

Uebersicht
der wegen Verletzung des Postregals verhängten Bußen.
1863.

Postreise.	Uebertretung von Konzessionsbedingungen. Unerlaubter Personen-transport.			Mißbrauch der Portofreiheit.			Verwendung entwertheter Frankomarken.			Versendung von Briefen als Fahrpoststücke.			Geschriebene und gedruckte verbotene Beilagen in Drucksachen.			Verschiedene Verletzungen.			Total.		
	Fälle.	Bußenbeträge.		Fälle.	Bußenbeträge.		Fälle.	Bußenbeträge.		Fälle.	Bußenbeträge.		Fälle.	Bußenbeträge.		Fälle.	Bußenbeträge.		Fälle.	Bußenbeträge.	
		Fr.	Rp.		Fr.	Rp.		Fr.	Rp.		Fr.	Rp.		Fr.	Rp.		Fr.	Rp.		Fr.	Rp.
Genf	—	—	—	—	—	—	12	42	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	42	—
Lausanne	—	—	—	—	—	—	173	493	—	1	6	—	1	1	—	—	—	—	175	500	—
Vern	—	—	—	—	—	—	12	31	—	—	—	—	1	2	—	—	—	—	13	33	—
Neuenburg	—	—	—	—	—	—	33	72	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33	72	—
Basel	—	—	—	—	—	—	7	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	20	—
Ararau	—	—	—	1	10	—	32	146	—	—	—	—	—	—	—	1	5	—	34	161	—
Luzern	—	—	—	—	—	—	30	58	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30	58	—
Zürich	—	—	—	—	—	—	52	256	13	—	—	—	—	—	—	2	16	—	54	272	13
St. Gallen	1	10	—	2	6	—	5	10	—	—	—	—	3	6	—	3	46	20	14	78	20
Ghur	—	—	—	—	—	—	26	83	65	—	—	—	1	7	—	—	—	—	27	90	65
Bellenz	—	—	—	—	—	—	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	—
	1	10	—	3	16	—	383	1,213	78	1	6	—	6	16	—	6	67	20	400	1,328	98

G. Kurswesen.

1. Uebersicht.

Wir haben in unserem vorjährigen Geschäftsberichte die veränderten Verhältnisse, in welche das Kurswesen seit Eröffnung der Eisenbahnen getreten ist, hervorgehoben und nachgewiesen, daß zugleich mit Verminderung der Einnahmen auch die Besorgung des Dienstes schwieriger und komplizirter geworden ist. Wir werden nun Gesagtes nicht wiederholen, konstatiren aber mit Befriedigung aus den Rechnungen, daß wir schon im Jahr 1862 am Ende der Krise angelangt waren und nun anfangen, uns von dem Rückschlage zu erholen, den die Eisenbahnen auf das Kurswesen ausgeübt haben. Als Maßstab für Beurtheilung des finanziellen Standes des Kurswesens haben wir von jeher das Verhältniß der beiden Hauptrubriken: „Einnahmen von Reisenden und Transportkosten“, angenommen. In dem für die Finanzen günstigsten Jahr 1852 betrugen der Ertrag der Reisenden Fr. 3,013,762. 97 die Transportkosten „ 2,989,398. 04

so daß wir nur auf diesen Rubriken allein einen Gewinn hatten von Fr. 24,364. 93 Seither hat der Gewinn in Verlust umgeschlagen. Im Jahr 1856, als bereits 71 Stunden Eisenbahnen im Betriebe waren, betrug der Verlust auf obigen beiden Rubriken Fr. 421,389 und stieg dann in Folge Vollständigung des Eisenbahnnetzes im Jahr 1861 auf Fr. 1,052,218. Schon im Jahr 1862 trat eine Besserung ein, indem der Verlust nur noch Fr. 969,426 betrug, und in unserm Berichtsjahre konnte der Verlust auf Fr. 909,179 ermäßigt werden. Die nachstehende Uebersicht zeigt die nach und nach eingetretene Veränderung:

Jahrgang.	Ertrag der Reisenden.	Transportkosten.	Ausfall.
1856	Fr. 4,032,921	Fr. 4,454,310	Fr. 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
1863	„ 2,005,053	„ 2,914,232	„ 909,179

Die Auslagen für Transportkosten haben demnach nur um Fr. 6,442 zugenommen, während die Einnahmen an Reisenden sich um Fr. 66,689 vermehrten, so daß eine Verminderung des Ausfalls um Fr. 60,247 erfolgt ist.

Wenn auch angenommen wird, daß die günstige Witterung im Sommer eine größere Anzahl von Reisenden herbeigezogen und zu diesem günstigen Ergebnis beigetragen hat, so darf nichts desto weniger, da der Verkehr nicht nur auf einzelnen Routen, sondern allgemein zugenommen

hat, erwartet werden, daß, abgesehen von allfälligen ganz außerordentlichen Ereignissen, nachhaltig günstigere Ertragsverhältnisse eintreten werden, namentlich wenn in Folge für einmal stattgefundenen Vervollständigung des schweizerischen Eisenbahnezuges durch Eröffnung der Langnau-Bern-Biel und Zürich-Luzern, eine gleichmäßigere und sicherere Entwicklung der Kurseinrichtungen vor sich gehen kann.

Das Verhältniß der Einnahmen an Reisenden allein zu den Ausgaben an Transportkosten ist aber nicht völlig maßgebend für die Beurtheilung des Ergebnisses der Fahrpost überhaupt, sondern es müssen, als Hauptfactoren, einerseits den Einnahmen an Reisenden diejenigen an Fahrpoststücken und andererseits den Ausgaben an Transportkosten auch diejenigen für Postmaterial beigelegt werden, indem die Beförderung der Fahrpoststücke in sehr erheblicher Weise auf die Transportkosten und auf die Ausgaben für Postmaterial einwirkt. Es könnten nämlich mit Rücksicht auf den Reisendenverkehr allein eine große Anzahl von Kursen ein-spännig geführt werden, während der Fahrpostverkehr größere Fuhrwerke und eine stärkere Bespannung erheischt. Ebenso werden die Fuhrwerke durch die starken Ladungen an Fahrpoststücken schneller abgenutzt und reparaturbedürftig, als wenn sie nur zur Beförderung von Reisenden und deren Gepäck zu dienen hätten.

Aus nachfolgender Uebersicht geht hervor, daß diese richtige Berechnungsweise stets einen Ueberschuß der Einnahmen über die Ausgaben ausweist.

	Einnahmen an Reisenden und Fahr- poststücken.	Ausgaben an Transportkosten und Postmaterial.	Ueberschuß.
1856	Fr. 5,659,574	Fr. 4,916,078	Fr. 743,496
1857	" 5,524,909	" 4,762,925	" 761,984
1858	" 4,463,965	" 4,167,465	" 296,500
1859	" 4,068,119	" 3,512,511	" 555,608
1860	" 3,636,613	" 3,380,048	" 256,565
1861	" 3,640,514	" 3,388,774	" 251,740
1862	" 3,773,157	" 3,327,577	" 445,580
1863	" 3,942,953	" 3,384,743	" 558,210

Der Ueberschuß des Berichtsjahres übersteigt hienach um Fr. 112,630 denjenigen des Jahres 1862.

Dieses Ergebniß beweist, daß nicht nur der Personenverkehr, sondern, wie oben gesagt, der Verkehr im Allgemeinen zugenommen hat und bestätigt aufs Neue die schon oft geäußerte Ansicht, daß nur die Vereinigung des Transports der Reisenden mit demjenigen der Brief- und Fahrpost die Möglichkeit einer vollständigen Entschädigung der Kantone gewährt.*

Die Aenderungen, die seit Erstellung der Eisenbahnen im Kurswesen vorgekommen sind, bestehen hauptsächlich in Ersetzung der größern erziebi-

gen Kurse durch kleinere Lokalkurse, so daß für den Betrieb der größern Postwägen beinahe ausschließlich nur noch die Alpenpässe übrig geblieben sind. Die nachstehende Uebersicht zeigt uns auch, daß wenn die Zahl der verwendeten Pferde sich bedeutend verminderte, diejenige der Kurse, der Kondukteure und der Wägen und Schlitten sich dagegen nicht unbedeutend vermehrt hat.

	1856.	1862.	1863.
Kurse	244	306	318
Stunden der Kursstrecken	1143	1012	1018
Kondukteure	180	208	214
Pferdehalter	256	245	243
Postillone	710	498	517
Pferde	3840	2677	2800
Wägen und Schlitten	1064	1187	1155

Die im Verhältniß zum Jahr 1856 stets noch große Anzahl von Postfuhrwerken wird durch die Menge von Lokalkursen und durch den Umstand gerechtfertigt, daß für die meisten Postkurse je nach der Jahreszeit und der Frequenz verschiedene Wagengattungen verwendet werden müssen. Es wäre zu wünschen, es würde der Postverwaltung in Anschaffung der geeigneten Postwägen bei Festsetzung des Budgets freiere Hand gelassen. Es würde dadurch nicht nur das Publikum mehr befriedigt, sondern auch der Reinertrag erhöht werden, denn das möglichst richtige Anpassen der Wägen an die durchschnittliche Frequenz eines jeden Kurzes während der verschiedenen Jahreszeiten behufs Verminderung unnöthiger Transportkosten bildet, wie bereits im vorjährigen Geschäftsberichte erörtert wurde, eine der wichtigsten Aufgaben des Kurzbüreaus. Es werden daher die Tabellen über die Zahl der Reisenden in den Haupt- und Beiwägen und über die Ausgaben nach den verschiedenen Rubriken sorgfältig zusammengestellt und monatlich geprüft. Wenn Uebelstände wahrgenommen werden, so wird remedirt, was aber öfter wegen Mangel der nöthigen passenden Wägen nicht möglich ist. Auch dürfen wir die allgemeine Klage nicht unerwähnt lassen, daß auf größeren Kursen die Reisenden mit den von den Pferdehaltern zu liefernden Wägen, die auf jeder Station wechseln, nur schlecht bedient sind, und daß es sehr wünschbar wäre, es könnten die Hauptwägen durch neue ersetzt und die noch brauchbaren zu postamtlichen Beiwägen verwendet werden.

Als außerordentliche und wichtige Vorkommenheiten in der diesjährigen Kurzbewegung notiren wir:

1. Unterbruch der Kommunikation wegen ganz außerordentlich großen Schneefalls auf der südlichen Seite der sämtlichen Alpenübergänge Simplon, Gotthard, Bernhardin, Splügen, Julier und Bernina im Monat Januar.

Sowohl die Reisenden als auch die Jahrpoststüke, und selbst die Briefpost mußten, bis der betreffende Paß wieder geöffnet war, überall

mehrere Tage zurückbleiben. Die Brieffelleisen wurden indessen wo immer möglich und selbst mit Lebensgefahr von den Kondukteuren selbst, oder zugezogener Hilfsmannschaft, über den Berg befördert, was die Verwaltung zu einer nicht unbedeutenden Summe von außerordentlichen Ausgaben veranlaßte, unter Anderm auch zur Ertheilung von Gratifikationen an die Kondukteure, welche sich allgemein durch Muth und Ausdauer ausgezeichnet haben.

