliche Beschäftigung geben, haben dieselben im Jahre zusammen $232,745\frac{1}{4}$ Bahnstunden befahren.

Die höchste Zahl der von einem einzelnen Beamten befahrenen Bahnstunden beträgt $17,679\frac{1}{4}$ und die niedrigste 21 Stunden; im Durchschnitt für einen Beamten 4952 Bahnstunden.

Die sämtlichen Fahrten wurden von 18 Wagen ausgeführt, so daß also auf den Wagen im Jahr durchschnittlich $9655\frac{3}{4}$, und im Tag 26,44 durchlaufene Bahnpoststunden kommen. Im Jahr 1861 kamen auf den Wagen 8097, und auf den Wagen und den Tag 22,18 Stunden. Die höchste Anzahl Bahnstunden, welche ein Wagen durchlief, betrug $16,933\frac{3}{4}$ und die niedrigste 2065.

Die Kosten der Bahnposten, nicht inbegriffen Beheizung, Beleuchtung und Büreaubedürfnisse, und mit Ausschluß der fixen Gehalte der Beamten, welche nicht wohl berechnet werden können, indem zum größern Theil die Beamten aus den Hauptpostbüreau abwechselnd zum Bahnpostdienste verwendet werden, betragen:

92 Entschädigungen für Uebernachten außerhalb des Wohnortes à Fr. 2. 10	Fr. 193. 20
5296 Entschädigungen für Mittagessen außerhalb des Wohnortes à Fr. 1. 10	„ 5825. 60
Transport	Fr. 6018. 80

Transport	Fr. 6018. 80	
232,745 ³ / ₄ befahrene Bahnstunden, Entschädigung à 4 Rp. per Stunde	„ 9309. 83	
		Fr. 15,328. 63
Vergütung für Abnutzung der Wagen und Verzinsung des Wagenkapi- tals	„ 8823. 32	
Vergütung für Schmierer, Besorgung und Unterhalt der Wagen . .	„ 8832. 46	
		Fr. 17,655. 78
		<hr/>
Totalkosten	Fr. 32,984. 41	

Bei 47 im Bahnpostdienste bethätigten Beamten kommt auf einen Beamten die durchschnittliche Entschädigung von Fr. 326. 14.

Die höchste Entschädigung bezog ein Beamter mit Fr 1046. 40, die niedrigste ein anderer mit 84 Rappen.

Es ist zu hoffen, daß die Einführung der Eisenbahn-Nachtkurfe nicht mehr lange auf sich warten lasse, und mit denselben vermögen die Bahnposten noch weitere Vortheile zu bieten.

H. Beziehungen zu andern Verwaltungen.

Der am 8. August 1861 mit dem Königreiche Italien abgeschlossene Postvertrag ist im Januar 1862 von den eidgenössischen Räten genehmigt und auf 1. Juli 1862 in Kraft getreten. Dessen Bestimmungen werden dazu dienen, den beiderseitigen Postverkehr zu erleichtern, worüber wir uns im Jahresberichte für 1861 des Weiteren verbreitet haben.

Sowol mit dem Königreich Spanien als mit dem Königreich Belgien haben Unterhandlungen für Revision der bestehenden zeitgemäßer Abänderungen bedürftenden Postverträge stattgefunden. Mit dem letzteren Staate ist durch Abschluß eines neuen Vertrages vom 17. Dezember 1862 bereits eine entsprechende Erledigung eingetreten, wovon wir eine kurze Uebersicht folgen lassen:

G e s a m m t t a g e n.

	nach dem frühern Vertrag	nach dem Vertrag vom 17. Dezember 1862					
		Franko. Porto.					
Bon Briefen bis 7 ¹ / ₂ Grammes	40 Cts.	<table> <tr> <td rowspan="3">} bis 10 Grammes</td> <td>über Frankreich</td> <td>40 Cts. 40</td> </tr> <tr> <td>über Deutschland</td> <td>30 „ 40</td> </tr> </table>	} bis 10 Grammes	über Frankreich	40 Cts. 40	über Deutschland	30 „ 40
} bis 10 Grammes	über Frankreich	40 Cts. 40					
	über Deutschland	30 „ 40					

Von Zeitungen, vom Druckbogen	5 Stk.	}	über Frankreich bis	
			40 Grammes	5 Stk. —
Von Drucksachen vom Druckbogen	5 "	}	über Deutschland	
			bis 40 Grammes	5 " —
		}	über Frankreich bis	
			40 Grammes	10 " —
			über Deutschland	
			bis 40 Grammes	5 " —

Die Taxen fallen zu gleichen Theilen an die Schweiz und an Belgien und beide Staaten tragen gleichmäßig die Kosten des Transfittransportes über Frankreich, wie über Deutschland.

Dieser Vertrag hat unter'm 22/26. Januar 1863 die Ratifikation der eidgenössischen Rätthe erhalten und wird auf einen nahen noch mit der belgischen Postverwaltung zu verabredenden Termin in Ausführung gesetzt werden.

Mit der Postverwaltung des Königreiches Spanien hat man sich im Wesentlichen bereits über die neue Regulirung der Vertragsbestimmungen verständigt und es wird die einläßliche Behandlung eines Vertragsprojectes nächstens und voraussichtlich mit Erfolg ergehen können. Diesen Unterhandlungen liegt ebenfalls die gleiche Betheiligung beider Staaten an der Gesamttage, sowie an den Kosten des Transfittransportes über drittes Gebiet, zu Grunde.

Die im Verlaufe der Zeit im Postverkehr im Innern wie mit dritten Staaten eingetretenen vielfachen Erweiterungen, sowie die Zunahme des Postverkehrs im Allgemeinen, haben das Bedürfniß herausgestellt, einige Bestimmungen des Postvertrags zwischen der Schweiz und Frankreich vom 25. November 1849 einer Revision zu unterziehen, wofür bereits in den Kantonen die Anregung und eine Schlußnahme von Seite der eidgenössischen Rätthe ergangen ist.

Es sind an die französische Postverwaltung hierüber Eröffnungen erfolgt, auf welche dieselbe sich im Allgemeinen in zustimmender Weise geäußert hat, so daß die bezüglichlichen Unterhandlungen, welche einen sehr bedeutenden Briefpostverkehr der Schweiz umfassen, in naher Zeit zu gewärtigen sind.

Auch für die Expedition von Messageriegegenständen nach Frankreich und nach den überseeischen Ländern sind mit der Verwaltung der Bahnen Paris-Lyon-Méditerranée und der Messageries Impériales des Services Maritimes nähere Uebereinkünfte getroffen worden.

J. Finanzielle Ergebnisse.

1. Uebersicht.

Einnahmen.								
	1862.		1861.		1862.			
					Mehreinnahme.		Mindereinnahme.	
Reisende	1,938,364	62	1,933,787	45	4,577	17	—	—
Briefe	3,280,038	14	3,142,291	12	137,747	02	—	—
Fahrpoststüke	1,834,792	55	1,706,727	21	128,065	34	—	—
Zeitungen	181,400	96	175,520	30	5,880	66	—	—
Transitgebühren	2,994	64	3,684	79	—	—	690	15
Empfangscheine	54,961	80	46,951	50	8,010	30	—	—
Fachgebühren	18,428	80	16,522	92	1,905	88	—	—
Konzeptionsgebühren	48,763	33	48,795	63	—	—	32	30
Verschiedenes	33,383	41	29,201	22	4,182	19	—	—
Vermehrung des Postmaterials .	33,225	45	9,469	41	23,756	04	—	—
Total	7,426,353	70	7,112,951	55	314,124	60	722	45

Ausgaben.								
	1862.		1861.		1862.			
					Mehrausgabe.		Minderausgabe.	
Gehalte	2,078,402	19	1,968,190	55	110,211	64	—	—
Kommissäre und Reisekosten . .	17,402	21	16,271	70	1,130	51	—	—
Büreaufkosten	234,999	70	211,096	71	23,002	99	—	—
Dienstkleidung	89,994	84	80,000	—	9,994	84	—	—
Gebäulichkeiten	131,517	83	111,326	35	20,191	48	—	—
Postmaterial	419,787	67	402,769	21	17,018	46	—	—
Transportkosten	2,907,790	02	2,986,005	50	—	—	78,215	48
Verschiedenes	55,836	22	32,101	44	23,734	78	—	—
Verminderung des Postmaterials	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	5,935,730	68	5,808,661	46	205,284	70	78,215	48

Die Mehreinnahmen für 1862 betragen	Fr. 314,124. 60	
„ Minderausgaben „ 1862 „	„ 78,215. 48	
	<hr/>	Fr. 392,340. 08
Die Mindereinnahmen für 1862 betragen	Fr. 722. 45	
„ Mehrausgaben „ „ „	„ 205,284. 70	
	<hr/>	„ 206,007. 15
		<hr/>
Mehrertrag im Jahr 1862		Fr. 186,332. 93

	1862.	1861.
Einnahmen	Fr. 7,426,353. 70	Fr. 7,112,951. 55
Ausgaben	„ 5,935,730. 68	„ 5,808,661. 46
	<hr/>	<hr/>
Reinertrag der Postverwaltung	Fr. 1,490,623. 02	Fr. 1,304,290. 09
Weniger } als die volle Scalasumme	„ *) 4,062. 10	„ 182,270. 83
Mehr *)		
	<hr/>	<hr/>
	Fr. 1,486,560. 92	Fr. 1,486,560. 92

Es stellt sich seit der Zentralisirung der Posten folgendes Verhältniß des Reinertrags zum Rohertrag heraus:

Jahrgang.	Roheinnahmen.	Reinertrag.	Prozente des Reinertrags.
	Fr.	Fr.	
1849	4,898,327	1,050,064	21,43
1850	5,188,781	758,212	14,61
1851	5,767,601	1,180,309	20,46
1852	6,514,634	1,702,511	26,13
1853	7,083,503	1,686,219	23,80
1854	7,425,724	1,548,997	20,85
1855	7,713,587	1,208,717	15,66
1856	8,363,128	1,636,932	19,57
1857	8,279,989	1,523,863	18,40
1858	7,358,694	957,193	13,08
1859	7,123,230	1,340,800	18,65
1860	6,916,911	1,166,422	17,—
1861	7,112,951	1,304,290	18,33
1862	7,426,353	1,490,623	20,07

2. Entschädigungen an die Kantone.

Aus dem Reinertrage der Postverwaltung vom Jahr 1862
von Fr. 1,490,623. 02

wurde den Kantonen ausbezahlt:

1. Der volle Scalabetrag
mit Fr. 1,486,560. 92
2. Der Ueberschuß von " 4,062. 10

Fr. 1,490,623. 02

welcher auf den, den Kantonen nachzuvergütenden Ausfällen früherer Jahre in Abzug kommt.

Die Summe von Fr. 502,408. 77
welche auf Ende 1861 nach Maßgabe des Bundesbeschlusses vom 20. Januar 1860 zu Gunsten der Kantone vorgemerkt war, reduziert sich nun infolge obiger Nachzahlung von " 4,062. 10
auf Fr. 498,346. 67

Ueber die Repartition des Jahresertrages für 1862 und den nunmehrigen Stand des Guthabens der Kantone gibt die nachfolgende Uebersicht nähern Aufschluß.

3: Hauptergebnisse des Inventars.

Bestand des Inventars auf 1. Januar 1863	Fr. 1,028,262. 30
Vorjähriger Bestand	„ 995,036. 85
Vermehrung des Inventars	Fr. 33,225. 45
Die im Laufe des Berichtsjahres stattgefundenen neuen Anschaffungen von Fuhrwerken, Fuhrwesenmaterial, Bureau-geräthschaften und Dienstkleidungsgegenständen betragen nämlich zusammen	Fr. 194,627. 35
während der Gesamtabgang an Postmaterial sich nur auf	„ 161,401. 90
beläuft; mithin Vermehrung wie oben	Fr. 33,225. 45

Aus nachfolgender Zusammenstellung des Zuwachses und des Abgangs von Postmaterial ersehen wir des Nähern die während des Berichtsjahres in den verschiedenen Unterrubriken des Inventars stattgefundenen Veränderungen.

Zu bemerken ist hiebei nur, daß in der im Abgang erscheinenden Summe von Fr. 20,111. 10 für verkauftes altes Postmaterial Fr. 10,000 als Erlös für zwei Bahnpostwagen erscheinen, welche zur Ersparung der unverhältnißmäßigen Kosten für deren Unterhalt an die Verwaltung der Vereinigten Schweizerbahnen verkauft wurden.

Bestand des Inventars auf 1. Januar 1862.

Zuwachs.

Vermehrung des Materials durch neue Anschaffungen u.

	Fr. 980,442. 38 *)	Fr. 995,036. 85 **)
I. An Wagen und Schlitten. Neue Anschaffungen	Fr. 93,247. 77	
II. An Fuhrwesenmaterial:		
a. Neue Anschaffungen	„ 47,846. 83	
b. Uebertragung vom Wagen-Inventar	„ 15,021. —	
Transport	Fr. 156,115. 60	Fr. 980,442. 38
		Fr. 995,036. 85

*) Ohne Dienstkleidungsvorrath.

***) Mit

Transport Fr. 156,115. 60 Fr. 980,4442. 38 Fr. 995,036. 85

- c. Uebertragung von einem Postkreis in den andern " 9,554. 90
- d. Uebertragung von Büreaugeräthschaften " 930. 81

III. An Büreaugeräthschaften :

- a. Neue Anschaffungen " 44,582. 98
- b. Uebertragung von einem Postkreis in den andern " 6,533. 50

" 217,717. 79
Fr. 1,198,160. 17

Abgang.

Verminderung des Materials durch in Abgang gekommene Gegenstände.

I. An Wagen und Schlitten :

- a. Abgang Fr. 8,101. —
- b. Uebertragung auf's Fuhrwesenmaterial-
Inventar " 15,021. —

II. An Fuhrwesenmaterial :

- a. Durch Verbrauch " 4,545. 48
- b. Verkauftes altes Postmaterial " 20,111. 10
- c. Abgelieferte Gegenstände für neue Wagen " 6,867. 50
- d. Uebertragung von einem Postkreis in den andern " 9,554. 90

Transport Fr. 64,200. 98 Fr. 1,198,160. 17 Fr. 995,036. 85

Transport Fr. 64,200. 98 Fr. 1,198,160. 17 Fr. 995,036. 85

III. An Bürogeräthschaften :

a. Durch Verbrauch	" 10,141. 48
b. Uebertragung von einem Postkreis in den andern	" 6,533. 50
c. Uebertragung auf's Fuhrwesenmaterial-Inventar	" 930. 81

" 81,806. 77

Fr. 1,116,353. 40

Abreibung 10 % wegen Abnutzung des Postmaterials " 111,635. 34

Bestand des Inventars auf 1. Januar 1863 Fr. 1,004,718. 06

Hiezu Vorrath an Bekleidungsmaterial auf 31. Dezember 1862 " 23,544. 24

" 1,028,262. 30

Vermehrung im Jahr 1862 Fr. 33,225. 45

welcher Betrag laut Bundesbeschuß vom 20. Januar 1860 von der Bundeskasse der Postkasse zurückzuerlösen ist.

Die Summe des dem Bunde für das Jahr 1862 zu verzinsenden Inventarcapitals betrug Fr. 995,036. 85 und diejenige für das Jahr 1863 stellt sich auf Fr. 1,028,262. 30.

4. Einnahmen.

a. Ertrag von Reisenden.

Die Einnahmen an Passagier- und Uebergewichtstagen waren zu der gleichen Summe veranschlagt, wie im Vorjahr, nämlich zu Fr. 1,900,000. —

Rechnung von 1862	Fr. 1,938,364. 62
" " 1861	Fr. 1,933,787. 45
Also Mehreinnahme als das Budget	Fr. 38,364. 62
" " als im Vorjahr	Fr. 4,577. 17

Abgesehen von dem Umstand, daß das Jahr 1862 kein eidgenössisches Festjahr gewesen ist, war erstlich die zu Anfang bis gegen die Mitte des Sommers eingetretene ungünstige Witterung, zweitens die durch den amerikanischen Krieg in Handel und Industrie verursachte Geschäfts- und Verkehrsstörung und endlich die Weltindustrienausstellung in London, welche einen Theil des Reisendenstromes von der Schweiz ablenkte, nicht geeignet, auf die allgemeine Frequenz günstig einzuwirken.

Die Zunahme in der Anzahl der Reisenden und den Einnahmen an Passagiertaxen darf daher fügllich den stattgefundenen Abänderungen in den Kurseinrichtungen, wodurch namentlich der Lokalverkehr erleichtert wurde, beigemessen werden.

Bessere Aussichten bietet uns jedenfalls das Jahr 1863 schon aus dem Grunde, weil die infolge Eröffnung der Dronbahn erzielte Kostenersparniß dem ganzen Jahr 1863 zu gute kommen wird, während diese neuen Kurseinrichtungen erst im Herbst des Berichtsjahres ins Leben treten konnten.

Die Reorganisation der bisherigen Postverbindungen in der Waadt (Beginn am 4. September), verbunden mit der Vollendung der Paris=Lyon=Bahn auf der Strecke Pontarlier=Salins (14. November), wodurch drei große passive Kurse aufgehoben werden konnten, bilden dann auch die Hauptmomente in der Beleuchtung der gegenwärtigen Rentabilitätsverhältnisse, indem der vor Eröffnung der erwähnten Bahnlilien auf 12 ältern passiven Kursen erlittene jährliche Verlust auf dem Personentransport die Summe von Fr. 120,000 erreichte. An die Stelle jener 12 sind nun zwar 20 neue oder veränderte Postdienste getreten, wovon die Postverwaltung bei 17 den Ertrag bezieht; sie wird aber in ungünstigstem Falle künftig wenigstens eine Summe von Fr. 30,000 und unter normalen Frequenzverhältnissen eine solche von Fr. 45 bis Fr. 50,000 ersparen können.