2. Unterbruch der Dampfschiffahrt auf dem Brienzensee vom 20. Januar bis 20. März, weil, in Folge eines Sturmes, der Landungsplatz in Brienz zerstört worden war. Der Postverkehr zwischen Interlaken und Brienz wurde während dieser Zeit durch einen provisorischen Landpostdienst vermittelt.

3. Die Eröffnung der Eisenbahnlinie Waldshut-Schaffhausen-Konstanz am 15. Juni und die dadurch nothwendig gewordene Reorganisation der Postkurse in dortiger Gegend.

4. Die Einführung des neuen Sommerkurses von Brieg bis Arona, dessen allfälliger Verlust auf der Strecke Domo d'Ossola-Arona, laut Vertrag durch die Eisenbahngesellschaften der Ligne d'Italie und der Westbahn theilweise gedeckt wird.

5. Ferner die Wiederherstellung eines zweiten Kurses vom 1. Juli bis Mitte September zwischen Chur und Samaden, wodurch dem dringenden Bedürfniß besserer Fahrgelegenheiten für die so zahlreichen, das Engadin besuchenden Touristen und Kurgäste Rechnung getragen wurde.

6. Die ziemlich bedeutenden provisorischen Posteinrichtungen während des eidgenössischen Schützenfestes in Chauf-de-Fonds, welche zwar wegen der zu dieser Zeit hohen Pferdenschädigungen etwelchen Verlust für die Postkasse zur Folge hatten, aber allseits mit großer Befriedigung aufgenommen und anerkannt worden sind.

7. Unterbruch der Eisenbahnfahrten zwischen Lausanne und Yverdon vom 26. bis 30. September wegen Ueberschwemmung. Die Coinzidenz an beiden Endpunkten wurde während dieser Zeit durch verschiedene außerordentliche Postdienste vermittelt.

2. Veränderungen im Bestand der Kurse.

Nachstehend folgen die neuen Kurseinrichtungen und anderweitigen Kursänderungen in chronologischer Reihenfolge.

a. Neue Jahreskurse.

		Beginn.
1) Bern-Narberg über Schwanden	einspännig	16. Mai.
2) Freiburg-Murten III . . .	"	1. Juni.
3) Signau-Röthenbach . . .	"	1. "
4) Luzern-Sigkirch . . .	"	1. "

Beginn.

5)	Basel Posthof-Badischer Bahn- hof, Fourgon	einspännig	15. Juni.
6)	Stein-Singen	zweispännig	15. "
7)	Eglisau-Schaffhausen	"	15. "
8)	Unternewhaus-Wilchingen, Doppelfurs (Ertrag zu Gunsten des Unternehmers).	einspännig	15. "
9)	Martigny, Postbureau-Bahnhof, Fourgon	einspännig	10. Juli.
10)	Bonishwyl-Weinwyl (Ertrag zu Gunsten des Unternehmers).	"	16. "
11)	Lugano-Tefferete (Ertrag zu Gunsten des Unternehmers).	"	20. Oktober.
12)	Thun-Weissenburg, Winterdienst	"	1. November.
13)	Delémont-Boécourt	"	1. "
14)	Müllheim-Stekborn I	"	1. "
15)	" II	zweispännig	1. "
16)	Stekborn-Konstanz	"	1. "
17)	Ermingen-Schaffhausen	"	1. "
18)	Lenzburg-Wildegg (Ertrag zu Gunsten des Unternehmers).	einspännig	19. "

b. Neue Sommerfurse

Betriebsdauer.

1)	Peiden-Ilanz, 4 Mal wöchentlich, einspännig	vom 15. Juni bis 15. Sept.
2)	Brieg-Arona 4-5spännig	" 15. " " 15. Okt.
3)	Reigoldswyl-Viestal 2spännig	" 16. " " 14. Sept.
4)	Ginsiedeln-Nichterschwyl 3spännig	" 16. " " 16. Okt.
5)	Chur-Samedan 4-5spännig	" 1. Juli " 15. Sept.

c. Veränderungen bei Sommerkursen, welche im Vorjahre im Betrieb waren.

- 1) Aigle-le Sepey, ein Monat längere Dauer.
- 2) Flüelen-Airolo Nachtfurs, 6plätzig anstatt 4plätzig Wagen.
- 3) Thun, Postbureau-Schiffstände II. Omnibus nicht wieder eingeführt.
- 4) Ponte-Tresa-Luino nicht wieder eingeführt.
- 5) Lenk-Zweismmen, am 1. April zum einspännigen Jahreskurs erhoben.
- 6) Althätten-Gais, Verlängerung bis Appenzell, vom 1. Juni bis 30. September.

d. Ausgedehnte ältere Kurse.

- 1) Allaman-Gimel, auf Allaman-Gimel-Bière . am 1. Januar.
- 2) Chexbres-Mézères, auf Chexbres-Moudon . " 15. Februar.
- 3) Narau-Schöftland, auf Narau-Kirchleerau . " 1. Juni.

- 4) Wattwyl-Neflau, auf Wattwyl-Wilbhaus . am 1. Juni.
 5) Lenzburg-Sarmenstorf, auf Wildeggs-Sarmenstorf „ 1. August.

e. Größere Wagenklassen

als im Vorjahre wurden im Laufe des Rechnungsjahres wegen zunehmender Frequenz auf folgenden Kursen verwendet:

- | | | | | |
|--------------------------|--------------------------|---------|----------|--------|
| 1) Narau-Menziken I | vom 1. April an | 6 statt | 2plätzig | Wagen. |
| 2) Cossonay-Le Pont | „ 1. Juni | „ 4-5 | „ 2 | „ „ |
| 3) Burgdorf-Sumiswald II | „ 1. „ | „ 5-6 | „ 2-3 | „ „ |
| 4) Sursee-Triengen | „ 1. „ | „ 4-6 | „ 2-3 | „ „ |
| 5) Sursee-Willisau II | „ 1. „ | „ 6-7 | „ 2-3 | „ „ |
| 6) Glarus-Gengi | vom 1. bis 15. Sept. | „ 6 | „ 4 | „ „ |
| 7) Ebnet-Wattwyl, | | | | |
| | Doppeltkurs vom 15. Juni | „ 4 | „ 2 | „ „ |
| 8) Olten-Solothurn | „ 1. August | „ 6-7 | „ 2 | „ „ |
| 9) Wildeggs-Sarmenstorf | „ 10. Sept. | „ 6-7 | „ 2 | „ „ |
| 10) Basel-Viel | Nachtkurs „ 16. Okt. | „ 7-8 | „ 5 | „ „ |
- auf der Strecke Bern-Viel.

Wir bemerken hiebei, daß im Jahr 1862 ebenfalls 12 andere Kurse erweitert worden sind, bei denen auf Grund der bestehenden Verträge auch in diesem Jahr die größeren Wagenklassen zur Verwendung kommen.

f. Abgeänderte Postkurse.

Umgestaltungen, welche in Folge veränderter Sommer- oder Winterfahrtsordnung, oder zur Förderung größerer Frequenz vorgenommen wurden, jedoch nicht in die gewohnten Kategorien von Kursänderungen gesetzt werden können:

1. Lausanne-Bern, Tag- und Nachtkurs.

Wegen der für den Korrespondenzverkehr unzweckmäßigen Winterfahrtsordnung der Lausanne-Freiburgerbahn mußten die Lokalkurse Lausanne-Payerne I und II, Bern-Murten, Bern-Payerne und Murten-Payerne behufs schnellerer Uebermittlung der Korrespondenzen in durchgehende Kurse Lausanne-Bern umgewandelt werden.

2. Basel-Sonceboz, Tagkurs.

Da der Abgang von Basel, behufs eines geeigneten Anschlusses in Sonceboz, am Morgen sehr früh stattfinden muß, was im Winter die Frequenz beeinträchtigt, so wurde der Kurs während des Winters in Delsberg in zwei Lokalkurse, nämlich Basel-Delsberg und Basel-Sonceboz getrennt.

3. Sonceboz-Porrentruy.

Umwandlung der allzubeschwerlichen Station Undervelier-Sonceboz vom 1. Dezember an in zwei Stationen, Undervelier-Bellelay und Bellelay-Sonceboz.

4. Ecle-Yverdon.

Coupirung des Kurseß in Ecle-Ponts und Ponts-Yverdon am 1. April mit Reduzirung der Bespannung auf ersterer Streke.

5. Luzern-Willisau.

Am 1. Juni abgekürzt auf Luzern-Ettiswyl und bei Eintritt der Winterfahrordnung am 1. November wegen mangelnder Coincidenz in Ettiswyl provisorisch wieder bis Willisau ausgedehnt.

6. Müllheim-Konstanz.

Am 1. November auf Konstanz-Märstetten verlegt.

7. Glawyl-Uznach.

Weil die Coincidenz mit den Vereinigten Schweizerbahnen an beiden Endpunkten nicht gesichert werden konnte, und in Folge dessen die Frequenz dieses Kurseß allein auf den Lokalverkehr beschränkt war, wurde derselbe bei Eintritt der Sommerfahrordnung, am 1. Juni, und zwar mit Erfolg, in zwei Lokaldienste, Glawyl-Wattwyl und Wattwyl-Uznach umgewandelt.

8. Uznach-Brunnen, Tag- und Nachtkurs.

Dieselben wurden am 1. Juni, weil der Reisendenverkehr hauptsächlich von und nach Einsiedeln sich bewegt, in je zwei Kurse, Brunnen-Einsiedeln und Viberbruf-Uznach umgewandelt, mit Reduktion der letztern von zwei auf ein Pferd Bespannung, und Verwendung größerer Wagen zwischen Brunnen und Einsiedeln. Diese neuen Einrichtungen haben sich als zweckmäßig bewährt.

g. Aufgehobene Kurse.

1) Vevey-Chegbres, Camionnage		1. Mai.
2) Einsiedeln-Viberbruf II,	2spännig	1. Juni.
3) Schaffhausen-Waldshut	2-3 "	16. "
4) " -Unterhallau	2-3 "	16. "
5) Frauenfeld-Stefforn	2 "	1. November.
6) Basel-Rheinfelden	1 "	30. "

h. Abgekürzte Postkurse.

1) Chaux-de-Fonds-Besançon, 2spännig auf Brenets-Besançon	2. Jan.
2) Hitzkirch-Lenzburg 1 " "	Hitzkirch-Boniswyl, 1. Juni.
3) Sursee-Schöftland 1 " "	Sursee-Triengen 2sp. 1. "
4) Zürich-Schaffhausen 1-2 " "	Zürich-Rafz II, 15. "
5) Sissach-Beglingen 1 " "	Belterfinden-Beglingen 6. Sept.

i. Reduzirte Postkurse.

- | | |
|--|------------|
| 1) Thun Postbureau-Bahnhof-Schiffände, die Fahrten zur Schiffände während dem Winter aufgehoben, | 1. Dezemb. |
| 2) Locle-Ponts 1. von zwei auf ein Pferd reduzirt, | 1. April. |
| 3) Stans-Stansstaad, von 6-7pl. auf 3-4pl. Wägen, | 1. Novemb. |
| 4) Schaffhausen-Stelbörn, von 4-6pl. auf 3-4pl. Wägen, | 1. " |
| 5) Wildhaus-Haag von 4pl. auf 2pl. Wägen, | 1. " |

k. Allgemeine Bemerkungen.

Die Zahl der im Berichtsjahr neu errichteten Jahres- und Sommerkurse, der ausgedehnten und mit größeren Wagenklassen als im Vorjahr geführten Kurse übersteigt bedeutend die Zahl derjenigen Kurse, welche aufgehoben, abgekürzt oder in der Bespannung reduzirt wurden. Solche Reduktionen stoßen stets auf Schwierigkeiten und rufen Reklamationen hervor, die meistens auch von den Kantonsregierungen unterstützt werden. Die Postverwaltung wird daher allerdings bei dem von Jahr zu Jahr zunehmenden Verkehr viel öfter in den Fall kommen, neue Jahres- und Sommerkurse einzuführen, bereits bestehende Dienste auszudehnen und größere Wägen in Kurs setzen zu lassen, um den Bedürfnissen des öffentlichen Verkehrs Rechnung zu tragen, als Kurse aufzuheben und Reduktionen vorzunehmen. Bedeutende Abänderungen im Kurswesen stehen für nächstes Jahr in Folge Eröffnung der Eisenbahnlinien Biel-Bern-Langnau und Luzern-Zürich in Aussicht.

3. Anzahl der Kurse.

Laut den Kursrechnungen gehen am Schlusse des Jahres 1863 259 Kurse, worunter 6 Omnibusdienste zwischen Post- und Bahnhöfen, deren Ertrag von der Postverwaltung erhoben wird, auf das Jahr 1864 über, und diese lassen sich nach der Zahl der täglich ausgeführten Fahrten folgendermaßen klassifiziren:

Mit 1 Mal täglicher Hin- und Herfahrt	239
" 2 " " " " "	10
" 3 " " " " "	1
" 4 " " " " "	3
" 5 bis 6 und mehr Mal täglicher Hin- und Herfahrt	6

wie oben 259

Dazu die Sommerkurse mit 3 bis 4 monatlicher Betriebsdauer 17

Transportunternehmen auf Rechnung der Kursführer 25

Fourgondienst und anderweitige Transportleistungen ohne Personentransport 17

Stand der Kurse 1863 318

" " " 1862 306

Zunahme im Jahr 1863 12

Vergleichende Uebersicht
 der Zahl sämtlicher schweizerischer Postkurse in den Jahren 1856 bis 1863,
 nach der Stärke der Bespannung rubrizirt.

Jahrgang.	Ein- spanner.	Ein- spanner im Winter, zwei- und mehr- spännige im Sommer.	Zwei- spanner.	Zwei- spännig im Winter, drei- und mehr- spännig im Sommer.	Drei- spanner.	Vier- spanner.	Fünf- spanner.	Fourgon- dienste ohne Personen- transport.	Total.
1856	60	12	69	9	20	34	26	14	244
1857	67	15	85	8	17	34	21	18	265
1858	70	16	93	8	18	30	11	15	261
1859	84	17	91	11	22	16	8	16	265
1860	93	20	94	13	20	14	7	18	279
1861	88	25	95	12	23	12	7	16	278
1862	94	22	114	19	26	12	2	17	306
1863	95	19	117	20	27	14	9	17	318

Französisches Gebiet berühren 7 Kurse auf Strecken von 17 $\frac{2}{3}$ Stunden Länge.									
Italienisches	"	"	9	"	"	"	"	33	"
Badisches	"	"	2	"	"	"	"	1 $\frac{3}{8}$	"

Die Postverwaltung unter-

hält demnach . . . 18 " " " " 51 $\frac{5}{8}$ Wegstunden, welche fremdes Gebiet durchlaufen und deren Ertrag, mit Ausnahme von 6 Kursen auf französischem Gebiet, welche auf Rechnung der betreffenden Unternehmer ausgeführt werden, in die hierseitige Postkasse fällt.

Die Verminderung von 3 $\frac{1}{8}$ Wegstunden bei den von der Schweiz. Postverwaltung auf fremdem Gebiet unterhaltenen Kursen ist in Folge Aufhebung des Postdienstes Waldshut-Schaffhausen bei Eröffnung der Bahnlinie Waldshut-Konstanz eingetreten.

Bei den von Seite fremder Verwaltungen auf Schweizergebiet unterhaltenen Postkursen hat weiter keine Veränderung stattgefunden, als die Aufhebung des Kurses von Schaffhausen nach Waldshut über Niedern und die Erstellung eines neuen Dienstes zwischen Gottmadingen und Dießenhofen in Folge Eröffnung der Eisenbahn von Waldshut bis Konstanz am 15. Juni.

5. Kartenschlüsse.

Zwischen den Schweiz. Postbüreau, inbegriffen den Verkehr derselben mit den rechnungspflichtigen Ablagen, haben auf Ende des Jahres 1863, laut den Verkehrsrechnungen, folgende tägliche Kartirungen bestanden:

a. Im Intern.	Briefpost.	Fahrpost.
Bestand auf 31. Dezember 1863	8339	8311
" " " " 1862	8353	7163
Vermehrung	—	1148
Verminderung	14	—

Die starke Vermehrung der Fahrpostkartenschlüsse beruht auf der Zunahme des Fahrpostverkehrs überhaupt, welche es mancherorts nothwendig machte, die täglich einmaligen Sendungen zwischen einzelnen Büreau auf täglich zwei Sendungen zu erhöhen oder statt der bestehenden 2, 3 und viermaligen Sendungen 3, 4 und fünfmalige Sendungen einzurichten. Ferner wurden im Laufe des Jahres eine gewisse Anzahl Ablagen rechnungspflichtig gemacht und durch regelmäßige Sendungen mit den Büreau in Verkehr gesetzt.

Eine Reduktion der Briefpostsendungen hingegen ist durch die Ausdehnung der Bahnposten bewirkt worden; es darf aber darin keineswegs eine Schmälerung des Verkehrs erblickt werden; im Gegentheil haben sich die Versendungsgelegenheiten auf dem nämlichen Fuße entwickelt, wie bei der Fahrpost. Ohne die Bahnposten mußte z. B. Bern mit Freiburg,

Romont, Dron und Lausanne direkte Sendungen unterhalten, somit täglich 4 Sendungen abspediren, ebenso hatte Freiburg täglich 4 Kartenschlüsse mit Bern, Romont, Dron und Lausanne zu versenden; im gleichen Falle sind alle diese Büreaux, woraus sich täglich $4 \times 4 = 16$ Kartenschlüsse ergeben. Mit Einführung der Bahnpost aber macht jedes der genannten Büreaux nur eine Sendung an dieselbe und diese eine Sendung an jedes Bureau, wodurch sich nur $2 \times 5 = 10$ Sendungen, aber mit dem nämlichen Resultate ergeben, wie jene 16 Sendungen zwischen den Büreaux.

Der Verkehr der Bahnposten ist unter der betreffenden Rubrik näher angegeben.

b. Verkehr mit dem Auslande.

	Briefpost.		Fahrapost.	
	versandt.	Von den Postbüreaux empfangen.	versandt.	empfangen.
Frankreich	65	60	13	13
Italien	66	67	16	16
Belgien	8	6	—	—
Spanien	2	3	—	—
Oesterreich	51	50	24	22
Baden	131	147	102	115
Bayern	37	41	24	32
Württemberg	74	52	42	35
Thurn und Taxis . .	46	62	6	6
	480	488	227	239
Bestand auf 31. Dez. 1862	411	399	199	208
Vermehrung	69	89	28	31

Die außerordentlich starke Vermehrung der Briefkartenschlüsse erzeigt sich nur im Verkehr mit Baden und Thurn und Taxis. In Bezug auf Baden findet sie ihre Erklärung in der Eröffnung der Eisenbahn von Waldshut nach Konstanz und in der Errichtung zweier täglicher Bahnposten zwischen Basel und Konstanz, mit denen nun die schweiz. Postbüreaux und Ablagen eines gewissen Rayons in direkten Verkehr getreten sind, währenddem früher der größere Theil der Korrespondenzen in Basel, Schaffhausen und Konstanz zur Umspeidition kam.

Die Vermehrung der Sendungen mit Thurn und Taxis mußte deswegen eintreten, weil diese Postverwaltung sehr wenige Bahnposten besitzt, somit die einzelnen Poststellen mit den schweiz. Postbüreaux in vermehrten Verkehr gesetzt werden mußten, um Verspätungen zu begegnen.

Die Vermehrung der Fahrapostkartenschlüsse fällt lediglich auf den Verkehr mit Baden, und zwar sind in Folge der Eisenbahneröffnung zwischen Waldshut und Konstanz theils die Sendungen zwischen Büreaux, wo bereits solche bestanden, vermehrt worden, theils wurden Poststellen

in direkten Fahrpostverkehr mit einander gebracht, deren Sendungen vorher durch andere Auswechselungsbüreaux vermittelt wurden. Dann wurde auch ein Filialpostbureau auf dem badischen Bahnhofe in Basel errichtet und mehrfach mit badischen Poststellen in direkten Fahrpostverkehr gebracht.

6. Bestand der Postführungsverträge.

Stand der auf Ende Dezember 1863 in Kraft befindlichen Postführungsverträge 490

Vorjähriger Stand 485

Zunahme 5

Von obigen 490 sind unverändert geblieben 325

Neu abgeschlossene oder durch Nachträge theilweise
abgeänderte Verträge 165

Nach ihrem verschiedenen Betreff zerfallen sämmtliche in Kraft bestehende Postführungsverträge hinwieder in:

a. Verträge für einzelne Stationen 450

b. Kollektivverträge für 2 " 23

c. " " 3 " 2

d. " " 4 " 3

e. Beiwagenführungsverträge 9

f. Verträge für Ruderschiffahrten und Diverses 3

wie oben 490

Dazu die auf das Jahr 1864 übergehenden,
in Kraft befindlichen Verträge für Remisirung
von Postwägen 60

Total der Verträge 550

Von dieser Zahl lauten auf bestimmte Dauer 69

" unbestimmte " 481

Wir bemerken hiebei, daß auch dieses Jahr, wie im letzten, das Resultat der neuen Vertragsabschlüsse im Allgemeinen befriedigend ausgefallen ist. Gegenüber 30 Fällen, wo durch neue Verträge ermäßigte Kurzzahlungen bei unveränderten Leistungen von Seite der Unternehmer erzielt wurden, haben wir bloß 16 aufzuweisen, wo den Unternehmern erhöhte Kurzzahlungen ohne entsprechende Mehrleistung bewilligt werden mußte.