Wenn übrigens in den Ziffern der Einnahmen des vorigen und gegenwärtigen Jahres verhältnismäßig kein beträchtlicher Unterschied herrscht,

so darf daraus der Schluß nicht gezogen werden, als wäre in der Rubrik „Ertrag der Reisenden“ ein Stillstand eingetreten. Es ist vielmehr aus nachstehendem Ausweis zu entnehmen, daß dem anscheinend unveränderten Rechnungsergebniß eine Bewegung von über Fr. 310,000 zu Grunde liegt, indem auf der einen Seite ein Mehrertrag von Fr. 157,735. 64 und auf der andern Seite ein Ausfall von . . . „ 153,160. 90 ersichtlich ist.

Ausweis über die Mehreinnahme von Fr. 45777. 17.

1) Ertrag bei 32 neuen Jahres- und Sommerkursen	Fr. 58,878. 95
2) Mehrertrag wegen größerer Wagenklassen, längerer Dauer oder größerer Ausdehnung auf 11 Kursen	„ 27,380. 65
3) Mehrertrag auf ältern Kursen wegen Zunahme der Frequenz	„ 55,354. 95
4) Vergütungen auswärtiger Verwaltungen	„ 16,121. 09

Total des Mehrertrags Fr. 157,735. 64

1) Minderertrag wegen 19, im Laufe der Jahre 1860/61 aufgehobenen Jahreskurse und eines nicht wieder erstellten Sommerkurses (Bivis-Freiburg) zusammen Fr. 91,507. 05

2) Minderertrag bei den im Laufe des Jahres 1860/61 abgekürzten Kursen „ 16,730. 50

3) Minderertrag bei den im Laufe des Jahres 1860/61 reduzierten Kursen „ 14,645. 35

4) Minderertrag bei ältern Kursen wegen geringerer Frequenz „ 30,278. —

Total des Minderertrags „ 153,160. 90

Bleibt, annähernd wie oben, eine Mehreinnahme von Fr. 4574. 74

Die Zahl der beförderten Postreisenden betrug:

im Jahr 1861 707,465

„ „ 1862 723,936

somit eine Zunahme von 16,471 Reisenden.

Die Gepäfügergewichtstagen erzeigen dieses Mal einen Mehrertrag von Fr. 453. 39.

Es wurden nämlich vereinnahmt:

im Jahr 1861 Fr. 39,441. 27

„ „ 1862 „ 39,894. 66

Dagegen ist bei der Vereinnahmung der Beiwagentagen eine mit der Verminderung der Beiwagenkosten Schritt haltende Mindereinnahme eingetreten.

			Anzahl Reisende.
Ertrag der Beiwagenreisenden im Jahr	1861	Fr. 282,087. 06	88,179
" " " " "	1862	" 276,970. 97	85,489
Weniger im Jahre	1862	5,116. 09	2,690
Beiwagenkosten im Jahr	1861	Fr. 325,345. 30	
" " " "	1862	" 315,807. 92	
Weniger im Jahr	1862	Fr. 9,537. 38	
Einbuße auf der Beiwagenführung im Jahr	1861	Fr. 43,258. 24	
" " " " " "	1862	" 38,836. 95	
		Fr. 4,421. 29	

Im Uebrigen verweisen wir auf die Beilage Nr. 7, welche eine nach den Monaten und nach den Postkreisen zusammengestellte und mit der Generalrechnung übereinstimmende Uebersicht der Passagiereinnahmen, einschließlich der Uebergewichts- und Beiwagentagen, der Jahre 1861 und 1862 enthält.

b. Ertrag an Briefen.

Einnahmen an Briefftagen (Drucksachen unter Banden und Waarenmuster inbegriffen).

	1862.	1861.
Rechnung	Fr. 3,280,038. 14	Fr. 3,142,291. 12
Voranschlag	" 3,152,000. —	
Mehrertrag gegen 1861	" 137,747. 02	= 4,39 %.

Seit der Zentralisirung der Posten verzeigt der Briefverkehr die hienach enthobenen Ergebnisse :

Jahrgang.	Zahlbare Briefe.		Total der zahlbaren Briefe.	Portofreie Briefe.	Total.
	Inländische.	Ausländische.			
1850	9,981,862	3,685,146	13,667,008	1,439,109	15,106,117
1851	11,151,224	3,723,322	14,874,546	1,489,127	16,363,673
1852	11,962,680	4,038,840	16,001,520	1,571,976	17,573,406
1853	13,123,734	4,833,998	17,957,732	1,815,893	19,773,625
1854	13,727,553	4,958,817	18,686,370	1,823,619	20,509,989
1855	14,470,782	5,466,130	19,936,912	1,926,932	21,863,844
1856	15,771,048	5,982,331	21,753,379	1,980,611	23,733,990
1857	15,774,509	6,237,740	22,012,249	2,310,109	24,322,358
1858	16,969,166	6,532,307	23,501,473	2,026,906	25,528,379
1859	17,373,546	7,437,025	24,810,571	2,019,295	26,829,866
1860	17,673,159	7,295,627	24,968,786	2,008,546	26,977,332
1861	19,055,319	7,554,340	26,609,659	2,104,273	28,713,932
1862	19,463,064	8,330,328	27,793,392	2,268,006	30,061,398

Im Jahr 1862 auf jeden Kopf der Bevölkerung von 2,6 Millionen 11,6 Briefe.

Wir vergleichen mit diesen Angaben die neuesten Ergebnisse des Briefverkehrs einiger ausländischer Staaten.

		Volkzahl. Millionen.	Briefwechsel.	Briefzahl auf jeden Kopf der Bevölkerung.
Frankreich	1861	36	273,000,000	7,6
Preußen	1861	18,2	140,000,000	7,7
Württemberg	1859/60	1,7	8,784,000	5,17
Sachsen	1861	2,13	12,586,000	6,0
Baden	1861/62	1,34	9,423,000	7,04
Großbritannien	1861	29 $\frac{1}{2}$	593,000,000	20

Im Briefpostverkehr der Schweiz von 1862 ist ferner zu unterscheiden:

Innere Verkehr.

	Briefzahl (zahlbare Briefe).
Lokalbriefe, Rayon von zwei Stunden	4,125,648
Briefe auf weitere Distanzen	15,337,416
	<hr/>
	19,463,164

Ausländischer Verkehr nach und aus:

Frankreich mit Portugal	2,581,866
Großbritannien und Irland	416,460
Belgien	91,416
Holland	70,428
Dänemark, Schweden und Norwegen	26,418
Rußland und Polen	82,872
Türkei und Griechenland	32,478
Italien	1,319,634
Rom	9,612
Oesterreich	1,037,106
Anderer deutsche Bundesstaaten	2,475,438
Spanien	22,638
Ueberseeische Länder	163,962
	<hr/>
	8,330,328
	<hr/>
	27,793,392
Portofreie Briefe	2,268,006
oder 8,1 % der zahlbaren Briefe.	
Portofreie Briefe im Jahr 1861	2,104,273
	<hr/>
Gesamtzahl der 1862 beförderten Briefe	30,061,398

Es sind von den taxpflichtigen Briefen des innern Verkehrs versandt worden :

	frankirt.	unfrankirt.
1862	8,834,580 = 46 %	10,628,484 = 54 %
1861	6,374,224 = 34 %	12,681,095 = 66 %

Die Posten haben ferner befördert :

	Schriftpakete.	Drucksachen unter Band. (Zeitungen nicht inbegriffen).	Waarenmuster.
1862	515,922	1,789,784	230,590
1861	497,232	1,551,666	231,756

Der Lagertrag dieser Sendungen ist unter den Brieftaxen verrechnet.

Es konnten nicht bestellt werden und sind in die Nebtaxen gefallen

1862	115,857	} 0,38 % der Gesamtzahl der Briefe.
1861	121,224	

Solche, nicht bestellbare und demnach zurückkehrende Briefe, sogenannte Krebsje, sind für die Postverwaltung immer eine mißbeliebige Sache. Durch Zunahme der Frankatur wird zwar die Zurücksendung nicht vermieden, wohl aber der Ausfall an Taxen vermindert.

c. Ertrag der Fahrpoststücke.

1. Von Paketen und Geldern:

Verkehr im Innern der Schweiz und mit dem Auslande

	1862.	1861.
	2,110,215. 73	2,008,697. 54

Hierunter sind begriffen, auswärtige
an andere Verwaltungen vergütete
Tagensalbos

	292,241. 30	301,970. 33
--	-------------	-------------

	1,817,974. 43	1,706,727. 21
--	---------------	---------------

Durch Abschluß des Geldanweisungs-
verkehrs ergiebt sich vom Verkehr
im Innern Einnahme

	56,490. 83
--	------------

	1,874,465. 26
--	---------------

Vom Verkehr mit Italien, Ausgabe

	39,672. 71
--	------------

Ertrag 1,834,792. 55 1,706,727. 21

Voranschlag 1,800,000.

An die schweizerischen Bahnverwaltungen hatte die Postverwaltung für den Transport über 10 \mathcal{Z} schwerer Poststücke an Bahntage zu vergüten im Jahr 1862 Fr. 52,316. 30

" " 1861 " 50,879. 95

Von sämmtlich beförderten Fahrpoststücken vom Jahr 1862 kommen auf den Verkehr

Im Innern der Schweiz	Stückzahl	4,221,752
Vom Auslande nach der Schweiz	"	253,609
Von der Schweiz nach dem Auslande	"	215,798
Im Transit über die Schweiz	"	20,790
	Zusammen	4,711,949 Stücke,
Gesamtzahl 1861		4,444,252

Vermehrung an Stücken 267,697 oder 6 %.

Vermehrung des Ertrags 7,5 %.

Unbestellbare, in die Nebuts gefallene Stücke 626.

In der Beilage Nr. 8 fügen wir eine Uebersicht der im Innern bestellten und mit dem Auslande ausgewechselten Fahrpoststücke nach den verschiedenen Postkreisen bei. Zur Vergleichung mag auch die Angabe der von andern Postanstalten bestellten Fahrpoststücke dienen.

Bayern 1858/59	Stückzahl	5,178,983
worunter portofreie 969,515		
Baden 1861	"	2,037,910
Sachsen 1861	"	2,035,270
Württemberg 1859/60	"	2,667,653
Preußen 1861	"	25,809,746
worunter portofreie 2,235,878.		

d. Ertrag der Zeitungen.

	Von inländischen Blättern.	Von ausländischen Blättern.	Total.
1862	Fr. 159,594, 65	21,806. 31	181,400. 96
1861	" 154,045. 10	21,475. 20	175,520. 30

Die Posten haben befördert:

	Tagpflichtige Blätter.		Tagfreie Blätter.	
	Inländische.	Ausländische.	Eidgenössische.	Kantonale.
1862	18,432,034	1,799,640	77,160	1,079,557
1861	17,485,178	1,848,537	80,703	990,371

In der Beilage Nr. 9 wird zur nähern Nachweisung eine Uebersicht beigelegt.

e. Ertrag der Transitgebühren.

	1862.	1861.
Einnahmen	Fr. 2,994. 64	Fr. 3,684. 78
Voranschlag	" 5,000. —	

Die Verhältnisse des Transitverkehrs über die Schweiz sind ganz die nämlichen geblieben, wie sie im Geschäftsberichte des letzten Jahres geschildert wurden.

In geschlossenen Paketen transitiren nur noch kleine Depeschen zwischen dem französischen Bureau in Basel und dem Postamt Feldkirch und dann eine Anzahl unbedeutender Sendungen zwischen französischen Bureaux über Genf. Ferner sind die geschlossenen Briefpakete zwischen Italien und Deutschland noch nicht wieder eingeführt worden.

Wenn die wirklichen Einnahmen des Jahres 1862 um beiläufig Fr. 700 niedriger sind, als diejenigen des Jahres 1861, so ist dieß nur dem Umstande zuzuschreiben, daß in der Rechnung vom Jahr 1862 ein Quartalbetrag weniger vereinnahmt ist, als im vorhergehenden Jahre, indem Frankreich den daherigen Saldo bis zum Zeitpunkt des Rechnungsabchlusses noch nicht bezahlt hatte.

f. Gebühren von Empfangsbeseinigungen.

Einnahmen:	1862.	1861.
a. von Scheinen . . .	Fr. 26,696. 60	Fr. 26,147. —
b. " Büchern . . .	" 24,354. 20	" 20,804. 50
c. " Geldanweisungsformularen . . .	" 3,811. —	—
	<hr/>	<hr/>
Total	Fr. 54,961. 80	Fr. 46,951. 50
Voranschlag . . .	" 52,000. —	

Der Voranschlag wurde, mit Ausschluß des Ertrags der Couverts und Telegrammformulare, für Geldanweisungen, welsch' letztere in denselben nicht berechnet worden waren, bis an den Betrag von Fr. 489. 20 erreicht und es erscheint die Zunahme dieses Jahres gegenüber dem Jahr 1861 mit Fr. 8,010. 30 als weitaus die bedeutendste, die noch je vorgekommen ist. Sie findet ihre Erklärung darin, daß auch für aufgegebenene interne und italienische Geldanweisungen Empfangscheine gelöst werden.

Bezüglich der neuen Einnahmerubrik „GeldanweisungsCouverts und Geldanweisungstelegrammformulare“ findet sich die nähere Nachweisung im Abschnitt der Geldanweisungen. Obige Einnahme von Fr. 3811 ist bedeutend höher, als der wirkliche Ertrag der dem Publikum verkauften Formulare, und zwar aus dem Grunde, weil diese Formulare an die Postbureauz verkauft werden, welche davon, wie von den Frankomarken und Empfangscheinen Vorräthe halten, so daß also in die Postkasse der Erlös der an die Postbureauz gegen Baarzahlung verkauften Vorräthe fällt.

g. Sachgebühren.

Einnahmen	1862.	1861.
. . .	Fr. 18,428. 80	Fr. 16,522. 88
Voranschlag . . .	" 17,000. —	

Diese Ertragszunahme ist wesentlich der Vorschrift Art. 31 des Posttagengesetzes vom 6. Februar 1862 beizumessen, nach welcher bei den Inhabern der Fächer, mit welchen nicht monatliche Rechnung geführt wird, ebenfalls eine, wiewohl geringe Sachgebühr bezogen werden kann.

h. Konzessionsgebühren.

	1862.	1861.
Einnahmen . . .	Fr. 48,763. 33	Fr. 48,795. 63
Voranschlag . . .	„ 52,000. —	

Der größte Betrag rührt von den Verwaltungen der Schweiz. Nordostbahn und Zentralbahn her, welchen nach Maßgabe der Bundesbeschlüsse eine Konzessionsgebühr durch Verfügung des Bundesrathes vom 23. Januar 1863 auferlegt worden ist, da die Dividende der Nordostbahn 8 %, und jene der Zentralbahn über 5 % erreicht hat.

Die Konzessionsgebühr der Nordostbahn, zu 500 Franken für jede Stunde der betriebenen Streife hat ertragen für 37 Wegstunden
Fr. 18,500. —

diejenige der Zentralbahn zu Fr. 400 für eine Betriebsstrecke von $51\frac{6}{16}$ Wegstunden „ 20,550. —

Es hatten ferner zu entrichten:

die Omnibusunternehmungen	„ 3,557. 30
die Dampfschiffunternehmungen	„ 3,408. 33
Fremde Messagerieunternehmungen	„ 2,747. 70
	<hr/>
	Fr. 48,763. 33

Der Reinertrag der andern Bahnunternehmungen hat 4 % nicht überstiegen; es konnten daher bei denselben keine Konzessionsgebühren auferlegt werden.

Die Abnahme des Ertrags der Konzessionsgebühren von Omnibusunternehmungen rührt von geringerer Nachfrage nach Konzessionirungen her, da der Omnibusdienst sich mehr und mehr auf kleine Strecken beschränkt und die Omnibusunternehmungen für das Innere der Ortschaften oder die Verbindung mit den Stationen daselbst als bloßer Lokaltransport nicht zur Entrichtung einer Konzessionsgebühr angehalten worden. — Da in Genf mehrere fremde Unternehmer ihren Betrieb auf Schweizergebiet ausüben, während an der italienischen Gränze die schweizerischen Posten auf fremdes Gebiet übergehen und im Innern der Schweiz die meisten Konzessionen durch Eisenbahnen oder Postkurse ersetzt worden sind, — so ist es begreiflich, daß der Postkreis Genf, ungerechnet die Konzessionsgebühren von Eisenbahnen mit einer weit größern Einnahme als andere Kreise erscheint.

Zu weiterm Nachweise wird in Beilage Nr. 10 eine Uebersicht der vorgekommenen Bezüge beigelegt.

i. Verschiedenes.

	1862.	1861.
Einnahmen . . .	Fr. 33,383. 41	Fr. 29,201. 22
Voranschlag . . .	„ 24,000. —	

Diese Einnahmen sind geflossen:

von 1. Strafgeldern und Bußen:		
a. Von Beamten und Bediensteten der Postverwaltung (Ordnungsstrafen) in 1045 Fällen	Fr.	3,068. 32
b. Von Privaten wegen Uebertretung des Postregalgesetzes in 135 Fällen	"	698. 95
worüber die Beilagen Nr. 4 und 5 hievor Näheres angeben.		
2. Erlös von verkauftem altem Postmaterial	"	20,111. 10
3. Vergütung für den Gebrauch von Postfuhrwerken (Extrapostreglement §. 63 cc.)	"	477. 52
4. Erlös aus dem Verkauf unbestellbarer Fahrpoststücke	"	1,517. 20
5. Zufällige Einnahmen:		
Verkauf von Postkurskarten	Fr.	404. 90
" " Formularen für Deklarationen und Frachtbriefe	"	378. 35
" " von Makulatur	"	2,287. 65
" " Postamtsblättern, Pakschnüren u. s. w.	"	102. 15
Rückvergütung auf verlorenen, von der Postkasse bereits bezahlten Gegenständen	"	3,224. 50
Rückvergütung auf Besoldungen und Rechnungsberichtigungen	"	898. 18
Kassenüberschüsse	"	22. 89
Verschiedenes	"	191. 70
		<hr/>
	"	7,510. 32
	Fr.	33,383. 41

k. Vermehrung des Postmaterials.