7. Zahl der postamtlichen Fuhrwerke.

An Wägen waren im Ganzen am Ende des Berichtsjahres vorhanden 711

An Schlitten 421

" Wagengestellen 23

Im Sommer, d. h. im Juli und August, wurden an postamtlichen Fuhrwerken verwendet:

1) Zum regulären Dienst:		
2 à 3plazige Wagen zu Einspännerkursen		117
4 " " " Zweispännerkursen		25
5 " " " " " " " " " "		26
6 " " " " zwei- und dreispännigen Kursen		60
7 " " " " dreispännigen Kursen		10
8 " " " " drei- und vier-spännigen Kursen		12
9 " " " " vier-spännigen Kursen		3
10 " " " " vier- und mehr-spännigen Kursen		34
6 " Omnibus zu zweispännigen Kursen und zum Stationsdienst nach den Bahnhöfen		34
7 " Omnibus zum Stationsdienst nach den Bahnhöfen		9
8 " " " " " " " " " " " " " " " "		7
9-12 " und mehrplazige Omnibus zum Stationsdienst nach den Bahnhöfen und Landungsplätzen		33
Fourgons zum Transport der Brief- und Fahrpostsendungen zc. nach den Bahnhöfen und Landungsplätzen		29
		399
2) Zum Beiwagendienst und als Aushilfe		320

Total 719

Von obigen 399 Wagen wurden speziell zum regulären Dienst der Sommerkurse verwendet 33 Stük.

Die Gesamtzahl der für den Postdienst im Jahr 1863 benutzten Wagen hat sich gegenüber dem Jahre 1862 um 44 Stük vermindert, weil, außer dem regelmäßigen Abgang durch Abnutzung, der größte Theil der 1862 noch vorhandenen, aber ihrer Größe und Konstruktion wegen nicht mehr brauchbaren Wagen im Laufe des Berichtsjahres an Zahlungs-statt für neue Fuhrwerke gegeben wurde.

Gegenwärtig erscheinen im Inventar nur noch wenige Wagen, welche ihrer Beschaffenheit wegen sich nicht zum Gebrauch für den Postdienst eignen und gelegentlich ebenfalls gegen neues Material umgetauscht werden können.

Aber auch unter den übrigen, als brauchbar aufgezählten Wagen, welche für den Beiwagendienst und zur Aushilfe dienen sollten, befinden sich Fuhrwerke, welche theilweise noch von der kantonälen Verwaltung herrühren, und durch Abnutzung so baufällig sind, daß sie einer durchgreifenden Reparatur nicht werth wären, und daher ebenfalls beseitigt werden müssen.

Um dem dringendsten Bedarf zu genügen, sind gegenwärtig 50 neue Wagen im Bau begriffen, nach deren Ablieferung die Zahl der verfügbaren Wagen wieder auf 761 Stük ansteigen wird.

In Betracht jedoch, daß mit dem Eintritt der Sommerfahrordnung und bei Anlaß der Eröffnung der bernischen Staatsbahn und der Zürich-Luzernerbahn, anstatt der eingehenden größern Kurse, wieder mehrere neue Lokal- resp. Anschlußkurse errichtet werden, ist zu befürchten, daß auch diese Zahl nur nothdürftig genügen werde. Vorzüglich ist es der Mangel an kleinern ein- und zweispännigen Fuhrwerken zum Beiwagendienst, welcher sich noch immer fühlbar macht.

8. Zahl der Dienstpferde.

Im regulären täglichen Dienst der Jahres- und Sommerkurse kamen zur Verwendung	1862.	1863.
	1377	1400

Im außerordentlichen und Beiwagendienst wurden in unregelmäßigen Zeitabständen und auf kürzere oder längere Strecken verwendet zirka	1300	1400
--	------	------

Die neu erstellten Jahr- und Sommerkurse, die ausgedehnten und mit größern Wagenklassen ausgeführten Kurse haben die Vermehrung der im regulären Dienst verwendeten Pferde verursacht.

Die große Anzahl der im außerordentlichen und Beiwagendienst zur Verwendung gekommenen Pferde ist der in diesem Jahre stattgefundenen und theilweise durch die günstige Sommerwitterung veranlaßten starken Reisendenfrequenz zuzuschreiben.

9. Zahl der Stationen, Postpferdhalter und Postillone.

	1862.	1863.
An täglich ein- oder mehrmals befahrenen Stationen zählen wir	379	385
„ Postpferdhaltern	245	243
„ Postillonen	498	517
Postillone wurden mit Prämien bedacht:		
1) Für gutes Dienstverhalten I. u. II. Klasse	173	182
2) „ „ Posthornblasen I. u. II. „	18	20
Vom Postdienste wurden ausgeschlossen	6	11

10. Extraposten.

Bei den Extraposten sind im Rechnungsjahr keine Aenderungen vorgekommen. Dieselben zeigen laut beigelegter Tabelle Nr. 7 wieder eine kleine Zunahme, welche sich jedoch nur auf diejenigen Postkreise, wo sich die Alpenpässe befinden, vertheilt. Daß die Extraposten nur noch auf den Alpenübergängen von Bedeutung sind und in den ebenen Gegenden zur Seltenheit gehören, so daß die Postpferdhalter in verschiedenen Gegenden auf ihren Wunsch hin dieses Dienstes entbunden wurden, ist schon im letzten Geschäftsberichte erwähnt worden.

Beförderung der Extraposten.

Postreise.	Relais.	1860.			1861.			1862.			1863.			
		Anzahl der einge- spannten Pferde.	Betrag der bezogenen Ent- schädigungen.		Anzahl der einge- spannten Pferde.	Betrag der bezogenen Ent- schädigungen.		Anzahl der einge- spannten Pferde.	Betrag der bezogenen Ent- schädigungen.		Relais.	Anzahl der einge- spannten Pferde.	Betrag der bezogenen Ent- schädigungen.	
			Fr.	Rp.		Fr.	Rp.		Fr.	Rp.			Fr.	Rp.
Genf	4	32	186	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lausanne	28	1293	7,274	—	1,118	6,009	10	1,151	6,066	75	25	1,207	6,316	40
Bern	11	41	392	50	42	290	70	14	146	—	3	11	105	—
Neuenburg	14	19	202	15	24	215	—	10	154	70	14	20	172	50
Basel	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—
Marau	8	44	313	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Luzern	9	31	612	50	102	1,051	30	142	1,311	75	9	33	462	50
Zürich	9	25	186	—	10	60	—	9	83	75	9	10	68	75
St. Gallen	22	203	1,120	60	228	1,232	—	110	920	10	17	9	73	95
Schur	8	1783	13,497	25	1,545	11,184	75	2,639	19,762	55	17	3,433	24,289	55
Vessenz	10	328	2,772	—	403	4,075	—	312	3,331	40	10	298	3,188	10
		3799	26,557	10	3,472	24,117	85	4,387	31,777	—		5,021	34,676	75
Postillonstrinkgelber			4,249	15		3,858	72		5,084	32			5,343	—
Zusammen			30,806	25		27,976	57		36,861	32			40,119	75

11. Fahrende Postbüreau.

Der Bericht des Jahres 1862 hat die Nothwendigkeit der Einrichtung der fahrenden Postbüreau sowol für den innern Verkehr als auch für denjenigen mit dem Auslande dargethan, und deren Zweckmäßigkeit und Vortheile umständlich und mit Anführung von Beispielen nachgewiesen. Es schloß dieser Bericht mit der Hoffnung, daß die Einführung der Eisenbahnnachturse nicht mehr lange auf sich warten lasse, indem die Bahnposten mit denselben noch weitere Vortheile zu bieten vermögen, zumal für den Korrespondenzverkehr, wie übrigens in dem Spezialbericht des Bundesrathes an die gesetzgebenden Rätthe vom 20. Juli 1863 des Nähern zu entnehmen ist.

Leider ist diese Hoffnung bis zur Stunde noch nicht in Erfüllung gegangen, obwol man auf dem Punkte war, die Nachtzüge in Ausführung zu bringen; denn wie der Bundesrath in seinem oberwähnten Spezialberichte vom 20. Juli 1863 den gesetzgebenden Rätthen angezeigt hat, ist dieselbe nur daran gescheitert, daß der Verwaltungsrath der Zentralbahn die Ratifikation eines daherigen Vertrages, der zwischen dem Postdepartement einerseits und den Abgeordneten der Nordost- und Zentralbahn andererseits abgeschlossen worden war und bereits die definitive Ratifikation des Bundesrathes und der Verwaltung der Nordostbahn erhalten hatte, nicht erteilte.

Mit Schlußnahme der Bundesversammlung vom 1. August 1863 ist übrigens der Bundesrath beauftragt worden, die angebahnten Unterhandlungen in geeigneter Weise fortzusetzen. *)

Der Vertrag, welcher aus den Verhandlungen hervorgegangen ist, und der, wie oben erwähnt, noch nicht die allseitige Genehmigung erhielt, belastet die Postverwaltung mit so erheblichen Opfern, daß dieselbe den Auftrag zu weiteren Unterhandlungen jedenfalls nicht in dem Sinne aufsaßt, daß sie weitergehende Leistungen übernehmen dürfe, sondern sich darauf beschränkt, bei der Verwaltung der schweizerischen Zentralbahn, wo also einzig noch der Anstand zu suchen ist, die Angelegenheit in Erinnerung zu bringen und gleichzeitig die Nachweise und Erhebungen zu vervollständigen, welche konstatiren, daß die Einrichtung der Nachtzüge nach dem Vorbilde anderer Staaten unerläßlich und die Verwaltung dieselbe nicht nur dem Publikum schuldig ist, sondern auch durch ihr eigenes wohlverstandenes Interesse geboten wird. Denn in der That kann nicht bestritten werden, daß durch zweckmäßige Kombination der Fahrten dem schweizerischen Eisenbahuze ein Verkehr zugewiesen werden muß, der bisher die Schweiz umgangen hat, indem er eben den bessern und bequemern Einrichtungen der Nachtzüge gefolgt ist, die bereits alle andern Staaten,

*) Siehe den diesfälligen Bundesbeschluß im Bundesblatt v. J. 1863, Bd. III, Seite 435.

und zwar mit besserem Erfolg eingeführt haben, als selbst vorausgesetzt wurde.

Der Bundesrath hofft daher hierin auf das Entgegenkommen der Centralbahnverwaltung.

Die Bequemlichkeit, welche die Bahnposten dem Publikum darbieten, und die Beschleunigung, welche die Korrespondenzen durch dieselben gewinnen, erheischt eine fortwährende Vermehrung der fahrenden Postbüreau, die um so weniger gehemmt werden darf, als dieselbe auch eine Vermehrung der Korrespondenzen zur Folge haben muß, denn unbedenklich darf behauptet werden, daß die außerordentliche Zunahme, welche der Briefpostverkehr in den letzten Jahren erzeugt hat, in namhaftem Umfange den Vortheilen zugeschrieben werden kann, welche die fahrenden Postbüreau darbieten.

Als Beweis für diese Behauptung kann angeführt werden, daß die Bahnposten in der Westschweiz, von Neuenburg abwärts, erst mit dem 1. März 1862 eingeführt wurden, und daß die Zunahme des internen Briefverkehrs in den Kreisen Genf und Lausanne im Jahr 1862 bei $94\frac{1}{4}$ Bahnpoststunden gegenüber dem Jahr 1861 19 %, und im Jahr 1863 bei $232\frac{1}{4}$ Bahnstunden, wobei Genf-Gulog nicht mitberechnet ist, weil dieser Kurs lediglich dem internationalen Verkehr angehört, gegenüber dem Jahr 1862 $25\frac{1}{2}$ % der Gesamtzunahme des internen Briefverkehrs betrug, währenddem diese Kreise im Jahr 1860 gegenüber dem Jahr 1859 bei einer Gesamtzunahme von 300,000 Briefen gar keine Zunahme und im Jahr 1861 gegenüber dem Jahr 1860 eine Zunahme von nur 12 % der Gesamtvermehrung der internen Briefzahl nachzuweisen haben.

In der That beweisen, neben den soeben konstatirten Verhältnissen, auch die Bahnposteinrichtungen des Auslandes, daß es sich für die Postverwaltung nicht rechtfertigen ließe, mit Ausdehnung der Bahnposten zurückhaltend zu sein, indem die Kosten derselben verhältnißmäßig gering sind, da der Transport gratis geleistet werden muß.

Die schweizerische Eisenbahngesetzgebung hat nämlich den Eisenbahnen gegen diese Leistungen mehrfache anderweitige Begünstigungen eingeräumt, weshalb es angemessen ist, daß die schweizerische Postverwaltung ihre günstige Stellung benutze, denn sie ist noch nicht auf demjenigen Punkte der Entwicklung des Bahnpostdienstes angelangt, auf dem sich dieser in andern Staaten befindet.

Wenn auch die Beamten, das Wagenmaterial und dessen Unterhalt, so wie die Büreaufkosten erhebliche Summen erheischen, so stehen dieselben doch in keinem Verhältnisse zu den Vortheilen, welche die Bahnposten darbieten.

Uebrigens sind die Gehalte der Beamten und die Büreaufkosten nur theilweise auf Rechnung des Bahnpostdienstes zu setzen, denn die Arbeit, die diese verrichten, ist zum Theil den übrigen Poststellen abgenommen.

Wir weisen den Bestand der Bahnposten auf 31. Dezember 1863 nach wie folgt:

	Täglich durchlaufene Bahnstunden.
1) St. Gallen-Chur-St. Gallen	45
2) St. Gallen-Zürich-St. Gallen	35
3) Winterthur-St. Gallen-Winterthur	24
4) Chur-Zürich-Chur	54
5) Zürich-Sargans-Zürich	43
6) Zürich-Winterthur-Zürich-Romanshorn-Zürich	46
7) Aarau-Zürich-Bern-Aarau	55
8) Aarau-Bern-Zürich-Aarau	55
9) Basel-Ölten-Basel-Ölten-Basel	34
10) Pontarlier-Neuchâtel-Pontarlier	22 $\frac{2}{4}$
11) Neuchâtel-Pontarlier-Neuchâtel	22 $\frac{2}{4}$
12) Bern-Herzogenbuchsee-Neuchâtel-Lausanne-Bern	59 $\frac{2}{4}$
13) Freiburg-Lausanne-Neuchâtel-Ölten-Freiburg	71
14) Veg-Genf-Veg	46
15) Lausanne-Genf-Lausanne	25 $\frac{2}{4}$
16) Genf-Veg-Genf	46
17) Genf-Neuchâtel-Genf	54 $\frac{3}{4}$
18) Genf-Culoz-Genf-Culoz-Genf	56
Total	794 $\frac{3}{4}$

Nach dem Bestande vom 31. Dezember 1862 durch-
liefen die Bahnposten damals täglich 560 $\frac{1}{4}$

Die Vermehrung beträgt somit 234 $\frac{2}{4}$

durchlaufene Bahnstunden per Tag.

Die Vermehrung der schweizerischen Bahnposten seit ihrer Einfüh-
rung fand in folgender Weise statt:

	Stunden.	Zunahme.
Es wurden täglich befahren,		
im Jahr 1857	32	—
1858	205	173
1859	218 $\frac{2}{10}$	13 $\frac{2}{10}$
1860	305 $\frac{5}{10}$	87
1861	395 $\frac{5}{10}$	90
1862	560 $\frac{1}{4}$	164 $\frac{3}{4}$
1863	794 $\frac{3}{4}$	234 $\frac{2}{4}$

Die Zunahme von 1862 auf 1863 ist somit die stärkste Jahreszu-
nahme, die bisher vorgekommen ist.

Außer diesen Bahnposten bestehen noch zwei badische Eisenbahnpostbureauz:

Basel-Konstanz-Basel und
Konstanz-Basel-Konstanz,

auf welchen der schweizerische Briefpostdienst, sowohl der interne als auch der schweizerisch-vereinsländische Auswechslungsverkehr besorgt wird. Im Fernern kursiren die zwei Schiffsbureauz auf dem Vierwaldstättersee.

Luzern-Flüelen-Luzern und
Flüelen-Luzern-Flüelen.

in bisheriger Weise.

Da die Linie Basel-Konstanz 30 und der See von Luzern bis Flüelen 9 Stunden Länge hält, so durchlaufen die schweizerischen fahrenden Postbureauz eigentlich $930\frac{3}{4}$ Stunden per Tag, und die Vermehrung gegenüber dem Jahr 1862 würde also $354\frac{1}{4}$ Stunden betragen.

Die starke Vermehrung rührt übrigens theilweise auch von neuen Zwecken her, welchen die Bahnposten bereits dienstbar geworden sind, denn währenddem sie in andern Staaten und bisher bei uns lediglich für den Expeditionsdienst benutzt wurden, finden sie nun bereits und mit gutem Erfolg für den Distributionsdienst Verwendung. So vorzugsweise die Bahnposten zwischen Genf und Guloz.

Der Schnellzug, welcher den Hauptverkehr zwischen Genf und Frankreich vermittelt und um 8 Uhr Abends von Paris abgeht, trifft nämlich erst um 11 Uhr des andern Morgens in Genf ein, und verläßt diese Stadt schon um 3 Uhr Abends wieder. Da nun die Korrespondenzen in großer Masse eintreffen, so bedurfte es für die Verifikation, Taxation, Ueberlieferung, Sönderung, Verrechnung und Ausgabe auf der Briefexpedition und Briefdistribution $1\frac{1}{4}$ bis $1\frac{1}{2}$ Stunden Zeit von der Ankunft des Zuges an gerechnet, und die nicht minder zahlreichen Korrespondenzen nach Frankreich erheischten andererseits den Abschluß der Sendungen $\frac{2}{4}$ bis $\frac{3}{4}$ Stunden vor Abgang des Zuges zu beginnen, somit die Aufgabe zu schließen. Im günstigsten Falle, und das regelmäßige Eintreffen des Zuges vorausgesetzt, was aber nicht gerade die Regel bildet, blieben somit dem Adressaten in Genf für umgehende Beantwortung der französischen Korrespondenzen zwei Stunden Zeit, von denen die eine Stunde noch auf die Mittagszeit fiel.

Durch die Bahnposten, welche die Depeschen in Guloz empfangen, wird nun die Verifikation, Taxirung und theilweise Sönderung der Korrespondenzen unterwegs vorgenommen, so daß, in Genf angekommen, die Ueberlieferung direkte an die Distributionen erfolgt, daselbst nur noch die rechnerischen Operationen erforderlich sind und so 20–30 Minuten nach Ankunft des Courriers auf dem Bahnhofe, die Ausgabe auf allen drei Bureauz der Stadt Genf und gleich nachher auch die Bestellung durch die Stadt- und Landbriefträger beginnen kann.

Die Aufgabe der Korrespondenzen nach und über Frankreich kann bis zum Abgange des Zuges erfolgen, weil die Expedition ebenfalls unterwegs bewerkstelligt wird.

Es wird somit durch diese Einrichtung dem Publikum von Genf in der Regel wohl drei Stunden, also genügende Zeit für Beantwortung der französischen Korrespondenzen gegeben und überhaupt die Bestellung um beinahe eine Stunde befördert.

Außer diesem Vortheil bieten die Bahnposten nach Culoz auch noch andere dar. Bei der schon berührten öftern Verspätung des Nachtzuges fiel nämlich die Behandlung der angekommenen französischen Korrespondenzen mit der Abfertigung des um 1 Uhr 45 Minuten Nachmittags nach der Schweiz abgehenden Bahnzuges zusammen, wobei die eine oder die andere Expedition nicht selten leiden mußte, was jetzt nicht mehr eintreffen kann.

So zweckmäßig die Einrichtung der Bahnposten nach Culoz auch ist, so wurde sie doch nur dadurch ermöglicht, daß die Eisenbahngesellschaft Genf-Lyon mit anerkannter Zuvorkommenheit den Gratistransport der Bahnpostwägen viermal täglich auf einer Schienentlänge von 11 Stunden außerhalb der Schweizergränze gestattet hat.

Im Laufe des Jahres sind die vierachsigen Bahnpostwägen, welche noch einzig auf dem Netze der Vereinigten Schweizerbahnen bestanden, gänzlich beseitigt worden. Dieselben waren zwar nur zur einen Hälfte dem Postdienste gewidmet, die andere Hälfte ward als Gepäckwagen der Eisenbahn benutzt; allein da die angränzende Nordostbahn sich dieses Gepäckraumes nicht bedienen wollte, so konnten die Wägen die Gränzen der Vereinigten Schweizerbahnen nicht überschreiten, somit von Winterthur nicht einmal bis Zürich zirkuliren.

Es wurde daher mit der Verwaltung der Vereinigten Schweizerbahnen eine Verständigung getroffen, nach welcher die vorhandenen sechs vierachsigen Bahnpostwägen durch sechs zweiachsige Wägen ersetzt wurden, mit denen diese Gesellschaft dem gemeinsamen Vertrage beitrug, welcher über Lieferung und Transport der Bahnpostwägen mit den Gesellschaften der Nordost-, Central-, Franco-Suisse und Westbahn besteht.

Nach diesem Vertrage und den seither durch eine Anzahl unterm 29. Jänner 1864 vereinbarter Zusatzartikel zu Stande gekommenen Modifikationen desselben kann nun die Postverwaltung alle Bahnpostwägen nach Gutfinden in der ganzen Schweiz und selbst nach dem Auslande bis Culoz und Pontarlier verwenden, so daß also der nämliche Wagen von Chur bis Genf durchlaufen kann, wodurch der Dienst erheblich erleichtert worden ist, und was namentlich von großem Vortheile sein wird, wenn einmal die Nachtkurse in Ausführung kommen.

Die Bahnposten sind im Laufe des Jahres nur nach und nach auf den angegebenen Bestand vom 31. Dezember 1863 gebracht worden, und

haben daher nicht $365 \times 794\frac{3}{4}$, sondern im Ganzen nur $236 \times 846\frac{3}{4}$ Stunden durchlaufen, immerhin aber $63,044\frac{1}{4}$ Stunden mehr als im Jahr 1862.

Im Durchschnitt kommen somit auf den Tag 649 durchlaufene Bahnstunden, also 173 Stunden mehr als im Jahr 1862.