1862.

1861.

Laut Inventar . . . Fr. 33,225. 45 Fr. 9,469. 41

Vergütung der Bundeskasse an die Postverwaltung, insofne Bundesbeschlusses vom 20. Januar 1860, worüber im Nähern auf die Ergebnisse des Inventars hievon hingewiesen wird.

5. Ausgaben.

a. Gehalte und Vergütungen.

Ausgaben	1862.		1861.		Mehrausgabe.
	Fr.		Fr.		1862.
	Fr. 2,078,402.	19	Fr. 1,968,190.	55	Fr. 110,211. 64

Diese Ausgaben wurden im Einzelnen für nachbezeichnete Stellen verwendet:

Voranschlag für 1862.		1862.	mehr	Ausgaben als 1861.	weniger
Fr. 58,900	1. Generalpostdirektion:				
	a. Ständige Gehalte	Fr. 47,217. 47	Fr. —	Fr. 2,982. 53	
	b. Provisorische Aushilfe	„ 6,245. 90	„ 2,564. 44	„ —	
		Fr. 53,463. 37	„ —	„ —	
„ 39,500	2. Kreispostdirektoren	„ 38,584. 79	„ 356. 63	„ —	
„ 30,000	3. Kreispostkontroleure	„ 29,907. 35	„ —	„ 168. 19	
„ 25,000	4. Kreispostadjunkte	„ 24,706. 44	„ 1,351. 54	„ —	
„ 44,000	{ 5. Kommiss der Kreispostdirektionen Kanzlei und Kontrolle }	„ 34,956. 87	„ 4,037. 28	„ —	
„ 847,000	6. Postbüreaux	„ 795,681. 23	„ 43,499. 68	„ —	
„ 790,000	{ 7. Ablagen, Briefträger, Pafer u. s. w. }	„ 756,348. 03	„ 53,343. 67	„ —	
„ 290,000	8. Kondukteure	„ 242,871. 14	„ 1,101. 62	„ —	
	Transport	Fr. 1,976,519. 22	„ 106,254. 86	„ 3,150. 72	

	Transport	Fr. 1,976,519. 22	Fr. 106,254. 86	Fr. 3,150. 72
Provisorische Aushilfe in den Kreisen:				
Die provisorischen Verwendungen sind in obigen Budgetansätzen begriffen.	9. Kreispostdirektionen, ad Nr. 5	" 3,664. 59	" —	" 557. 35
	10. Postbüreau	" 38,186. 77	" 5,340. 49	" —
	11. Ablagen, Briefträger x.	" 18,140. 77	" 2,686. 94	" —
	12. Kondukteure	" 41,890. 84	" —	" 362. 58
	Mehrausgabe 1862			" 110,211. 64
		Fr. 2,078,402. 19	Fr. 114,282. 29	Fr. 114,282. 29

Die höhere Ausgabe ist zunächst durch die Verbesserungen im Speditions- und Distributionsdienste der Postbüreau und Vermehrung der Briefträgergänge und der Postablagen, mitunter auch durch Erhöhung bestehender, zu geringer Gehalte, entstanden. Auch für die Kanzleien einiger Kreispostdirektionen mußten in Folge erheblicher Geschäftszunahme mehrere neue Anstellungen bewilligt werden; übrigens wird diese Ausgabevermehrung größtentheils durch Verminderung der provisorischen Anstellungen, Art. 9, aufgewogen.

Die Verminderung bei Art. 1 a ist eine Folge der provisorischen Nichtwiederbesetzung der Kursinspektorstelle, welche Vakanz jedoch andererseits eine analoge Mehrausgabe bei Art. 1 b zur Folge hatte.

h. Kommissäre und Reisekosten.

	1862.	1861.
Ausgaben	Fr. 17,402. 21	Fr. 16,271. 70
Voranschlag	„ 18,500. —	

Für Kommissäre:

Kosten der Abordnung des Hrn. Kreispostdirektors in Basel nach Genf zu provisorischer Führung der Verwaltung dieses Kreises nach Erledigung der dortigen Postdirektorstelle Fr. 1,441. 75

Für Reisekosten:

Beamte der Generalpostdirektion	Fr. 3,686. 80	
Traininspektoren	„ 2,574. 15	
Beamte der Postkreise	„ 9,699. 51	
	<u> </u>	„ 15,960. 46
		Fr. 17,402. 21

c. Bureaukosten.

	1862.	1861.
Ausgaben Fr.	234,999. 70	211,996. 71
Voranschlag „	235,000. —	

Wir weisen diese Ausgaben im Einzelnen nach wie folgt:

	1862.	Mehr als im Jahr 1861.	Weniger
1. Papier und Druckkosten Fr.	117,945. 74	17,213. 77	—
2. Büreamaterial	„ 12,488. 27	1,066. 41	—
3. Siegellak	„ 15,767. 16	5,237. 16	—
4. Buchbinderarbeiten	„ 18,464. 23	—	1122. 88
5. Beleuchtung	„ 46,285. 65	2,131. 85	—
6. Beheizung	„ 11,798. 39	—	2980. 73
7. Verschiedene Bureaubedürfnisse	„ 12,288. 26	1,457. 82	—

Eine bedeutende Abweichung von den Ausgaben im vorhergehenden Jahre erzeigt sich nur in den Rubriken Papier mit Druckkosten und Siegellak.

Die Mehrausgabe für *B e l e u c h t u n g* muß den ausgedehntern Räumlichkeiten in den neuen Postlokalitäten zu Bern, Neuenburg, St. Gallen und Chur und der mehrerorts neu eingeführten Gasbeleuchtung beigezessen werden und ist auch für die Zukunft als ständig zu betrachten.

Die Minderausgabe für *B e h e i z u n g* hingegen rührt von dem gelinden Winterwetter her. Dieser Posten ist übrigens auch deswegen schwankend, weil je nach Umständen — von den Kreispostdirektionen vor Ein-

tritt des Winters größere oder kleinere Vorräthe an Brennmaterial angeschafft werden können.

Durch Erweiterung der Posträumlichkeiten, die einigerorts, wie oben erwähnt, bereits eingetreten, anderwärts aber noch zu gewärtigen ist, muß übrigens auf eine Mehrausgabe für die Zukunft gerechnet werden.

Was nun die Kosten für Papier und Drucksachen anbelangt, so wurden dieselben im Budget für das Jahr 1862 mit Rücksicht auf die durch Anschaffungen auf dem Konkurrenzwege zu erzielenden Ersparnisse nur zu Fr. 95,000, oder zu Fr. 10,000 niedriger als die Ausgaben des Jahres 1860 und zu Fr. 5000 niedriger als die Ausgaben des Jahres 1861 veranschlagt.

Durch Centralisirung der Anschaffungen, wobei jedoch eine Vertheilung der Arbeit auf verschiedene Orte nicht ausgeschlossen wurde, ist wirklich eine bedeutende Minderausgabe der bisherigen Lieferungen erzielt worden, worüber eine nähere Uebersicht beim Postdepartement zur Einsicht bereit liegt. Allein die Verbrauchszunahme einzelner Formulare war so bedeutend, daß die ordentlichen Ausgaben nicht unter diejenigen vom Jahr 1861 gebracht werden konnten, somit auf beiläufig Fr. 101,000 stehen blieben.

Die Verbrauchszunahme der bestehenden Formulare bezieht sich namentlich auf vermehrte Stundenpässe, Lad- und Briefkarten, sowie auf die Fahrpostkarten.

Mit Ausdehnung der Bahnposten mußten nämlich für eine sehr große Anzahl Sendungen gesonderte Brief- und Fahrpostkarten auszufertigt werden, während früher die Kartirung auf dem nämlichen Formulare (Factur) erfolgen konnte und somit hiedurch Mehrkosten veranlaßt wurden.

Um von dem Verbrauch an Expeditionenformularen einen Begriff zu geben, lassen wir hier die Uebersicht des jährlichen Bedarfs und der dahingehenden Kosten von einigen derselben folgen:

	Jährlicher Bedarf.	Kosten.
Passagierrechnungen	Stücke 15,000	Fr. 123. 75
Monatrechnungsabschlüsse, 3 Sorten	" 10,000	" 120. —
Verkehrrechnungen 6 "	" 70,000	" 1400. —
Briefkarten	" 2,200,000	" 4950. —
Fakturen	" 1,800,000	" 9300. —
Fahrpostkarten, 3 Sorten	" 2,170,000	" 7942. 50
Nachnahmescheine, 2 "	" 70,000	" 280. —
Laufzettel	" 15,000	" 217. 50
Reklamationen	" 15,000	" 75. —
Wiso's, 3 Sorten	" 55,000	" 235. —
Expeditionsregister, 3 Sorten	" 1,500	" 7020. —
Nachnahmeregister, 2 "	" 650	" 975. —
	Transport	Fr. 32,638. 75

	Transport	Fr. 32,638. 75
Briefkarten nach dem Postverein, 3 Sorten	Stüke 100,000	„ 400. —
Frachtkarten nach dem Postverein, 3 Sorten	„ 85,000	„ 460. —
		<hr/> Fr. 33,498. 75

Es fallen somit auf die übrigen bei 500 Sorten zählenden Formulare auf den Bedarf an Pat- und Schreibpapier, Inserationskosten, Druckfachen aller Art u. s. w. noch zirka Fr. 66,000.

Haben bei einer Gesamtausgabe von Fr. 117,945. 74 für Papier und Druckkosten die ordentlichen Kosten zirka Fr. 101,000 betragen, so weisen wir, gestützt auf angeordnete spezielle Erhebungen, die außerordentlichen beiläufig Fr. 17,000 betragenden Mehrkosten, für welche Nachkredite verlangt werden mußten, indem zur Zeit der Erstellung des Voranschlags deren Eintreten noch nicht vorausgesehen werden konnte, nach wie folgt:

Mehrkosten gegenüber dem Jahr 1861, für den Druck des Postamtsblattes, veranlaßt durch Einführung des neuen Taxengesetzes, des neuen Postvertrages mit Italien und den dahierigen zahl- und umfangreichen Verordnungen, Weisungen und Instruktionen	Fr. 2300
Druckkosten für Tarife, Tabellen und Extraabdrücke von Verordnungen und Instruktionen, veranlaßt durch das neue Taxengesetz	„ 4450
Ausgaben für ähnliche Arbeiten, die der neue Postvertrag mit Italien erheischte	„ 1900
Druckkosten der Formulare für Einführung des internen Geldanweisungverkehrs	„ 6350
Kosten für Neudruck der Rechnungsformulare in Folge Abänderung der Frankomarken	„ 1200
	<hr/> Fr. 16,200

Diese Kosten sind vorübergehenden Natur, mit Ausnahme jener für Geldanweisungen, indem diese ganz neue Verkehrseinrichtung einen fortwährenden Formularverbrauch zur Folge haben wird, ohne anderwärts eine Ersparniß zu gestatten.

Die Vermehrung der Ausgaben für Siegellack beträgt Fr. 5237. 16. Eine sorgfältige Prüfung der Rechnungen, sowie eine monat- und kreisweise Zusammenstellung der Ausgaben zeigt, daß eine besondere Schuld den Beamten nicht beigemessen werden kann, sondern daß die Mehrausgabe im Jahr 1862 gegen 1861 ausschließlich in dem gestiegenen Ankaufspreise und insbesondere in der Vermehrung der Kartenschlüsse und Versiegelung derselben ihre Erklärung findet. Vor dem Jahr 1862 war der Preis des Siegellacks infolge benutzter Konkurrenz auf 65 Rp. per

Pfund festgesetzt. Allein die unbefriedigende Qualität und der im Verhältniß zu den bessern Sorten eingetretene Mehrverbrauch veranlaßte uns, einigen Direktionen die Anschaffung besserer Sorten zu 84, 95 und selbst zu 100 Rp. zu bewilligen. Neuere Versuche in Verwendung einer Sorte zu 63 Rp. haben wieder keine befriedigenden Resultate ergeben und ebenso wenig kann die Verwendung von Tafellak zu 28 Rp., welcher eine eigene Manipulation erfordert und sich jedenfalls nur für große Büreaux eignet, unbedingt empfohlen werden. — Bei den sehr von einander abweichenden Berichten der Postdirektoren haben wir uns nun veranlaßt gesehen, auch noch den Versuch zu machen, die Postfäße zu verbleien statt zu versiegeln.

Was nun die Vermehrung der Kartenschlüsse betrifft, so haben wir bereits in der Abtheilung F, Kurswesen, 5. Kartenschlüsse, erwähnt, daß die Zahl der Kartenschlüsse für Briefe auf 8353, für die Fahrpoststücke auf 7162 angestiegen ist und sich demnach für Briefe um 971, bei Fahrpoststücken um 313 vermehrt hat. Zu Vermehrung der Versiegelungen hat aber besonders die Anordnung beigetragen, daß alle Sendungen im Innern, auch wenn sie von den Ablagen an die Büreaux versandt werden, welche Chargébriefe enthalten, versiegelt werden sollen, was jedoch wegen Mangel an Zeit noch oft nicht möglich ist. Wir können daher über die Zahl der Versiegelungen nur eine approximative Rechnung aufstellen.

Die Fahrpostkartenschlüsse haben im Jahr 1862 eine Zahl erreicht von	7167;
von 8353 Briefkartenschlüssen tritt bei wenigstens $\frac{1}{3}$ ebenfalls	
die Versiegelung ein	1671
Die Kartenschlüsse mit dem Auslande erfordern stets Ver-	
siegelung	612
	<hr/>
	9450

Rechnet man noch hinzu die häufig vorkommende Versiegelung von innern Verpackungsumschlägen für kleinere Geldsendungen, die Versiegelung sämtlicher Geldüberlieferungen der Kreispostklassen an die Postbüreaux, sowie umgekehrt und den Siegellakonsum der Kanzleien und Kontrollen der Kreispostdirektionen, so kann die Zahl der täglichen Siegel auf 9600 - 10,000 angenommen werden, was (zu $2\frac{1}{2}$ Grammen für ein Siegel) einen täglichen Verbrauch von durchschnittlich wenigstens 50 Pfd. ergibt, oder einen Jahresverbrauch von Ztr. 182, mit einer Ausgabe im Durchschnitt zu Fr. 86 der Ztr. von jährlich Fr. 15,652.

Die Ausgaben für verschiedene Büreaubedürfnisse von Fr. 12,288. 26 Rp. vertheilen sich auf sämtliche Postbüreaux und Postablagen, folglich im Ganzen auf beiläufig 2063 Stellen und betreffen die Anschaffungen für Bindfaden, Schreibsand, Bürsten, Stämpelwärze, Gummi, Schleifertöhne, Lokatreinigungskosten u. dgl.

d. Dienstkleidung.

	Budget pro 1862	Fr. 90,000. —
Wirkliche Ausgaben	"	89,994. 84
Ausgaben im Jahre 1861	"	80,000. —
Mehrausgaben im Vergleich zum Jahr 1861	"	9,994. 84

Die Ausgaben vertheilen sich je nach der Art ihrer Verwendung wie folgt:

a. Für Anschaffungen der Tücher, Knöpfe, dienstliche Abzeichen, Ausrüstungsgegenstände und Verschiedenes	Fr. 81,528. 63
b. Anfertigungskosten der Dienstuniformen an die Kondukteure, Postillone, Briefträger, Landboten, Baker und Büreaudiener, Entschädigung der Experten u.	" 17,811. 38
c. Kapitalzins des vorjährigen Inventarwerthes des auf 1. Januar 1862 vorhandenen gewesenen Vorraths an Dienstkleidungsmaterial, betragend Franken 14,594. 47 à 4 %	" 583. 78
Zusammen	Fr. 99,923. 79

Hievon ist in Abzug zu bringen der Erlös von verkauften Postillonsbeinkleidern, von Stoffen zu Kondukteurhosen und Gilets, Posthörner u.

"	9,928. 95
---	-----------

Verbleiben wie oben Fr. 89,994. 84

Die fortwährende Vermehrung des Boten- und Briefträgerdienstes in der Weise, daß, wo früher nur 3—4 Touren wöchentlich ausgeführt wurden, gegenwärtig öfter tägliche und mehr vorgeschrieben sind, hatte zur Folge, daß den bezüglichen Bediensteten, anstatt wie früher, nur alle zwei Jahre, jedes Jahr eine Uniform verabfolgt werden mußte. Ebenso wurde infolge dieser Zunahme des täglichen Botendienstes auch die Ablieferung einer größern Anzahl von Mantelkragen um so nothwendiger und wünschbarer, als durch dieselben mehr Sicherheit gewonnen wird, daß die Fahrpoststücke wohl geschützt an ihre Bestimmung gelangen. In Berücksichtigung dieser Thatfachen wurde dann auch der Budgetansatz der Dienstkleidung pro 1862 um Fr. 10,000 höher als im Vorjahre, nämlich auf Fr. 90,000 gestellt; und die dießjährige Mehrausgabe von Fr. 9994. 84 hat deßhalb ihren Grund hauptsächlich in den größern Ausgaben für neue Anschaffungen von Tüchern und Ausrüstungsgegenständen, welche zu oben erwähntem Zwecke verwendet wurden, wodurch dem übrigens schon seit einigen Jahren gefühlten Mangel bezüglich der Bekleidung der Landboten einigermaßen Rechnung getragen werden konnte. Beispielsweise und zu Bestätigung des Gesagten führen wir an, daß im Jahre 1861 die Kosten für Mantelkragen und Tücher zur Uniformirung der Boten, welche an die Kreispostdirektionen abgeliefert wurden, bloß Fr. 10,196. 80 betragen, während dieselben im Rechnungsjahr 1862 für die gleiche Rubrik

Fr. 19,218. 97 erreichten, also Fr. 9022. 17 mehr als im vorhergehenden Jahre.