Von sämtlichen fahrenden Postbüreau, wobei hier die Bahnposten zwischen Basel und Konstanz, so wie die Schiffsbüreau inbegriffen sind, wurden täglich 1157 inländische und 75 ausländische Briefkartenschlüsse versandt, und 1028 inländische und 74 internationale Briefsendungen empfangen.

Es kommen somit auf die Bahnstunde 1,9 versandte und 1,7 empfangene Briefpakete, oder bei Annahme einer Fahrzeit von sechs Bahnstunden in der Zeitstunde kommen $11\frac{1}{2}$ abgehende und $10\frac{1}{5}$ eingehende Briefsendungen auf die Bahnzeitstunde.

Beim Bahnpostdienste haben im Ganzen 70 Beamte mehr oder weniger, jedenfalls ein größerer Theil derselben abwechselungs- und aus- hilfsweise mitgewirkt, und, da einzelne Strecken für zwei Beamte hinlänglich Beschäftigung geben, haben dieselben im Jahre zusammen $317,021\frac{3}{4}$ Bahnstunden befahren.

Die höchste Zahl der von einem einzelnen Beamten befahrenen Bahnstunden beträgt 19,479 und die niedrigste acht Stunden, im Durchschnitt für einen Beamten 4529 Bahnstunden.

Sämmtliche Fahrten wurden von 21 Wägen ausgeführt, so daß also auf den Wagen im Jahr durchschnittlich 11278,39 und im Tag 30,9 durchlaufene Bahnstunden kommen. Im Jahr 1862 kamen auf den Wagen $9655\frac{3}{4}$ und auf den Wagen und den Tag 26,44 Stunden.

Die höchste Zahl Bahnstunden, welche ein Wagen durchlief, betrug $18,447\frac{2}{4}$ und die niedrigste $7,177\frac{2}{4}$. Es ist indessen hiebei zu bemerken, daß drei Wägen erst mit dem Monat Mai in Dienst gekommen sind.

Dieser außerordentlich starke Gebrauch der Bahnpostwägen hat übrigens die dieselben liefernden Bahnverwaltungen erwiesenermaßen in Schaden gebracht, indem die gesammte Vergütung durch den Unterhalt der Wägen aufgezehrt wurde und für Abgang oder Amortisation des Wagenkapitals nichts übrig blieb. Unter die vorhin erwähnten Modifikationen des Bahnpostwagenvertrages gehört daher auch diejenige, daß die ordentliche Verwendung eines Wagens im Durchschnitt auf 8000 Stunden per Jahr berechnet wird und daß bei Mehrverwendung für die Stunde eine Nachvergütung von 4 Rp. zu leisten ist. Willigerweise mußte diese Vergütung auch für das Jahr 1863 geleistet werden, und da dieselbe nicht vorgesehen war, so liegt hierin der Grund, warum der Bundesrath einen Nachtragskredit für die Rubrik „Postmaterial“ im Betrage von Fr. 2522.35 vorläufig bewilligen mußte.

Die Kosten der Bahnposten, nicht inbegriffen die fixen Gehalte der Beamten, betragen:

699 Entschädigungen für Ueber- nachten außerhalb des Wohn- ortes, à Fr. 2. 10	Fr. 1,467. 90	
6589 Entschädigungen für Mit- tageessen außerhalb des Wohn- ortes, à Fr. 1. 10	" 7,247. 90	
317,021 $\frac{1}{4}$ befahrene Bahnstunden, Entschädigung 4 Rp. per Stunde	" 12,680. 87	
		Fr. 21,396. 67
Vergütung für Abnutzung der Wagen und Verzinsung des Wagenkapi- tals	Fr. 11,385. --	
Vergütung für Schmieren, Besor- gung und Unterhalt der Wagen { Fr. 10,933. 77 } " 2,694. 98 }	" 13,628. 75	
	Fr. 25,013. 75	
Beleuchtung, Beheizung und Bü- reaubedürfnisse	" 3,622. --	
		" 28,635. 75
Total		Fr. 50,032. 42

Die fixen Gehalte können nicht genau berechnet werden, weil zum großen Theile Beamte aus den Hauptpostbüreaux verwendet wurden und viele Abwechslungen und Ersetzungen stattfanden. Annähernd können dieselben angenommen werden wie folgt:

1 Beamter à Fr. 2,400	Fr. 2,400
2 Beamte " " 1,800	" 3,600
3 " " " 1,500	" 4,500
6 " " " 1,320	" 7,920
10 " " " 1,200	" 12,000
2 " " " 1,020	" 2,040

24 Beamte zu zirka 36 $\frac{1}{2}$ Bahnstunden
per Tag mit approximativem Total-
gehalt von " 32,460. --

Totalkosten der Bahnposten . . . Fr. 82,492. 42

Die betriebene Bahnpoststunde kostet somit:

a.	an fixen Gehältern	Rp. 13,70
b.	„ Entschädigung der Beamten	„ 9,03
c.	„ Wägen	„ 10,56
d.	„ Beleuchtung, Beheizung und Büreaubedürfnissen	„ 1,53

Total Rp. 34,82

oder rund: Total 35 Rp.

Auf den Tag berechnet kosten die Bahnposten täglich Fr. 139. 82 ohne die fixen Gehälter der Beamten, oder Fr. 226 mit Inbegriff derselben.

Von den Gesamtausgaben der Postverwaltung fällt auf dieselben im Jahr 1863 1,34 oder rund $1\frac{1}{3}$ %.

Bei den 70 im Bahnpostdienste bethätigten Beamten kommt auf einen Beamten von den ad b hievor bezeichneten Vergütungen eine Entschädigung von Fr. 305. 66.

Die höchste Entschädigung bezog ein Beamter mit Fr. 1180. 66, die niedrigste ein anderer mit 40 Rappen.

H. Beziehungen zu andern Verwaltungen.

Die Postverträge mit dem Auslande werden, so weit sie den Erfordernissen des nunmehrigen Verkehrs nicht mehr entsprechen, im Einverständnisse mit den theilhaftigen Verwaltungen einer Revision unterworfen.

Auf 1. Juli 1862 ist ein neuer schweizerisch-italienischer Postvertrag vom 8. August 1861 und auf 1. Juli 1863 ein neuer schweizerisch-belgischer Postvertrag vom 17. Dezember 1862 in Ausführung gebracht worden. Im Berichtsjahre dann hat der Bundesrath an der Stelle des Postvertrags vom 2. November 1850 mit der Regierung von Spanien (unterm 29. Juli 1863) einen neuen Postvertrag abgeschlossen, welcher am 22. Dezember 1863 die Genehmigung der eidg. Rätthe erhalten hat und dessen Ausführung nun eingeleitet ist. Derselbe stellt den Korrespondenten die Frankirung der Briefe frei und ermäßigt für den Frankirungsfall die Brieffaxe von Rp. 100 auf Rp. 80, wovon jedem der beiden Kontrahenten die Hälfte zufällt, mit der Verpflichtung, in gleichem Maße die Kosten des Transittransportes über Frankreich zu tragen.

Wir haben hier im Weiteren und unter Hinweisung auf den Bundesbeschluss vom 21. Juli 1863 anzuzeigen, daß Unterhandlungen für Revision des schweizerisch-französischen Postvertrags vom 25. November 1849 mit der kaiserlich französischen Regierung im Gange sind, bei welchen die Zweckmäßigkeit von Erweiterungen des bisherigen Postvertrages, im Interesse des Verkehrs, beiderseitig anerkannt worden. Bis zum Schlusse des Berichtsjahres waren indessen die Unterhandlungen bloß vorbereitender Art. Da von Seite der französischen Postverwaltung wesentlich

neue Vertragsgrundlagen mit Bestimmtheit in Vorschlag gebracht werden, welche alle bisherigen Bestimmungen in Frage stellen, so erfordert die bezügliche Unterhandlung, die wir dem schweizerischen Minister in Paris übertragen haben, eine längere Zeit und ist eine bezügliche Verständigung über alle Punkte mit vielfachen Schwierigkeiten verbunden. Wir sind demnach noch nicht in der Lage, über das Ergebniß der Unterhandlungen bestimmte Eröffnungen machen zu können. Die schweizerische Postverwaltung richtet ihre Bemühungen dahin, im Ganzen Erleichterungen für die Korrespondenzen, theils durch tiefern Ansaz der Tagen, theils durch Erhöhung des Gewichtansazes für den einfachen Brief und eine vortheilhaftere Tagfortschreitung zu erlangen, theils durch Anwendung der gewöhnlichen Briefftage für die rekommandirten Briefe mit bloßem Zuschlag einer mäßig fixirten Gebühr. Auch die Einführung der Geldanweisungen und der Versendung von Briefen mit deklarirtem Werthinhalte ist in Aussicht gestellt.

Mit der großherzoglich badischen Postverwaltung ist im Juni 1863 eine Vereinbarung getroffen worden, nach welcher dieselbe auf der Bahnlinie Basel-Singen die Briesspedition zwischen den an dieser Linie befindlichen schweizerischen Poststellen und Verbindungskursen zur Besorgung, so wie den Transport der Fahrpoststücke und der schweizerischen Postkondukteure übernommen hat.

I. Finanzielle Ergebnisse.

1. Uebersicht.

Einnahmen.								
	1863.		1862.		1863.			
					Viehereinnahme.		Mindereinnahme.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Reisende	2,005,053	23	1,938,364	62	66,688	61	—	—
Briefe	3,405,019	24	3,280,038	14	124,981	10	—	—
Fahrpoststüfe	1,937,900	33	1,834,792	55	103,107	78	—	—
Zeitungen	197,406	—	181,400	96	16,005	04	—	—
Transitgebühren	3,763	90	2,994	64	769	26	—	—
Empfangscheine	58,560	50	54,961	80	3,598	70	—	—
Nachgebühren	20,567	60	18,428	80	2,138	80	—	—
Konzeptionsgebühren	49,185	37	48,763	33	422	04	—	—
Verschiedenes	18,599	25	33,383	41	—	—	14,784	16
Vermehrung des Postmaterials .	48,027	10	33,225	45	14,801	65	—	—
Total	7,744,082	52	7,426,353	70	332,512	98	14,784	16

Ausgaben.								
	1863.		1862.		1863.			
					Mehrausgabe.		Minderausgabe.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Gehalte	2,214,636	05	2,078,402	19	136,233	86	—	—
Kommissäre und Reisekosten . .	20,028	05	17,402	21	2,625	84	—	—
Büreaufkosten	248,829	39	234,999	70	13,829	69	—	—
Dienstkleidung	90,000	—	89,994	84	5	16	—	—
Gebäulichkeiten	132,217	07	131,517	83	699	24	—	—
Postmaterial	470,511	73	419,787	67	50,724	06	—	—
Transportkosten	2,914,232	88	2,907,790	02	6,442	86	—	—
Verschiedenes	44,719	65	55,836	22	—	—	11,116	57
Verminderung des Postmaterials .	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	6,135,174	82	5,935,730	68	210,560	71	11,116	57

Die Mehreinnahmen für 1863 betragen	Fr. 332,512. 98
„ Minderausgaben „ „ „	„ 11,116. 57
	Fr. 343,629. 55
Die Mindereinnahmen für 1863 betragen	Fr. 14,784. 16
„ Mehrausgaben „ „ „	„ 210,560. 71
	„ 225,344. 87
Mehrertrag im Jahr 1863	Fr. 118,284. 68

	1863.	1862.
Einnahmen	Fr. 7,744,082. 52	Fr. 7,426,353. 70
Ausgaben	„ 6,135,174. 82	„ 5,935,730. 68
Reinertrag der Postverwaltung	Fr. 1,608,907. 70	Fr. 1,490,623. 02
Mehr als die volle Scalasumme	„ 122,346. 78	„ 4,062. 10
	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	5,188,871	758,212	24. 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	7,425,794	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
1863	7,744,082	1,608,907	20. 78

2. Entschädigungen an die Kantone.

Aus dem Reinertrage der Postverwaltung vom Jahr 1863
von Fr. 1,608,907. 70

wurde den Kantonen ausbezahlt:

- 1) Der volle Scalabetrag
mit Fr. 1,486,560. 92
 - 2) Der Ueberschuß mit " 122,346. 78
- Fr. 1,608,907. 70

Dieser Ueberschuß kommt auf den, den Kantonen nach zu vergütenden Ausfällen früherer Jahre in Abzug.

Die Summe von Fr. 498,346. 67
welche, nach Maßgabe des Bundesbeschlusses vom
20. Januar 1860, auf Ende 1862 zu Gunsten der
Kantone vorgemerkt war, reduziert sich nun in Folge
obiger Nachzahlung von " 122,346. 78

mit 1. Januar 1864 auf Fr. 375,999. 89

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

Repartition des Reinertrags der Posten im Jahr 1863.

Kantone.	Antheils-Summen der Kantone aus dem Reinertrag vom Jahr 1863 vollständig aus- bezahlt.		Mehr-Ertrag für 1863 den Kantonen aus- bezahlt auf Rechnung der früheren Ausfälle.		Bestand der Ausfälle auf Ende 1862.		Bestand der Ausfälle auf Ende 1863.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Zürich	232,138	46	19,105	43	77,820	83	58,715	40
2. Bern	249,252	48	20,513	95	83,558	04	63,044	09
3. Luzern	57,958	16	4,770	07	19,429	59	14,659	52
4. Uri	29,771	10	2,450	22	9,980	31	7,530	09
5. Schwyz	2,857	14	235	15	957	81	722	66
6. Obwalden	342	86	28	22	114	94	86	72
7. Nidwalden	228	57	18	81	76	63	57	82
8. Glarus	10,329	83	850	16	3,462	92	2,612	76
9. Zug	3,285	71	270	42	1,101	48	831	06
10. Freiburg	20,320	52	1,672	42	6,812	14	5,139	72
11. Solothurn	10,490	93	863	42	3,516	92	2,653	50
12. Basel-Stadt	119,065	25	9,799	30	39,914	79	30,115	49
13. Basel-Landschaft	16,758	61	1,379	27	5,618	07	4,238	80
14. Schaffhausen	3,181	82	261	87	1,066	66	804	79
15. Appenzell A. Rh.	14,285	71	1,175	74	4,789	07	3,613	33
16. Appenzell J. Rh.	342	86	28	22	114	94	86	72
17. St. Gallen	89,084	76	7,331	84	29,864	31	22,532	47
18. Graubünden	33,549	19	2,761	16	11,246	86	8,485	70
19. Aargau	146,694	43	12,073	23	49,177	05	37,103	82
20. Thurgau	25,454	55	2,094	96	8,533	24	6,438	28
21. Tessin	14,908	96	1,227	03	4,998	—	3,770	97
22. Vaadt	207,812	91	17,103	40	69,666	08	52,562	68
23. Valais	26,488	07	2,180	02	8,879	72	6,699	70
24. Neuenburg	74,676	33	6,146	—	25,034	09	18,888	09
25. Genf	97,281	71	8,006	47	32,612	18	24,605	71
Nachvergütung	1,486,560	92	122,346	78	498,346	67	375,999	89
	122,346	78						
Total-Ertrag der Posten im Jahre 1863	1,608,907	70						

Abgang.

		Uebertrag	Fr. 1,354,426. 21
I. An Wagen und Schlitten.	a. Abgang	Fr. 4,038. —	
	b. Uebertrag auf Fuhrwesenmaterial .	" 1,291. —	
II. " Fuhrwesenmaterial.	a. Durch Verbrauch	" 5,004. 79	
	b. Verkauftes altes Postmaterial .	" 5,661. 98	
	c. Abgelieferte Gegenstände für neue Wagen	" 9,351. 03	
	d. Uebertrag von einem Postkreis zum andern	" 10,167. 60	
III. " Bureaugeräthschaften.	a. Durch Verbrauch	" 16,177. 74	
	b. Uebertrag von einem Postkreis in den andern	" 10,048. 75	
IV. " Bekleidungsmaterial.	Durch Verwendung	" 96,208. 21	" 158,549. 10
			Fr. 1,195,877. 11
Abschreibung 10 % wegen Abnutzung des Postmaterials			" 119,587. 71
Bestand auf 1. Januar 1864			Fr. 1,076,289. 40

Vermehrung im Jahr 1863. Fr. 48,027. 10

welcher Betrag von der Bundeskassa an die Postkassa zurückvergütet worden ist, und hienach unter den Einnahmen erscheint.

Die Summe des dem Bunde für das Jahr 1864 zu verzinsenden Inventarkapitals beträgt nach obigem Ausweis Fr. 1,076,289. 40.

4. Einnahmen.

a. Ertrag von Reisenden.

Die Einnahmen an Passagier- und Uebergewichtstagen wurden für das Jahr 1863 veranschlagt zu	Fr. 1,870,000. —
Rechnung von 1863	2,005,053. 23
" " 1862	1,938,364. 62
Mehreinnahme als das Budget	135,053. 23
" " im Jahr 1862	66,688. 61

Die Zahl der beförderten Postreisenden betrug	
im Jahr 1863	773,882
" " 1862	723,936
Zunahme im Jahr 1863	49,946

Im Jahr 1856 betrugen die Einnahmen von Reisenden und Uebergewichtstagen noch die Summe von Fr. 4,032,921; bis zum Jahr 1861 sind dieselben in Folge successiver Ausdehnung des schweizerischen Eisenbahnnetzes, welches meistens die einträglichsten Postkurse auf den Hauptverkehrsrouen des Landes verdrängte, um mehr als zwei Millionen Franken, nämlich auf Fr. 1,933,787 herabgesunken. Das Jahr 1862 zeigte zum ersten Mal wieder eine kleine Mehreinnahme von Fr. 4577 gegenüber einer ganz bedeutenden Kostenverminderung. Im Jahr 1863 aber haben wir das Resultat einer Ertragsvermehrung von Fr. 66,688. 61 gegenüber der geringen Zunahme von Transportkosten von nur Fr. 6442. 86 aufzuweisen. Die Einbuße auf dem Reisendentransport hat sich somit im Jahr 1863 wieder um die Summe von Fr. 60,245. 75 vermindert.

Hiebei ist zu bemerken, daß die Einnahmen von Reisenden, welche die neu erstellten Jahr- und Sommerkurse i. J. 1863 abgeworfen haben, den Einnahmen der im letzten Jahr, in Folge Eröffnung der Bahnstrecken Valliswyl-Lausanne und Pontarlier-Mouchard aufgehobenen Kurse, bei Weitem nicht gleich kommen.

Es kann daher mit Sicherheit angenommen werden, daß das diesjährige günstige Ergebniß der Einnahmen an Reisenden von keiner andern Ursache als der allgemeinen Frequenzzunahme herrührt, wozu allerdings theilweise die günstigen Witterungsverhältnisse, größeren Theils aber die im Laufe der Jahre 1862 und 1863 getroffenen Kursabänderungen und neuen Dienstleistungen, sowohl in den ebenen Gegenden, als auf den Bergrouen beigetragen haben. Die Zahl der im Jahr 1863 beförderten Reisenden übersteigt diejenige des Jahres 1862 um nicht weniger als 49,946.

In Betracht, daß das schweizerische Eisenbahnnetz bald ergänzt sein wird, und durch die in Folge Eröffnung der Bahnlinien Biel-Bern-Langnau und Zürich-Luzern zu treffenden Kursabänderungen der Postverwaltung eher Vortheil als Nachtheil erwachsen wird, dürfen wir, im

Hinblick auf die bisher gemachten Erfahrungen bezüglich des von Jahr zu Jahr sich steigenden Verkehrs, wenn nämlich nicht ganz außerordentliche Ereignisse eintreten, mit Bestimmtheit eine konstante Vermehrung der Einnahmen erwarten.

Bei den Gepäköbergewichtstagen ist im laufenden Jahre eine kleine Verminderung eingetreten, indem Fr. 1431. 81 weniger vereinnahmt wurden als im Jahr 1862; der Ertrag der Weiwagenreisenden dagegen hat um Fr. 40,759. 84 zugenommen; aber auch die daherigen Ausgaben sind in noch höherm Maße, nämlich um Fr. 49,908. 12 gestiegen.

Die Einbuße auf dem Transport der Weiwagenreisenden beträgt

im Jahr 1863	Fr. 47,985. 23
" " 1862	" 38,836. 95

Mehreinbuße im Jahr 1863 Fr. 9,148.28

Hiebei ist zu bemerken, daß die Kosten für Weiwagenführungen nur sehr selten, d. h. nur wenn bei starker Frequenz größere Wägen verwendet werden können, durch den Ertrag der beförderten Weiwagenreisenden gedeckt werden, und daß daher eine Mehreinnahme von Weiwagenreisenden stets eine entsprechende Erhöhung des Verlustes zur Folge haben wird. Das Ergebnis der Weiwagenkosten im Verhältniß zu den bezüglichen Einnahmen gestaltet sich ziemlich regelmäßig zu wenigstens 15 % Verlust.

Im Uebrigen verweisen wir auf die Beilage Nr. 8, welche eine nach den Monaten und nach den Postkreisen zusammengestellte und mit der Generalrechnung übereinstimmende Uebersicht der Einnahmen von Reisenden, inklusive der Gepäköbergewichtstagen der Jahre 1862 und 1863 enthält.

Vergleichende Uebersicht über Anzahl und Ertrag der Reisenden in den Jahren 1862 und 1863,
nach den Monaten nach den Postkreisen
zusammengestellt.