Im Uebrigen traten keine Aenderungen im Kleidungsweisen ein, welche eine erhebliche Mehrausgabe veranlaßt hätten. Für die Faktoren und Boten, welche ihren Dienst mit Handkarren zu versehen haben, wurde als Ueberkleid der Bournous anstatt des Manteltragens als zweckmäßiger erkannt und eingeführt. Ferner wurde in Betracht der Vermehrung des täglichen Botendienstes, wie schon früher erwähnt, so wie auch in Berücksichtigung, daß der Dienst der Boten auf dem Lande und in den abgelegenen Gegenden, namentlich im Winter und bei schlechtem Wetter überhaupt viel mühsamer ist, als derjenige der Briesträger, welche ihre Touren nur in den Städten und besser gelegenen Ortschaften zu machen haben, die Dauer eines Manteltragens für die erstern von vier auf drei Jahre und für die letztern von zwei auf drei Jahre bestimmt.

e. Gebäulichkeiten.

	1862.	1861.
Ausgaben	Fr. 131,517. 83	Fr. 111,327. 35
Voranschlag	" 135,000. —	
Von den Ausgaben fallen:		
auf Miethen für Postlokale		" 125,684. 96
" Unterhalt der Lokale		" 5,832. 87
		<hr/>
		Fr. 131,517. 83

Außer den für 1862 zum ersten Male vollständig eingetretenen höhern Miethzinsen für die neuen Postlokale in Bern, Chur, St. Gallen, Neuenburg, Chaux-de-Fonds kommen die neu gemietheten Remisenlokale und Wartzimmer für die Reisenden hinzu in Domo, Murten, Sonceboz, Orbe, Peterlingen, Romont, Simplan, Münster, Bruntrut, St. Aubin, St. Zimmer, Melz, Bellenz, Lugano u., deren Gesamtbestand die Mehrausgabe von Fr. 19,227 enthält. Die Remisen waren namentlich nothwendig wegen der Erstellung einer Anzahl von Anschlußkursen an die Bahnlinien, woselbst für die Unterbringung und Ergänzung der Fuhrwerke gesorgt werden mußte.

Für 1863 und 1864 stehen zunächst in Glarus, Lausanne und Genf von Kantonsbehörden oder Privaten auszuführende Neubauten oder Erweiterungen bisheriger Postlokale und bezügliche Miethpreiserhöhungen in Aussicht.

1. Postmaterial.

	1861.	1862.
	Ausgaben Fr. 402,769. 21	Fr. 419,787. 67
Ordentliches Budget	Fr. 360,000	
Bewilligter Nachtrags- credit "	60,000	
	<hr/>	" 420,000. —
a. Neue Anschaffungen.		
1. Wagen und Schlitten "	85,277. 10	" 93,247. 77
2. Fuhrwesen-Material "	44,261. 52	" 47,846. 83
3. Büreaugeräthschaften "	33,314. 05	" 44,582. 98
b. Reparaturen.		
1. An Wagen und Schlitten "	175,457. 26	" 166,198. 38
2. An Büreaugeräthschaften "	15,394. 83	" 16,361. 59
Zins von Postmaterialkapital "	38,728. 95	" 39,217. 70
Kosten der fahrenden Postbüreaux "	16,910. 30	" 19,199. 92
	<hr/>	Fr. 409,344. 01
Ab für Materiallieferungen zu neuen Wagenbauten "	6,574. 80	" 6,867. 50
	<hr/>	Fr. 402,769. 21
		Fr. 419,787. 67

Die Ueberschreitung des Voranschlags um Fr. 60,000 ist hauptsächlich folgenden Umständen beizumessen:

1. Der noch ungenügenden Anzahl kleinerer Postwagen und Fourgons, in Folge dessen die vorhandenen Fuhrwerke dieser Art allzusehr in Anspruch genommen werden müssen, sich daher schnell abnutzen und unverhältnißmäßig viel Reparaturkosten veranlassen.

2. Der im Anfang des Jahres stattgefundenen Absendung eines Kommissärs nach Genf behufs Regelung des dortigen Postdienstes, zu welchem Zweck derselbe zu Anschaffung von verschiedenen Büreaugeräthschaften u. s. w. ermächtigt wurde.

3. Der Anschaffung von Mobiliargegenständen und Büreaugeräthschaften für die neuen Postlokale von St. Gallen, Chur und zum Theil Bern.

4. Der Errichtung zweier neuen fahrenden Postbüreaux zwischen Neuenburg und Genf.

5. Der Ausführung des neuen Posttagengesetzes und daherige erforderliche Anschaffung verschiedener, zum Theil kostspieliger Geräthschaften, als: eine Stämpelpresse, zwei Stahlplatten, Stämpel, Briefwaagen und Gewichte u. s. w.

6. Der Eröffnung der Bahnlinie zwischen Balliswyl, resp. Freiburg und Lausanne, anläßlich welcher eine große Anzahl neuer Brief-

und Fahrpostsendungen eingeführt und zu deren Vermittlung eine Menge von Postfäken angeschafft werden mußte.

Es mag nicht ohne Interesse sein, aus der beigelegten Tabelle Nr. 11 zu ersehen, wie seit dem Jahre 1856 das System der Wagenklassen sich geändert hat und in welchem Maße die Ein-, Zwei- und Dreispänner sich vermehrt, die vier- und fünfspännigen Wagen sich vermindert haben.

g. Transportkosten.

Fixe Transportkosten.

Ordentliches Budget pro 1862	Fr. 2,825,000. —
Hiezu der bewilligte Nachkredit von	" 84,000. —
Total des Budget	Fr. 2,909,000. —
Ausgaben laut Rechnung des Jahres 1862	" 2,907,790. 02
1861	" 2,986,005. 50
Minüerausgabe im "Vergleich" zum "Budget 1862	" 1,209. 98
Jahr 1861	" 78,215. 48
Die "fixen, auf Verträgen beruhenden Kurs-	
zahlungen betragen im Jahr 1862	" 2,146,803. 42
" " 1861	" 2,186,462. 29
Kostenverminderung	Fr. 39,658. 87

Die fixen Transportkosten bieten in den ersten acht Monaten des Berichtsjahres wenig Stoff zu Vergleichen und Erläuterungen, indem die Monatsrechnungen bis und mit Ende August beiläufig die gleiche Höhe erreichten, wie im Vorjahr, weil die in Folge angeordneter Reduktionen und eines nicht wieder eingeführten Sommerkurses erzielten Minderkosten den Ausgaben für neue Kurseinrichtungen die Waage hielten. Die oben erwähnte Kostenverminderung von Fr. 39,658. 87 rührt nur her: einerseits von der durch die Eröffnung der Dronbahn veranlaßten Reorganisation einiger waadtländischer Postkurse und andererseits von den am 14. November 1862 aufgehobenen drei Messageriediensten zwischen Salins und Pontarlier. Der Unterhalt dieser letztern, so wie die Kurse Lausanne-Pontarlier, Ballorbes-Ballaigues I und II, Lausanne-Bern I und II, Freiburg-Bivis I und II, Freiburg-Lausanne, Freiburg-Yverdon I und II, Moudon-Bivis, Bulle-Dron erforderte nämlich in ihrem frühern Bestande eine Summe von jährlich Fr. 309,818 und verursachte einen Verlust von zirka Fr. 120,000, während der Unterhalt von 20 theils neuen, theils umgestalteten Kursen dormalen nur höchstens Fr. 166,000 mit einem muthmaßlichen Ausfall von Fr. 74,000 auf dem Personentransport betragen wird. Es muß jedoch beigelegt werden, daß unter diesen Unterhaltungskosten nicht nur die fixen, sondern sämtliche Kurskosten verstanden sind.

Irreguläre Transportkosten.

1. Außerordentliche und Weiwagenkosten. Die irregulären Transportkosten, welche laut Beilage Nr. 12 neun untergeordnete Ausgaben titel umfassen, betragen laut Rechnung 1862 . Fr. 760,986. 60
 " " 1861 . " 799,543. 21

Kostenverminderung Fr. 38,556. 61

welche in erster Linie unter Rubrik Außerordentliche und Weiwagenkosten, in zweiter Linie unter Rubrik Schiffahrtsgelder und in dritter Linie unter Rubrik Gebühren an das Ausland zu suchen sind und daher rühren, daß

- a) von dem vertragsgemäßen Beitrag an die Unterhaltungskosten der Vorarlbergerkurse 14 verfallene Quartalbeträge in den „Außerordentlichen Kurskosten“ verrechnet stehen, während die Rechnung von 1862 nur durch vier Quartalbeträge belastet ist;
- b) von den aufgehobenen, abgekürzten und reduzierten Kursen, welche die diesjährige Rechnung für Weiwagenlieferungen um ein Bedeutendes entlastet haben;
- c) von veränderten und auf ein bedeutend geringeres Maß von Kosten zurückgeführten Vertragsverhältnissen mit den Dampfbootgesellschaften des Vierwaldstätter-, Züricher- und Wallensees (im Februar 1862);
- d) von veränderten Vertragsverhältnissen mit der italienischen Postverwaltung, indem wir vom 1. Juli 1862 an keine andern als Brückengebühren für den Kurs Domo-Arona zu entrichten hatten, wogegen aber die bis dahin durch die italienische Postverwaltung geleistete Rückvergütung für den Transport der italienischen Felleisen ebenfalls wegfällt;
- e) von dem Aufhören der bis zum 14. November 1862 auf französischem Gebiet unterhaltenen 3 Bierspannerkurse, welche für sich allein seit Jahren an direkten und indirekten Gebühren eine Summe von beiläufig Fr. 18,000 per Jahr erforderte. Diese Kosten werden daher im künftigen Jahr des Gänzlichen wegfallen.

Die Ausgabebetitel: Vergütungen für abgetretene Kondukteurplätze, Postillonstrinkgelder, Wagenbeleuchtung und Schmiere, Vergütungen an die Eisenbahngesellschaften für den Transport von Fahrpoststücken über 10 Pfund verzeigen laut Beilage Nr. 13 wenig erhebliche Differenzen in den Rechnungsergebnissen, sei es in Vermehrung oder Verminderung der betreffenden Ausgaben. Bezüglich der in dieser letztern Rubrik zu Tage tretenden Kostenvermehrung von Fr. 1436. 35 ist nur noch zu bemerken, daß diese Ausgaben auch künftig noch immer im Steigen sein werden und zwar wegen der Eröffnung der Bahnlinie Lausanne-Freiburg, welche voraussichtlich

eine beträchtliche Zahl übergewichtiger Fahrpoststücke zu befördern haben wird.

Im Uebrigen ist der nach den Monaten zusammengestellten Generalübersicht der Transportkosten (Beilage Nr. 12) auch eine solche nach sämtlichen Postkreisen geordnete Tabelle, in Beilage Nr. 13 zugesellt.

h. Verschiedenes.

1862.

1861.

Ausgaben	Fr. 55,836. 22.	Fr. 32,101. 44
Voranschlag mit Nachtragskredit	„ 55,839. 08.	

Ueber diese gegen frühere Jahre in starkem Verhältnisse gestiegene Ausgabenrubrik haben wir einlässliche Erläuterungen beizufügen.

Die Ausgaben umfassen nachstehende untergeordnete Rubriken:

- | | |
|--|--------------|
| 1. Vergütungen für den Gebrauch fremder Postwagen | Fr. 220. 50 |
| 2. a) Vergütungen an Reisende als Folge von Postwagensturz erlittener körperlicher Verletzungen und Beschädigungen an Kleidern, Gepäcke, in 7 Fällen | „ 3,415. 35 |
| b) Vergütungen für Verlust und Beschädigungen von Postsendungen, Entdeckungsprämien bei Diebstählen, in 52 Fällen | „ 16,734. 09 |

Von den Postbeamten dagegen sind außerdem, wo dieselben ganz oder theilweise für Verluste oder Beschädigungen zu behaften waren, an Vergütungen geleistet worden in 68 Fällen Fr. 5,568. 51 worunter die Ordnungsbußen nicht begriffen sind.

3. Verschiedene Ausgaben.

- a) Kosten des Prozesses des Kantons Uri gegen den Bund als Beklagten, Postregalentschädigung betreffend. Dieser Prozeß war seit Juli 1853 bei dem Bundesgerichte anhängig, welches durch Urtheil vom 4. Juli 1862 die Forderung Uri's um eine jährliche Mehrvergütung an Postertrag von Fr. 21,158. 02 abgewiesen hat. In diesem Zeitraum von 9 Jahren sind außer sehr zahlreichen Rechtschriften von jeder Partei umfangreiche außergerichtliche Memoriale im Drucke herausgegeben worden und die Verhandlungen waren mit vielen und mühevollen Nachsuhungen und öftern Reisen des Anwaltes,

Transport Fr. 20,369. 94

Transport Fr. 20,369. 94

Konkultationen und Vorständen verbunden. Der Kläger wurde außerdem verurteilt, als Gerichtskosten Fr. 3000 und an den Beklagten Fr. 1000 Prozeßkosten zu vergüten, welche auf der hier ausgesetzten Ausgabe von Fr. 6,242. 35 noch in Abzug zu bringen sind.

Anderweitige Prozeßkosten in kleinern Streitfällen (6)	"	220.	54
b) Zollabfertigungsgebühr für Postgegenstände in Romanshorn außer den Zollstunden	"	450.	50
c) Portocauslagen des Postdepartements	"	254.	—
d) Rechnungsberichtigungen	"	510.	51
e) Expertisen für Kollaudation von Postgebäuden	"	209.	—
f) Zufällige verschiedene Ausgaben, (Festkosten, Lokalentschädigungen, Neujahrsdienst etc.)	"	1,643.	57

Fr. 9,530. 47

4. Die Anschaffung der Frankomarken, deren Verbrauch im Jahre 1862 auf 13,868,003 Stücke (gegenüber 9,399,117 von 1861) gestiegen ist, erforderte eine Ausgabe 1861 von Fr. 12,875. 31 1862 von

" 18,031. 24

Dieselben werden durch die eidgenössische Münzstätte erstellt. Der Ankaufspreis der alten Markenforten ist Fr. 1. 25 das Tausend. Die neuen Markenforten, mit durchlöcherter Hand kosten 60 Cts. das Tausend, ohne das Papier, die Platten und die Umschläge, deren Anschaffung die Postverwaltung besorgt, wonach die Gesamtkosten sich auf Rp. 70,6 das Tausend Marken stellen. Diese Kostenreduktion konnte zunächst durch Benutzung der Konkurrenz in der Fabrikation und die Anschaffung einer wohlfeilern Papiersorte erzielt werden.

- | | | | |
|--|---|--------|----|
| 5. Provision für Verkauf von Frankomarken | " | 510. | 65 |
| 6. Verzinsung des Loßkaufkapitals für die Thurn- und Taxis'schen Posten in Schaffhausen (Bundesbeschluß vom 20. Januar 1860) | " | 4,702. | 34 |

Transport Fr. 53,144. 64

	Transport	Fr. 53,144. 64
7. Kosten der Formulare für inländische Geldanweisungen und bezügliche Telegramme		" 2,691. 58
Der Erlös vom Verkauf dieser Formulare, wodurch die Postkasse für diese Auslagen vollständig gedeckt wird, ist in der Tax-Einnahme von Paketen und Geldern begriffen.		
		<hr/> Fr. 55,836. 22

Telegraphenverwaltung.

1. Allgemeine Bemerkungen.

Der letztjährige Bericht über diesen Zweig der eidgenössischen Verwaltung begann mit einem Rückblick auf die erste 10jährige Periode des Bestandes der Telegraphen in der Schweiz. Wir haben dargethan, daß die Telegraphenverwaltung während dieses Zeitabschnittes regelmäßig vorwärts geschritten ist, daß sie im Allgemeinen ihrem Hauptzweck, die Telegraphie allen wirklichen Bedürfnissen unseres Landes anzupassen, entsprochen hat, und daß sie endlich, wenn sie auch nicht eine ergiebige Einnahmsquelle zu werden versprach, doch im Stande war, sich durch ihre eigenen Einnahmen selbst zu erhalten und zu entwickeln.

Das allgemeine Ergebniß des Jahres 1862 ist nicht weniger befriedigend als dasjenige der vorhergehenden Jahre.

Wenn auch die Gesamtausgaben sich beträchtlich vermehrten, so blieben doch die Einnahmen nicht zurück und der Aktivsaldo von 1862 ist ebenso groß als derjenige von 1861.

Es sind nämlich die im Jahr 1861 nur Fr. 502,429. 43 betragenden Einnahmen im Jahr 1862 auf Fr. 583,915. 91 gestiegen, mit einer Vermehrung von Fr. 81,486. 48; während die Ausgaben von Fr. 421,039. 87 im Jahr 1861 im Jahr 1862 auf Fr. 502,002. 02 gestiegen sind, mit einer Vermehrung von Fr. 80,962. 15; so daß der Aktivsaldo von 1861 Fr. 81,389. 56 und von 1862 Fr. 81,913. 89 betrug.

Wir können sogar sagen, daß die Vermehrung der Einnahmen eine Folge der Vermehrung der Ausgaben war, d. h. der Erstellung neuer Linien, welche wesentlich zur Steigerung der Ausgaben, aber auch gleichzeitig zur Steigerung des Verkehrs beigetragen haben.

In der That wurde man im Jahr 1861 durch die Anhäufung von Depeschen auf einzelnen Linien und in gewissen Richtungen in Verlegen-

heit gesetzt. Um diesem Uebelstande zu begegnen, beschloffen wir im Dezember 1861 die Ausführung einer Reihe von Arbeiten, welche lediglich die Vervollständigung und Erleichterung der allgemeinen Verbindungen bezweckten.

Der Erfolg ließ, wie man sieht, nicht lange auf sich warten und die Nachtragskredite von Fr. 60,000, welche wir deshalb verlangen mußten, können mit Recht als gut angelegtes Kapital betrachtet werden.

Bezüglich der Einzelheiten verweisen wir auf den Abschnitt über die Linien.

Bekanntlich mußten wir uns bei Entstehung des Telegraphenwesens an die Kantone wenden, um von denselben die Erlaubniß zur Erstellung der Telegraphenlinien längs den Landstraßen und die Mitwirkung der kantonalen Beamten für die Ueberwachung und Unterhaltung der Linien zu erlangen.

Andererseits mußten sich diejenigen Ortschaften, welche Telegraphenbureauz erhielten, zu gewissen pekuniären und andern Leistungen (Lieferung der Lokale, Heizung, Stangen etc.) verpflichten. Diese verschiedenen Verpflichtungen wurden durch Verträge mit den Kantonsregierungen geregelt, deren Endtermin durchgehends auf den 31. Dezember 1862 angesetzt war.

Es handelte sich nun darum, zu entscheiden, ob diese Leistungen beibehalten werden sollen und in welchem Umfange.

Die Beibehaltung der auf die Erstellung der Linien längs den Landstraßen bezüglichen Verpflichtungen konnte nicht in Zweifel gezogen werden, weil sie offenbar für den Bestand unseres Telegraphenwesens unerläßlich ist.

Hinsichtlich der Gemeindeleistungen anerkannten wir ohne Mühsal, daß dieselben in der Regel grundsätzlich nach und nach abzuschaffen seien.

Triftige Gründe wurden jedoch gegen die sofortige Verzichtleistung ohne Unterschied aufgeführt:

1) Die finanzielle Lage der Telegraphenverwaltung gestattete, obwohl befriedigend, doch den sofortigen Verzicht auf eine mehr als Fr. 40,000 jährlich ertragende Einnahmsquelle in dem Momente nicht, wo man neue, ziemlich bedeutende Ausgaben, namentlich für Erhöhung der Besoldungen, voraus sah. Das Gleichgewicht der Einnahmen und Ausgaben dieser Verwaltung wäre durch eine solche Maßregel zu sehr gefährdet worden, was wir weder riskiren konnten noch durften.

2) Wenn aber auch die finanzielle Frage der Abschaffung der Gemeinde-Beiträge kein Hinderniß in den Weg gelegt hätte, so widersezte sich derselben der Text des Bundesgesetzes betreffend die Telegraphen vom 20. Dezember 1854, Art. 2 *) in absoluter Weise. Dieser Artikel sagt nämlich, daß diejenigen Orte, welche Telegraphenbureauz erhalten, „sich

*) Offiz. Sammlung Bd. V, S. 1.

„in der Regel zu angemessenen Beiträgen an die Kosten der Bureaux verpflichtet zu werden.“ Ein Beitrag mußte somit von jedem unter gewöhnlichen Bedingungen eröffneten Bureau gefordert werden, und derselbe mußte angemessen sein. Dieses Maß war bereits früher so aufgefaßt worden, daß man die Beiträge im Verhältniß zur Bevölkerung festsetzte, jedoch mit einem Minimum. Wenn aber eine Ortschaft diesen verhältnißmäßigen Beitrag während 10 Jahren bezahlen mußte, während eine andere Ortschaft nur während 2 oder 3 Jahren, so hätte einleuchtender Weise jede Verhältnißmäßigkeit aufgehört.

3) Endlich ist außer Zweifel, daß dieses System von Lokalbeiträgen viel zur raschen Verbreitung der Telegraphie in der Schweiz beigetragen hat. Vermittelst dieser beziehungsweise geringen Beiträge der Gemeinden, welche sich die Vortheile dieses neuen Institutes aneignen wollten, sah sich die eidgenössische Verwaltung in Stand gesetzt, daselbe ohne Bedenken auch auf abgelegene Gegenden auszudehnen, welche nicht in der Lage waren, dem Fiskus eine vortheilhafte Einnahmsquelle zu eröffnen.

Es bildete daher der Entschluß dieser oder jener Ortschaft, die geforderten Beiträge zu leisten, einer der Hauptfaktoren bei dem Entschiede über Errichtung eines neuen Bureau.

In Folge dessen haben wir unterm 6. August 1862 in Anwendung der Art. 2 und 8 des zitierten Bundesgesetzes vom 20. Dezember 1854 eine Verordnung *) erlassen, wodurch alles, was auf die Errichtung von Telegraphenlinien und Bureaux Bezug hat, regulirt wird. Die Leistungen wurden im Allgemeinen so beibehalten, wie sie in den ursprünglichen Verträgen festgesetzt worden waren. Die Lokalbeiträge wurden für 10 Jahre gefordert vom Tage der Eröffnung des betreffenden Bureau an gerechnet. Ueber diesen Zeitpunkt hinaus sind die mit Telegraphenbureaux versehenen Ortschaften in der Regel von jeder Leistung befreit. Bei einzelnen speziellen Fällen können auch Ausnahmen gemacht werden.

Es dürfte überflüssig sein, zu bemerken, daß diese Verordnung gegenüber den Kantonen und Gemeinden keineswegs einen gesetzlichen Charakter hat, welcher bindende Verpflichtungen nach sich zöge; dazu wären wir nicht kompetent gewesen; sondern dieselbe enthält lediglich die Bedingungen, welche die Kantone und Gemeinden einzugehen haben, insofern sie die Vortheile der Telegraphie sich verschaffen wollen. Bei verweigerter Erfüllung würde die Eidgenossenschaft von selbst aller Verpflichtung entledigt und es stände ihr frei, solche Linien und Bureaux zu unterdrücken, deren Beibehaltung ihr nicht besonders vortheilhaft erschiene.

Wir müssen hier noch eines andern Umstandes erwähnen, welcher auf den Gang unsers Telegraphenwesens im Allgemeinen Einfluß übt. Es ist dieses der Bundesbeschluß vom 15. Juli 1862 **), betreffend die

*) Offiz. Sammlung Bd. VII, S. 329.

***) Offiz. Sammlung Bd. VII, S. 320.

Verlängerung des Tagdienstes in den bedeutenderen Telegraphenbüreau und die Benutzung der Telegraphen während der Nacht.

Bestimmte Gründe gestatteten die sofortige Vollziehung dieses Beschlusses nicht. Die im Sommer stets bedeutende Vermehrung der Telegramme nahm im Jahr 1862 eine bis dahin bei Weitem nicht erreichte Ausdehnung. Nicht nur war das gewöhnliche Personal der Verwaltung mit Arbeit überladen, sondern man mußte auch alle verwendbaren, patentirten Aspiranten in den Dienst berufen. Dabei war die Verwaltung genöthigt, erfahrene Telegraphisten für die Instruktion der zahlreichen, von uns während des Sommers neu eröffneten Zwischenbüreau abzugeben, so daß alle bedeutenderen Büreau so bedrängt waren, daß man jeden Gedanken an Mehrforderung fallen lassen mußte. Die in diesem Berichte enthaltenen Ziffern betreffend die Anzahl der Depeschen und ihren Ertrag bestätigen dieses vollkommen.

Unter diesen Umständen mußten wir vor Allem die Störung des Dienstes vermeiden und zuwarten, bis wir über ein mit der Arbeit im Verhältnisse stehendes und für die Verlängerung des Tagdienstes genügendes Personal verfügen konnten.

Indessen wurden sofort die nöthigen Maßregeln namentlich durch Eröffnung eines neuen Volontärkurses ergriffen, damit die Verwaltung sich während der nächsten Saison nicht mehr in ähnlicher Verlegenheit befinde.

Wir erließen sodann die zur Ausführung des erwähnten Bundesbeschlusses nöthigen Verfügungen, welche vom 1. April 1863 an allgemein in Kraft traten. Darauf werden wir in unserm nächsten Jahresberichte zurückkommen.

Die Frage der Benutzung der Eisenbahntelegraphen für Beförderung von Privatdepeschen hat im Jahr 1862 die gewünschte Lösung nicht gefunden. Unterm 8. Juli 1861 hatten wir der h. Bundesversammlung eine Botschaft sammt Gesetzesentwurf*) vorgelegt, wodurch diese Frage unserer Ansicht nach auf befriedigende Weise gelöst werden sollte. Der Ständerath wies jedoch mit Beschluß vom 25. Januar 1862**) diesen Entwurf an uns zur Umarbeitung zurück und fügte bei, daß vor Allem die Eisenbahngesellschaften über die zu ergreifenden Maßregeln angehört werden sollten. In Folge dessen wurde im Juni eine Konferenz zwischen unseren Abgeordneten und denjenigen der Eisenbahngesellschaften abgehalten, wobei man sich jedoch überzeugte, daß hinsichtlich der Grundzüge eines den Wünschen des Ständerathes und unsern eigenen Ansichten entprechenden Gesetzesentwurfes keine Verständigung möglich sei. In der That glaubten die Gesellschaften, ungeachtet aller Geneigtheit zur Mitwirkung

*) Bundesblatt, 1861, Bd. II, S. 329.

**) " " 1862, " I, S. 487.

bei dem der eidgenössischen Verwaltung vorschwebenden Ziele, sich des Bestimmtesten auf Einräumung folgender drei Punkte beschränken zu sollen:

1) In den Ortschaften, wo ein eidgenössisches Telegraphenbureau besteht, die Privattelegramme in ihren Bahnhöfen in Empfang nehmen, die Tagen dafür beziehen und sie dem eidgenössischen Bureau zur Beförderung zustellen zu lassen.

2) In den Ortschaften, wo kein eidgenössisches Bureau, wol aber ein Bahntelegraphen-Bureau besteht, zu gestatten, daß der Angestellte der betreffenden Bahn gleichzeitig vermittelt der Linien und Apparate der eidgenössischen Verwaltung die Privatdepeschen besorge.

Die Gesellschaften verlangten eine Vergütung von 50 Ct. für jede Depesche, zu deren Beförderung sie auf die eine oder andere Weise mitgewirkt haben.

3) Die Gesellschaften verpflichteten sich endlich, der eidgenössischen Verwaltung auf ihr Begehren, überall wo es die vorhandenen Räumlichkeiten in den Bahnhöfen und Stationsgebäuden gestatten, die zur Einrichtung unabhängiger eidgenössischer Telegraphen-Bureaux nöthigen Lokalitäten zu vermietthen.

Angeichts dieser nach unserem Dafürhalten ziemlich unbefriedigenden Anerbietungen, erachteten wir, bevor die Sache wieder vor die Bundesversammlung gebracht wurde, für angemessen, praktische Versuche anstellen zu lassen, um die Frage aufzuklären und beiden Theilen zu zeigen, wie weit man gehen könne, um dem Publikum die größtmöglichen Vortheile zu gewähren und doch die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes nicht zu gefährden.

In Folge dieses Beschlusses wurden die nöthigen Maßregeln mit der Nordost- und Centralbahngesellschaft vereinbart und die fraglichen Versuche während des laufenden Jahres in einer Anzahl Bahnhöfe und Bahnstationen beider Gesellschaften gemacht.

Da die Weltausstellung in London eine sehr vollständige Sammlung der neuesten und vollkommensten auf die Telegraphie bezüglichen Modelle enthielt, so beschloßen wir, den Centraldirektor der Verwaltung dahin zu senden und beauftragten ihn gleichzeitig, die vorzüglichsten Verwaltungen und die interessantesten telegraphischen Etablissements, die er auf seinem Wege treffen sollte, zu besuchen. Diese Reise war um so mehr gerechtfertigt, als seit einer Reihe von Jahren keiner der höheren Beamten unserer Verwaltung Gelegenheit hatte, mit eigenen Augen zu beobachten, was im Ausland auf dem Gebiete der Telegraphie geleistet werde.

Der uns vorgelegte bezüglichliche Bericht behandelt unsere telegraphischen Beziehungen zum Ausland, einzelne Verwaltungsfragen und das für Linien und Apparate zweckdienliche Material.

Wenn auf der einen Seite die Schlüsse dieses Berichtes hinsichtlich des allgemeinen Ganges unserer Verwaltung und des von ihr eingenommenen Ranges unter den übrigen europäischen Verwaltungen vollkommen beruhigten, so konnten auf der anderen Seite mehrere Verbesserungen angenommen und unverzüglich eingeführt werden, namentlich in Bezug auf Vereinfachung des Rechnungswesens, welches in Folge der Vermehrung des Verkehrs eine so große Ausdehnung erlangte, so wie auch bezüglich der definitiven Annahme des Morse'schen Apparates mit Farbschrift.

Dieses sind, kurz gefaßt, die hauptsächlichsten Vorgänge während des Jahres 1862, welche von allgemeinem Interesse für die Telegraphen-Verwaltung sind.

Gehen wir nunmehr zur genaueren Prüfung der einzelnen Zweige der genannten Verwaltung über.

3. Linien.

Es folgt hier zunächst die Uebersicht der im Jahr 1862 ausgeführten Arbeiten für Unterhaltung, Ergänzung und Vermehrung des Telegraphen-Netz:

a. Neu erstellte Linien:

	Länge in Stunde i.
Linie mit 2 Drähten von Boudevilliers nach Fontaine, an der Landstraße	— $\frac{1}{8}$
„ „ 1 Draht von Lausanne nach Freiburg, längs der Eisenbahn	14 $\frac{5}{8}$
„ „ 1 Draht von Simplan nach Gondo, an der Landstraße	2 $\frac{4}{8}$
„ „ 2 Drähten von Rheinlehne nach Schweizerhalle, an der Landstraße	— $\frac{2}{8}$
„ „ 1 Draht von Herzogenbuchsee nach Liestal, an der Landstraße	9 $\frac{4}{8}$
„ „ 1 Draht von Wülflingen nach Bülach, an der Landstraße	3 $\frac{1}{8}$
„ „ 1 Draht von Morschach bis zur Mitte des Bodensee's in der Richtung nach Lindau, Tau	2 $\frac{6}{8}$
„ „ 2 Drähten von der Sihlbrücke nach Hausen, an der Landstraße	1 $\frac{1}{8}$
„ „ 2 Drähten von der Station nach dem Bureau Mels, an der Landstraße	$\frac{1}{8}$
„ „ 2 Drähten von Schwanden nach Linthal	2 $\frac{3}{8}$
„ „ 2 „ „ Rüti nach Wald	1 $\frac{1}{8}$
„ „ 1 Draht „ Magadino nach Mappo, längs dem Ufer des lago maggiore	1 —

Total: 39 —

b. Neu angebrachte Drähte an schon bestehenden Linien.

Ein zweiter Draht von Lausanne nach Sitten längs der Eisenbahn	19 ⁶ / ₈
" " Draht von Bern nach Freiburg längs der Eisenbahn	5 ⁶ / ₈
" vierter Draht von Bern nach Burgdorf längs der Eisenbahn	4 ² / ₈
" dritter Draht von Burgdorf nach Herzogenbuchsee längs der Eisenbahn	4 —
" zweiter resp. vierter Draht von Olten nach Basel	8 ¹ / ₈
" " " fünfter " " Liestal	3 —
" dritter und vierter " " Pratteln nach Rheinlehne, längs der Landstraße	— ² / ₈
" " Draht von Sursee nach Luzern, längs der Eisenbahn	5 ² / ₈
" " und vierter Draht von der Station zum Bureau Magaz, längs der Landstraße	— ¹ / ₈
" zweiter Draht von Winterthur nach Wülflingen, längs der Eisenbahn	— ¹ / ₈
" vierter resp. sechster Draht von Zürich nach Winterthur, längs der Eisenbahn	6 —
" vierter Draht von St. Gallen nach Rorschach	3 ³ / ₈
Total:	<hr/> 60 ³ / ₈

c. Neu umgebaute Linien.

1. Linien, welche von den Landstraßen an die Eisenbahnen verlegt wurden.

Linie von Lausanne nach Vivis	4 —
" " Vivis " Villeneuve	2 ² / ₈

2. Neu umgebaute Linien längs ihrem alten Tracé auf Eisenbahnen.

Linie von Bern nach Burgdorf, mit eisernen Stangen	4 ⁶ / ₈
" " Baden " Altstätten " " "	3 ⁷ / ₈
" " Sursee " Luzern " " "	5 ² / ₈
" " Aarburg " Herzogenbuchsee " " "	5 —
" " Wallisellen-Winterthur " " "	3 ⁶ / ₈
" " St. Gallen-Rorschach " " "	3 ³ / ₈

3. Neu umgebaute Linien längs ihrem alten Tracé auf Landstraßen.

Linie von Chaugdefonds nach Gnyburg	1 ³ / ₈
" " Ginfiedeln " Diberbrugg	1 —
" " Sorgen " Richterzhynl	2 ² / ₈

Transport	<hr/> 36 ⁷ / ₈
-----------	--------------------------------------

		Transport	36 7/8
Linie von Speicher	nach Trogen		— 1/8
" "	Cablriolo	Misocco (Linie Chur-Vellenz)	1 1/8
" "	Buschlav	" La Rosa (" Buschlav-Samadén)	2 7/8
" "	Au (Beverz)	" Juz (" Samaden-Schulz)	1 3/8
" "	Saff'acca	" Casaccia (" Chur-Castafegna)	1 6/8
Total :			44 7/8

Der Umbau der Linienstrecken von Winterthur nach Weinfelden und von Rorschach nach Rheinek mit eisernen Stangen wurde überdieß im Jahr 1862 in Angriff genommen, aber nicht beendigt.

Es wurden im Laufe desselben Jahres keine Linien abgebrochen.

Die Linien des schweizerischen Telegraphennetzes hatten am 31. Dezember 1862 folgende Längen :

	Linien mit 1 Draht.	Linien mit 2 Dräthen.	Linien mit 3 Dräthen.	Linien mit 4 Dräthen u. mehr.	Total.
	Stunden.	Stunden.	Stunden.	Stunden.	Stunden.
I. Kreis . . .	121 6/8	33 7/8	12 4/8	4 5/8	172 6/8
II. " . . .	123 5/8	43 5/8	19 3/8	9 6/8	196 3/8
III. " . . .	92 7/8	38 —	12 6/8	11 7/8	155 4/8
IV. " . . .	118 6/8	15 6/8	1 7/8	—	136 3/8

Bestand auf					
31. Dezember 1862 :	457 —	131 2/8	46 4/8	26 2/8	661
31. Dezember 1861 :	446 4/8	114 —	50 2/8	12 —	622 6/8
Vermehrung :	10 4/8	17 2/8	—	14 2/8	38 2/8
Verminderung :	—	—	3 6/8	—	—

Der kleine Unterschied, welchen man zwischen der Gesamtvermehrung des Netzes von 38 2/8 Stunden und der durch die Erstellung neuer Linien erfolgten Vermehrung von 39 Stunden bemerken wird (vide lit. a. hievör), rührt von der Längenverminderung gewisser Tracés bei Anlaß des Umbaues der Linien her.

Die Gesamtlänge der Linien unseres Netzes beträgt somit 661 Stunden oder 3173 Kilometer.

Die Länge der auf abgenannten Linien im Betriebe stehenden Drähte beträgt 975 Stunden oder 4680 Kilometer.

Die Ausdehnung der für den Dienst der Eisenbahngesellschaften bestimmten Drähte betrug am 31. Dezember 1862 239 Stunden mit einer Vermehrung von 14 Stunden gegenüber dem Bestande des vorhergehenden Jahres, welche von der Eröffnung der Linie von Freiburg nach Lausanne herrührt. Die Gesamtausdehnung der auf dem Gebiete der Eidgenossenschaft im Betriebe stehenden Telegraphen-

Linien betrug somit am 31. Dezember 1862 1214 Stunden oder 5827 Kilometer.

Von den 661 Stunden Linien unseres Netzes sind 431 Stunden längs den Landstraßen und 230 an den Eisenbahnen erstellt.

Von den längs den Eisenbahnen erstellten 230 Stunden Linien sind 155 Stunden mit hölzernen und 75 Stunden mit eisernen Stangen gebaut. Die im Jahr 1862 ausgeführten Linienbauten sind ziemlich bedeutender als diejenigen vom Jahr 1861.

Diese Vermehrung der Bauten rührt indessen nicht ausschließlich von den neu erstellten Linien her. Die Gesamtlänge dieser Leitern, welche sich im Jahre 1861 auf $31\frac{7}{8}$ Stunden belief, stieg im Jahr 1862 auf 39 Stunden mit einer Vermehrung von $7\frac{1}{8}$ Stunden. Während so dann im Jahre 1861 nur auf eine Strecke von $8\frac{1}{8}$ Stunden neue Drähte auf schon bestehenden Linien angebracht wurden, betrug die Länge der im Jahr 1862 gezogenen Drähte nicht weniger als $60\frac{3}{8}$ Stunden mit einer Vermehrung von $52\frac{2}{8}$ Stunden. Unter den neu erstellten Linien und Drähten (vide litt. a und b hievor) befinden sich einige, welche von allgemeiner Bedeutung für die Entwicklung unseres Netzes sind.

Die Linie von Lausanne nach Freiburg, welche durch die Ziehung eines zweiten Drahtes von Freiburg nach Bern bis an letzteren Ort verlängert wurde, ist mit einem der Drähte von Lausanne nach Genf direkt verbunden worden und bildet auf diese Weise einen direkten Draht von Bern nach Genf. Dieser direkte Draht brachte bedeutende Erleichterungen in den wichtigen Verkehr zwischen Genf und den darüber hinaus gelegenen Ländern einerseits und zwischen Genf und Bern, der nördlichen und östlichen Schweiz und den ferner liegenden Ländern andererseits.

Die Linie von Simplon nach Gondo hat einen neuen Anschluß nach Italien geöffnet, welcher Mailand und Genf in direkte Verbindung bringt. Diese neue Linie konnte nur durch eine genügende Verbindung mit Genf und Lausanne einige Bedeutung gewinnen, welcher Zweck dann durch Ziehung eines zweiten Drahtes (direkter Draht von Sitten nach Lausanne) erreicht wurde.

Ein neuer Draht von Bern nach Herzogenbuchsee wurde mit der von Herzogenbuchsee nach Liestal über den obern Hauenstein erstellten Linie verbunden, und diese durch einen neuen Draht von Liestal nach Basel fortgeführt. Hiedurch entstand eine Linie, welche bei Bedienung einer Reihe neuer Büreaux zugleich im Interesse des allgemeinen Verkehrs eine direkte Verbindung zwischen Bern und Basel bildet.

Ein zweiter Draht von Basel nach Olten wurde mit dem schon bestehenden direkten Drahte von Olten nach Luzern verbunden, um einen direkten Draht von Basel nach Luzern zu bilden und dadurch hauptsächlich

den Verkehr zwischen Basel und Italien über den St. Gotthard zu erleichtern.

Durch einen mit der Linie Bern, Burgdorf, Sumiswald, Sursee verbundenen dritten Draht von Sursee nach Luzern wurde eine neue Telegraphenlinie zwischen Bern und Luzern ergänzt.

Diese Linie wurde in Folge dessen allgemeiner und vortheilhafter benutzt, und bewirkte hauptsächlich die Entlastung der Linie von Bern nach Luzern durch das Berner Oberland und den Kanton Unterwalden, welche für ihre zahlreichen Depeschen im Sommer während der Anwesenheit der Reisenden nicht mehr genügte.

Ein vierter Draht zwischen Zürich und Winterthur vervollständigte die unumgänglich notwendigen Verbindungen für den bedeutenden Verkehr zwischen Zürich, Winterthur und den die Korrespondenz von St. Gallen, Romanshorn und Konstanz her ins Innere der Schweiz leitenden Linien.

Endlich wurde ein neuer Draht von St. Gallen nach Rorschach mit dem von Rorschach nach Lindau gelegten unterseeischen Tau verbunden, und dadurch ein neuer Anschluß zwischen der Schweiz und Bayern erzielt, welche zwei Länder, obwohl an einander angrenzend, bis dahin keine direkten telegraphischen Beziehungen unterhielten.

Die andern minder wichtigen Neubauten bezweckten nur neue vom Netze mehr oder weniger entfernte Büreaux mit demselben in Verbindung zu bringen.

Der Umbau schon bestehender Linien, welcher im Jahr 1861 nur auf eine Länge von 17 Stunden stattfand, dehnte sich 1862 auf $44\frac{7}{8}$ Stunden aus, wovon $6\frac{2}{3}$ von Landstraßen an Eisenbahnen verlegt, 26 mit eisernen Stangen längs den Eisenbahnen und $12\frac{5}{8}$ Stunden mit hölzernen Stangen an Landstraßen umgebaut wurden.

Die Umbauten mit eisernen Stangen werden mit konischen Stangen ausgeführt, über deren Vorzüge wir uns im letzten Jahresberichte ausgesprochen haben. Die dabei gemachte Erfahrung entspricht ganz der Erwartung, so daß wir dieses System als definitiv betrachten können. Wir halten uns übrigens dabei nicht länger auf, weil dieser Gegenstand in unsern letzten Berichten wiederholt und namentlich in demjenigen von 1858 besprochen worden ist.

Da das vervollständigte Netz unserer Eisenbahnen jetzt den Transport hölzerner Stangen auf ziemlich bedeutende Entfernungen ohne allzu große Kosten gestattet, so konnten wir den öfters ausgesprochenen Wunsch verwirklichen, die Präparation der Holzstangen nach dem Verfahren von Dr. Boucherie in einem etwas größeren Maßstabe vorzunehmen. Dadurch wird nach den in Frankreich und anderwärts gemachten Erfahrungen die Dauerhaftigkeit des Holzes verdreifacht. Es wurde daher mit einem Unternehmer ein Vertrag abgeschlossen, wonach uns derselbe in den Jahren

1862 und 1863 im Ganzen 10,000 präparirte Stangen in den Bahnhof Freiburg zu liefern hat, welche dann nach verschiedenen Richtungen versandt werden.

Das zwischen Morschach und Lindau nach Uebereinkunft durch die bayerische Verwaltung gelegte unterseeische Tau vereinigt alle wünschbaren, technischen Vorzüge in sich um dessen wohlkonditionirte Dauerhaftigkeit für den Dienst zu sichern.

3. Apparate.

In den Beziehungen zwischen der Telegraphenverwaltung und der Werkstätte ist keine Veränderung eingetreten und letztere hat die Lieferung der Apparate und deren Reparatur zu den vom Post- und Finanzdepartement vereinbarten Preisen zu liefern.

Die Versuche mit dem Apparat Morse, welcher die Zeichen mit Farbschrift auf dem Papierstreifen gibt, wurden fortgesetzt, und man gelangte zu einem Konstruktionsystem, welches allen Bedürfnissen zu entsprechen scheint, die Weglassung des Relais, sowie der Lokalbatterie und eine sichere Translation gestattet, ohne daß diese wichtigen Vortheile durch irgend welche ernstliche Uebelstände aufgewogen werden. Auf einem unserer Hauptbüreaux wurden seit einem halben Jahre 6 dieser Apparate verwendet, welche stets mit der vollkommensten Regelmäßigkeit funktionirten. Wir fahren daher fort, die alten Apparate auf den Hauptbüreaux nach und nach durch jene neuer Konstruktion zu ersetzen; die erstern werden sodann auf den neu zu eröffnenden Zwischenbüreaux verwendet.

Diese Verfügung rechtfertigt sich im Uebrigen auch dadurch, daß das erwähnte Apparatenystem in mehreren fremden Ländern, namentlich in Frankreich und in Belgien definitiv eingeführt ist.

In unserm letzten Jahresberichte sprachen wir von der begonnenen Einführung von zwei Verbesserungen. Die eine derselben betrifft die Verwendung von verhältnißmäßig schmalen Papier, wodurch infolge verminderten Gewichts beträchtliche Ersparniß erzielt wird; die andere besteht in der allgemeinen Einführung der sogenannten Bunsen'schen Batterie. Die Erfahrung rechtfertigte die Erwartungen vollständig, so daß jetzt auf allen Büreaux, welche einen stärkeren Papierverbrauch haben, nur schmales Papier verwendet wird, während die Bunsen'sche Batterie im Laufe des Jahres 1862 auf 32 Büreaux eingeführt wurde.

Die leichten Abänderungen, welche in der Konstruktion der alten Apparate nöthig sind, um darauf schmales Papier zu verwenden, werden nach und nach angebracht, so wie diese einer allgemeinen Reparatur durch die Werkstätte bedürftig sind. Die Umänderung des Batteriematerials findet ebenfalls nach und nach in der Weise statt, daß alles alte Material vollständig ausgenutzt werden muß, bevor man es bei Seite legt. Auf diese Weise vermeidet man alle Unkosten.

Am 31. Dezember 1862 waren in unserem Netze 280 Apparate in Thätigkeit, 31 mehr als im Jahr 1861. Von diesen 31 Apparaten wurden 20 in den 20 neu eröffneten Büreaux verwendet; die übrigen 11 sind in Folge Vermehrung der Linien und Drähte so vertheilt worden: 2 in Neuenburg, 1 in Sitten, 2 in Basel, 2 in Bern, 1 in Luzern, 2 in Zürich und 1 in Winterthur.

Diese 280 Apparate waren auf folgende Weise in unseren 177 Büreaux vertheilt:

Anzahl der Büreaux.	Anzahl der Apparate per Büreau.	Gesamtzahl der Apparate.
149	1	149
10	2	20
4	3	12
3	4	12
2	5	10
3	6	18
3	8	24
1	10	10
1	11	11
1	14	14
177		280

Endlich befanden sich auf den nämlichen Zeitpunkt 22 vollständige Apparate mit Zubehörde in dem Centralmagazin der Direktion in Bern oder auf den Hauptbüreaux in Reserve.

Die Telegraphenverwaltung besaß somit Ende 1862 302 vollständige Apparate, 21 mehr als im vorigen Jahre.

4. Büreaux.

Im Laufe des letzten Jahres wurden 20 neue Büreaux eröffnet (8 mehr als im Jahr 1861) nämlich: Arbon, Arth, Balsthal, Beaurivage (Hotel) - Dully, Brienz, Chatel-St. Denis, Fontaine, Häzigen, Hausen, Langenbruck, Linthal, Mels, Montier, Saxon, Schweizerhalle, St. Bernhardin, Travers, Wald, Waldenburg und Wangen.

Die Zahl der am 31. Dezember 1861 im Betriebe befindlichen Büreaux stieg auf 177, wovon 4 nur während des Sommers geöffnet sind.

In nachstehender statistischer Tabelle geben wir eine Uebersicht der Zahl der Telegraphenbüreaux im Verhältniß zu den Kantonen und ihrer Bevölkerung sowie im Verhältniß zur Zahl der spedirten Depeschen. In letzterer Beziehung findet man unten bei Abschnitt „Telegraphischer Verkehr“ weitere Angaben.

Dabei müssen wir bemerken, daß die neue Volkszählung, welche letztes Jahr der bezüglichen Tabelle zu Grunde gelegt wurde, nachträglich eine

Kantone.	Zahl der Büreau.	Bevölkerung. (Neue Zählung von 1861.)	Bevölkerung auf je ein Büreau.	Telegraphische Depeschen.		
				Gesammt- zahl.	Durch- schnittszahl für ein Büreau.	Auf 1000 Seelen Bevölkerung.
Zürich	12	266,265	22,189	58,984	4 915	222
Bern	20	467,141	23,357	34,595	1,730	74
Luzern	4	130,504	32,626	8,326	2,081	64
Uri	2	14,741	7,371	1,683	841	112
Schwyz	4	45,039	11,259	2,439	609	54
Obwalden	1	13,376	13,376	231	231	18
Nidwalden	1	11,526	11,526	344	344	29
Glarus	5	33,363	6,672	6,106	1,221	185
Zug	1	19,608	19,608	1,037	1,037	51
Freiburg	4	105,523	26,381	6,807	1,702	64
Solothurn	3	69,263	23,088	4,947	1,649	72
Basel-Stadt	1	40,683	40,683	36,904	36,904	900
Basel-Landschaft	4	51,582	12,896	835	209	16
Schaffhausen	2	35,500	17,750	4,321	2,160	120
Appenzell A. Rh.	6	48,431	8,071	2,493	415	52
Appenzell J. Rh.	1	12,000	12,000	283	283	24
St. Gallen	14	180,411	12,886	21,381	1,527	119
Graubünden	20	90,713	4,536	11,474	574	126
Nargau	10	194,208	19,420	12,014	1,201	62
Thurgau	11	90,080	8,189	6,868	624	76
Tessin	8	116,343	14,543	10,383	1,298	89
Vaudt	24	213,157	8,882	37,742	1,573	177
Valais	7	90,792	12,970	5,311	759	58
Neuenburg	11	87,369	7,943	18,103	1,646	208
Genf	1	82,876	82,876	45,115	45,115	546
Total 1862	177	2,510,494	14,184	338,726	1,914	135
„ 1861	157	2,510,494	15,990	293,433	1,805	116
„ 1860	145	2,392,740	18,265	259,849	1,983	108

Veränderung in Beziehung auf die Bevölkerung des Kantons Tessin erlitten hat, welcher in gegenwärtiger Tabelle Rechnung getragen wurde.

5. Personal.

Die Veränderungen im Beamten=Personal der Telegraphen=Verwaltung waren im Laufe des letzten Jahres sehr wenig zahlreich.

Ein Telegraphist gab seine Entlassung ein, um einem anderen Rufe zu folgen; ein zweiter wurde, kaum eingetreten, an eine andere Stelle in der Postverwaltung versetzt; ein dritter endlich mußte wegen unbefriedigender Aufführung abberufen werden. Die hiedurch entstandenen Lücken führten einige Beförderungen und neue Ernennungen herbei.

Da das Bureau Winterthur in Folge der Vermehrung des Verkehrs und der Apparate eine ziemliche Bedeutung erlangte, so wurde dasselbst eine neue Telegraphistenstelle errichtet. Dadurch wurde gleichzeitig derjenige Telegraphist, welcher den dortigen Dienst bisher allein besorgt hatte, zum Bureauchef erhoben.

Durch Eröffnung der internationalen Linie über den Simplon mußte das Bureau Sitten als Auswechslungsbüreau bezeichnet und daher der Post vom Telegraphendienst getrennt werden. Es wurde somit für dieses Bureau ein besonderer Telegraphist ernannt.

Ueberdies wurden folgende neue Stellen errichtet: je eine in Genf, Neuenburg, Basel und Luzern und zwei in Zürich. Endlich ließ man die zweite Telegraphistenstelle in Yverdon provisorisch eingehen, indem der dort verbleibende Telegraphist mit der ihm gewährten Entschädigung für Aushilfe den Bedürfnissen des Dienstes auf befriedigende Weise zu entsprechen vermag.

Wir lassen hier übrigens eine summarische Uebersicht des Bestandes der Beamten der Telegraphen=Verwaltung auf 31. Dezember 1862, verglichen mit demjenigen von 1861, folgen:

	Zahl der Beamten.			Auf 31. Dez. 1862.
	Auf 31. Dez. 1861.	Ver- mehrung.	Ver- minderung.	
1) Direktion	9	—	—	9
2) Inspektoren	4	—	—	4
3) Kassiere (zugleich Kreis- postkassiere)	4	—	—	4
4) Bureauchefs	14	1	—	15
5) Telegraphisten	71	7	1	77
6) Postbeamte mit Tele- graphendienst	145	20	2	163
7) Ausläufer und Lauf- burschen	18	4	—	22
	265	32	3	294

Um den immer wachsenden Bedürfnissen des Dienstes genügen zu können, wurde im Herbst eine neue Anzahl von Volontärstellen ausgeschrieben. Die halbjährige Lehrzeit ist mit nächstem April beendigt und im Mai wird der Schlußkurs und die Prüfung stattfinden, so daß die Verwaltung für die nächste Sommersaison über ein genügendes Personal verfügen kann, um allen Eventualitäten zu begegnen.

Betragen und Disziplin waren im Allgemeinen befriedigend. Die ordnungswidrige Aufführung eines Beamten führte, wie wir oben gesehen, dessen Entlassung herbei.

Während des Jahres 1862 ist bei der Verwaltung keine Beschwerde über Verletzung des Depeschengeheimnisses eingegangen.

Die Zahl der im Jahr 1862 ausgesprochenen Bußen beläuft sich auf 87, im Gesamtbetrage von Fr. 328. 25. Davon kommen

30	Fälle mit Fr.	129. 50	auf den	I. Kreis
16	" " "	63. —	" " "	II. "
29	" " "	65. 25	" " "	III. "
12	" " "	70. 50	" " "	IV. "

Zusammen 87 Fälle mit Fr. 328. 25.

6. Beziehungen und Verkehr mit dem Auslande.

Unsere Verbindungen mit Italien wurden durch Eröffnung einer neuen internationalen Linie zwischen Sitten und Balanza über den Simplon ergänzt. Die größte Bedeutung dieser Linie liegt in der direkten Verbindung von Mailand mit Genf und durch dessen Vermittlung mit Paris, Lyon und Marseille, somit in der Begünstigung des wichtigen Transit zwischen Frankreich und Italien und in der Entlastung der Linien im Osten und im Centrum über den St. Bernhardin und St. Gotthard. Auch der Verkehr der Westschweiz mit Italien hat dabei wesentlich gewonnen, sowol bezüglich der Schnelligkeit der Korrespondenz als der Tagermäßigung für eine ganze Reihe schweizerischer und italienischer Büreaux, weil dieser Grenzpunkt denselben näher als die übrigen Grenzpunkte liegt.

Eine andere Ergänzung unserer telegraphischen Beziehungen zum Auslande erfolgte durch die Legung eines unterseeischen Taues zwischen Korsach und Lindau, wodurch das schweizerische Netz mit dem bayerischen in direkte Verbindung gesetzt wird. Die Erststellung dieser internationalen Linie geschah in Folge des Vertrages von St. Gallen vom 12. Juli 1862, welcher von der Bundesversammlung unterm 24/25. gleichen Monats genehmigt wurde.*)

Wir enthalten uns hier, den Nutzen und die Vortheile dieser Linie für unsern Verkehr mit Bayern, so wie für die internationalen Beziehungen

*) Siehe offizielle Sammlung, Band VII, S. 336.

im Allgemeinen auseinander zu setzen, da wir dieses in unserer Botschaft vom 18. Juli 1862 *) gethan haben.

Da diese Verbindung erst mit Anfang Oktober eröffnet wurde, so bleibt es unserem Berichte für das nächste Jahr vorbehalten, zu konstatiren, ob unsere Muthmaßungen durch die Erfahrung gerechtfertigt worden seien.

Bei der französischen Telegraphenverwaltung wurden Schritte gethan, um die Taxermäßigung, welche dieselbe jüngst im Innern eingeführt hat, auch auf den internationalen Verkehr mit der Schweiz auszudehnen. Diese Verwaltung zeigte sich zu Unterhandlungen hierüber sehr geneigt, wünschte sich jedoch vorher über die Tragweite der ergriffenen Maßregel für den innern Dienst Rechenschaft zu geben. Wir werden diese wichtige Frage mit aller Aufmerksamkeit verfolgen.

Im Uebrigen sind in den allgemeinen Beziehungen unseres Telegraphenwesens zum Ausland während des verflossenen Jahres keine Veränderungen eingetreten.

Die Zahl der fremden Telegraphenstationen, mit welchen wir in direktem Verkehr stehen, ist abermals gestiegen. Von 4190 am Schluß des Jahres 1861 steigerte sich dieselbe Ende 1862 auf 5729 mit einer Vermehrung von 1539 Stationen.

*) Siehe Bundesblatt 1862, Band III, Seite 25.

7. Telegraphischer Verkehr.

a. Vergleichende Uebersicht der in den Jahren 1861 und 1862 spedirten Depeschen.

	Interne Depeschen.		Internationale Depeschen.		Transitdepeschen.		Gesamtzahl.	
	1861.	1862.	1861.	1862.	1861.	1862.	1861.	1862.
Januar	13,090	14,821	4,903	6,070	3,240	3,056	21,233	23,947
Februar	12,573	14,575	4,536	6,409	3,401	3,264	20,510	24,248
März	15,122	16,609	5,331	6,730	2,729	3,383	23,182	26,722
April	16,475	17,232	5,425	6,721	3,229	3,335	25,129	27,288
Mai	18,970	20,336	6,327	7,916	3,691	3,867	28,988	32,119
Juni	18,494	20,863	5,823	8,483	3,102	3,561	27,419	32,907
Juli	23,514	25,905	7,206	9,543	2,741	3,241	33,461	38,689
August	26,797	28,251	8,861	10,519	3,347	3,631	39,005	42,401
September	23,249	26,484	8,711	11,123	3,500	3,886	35,460	41,493
Oktober	20,301	22,340	7,262	9,478	3,466	4,147	31,029	35,965
November	15,117	17,547	6,163	6,945	3,125	4,427	24,405	28,919
Dezember	13,998	16,851	5,185	6,975	2,929	3,928	22,112	27,754
Im ganzen Jahr	217,700	241,814	75,733	96,912	38,500	43,726	331,933	382,452
Vermehrung	} 24,114 gleich 11%		} 21,179 28%		} 5,226 13,5%		} 50,519 15%	

b. Uebersicht der Bureau's,

geordnet nach der Anzahl der von ihm empfangenen und beförderten internen und internationalen Depeschen während der Jahre 1861 und 1862 (siehe Beilage).

c. Bemerkungen.

Die Gesamtzahl der im Jahr 1862 spedirten internen Depeschen bietet im Vergleich zu derjenigen von 1861 ein sehr befriedigendes Ergebnis dar, indem die Tabelle unter litt. a eine Vermehrung von 24,114 Depeschen oder 11 % nachweist, während die Vermehrung von 1861 verglichen mit 1860 nur $4\frac{1}{2}$ % betrug.

Und doch war die Reisezeit, welche stets großen Einfluß auf den internen telegraphischen Verkehr ausübt, im Jahr 1862 verhältnißmäßig kurz und wenig belebt. Die fragliche Vermehrung steht daher in keinem Zusammenhang mit dieser wichtigen Quelle des Verkehrs und ist überhaupt durch kein außerordentliches Ereigniß hervorgerufen worden, ein Umstand welcher in sofern günstig ist, als diese Vermehrung nicht als das Ergebnis einer außerordentlichen Ursache zu betrachten ist und daher mit Recht als Gewinn für die Zukunft angesehen werden darf.

Die Vermehrung des internationalen Verkehrs ist noch bedeutender als diejenige des internen. Gegenüber 1861 beträgt sie 21,179 Depeschen oder 28%, während sie zwischen 1860 und 1861 nur auf 10,3% stieg. Als Ursachen dieses schönen Resultates sind der ziemlich lebhafte Aufschwung in den Börsengeschäften und die außerordentliche Bewegung im Baumwollhandel zu betrachten.

Auch der Transit hat eine fühlbare Zunahme aufzuweisen. Doch kann die Vermehrung von 5,226 Depeschen oder $13\frac{1}{2}$ % gegenüber 1861 derjenigen von 1860 auf 1861 nicht an die Seite gestellt werden, welche 43% betrug. Die Vermehrung von 1860 bis 1862 betrug somit 62%, ein sehr befriedigendes Ergebnis.

Wir lassen hier eine Uebersicht des Eintritts der Transitdepeschen durch die neun Auswechslungsbüreau's auf unser Gebiet während der Jahre 1860, 1861 und 1862 folgen:

	Zahl der Depeschen.		
	1860.	1861.	1862.
1. Basel (Leopoldshöhe und St. Louis) .	8,687	14,371	15,572
2. Bellinzona (Chiasso und Brissago) . .	5,859	8,729	11,606
3. St. Gallen (Höchst und seit 1. October Korschach-Lindau)	7,043	9,795	8,001
4. Genf (Chancy und St. Julien) . .	4,283	4,682	7,364
5. Sitten (Gondo, seit 1. August) . .			602
6. Romanshorn (Friedrichshafen) . . .	413	282	309
Transport	26,285	37,859	43,454

Uebersicht der Bureaux,

geordnet nach der Anzahl der empfangenen und beförderten internen und internationalen Depeschen
während der Jahre 1861 und 1862.

Bureau.	Interne Depeschen.		Internationale Depeschen.		Gesamtzahl.	
	1861.	1862.	1861.	1862.	1861.	1862.
Zürich	41,703	52,350	11,921	16,094	53,624	68,444
Genf	35,534	37,498	18,566	26,366	54,100	63,864
Basel	32,534	39,714	14,726	17,047	47,260	56,761
Bern	26,917	28,844	2,691	2,563	29,608	31,407
Lausanne	18,732	18,491	1,853	1,593	20,585	20,084
St. Gallen	13,520	14,623	2,089	2,230	15,609	16,853
Winterthur	8,145	12,928	1,429	3,782	9,574	16,710
Wizis	12,951	12,069	1,966	1,825	14,917	13,894
Luzern	12,491	11,300	1,217	1,331	13,708	12,631
Neuenburg	10,787	11,118	714	812	11,501	11,930
Chaux-de-Fonds	11,346	10,479	773	837	12,119	11,316
Chur	8,164	9,149	761	917	8,925	10,066
Freiburg	5,915	7,411	332	504	6,247	7,915
Schaffhausen	4,754	5,681	990	1,096	5,744	6,777
Glarus	4,069	5,979	412	540	4,481	6,519
Ararau	5,328	5,761	469	495	5,797	6,256
Biel	5,506	5,761	157	162	5,663	5,923
Thun	5,287	5,136	284	285	5,571	5,421
Chiasso	4,232	4,499	194	883	4,426	5,382
Norschach	4,022	4,241	807	934	4,829	5,175
Interlaken	4,864	4,577	689	585	5,553	5,162
Solothurn	4,323	4,825	215	232	4,538	5,057
Yverdon	4,390	4,482	187	197	4,577	4,679
Locle	3,736	3,891	315	300	4,051	4,191
Morges	3,810	3,923	223	260	4,033	4,183
Baden	2,930	3,694	241	334	3,171	4,028
Olten	2,938	3,309	545	581	3,483	3,890
Romanshorn	2,619	3,124	659	730	3,278	3,854
Lugano	2,465	2,546	776	1,271	3,241	3,817
Sitten	3,337	3,472	207	274	3,544	3,746
Berney	2,581	2,829	410	525	2,991	3,354
Nagaz	2,467	2,506	275	350	2,742	2,856
Nigle	2,203	2,657	40	42	2,243	2,699
St. Immer	3,120	2,556	90	99	3,210	2,655
Bellenz	2,970	2,306	310	337	3,280	2,643
Burgdorf	2,195	2,486	111	111	2,306	2,597
Rapperschwyl	2,200	2,416	124	168	2,324	2,584
Nyon	2,309	2,342	146	192	2,455	2,534
Nolle	2,244	2,367	90	130	2,334	2,497
Schwyz	2,009	2,407	66	73	2,075	2,480
Zofingen	1,776	2,284	118	192	1,894	2,476
Frauenfeld	1,870	2,281	151	177	2,021	2,458
Brugg	1,930	2,053	249	213	2,179	2,266

Büreau.	Interne Depeschen.		Internationale Depeschen.		Gesamtzahl.	
	1861.	1862.	1861.	1862.	1861.	1862.
Locarno	1,836	1,695	537	539	2,373	2,234
Murten	2,019	2,158	64	40	2,083	2,198
Bülte	1,954	2,075	65	69	2,019	2,144
Lenzburg	1,662	2,010	100	114	1,762	2,124
Altdorf	2,292	2,016	128	85	2,420	2,101
Niederurnen	1,371	1,899	90	183	1,461	2,082
Schwanden	1,398	1,884	150	175	1,548	2,059
Wädenschwyl	1,539	1,817	175	183	1,714	2,000
Zug	1,841	1,910	72	82	1,913	1,992
Rheinf	1,517	1,735	222	256	1,739	1,991
St. Moriz	1,991	1,786	251	197	2,242	1,983
Bex	1,879	1,771	263	126	2,142	1,897
Horgen	1,510	1,721	168	168	1,678	1,889
Herisau	1,777	1,748	97	107	1,874	1,855
Fleurier	1,661	1,638	159	153	1,820	1,791
Narburg	1,436	1,662	76	123	1,512	1,785
Samaden	1,465	1,448	109	158	1,574	1,606
Rigi B	1,622	1,467	111	138	1,733	1,605
Willeneuve	1,472	1,453	93	116	1,565	1,569
Thufis	1,206	1,365	67	145	1,273	1,510
Langenthal	1,401	1,455	37	18	1,438	1,473
Cofombier	1,144	1,363	46	59	1,190	1,422
Stäfa	1,111	1,330	76	79	1,187	1,409
Bayerne	1,323	1,368	37	18	1,360	1,386
Bruntrut	1,234	1,269	112	107	1,346	1,376
Wyl	1,102	1,286	106	89	1,208	1,375
Uster	821	1,177	66	177	887	1,354
Martigny	1,837	1,122	238	185	2,075	1,307
Kreuzlingen	1,029	1,139	61	105	1,090	1,298
Altstätten	1,256	1,170	79	77	1,335	1,247
Lichtensteig	1,052	1,162	44	77	1,096	1,239
Neuenstadt	1,483	1,173	23	38	1,506	1,211
Nichtersschweil	1,057	1,142	44	39	1,101	1,181
Kistal	949	1,094	85	84	1,034	1,178
Ginsiedeln	1,140	1,149	29	25	1,169	1,174
Delsberg	1,102	1,129	62	44	1,164	1,173
Herzogenbuchsee	1,080	1,128	43	44	1,123	1,172
Wohlen	938	948	200	207	1,138	1,155
Andermatt	1,426	1,113	31	34	1,457	1,147
Uznach	983	1,111	14	33	997	1,144
Mubonne	1,028	1,067	49	55	1,077	1,122
Trbe	1,034	1,030	40	58	1,074	1,088
Thalweil	761	946	79	141	840	1,087
Brieg	981	971	122	99	1,103	1,070
Männedorf	733	958	69	109	802	1,067
Wegikon	580	992	16	72	596	1,064
Menzingen	958	1,018	41	34	999	1,052
Moudon	931	1,020	13	17	944	1,037
Magadino	1,005	895	202	225	1,207	1,030
St. Moritz B	1,046	860	116	140	1,162	1,000

Büreau.	Interne Depeschen.		Internationale Depeschen.		Gesamtzahl.	
	1861.	1862.	1861.	1862.	1861.	1862.
Heiden	681	833	132	163	813	996
Wallenstadt	983	931	36	58	1,019	989
Wattwyl	625	920	51	69	676	989
Lachen	761	947	8	29	769	976
Wifflisburg (Avenches)	822	894	11	35	833	929
Mendrisio	566	672	127	224	693	896
Spülgen	803	807	92	88	895	895
Poschiamo	825	781	65	101	890	882
Weinfelden	738	838	26	36	764	874
Mätters	846	782	31	70	877	852
Ste. Croix	996	767	42	54	1,038	821
Reinach-Menziken (15. Oktober 1861)	174	772	23	48	197	820
Bischofszell	758	770	34	50	792	820
Rheinfelden	645	778	56	39	701	817
Boudry	702	752	34	47	736	799
Coffonay (1. März 1861)	587	757	26	20	613	777
Leukerbad B	554	638	110	131	664	769
Courtelary	724	748	3	18	727	766
Zug	783	666	67	81	850	747
Schuls	547	718	26	27	573	745
Flawyl	556	701	24	37	580	738
Ermtingen	441	614	42	101	483	715
Stein	515	657	42	56	557	713
Nivolo	956	670	35	32	991	702
Berrières	662	635	33	36	695	671
Stanz	1,555	641	74	23	1,629	664
Coppet (15. März 1861)	485	624	42	36	527	660
Gimel	453	654	2	6	455	660
Trogen	590	611	23	37	613	648
Ponts de Martel	748	622	9	4	757	626
Ballorbes	669	600	16	25	685	625
Dießenhofen	492	487	100	136	592	623
Stanz (20. Juli 1861)	292	594	17	27	309	621
Menan	708	612	2	3	710	615
Ebnat	390	583	17	22	407	605
Amriswyl (1. April 1861)	341	516	25	75	366	591
Sursee	616	516	14	16	630	532
Faudo	446	504	19	23	465	527
Bremgarten	510	511	7	13	519	524
Appenzell	401	475	29	46	430	521
Stechborn	396	402	112	114	508	516
Sonceboz (1. Juni 1861)	312	494	7	13	319	507
Sumiswald (1. Juli 1861)	228	478	7	14	235	492
Gais	375	403	40	60	415	463
Sarnen	515	459	4	1	519	460
Willisau (10. Juli 1861)	169	387	—	6	169	393
Leufen	298	372	8	13	306	385
Sentier	416	364	2	5	418	369
Grono	401	341	28	24	429	365
Yverney	328	347	19	12	347	359

Büreau.	Interne Depeschen.		Internationale Depeschen.		Gesammtzahl.	
	1861.	1862.	1861.	1862.	1861.	1862.
Brassus, le	401	352	14	6	415	358
Vicosoprano	161	283	34	68	195	351
Castasegna	227	242	29	95	256	337
Reichenau (10. Juni 1861)	185	303	11	13	196	316
Difentis (15. August 1861)	151	289	10	10	161	299
Güttingen	210	260	14	37	224	297
Mühlen	234	266	8	6	242	272
Bühler	249	242	10	9	259	251
Guthvyl (1. August 1861)	104	217	—	—	104	217
Dijocco	223	198	16	14	239	212
Fideriserau B	168	196	7	3	175	199
Pont Vallée	219	193	3	—	222	193
Simpfon	168	156	11	28	179	184
St. Maria	120	150	2	18	122	168

Folgende Büreau wurden im Jahr 1862 eröffnet:

Büreau.	Interne Depeschen.	Inter-nationale Depeschen.	Total.	Datum der Eröffnung.
Münster	766	33	799	1. Januar.
Hausen am Albis	687	73	760	25. März.
Mels	573	4	577	15. April.
Schweizerhalle	177	36	213	15. "
Beaurivage (Duchy)	4,728	500	2,228	1. Mai.
Sagon	476	85	561	1. "
Brienz	849	19	868	1. Juni.
Chatel St. Denis	584	81	665	15. "
Hägigen	312	13	325	15. August.
Linthal	305	5	310	15. "
Fontaines	166	4	170	15. "
Waldburg	108	6	114	15. "
Travers	103	7	110	1. Sept.
Langenbruck	40	—	40	1. "
Walsthal	133	1	134	15. "
Arbon	115	8	123	20. "
Wangen	103	5	108	1. Oktober.
St. Bernhardin	45	3	48	1. "
Arth	116	2	118	1. November.
Walb	79	1	80	20. "

	Zahl der Depeschen.		
	1860.	1861.	1862.
Transport	26,285	37,859	43,454
7. Chur (Gastafegna)	56	191	134
8. Neuenburg (Verrières)		40	125
9. Zürich (Konstanz)	626	410	13
	26,967	38,500	43,726

Wie man hieraus ersieht, nimmt der Transit seinen Weg hauptsächlich durch die 4 Büreaux Basel, Bellinzona, St. Gallen und Genf und die daselbst zusammentreffenden Grenzlينien. Es findet daher in diesen Büreaux Nachtdienst statt. Unter den übrigen fünf Auswechslungsbüreaux scheint nur Sitten, aus Gründen die wir oben im Abschnitt „Beziehungen und Verkehr mit dem Auslande“ angegeben, einige Bedeutung für den Transit zu erlangen. Die vier Anschlußpunkte Romanshorn, Chur, Neuenburg und Zürich haben eine ganz zufällige Bedeutung; in gewöhnlichen Zeiten fast unbenutzt, können sie jedoch bei Unterbrechung oder Depeschenandrang auf den Hauptlinien Dienste leisten.

Wirft man einen Ueberblick auf die oben unter litt. b mitgetheilte Tabelle der Büreaux und der von denselben empfangenen und beförderten Depeschen, so wird man bemerken, daß die erwähnte Vermehrung sich nicht gleichmäßig auf die Gesamtheit der Büreaux erstreckt. Man erkennt darin ganz deutlich die von uns hervorgehobenen Einflüsse; so ist die Zunahme in den Ortschaften, wo anhaltend Börsengeschäfte gemacht werden und ganz besonders da, wo der Baumwollhandel einige Ausdehnung erlangt hat, sehr überraschend; wir erwähnen z. B. Zürich mit einer Vermehrung von beinahe 15,000 Depeschen, Genf und Basel mit einer solchen von ungefähr 9000 Depeschen, Winterthur mit 7000, Glarus, Aster, Bezikon, Thalweil, Schwanden, Niederurnen, Flawyl zc.

Auf der anderen Seite sind die vorzüglich von der Touristenwelt besuchten Ortschaften bedeutend hinter den vorjährigen Zahlen zurückgeblieben, z. B. Visis, Luzern, Interlaken, Bellenz, Berg, Rigi, Martigny, Alostorf, Andermatt, St. Moriz (Graubünden) zc.

Auch Lausanne hat etwelche Verminderung aufzuweisen, welche sich durch die in seiner Nähe stattgehabten Eröffnung des Bureau im Hôtel Beaurivage zu Duchy erklärt, indem letzteres seit 1. Mai 1862, also in 8 Monaten nicht weniger als 2,228 Depeschen hatte.

8. Finanzielles Ergebnis.

I. Einnahmen.	Im Jahr 1861.		Budget und Nachtragsskredite für 1862.		Im Jahr 1862.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
a. Interner Verkehr . . .	233,631.	50	235,000.	—	259,308.	45
b. Internationaler Verkehr	214,424.	55	210,000.	—	271,109.	57
c. Einnahmen der Werk- stätte	4,580.	—	—	—	—	—
d. Verschiedenes	49,793.	38	55,000.	—	53,497.	89
	<u>502,429.</u>	<u>43</u>	<u>500,000.</u>	<u>—</u>	<u>583,915.</u>	<u>91</u>
II. Ausgaben.						
1. Besoldungen und Ver- gütungen	219,408.	13	243,000.	—	242,102.	83
2. Reisekosten	8,971.	85	9,000.	—	7,959.	45
3. Büroauskosten.	31,002.	29	29,000.	—	28,904.	92
4. Gebäulichkeiten (Mieth- zinsen)	10,185.	47	12,624.	08	12,624.	08
5. Bau und Unterhalt der Linien	103,195.	28	170,421.	22	170,421.	22
6. Apparate	30,208.	90	30,000.	—	30,050.	13
7. Mobilien	5,125.	23	5,000.	—	3,762.	35
8. Zinsen des Vorschusses der Staatskasse	7,279.	24	6,000.	—	4,023.	66
9. Verschiedenes	5,663.	48	5,000.	—	2,153.	38
	<u>421,039.</u>	<u>87</u>	<u>510,045.</u>	<u>30</u>	<u>502,002.</u>	<u>02</u>

Dieses Ergebnis gibt zu folgenden Bemerkungen Anlaß:

I. Einnahmen.

a. Die oben erwähnte Vermehrung der Zahl der internen Depeschen während des letzten Jahres führte auch gegenüber 1861 zu einer Vermehrung des Ertrages der internen Depeschen um Fr. 25,676. 95 und gegenüber dem Budgetansatz um Fr. 24,308. 45.

b. Der Ertrag des internationalen Verkehrs, den Transit inbegriffen, überschritt den entsprechenden Posten von 1861 um Fr. 56,685. 02 und den Budgetansatz um Fr. 61,109. 57. Faßt man bei dem Gesamtertrag dieser Rubrik nur den besondern Ertrag des Transites ins Auge, welcher sich im Jahr 1861 auf Fr. 72,285. 50 belief, so zeigt sich, daß derselbe im Jahr 1862 auf Fr. 78,785. 55 gestiegen ist, mit einer Vermehrung von Fr. 6,500. 05.

Wie in den früheren Jahren wurden im Laufe des Jahres 1862 mit den fremden Verwaltungen die Rechnungen eines ganzen Jahres oder von 4 Quartalen liquidirt, nämlich die zwei letzten Quartale von 1861

und die zwei ersten von 1862. Diese Abschlüsse hatten folgenden Umsatz zur Folge:

Die Bruttoeinnahmen der schweizerischen Bureaux für internationale Depeschen belief sich im Jahr 1861 auf. . . . Fr. 306,385. 13
Die Zahlungen an das Ausland für die erwähnten 4 Quartale betragen Fr. 119,578. 91
Vom Ausland sind für den gleichen Zeitabschnitt eingegangen „ 84,303. 35

Es sind somit von der Bruttoeinnahme abzuziehen „ 35,275. 56

Betrag der Einnahmen wie er in der Rechnung von 1862 erscheint Fr. 271,109. 57

c. Schon in unserm letzten Jahresberichte haben wir bemerkt, daß die Rubrik Einnahmen der Werkstätte künftig aus der Rechnung der Telegraphenverwaltung ganz wegfallen werde; sie erscheint daher nur zur Erinnerung wegen des in der Rechnung pro 1861 enthaltenen Ansatzes.

d. Die verschiedenen Einnahmen weisen gegenüber dem Ansatz von 1861 eine Vermehrung von Fr. 3,704. 51 auf und blieben um Fr. 1,502. 11 unter dem Voranschlag, welchem sie sich somit stark annäherten.

Diese verschiedenen Einnahmen zerfallen in

	1861.		Budget		1862.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1) Gemeindebeiträge mit	41,129.	29	40,000		41,165.	17
2) Rückzahlungen für Linienbauten	33,872.	99	10,000		6,713.	52
3) Verschiedene andere Einnahmen	4,791.	10	5,000		5,619.	20
	49,793.	38	55,000		53,497.	89

Die Unterabtheilung „Rückzahlungen für Linienbauten“ würde einen ziemlich höheren Ansatz als das Budget aufweisen, wenn alle bezüglichlichen Guthaben rechtzeitig eingegangen wären; allein es zögerte eine Eisenbahngesellschaft mit der Bezahlung einer Note von beinahe Fr. 8000 ungeachtet alles Drängens bis nach Abschluß der Rechnung, wodurch man genöthigt war, die Verrechnung dieser Summe auf das Jahr 1863 zu verschieben.

Die Gesamteinnahmen haben diejenigen von 1861 um Fr. 81,486. 48 und den Ansatz des Budgets um Fr. 83,915. 91 überschritten.

II. Ausgaben.

1. Die Gehalte und Vergütungen haben die entsprechende Summe von 1861 um Fr. 22,649. 70 überschritten, während sie um

Fr. 1897. 17 unter den bewilligten Krediten von Fr. 243,000 zurückgeblieben sind, bestehend in dem Kredit des Budget von Fr. 227,000 und in einem Nachtragskredit von Fr. 16,000. Diese bedeutende Vermehrung der Ausgaben erklärt sich aus verschiedenen oben erwähnten Umständen, so durch Vermehrung des Personals um 1 Bureauchef, 6 Telegraphisten und 4 Ausläufer, ferner durch die den Postbeamten zu verabsolgendenden Vergütungen, welche den Dienst auf den im Jahr 1862 eröffneten 20 neuen Büreaux versehen, durch die Verwendung provisorischer Gehülfen auf verschiedenen Büreaux bei Depeschendrang, endlich durch die bedeutende Vermehrung der Depeschen, welche natürlich auch eine Vermehrung der den Zwischenbüreaux verabsolgteten Depeschen-Provision nach sich zog.

2. Die Reisekosten blieben um Fr. 1,012. 40 unter der Rechnung von 1861 und um Fr. 1,040. 55 unter dem Budgetansatz, und geben zu keiner Bemerkung Anlaß.

3. Auch die Bureaukosten betragen Fr. 2,097. 37 weniger als der Rechnungsansatz von 1861. Diese Verminderung rührt einzig von dem im letzten Berichte erwähnten Umstande her, daß im Jahr 1861 eine bedeutende Anschaffung von Formularen stattfand. Es sind daher auch die Kosten für „Drucksachen“ von Fr. 14,304. 26 im Jahr 1861 auf Fr. 11,764. 43 im Jahr 1862 gesunken.

4. Die „Miethzinsen“ steigen unaufhörlich in Folge der allmäligen Entlastung der Gemeinden, die Lokale unentgeltlich zu liefern. Sie übersteigen den Posten von 1861 um Fr. 2,438. 61. Dadurch wurde ein Nachtragskredit von Fr. 1,624. 08 nöthig.

5. Bezüglich der Rubrik „Bau und Unterhalt der Linien“ ergibt sich eine Vermehrung von Fr. 67,225. 94 gegenüber dem vorhergehenden Jahr und man bedurfte zur Deckung einen Nachtragskredit von Fr. 60,421. 22. Wünscht man die reine Ausgabe für Linien im Jahr 1862 zu kennen, so ist von der Gesamtausgabe von Fr. 170,421. 22 der Betrag der für Rechnung der Eisenbahngesellschaften ausgeführten Linienbauten, die nicht eingegangenen, aber wie wir oben gesehen, in das Jahr 1862 fallenden Rückzahlungen inbegriffen mit . . . „ 14,640. 94 abzuziehen, dann bleibt als wirkliche Ausgabe . . . Fr. 155,780. 28

Wir haben im letzten Bericht gesehen, daß die wirkliche Ausgabe pro 1861 nur etwa Fr. 100,000 betrug, woraus sich ergibt, daß im Jahr 1862 ungefähr Fr. 55,000 mehr als 1861 für diese Rubrik ausgegeben wurden. Unserer Ansicht nach genügt es, auf das oben unter den Abschnitten „Allgemeine Bemerkungen“ und „Linien“ Gesagte zu verweisen und an die Anzahl der ausgeführten Arbeiten, sowie an deren verhältnißmäßig bedeutenden Umfang zu erinnern, um diese Mehrausgabe in jeder Beziehung gänzlich zu rechtfertigen.

6. Die Ausgaben der Rubrik „Apparate“ blieben um Fr. 158. 77 unter dem Ansätze für 1861 und überschritten das Budget um Fr. 50. 13. Die 20 neu eröffneten Büreaux, die Vermehrung der Apparate in den Hauptbüreaux in Folge neu erstellter Linien, die Einführung der großen Batterien in den Büreaux, Alles dieses trug bei, diesen Ausgabeposten stark zu belasten. Es konnte daher auch den Bedürfnissen unter Einhaltung des Budgets nur entsprochen werden, indem man zu dem im Centralmagazin befindlichen Vorrath an Apparaten und Material seine Zuflucht nahm, dessen Inventar sich folglich im Laufe des Jahres 1862 verminderte. Dieses Inventar stellte am 31. Dezember 1861 einen Werth von

	Fr.	11,048. 99
dar und betrug am 31. Dezember 1862 nur noch	„	8,693. 82
Verminderung	Fr.	2,355. 17
Diese Summe muß der Bruttoausgabe von . . .	„	30,050. 13
beigefügt werden, um die wirkliche Ausgabe von .	Fr.	32,405. 30
zu erhalten.		

Im letzten Jahresberichte haben wir aber gesehen, daß sich die wirkliche Ausgabe von 1861 auf . . . „ 23,629. 92 belief.

Die im Jahr 1862 erfolgte Vermehrung der wirklichen Ausgaben dieser Rubrik stieg daher entsprechend den obenerwähnten größeren Lasten auf . . . „ 8,775. 38

Das Centralmagazin blieb hinlänglich verproviantirt, um den laufenden Bedürfnissen zu entsprechen; nichtsdestoweniger muß der für diese Rubrik seit mehreren Jahren in das Budget aufgenommene Ansatz von Fr. 30,000 für die Zukunft nothwendig erhöht werden, was lediglich eine natürliche Folge der fortwährenden Entwicklung unseres Telegraphenwesens ist.

7. Die Rubrik „Büreaux-Geräthschaften“ blieb mit Fr. 1362. 88 unter der entsprechenden Ausgabe von 1861 und mit Fr. 1237. 65 unter dem Budgetansätze. Die Verlegung der Büreaux Chur, Neuenburg und Sitten in neue Lokale trug zu dieser Ausgabe wesentlich bei. Letztere belief sich auf Fr. 3762. 35.

8. Die Rubrik „Verzinsung des Vorschusses der Staatskassa“ beträgt Fr. 3255. 58 weniger als 1861 und Fr. 1976. 34 weniger als das Budget. Als nothwendige Folge der bezüglichen Amortisirung gibt dieselbe zu keinen Bemerkungen Anlaß.

9. Endlich ist die Rubrik „Verschiedenes“ um Fr. 3510. 10 unter der Rechnung von 1861 und um Fr. 2846. 62 unter dem Budget geblieben, bietet somit nichts Ungewöhnliches dar.

Die Gesamtausgaben überstiegen die Summe von 1861 um Fr. 80,962. 15 und blieben um Fr. 8043. 28 unter den bewilligten Krediten.

Der Aktivsaldo von 1862 belief sich auf	Fr.	81,913. 89
derjenige von 1861 auf	"	81,389. 56

Der Ueberschuß blieb sich somit gleich bis auf die Differenz zu Gunsten von 1862 von	Fr.	524. 33
---	-----	---------

Die Summe, welche die Telegraphenverwaltung der eidgenössischen Kasse mit 4 % zu verzinsen hat, belief sich am 1. Januar 1862 auf	Fr.	100,591. 56
wovon behufs Tilgung der Schuld der Aktivsaldo abzuziehen ist mit	"	81,913. 89

Die übrig bleibenden	Fr.	18,677. 67
--------------------------------	-----	------------

bilden den General-Passivsaldo der genannten Verwaltung auf 1. Januar 1863, welcher im laufenden Jahr mit 4% zu verzinsen ist.

Das Inventar dieser Verwaltung an Mobilien, Apparaten und Vorrathsmaterial für Linienbauten belief sich am 31. Dezember 1862 auf Fr. 175,811. 94 mit einer Vermehrung von Fr. 16,844. 51 gegenüber dem letztjährigen Inventar.

Das Inventar der im Betrieb befindlichen Linien, welches, wie früher schon bemerkt, nicht im allgemeinen Inventar der Eidgenossenschaft erscheint, obgleich es einen reellen Werth für die eidgenössische Verwaltung darstellt, belief sich auf die Summe von Fr. 418,154. 22, mit einer Vermehrung von Fr. 36,895. 49 gegenüber dem vorigen Jahr.



Bericht des schweiz. Bundesrathes an die h. Bundesversammlung über seine Geschäftsführung im Jahr 1862.

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1863
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	17
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	14.04.1863
Date	
Data	
Seite	181-269
Page	
Pagina	
Ref. No	10 004 040

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.