Monate.	Jahre.	Anzahl der Reisenden.	Einnahmen an Passagier- und Uebergewichtstaxen laut den Monatsrechnungen		Davon fallen laut den Stundenpässen auf					Postkreise.	Jahre.	Anzahl der Reisenden.	Einnahmen an Passagier- und Uebergewichtstaxen laut den Monatsrechnungen		Davon fallen laut den Stundenpässen auf					
					Uebergewichtstaxen, $\frac{1}{2}$ speziell.		Anzahl Beiwagen- reisender.	Ertrag der Beiwagenreisenden							Uebergewichtstaxen, speziell.		Anzahl Beiwagen- reisender.	Ertrag der Beiwagenreisenden		
			Fr.	Rp.	Fr.	Rp.			Fr.	Rp.			Fr.	Rp.	Fr.	Rp.			Fr.	Rp.
Januar	1862	42,990	90,090	89	1,548	05	2,777	4,617	91	Genf	1862	—	1,213	50	—	—	—	—	—	
	1863	47,248	87,353	85	1,106	70	3,432	6,007	70		1863	—	3,314	93	—	—	—	—	—	
Februar	1862	39,587	86,744	32	2,098	90	2,547	4,883	94	Lausanne	1862	104,393	395,554	71	9,485	70	12,841	57,114	15	
	1863	43,387	90,312	49	1,674	90	3,428	8,311	56		1863	94,208	378,682	—	8,808	95	11,756	52,010	15	
März	1862	47,370	121,673	30	2,437	—	3,116	7,967	24	Bern	1862	73,951	122,729	25	1,354	80	3,260	8,090	65	
	1863	51,008	124,928	69	2,147	40	4,326	11,364	50		1863	85,322½	133,295	02	1,609	40	4,904	12,999	65	
April	1862	51,754	123,839	60	2,590	90	5,094	13,787	18	Neuenburg	1862	104,947	256,786	36	4,062	20	9,328½	20,103	15	
	1863	55,090	133,574	73	2,472	75	5,940	16,880	—		1863	104,915½	225,582	60	3,623	—	13,987	25,746	45	
Mai	1862	61,142	160,357	02	4,279	45	6,541	21,760	40	Basel	1862	41,415	64,054	74	480	45	1,895½	2,375	35	
	1863	64,418	157,117	12	3,891	40	8,236	22,921	92		1863	48,637½	75,021	53	488	05	2,917	4,220	05	
Juni	1862	63,169	190,714	30	4,376	71	6,400	18,724	46	Mora	1862	40,397	39,695	95	334	20	2,087	1,858	50	
	1863	66,277	170,651	87	4,137	70	6,873	21,417	28		1863	47,669½	46,064	50	305	55	2,629	2,484	65	
Juli	1862	83,993	250,065	70	4,664	15	12,901	44,715	41	Luzern	1862	55,060	183,340	57	2,517	31	7,547	21,831	95	
	1863	92,951	270,644	81	5,116	40	18,106	55,716	17		1863	58,662	191,561	34	2,187	95	10,148	30,395	10	
August	1862	92,227	267,002	09	5,293	75	16,815	64,599	05	Zürich	1862	73,100	152,607	70	1,008	90	5,713½	7,432	90	
	1863	97,497	295,067	43	4,975	40	18,929	68,806	73		1863	83,638	168,275	97	1,038	10	7,700	8,352	01	
September	1862	73,720	225,721	62	4,356	65	10,081	36,403	06	St. Gallen	1862	131,568	159,466	05	1,654	10	23,547	34,488	78	
	1863	78,590	238,716	96	4,803	50	13,953	46,368	15		1863	147,618	188,818	75	1,961	45	24,696	36,663	37	
Oktober	1862	67,237	176,184	94	4,099	60	8,061	26,680	52	Ghur	1862	52,214	301,273	22	11,000	45	15,146	77,278	10	
	1863	68,581	185,808	43	4,084	25	8,262	28,330	20		1863	58,726	324,805	90	11,624	20	18,450	85,367	35	
November	1862	52,302	131,120	71	2,740	75	6,142	18,488	35	Vellenz	1862	40,891	261,642	57	7,996	55	4,124	46,397	44	
	1863	57,391	138,831	73	2,433	25	6,046	16,689	35		1863	44,485	269,630	69	6,816	20	5,475	59,492	03	
Dezember	1862	48,440	114,850	13	1,408	75	5,014	14,343	45	Total	1862	723,936	1,938,364	62	39,894	66	85,489½	276,970	97	
	1863	51,444	112,045	12	1,646	20	5,131	14,917	25		1863	773,882	2,005,053	23	38,462	85	102,662	317,730	81	
Total										Total										
Total		1862	723,936	1,938,364	62	39,894	66	85,489	276,970	97	Total		1862	723,936	1,938,364	62	39,894	66	85,489½	276,970
Total		1863	773,882	2,005,053	23	38,462	85	102,662	317,730	81	Total		1863	773,882	2,005,053	23	38,462	85	102,662	317,730
Vermehrung			49,946	66,628	61	—	—	17,173	40,759	84	Vermehrung			49,946	66,688	61	—	—	17,173	40,759
Verminderung			—	—	—	1,431	81	—	—	—	Verminderung			—	—	1,431	81	—	—	

b. Ertrag von Briefen.

Die Tagen von Drucksachen unter Banden (abonnirte Zeitungen ausgenommen) und Waarenmuster inbegriffen.

1863.

1862.

Rechnung Fr. 3,405,019. 24 Fr. 3,280,038. 14

Voranschlag " 3,139,000. —

Mehrertrag gegen 1862 " 124,931. 10 = 4,11 %.

Die Zahl der Briefe ist, wie die nachstehende Tabelle ausweist, seit der Centralisirung der Posten im letzten Zunehmen:

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
1863 gewöhnliche Briefe .	22,069,201	8,309,178	30,631,347	2,679,927	33,311,271
rekommändirte Briefe .	252,965				

Es ergibt sich auf jeden Kopf der Bevölkerung eine Zahl von Briefen:

		Millionen Einwohner.		Gesamtzahl der Briefe.	Auf jeden Kopf.
In der Schweiz	1863	von 2,6	auf	33,311,000	12,73
„ Frankreich	1863	„ 40	„	290,000,000	7,25
„ Preußen	1862	„ 18,2	„	145,780,000	8,01
„ Baden	1862	„ 1,34	„	10,233,000	7,63
„ Großbritannien	1862	„ 29,5	„	605,471,000	20,52
„ Bayern	1862	„ 5,0	„	31,258,000	6,25
„ Sachsen	1863	„ 2,2	„	16,068,403	7,25

Im Weiteren ist über den Briefpostverkehr zu erwähnen:

Innerer Verkehr:

Lokalbriefe.

		Zahlbare Briefe.		Von 100 Briefen.		Durchschnitt auf 100 Briefen.
Die einfache Tage	{ 5 St. unfrankirt	2,650,532	} 5,219,694	{ unfrankirt	50,8	unfrankirt. frankirt.
	{ 5 „ frankirt	2,569,162		{ frankirt	49,2	
Briefe zur Einheitstage auf alle andern Distanzen:						
Die einfache Tage	{ 15 St. unfrankirt	5,594,051	} 16,849,507	{ unfrankirt	33,2	1863 32 68
	{ 10 „ frankirt	11,255,456		{ frankirt	66,8	
Gewöhnliche Briefe	1863	. . .	22,069,201			1862 54 46
	1862	. . .	19,463,164			
Rekommandirte Briefe	Mehr	1863	. . .	2,606,037		1861 66 34
		1863	. . .	252,965		
		1862	. . .	keine Zählung.		

Drucksachen unter Bänden (ohne die abonnirten Zeitungen).

1863	. . .	3,084,670	} für 1863 nach einem genauern Zählungsmodus ermittelt.
1862	. . .	1,789,784	

Die Schriftpakete und Waarenmuster sind für 1863, weil der Briestage unterstellt, den Briefen beigezählt.

1862	Schriftpakete	515,922	}	746,512.
	Waarenmuster	230,590		

Werden diese Sendungen zur Briefzählung von 1862 geschlagen, so ergibt sich statt einer Mehrzahl für 1863 von 2,606,037 eine solche von 1,859,525 oder 9,2 %.

Ämtliche Korrespondenzen, portofrei 2,679,927
= 12,13 % der zahlbaren Briefe.

Innere Briefpostverkehr . . . 28,086,763

Verkehr mit dem Auslande nach und aus

nach und aus		Anzahl der Briefe, der Drucksachen. Gewöhnliche Briefe. reform. Briefe.			
Frankreich.	Gränz-Rayon	261,133	2,862,671	19,914	1,105,171
	Weitere Distanzen	2,601,538			
Italien.	Gränz-Rayon	288,447	1,326,166	16,527	647,039
	Weitere Distanzen (und Transit)	1,037,719			
Verwaltungen des deutsch-öster. Postvereins.	Gränz-Rayon	303,367	3,008,869	47,928	301,576
	Weitere Distanzen	2,705,502			
Zu übertragen		7,197,706	84,369	3,053,786	

	Anzahl der Briefe,		der Drucksachen.
	Gewöhnliche Briefe.	Rekom. Briefe.	
Uebertrag	7,197,706	84,369	3,053,786
Kirchenstaat	29,230	*	21,552
Spanien	25,923	58	9,480
Belgien	112,410	380	90,910
Griechenland, Malta, Türkei, Donaufürsten- thümer, Tunis u.	40,641	*	16,480
Großbritannien und Ir- land	496,689	*	131,315
Portugal	3,796		688
Rußland und Polen . .	117,058	*	2,403
Niederlande	94,799	*	10,379
Schweden, Norwegen, Dänemark, Schleswig, Holstein u.	33,795	*	2,603
Vereinigte Staaten von Nordamerika	127,731	{ Keine Garantie. Rekommandation zulässig. }	43,915
Anderer überseeische Länder	29,400	"	8,480
	8,309,178	84,807	2,391,991
Ämtliche Korrespondenzen portofrei	39,022		
= 0,47 % der zahl- baren Briefe	8,348,200		

Es zeigt sich ein der zunehmenden Frankirung entsprechender Mehr-
absatz an Frankomarken von Stük 6,070,464 gegen das Vorjahr, wie
die nebenstehende Tabelle ausweist:

In größeren Städten, wo der Markenverkauf bei den Postbüreau
und Ablagen nicht genügt, wird derselbe auch, gegen Provision von 2 %,
von hiez u bestellten Privaten besorgt, wodurch der Postverwaltung eine
erhebliche Mehrausgabe erwächst, die sie nur mit Rücksicht auf nothwendige
Erleichterung der Frankirung zu übernehmen sich entschlossen hat.

Um nun auch in diesem Fache die Einrichtungen der Postverwaltung
zu erweitern, sind Einleitungen getroffen, die Fabrikation und den Ver-
kauf von Briefcouverts mit Frankirung einzuführen.

Unter der oben angezeigten Anzahl von Briefen befanden sich an
solchen, die nicht bestellt werden konnten und als Rebutts behandelt wur-
den, 193,650 Stük, folglich etwa 0,6 % des ganzen Briefverkehrs.
So lange die Frankirung nicht allgemein verbindlich vorgeschrieben ist,
wird die Postverwaltung diese Benachtheiligung nicht vermeiden können.

*) Keine Zählung.

Uebersicht des Verkaufes der Brieffrantomarken.

	Frantomarken											Geldwerth.	
	zu 2 Rp.	zu 3 Rp.	zu 5 Rp.	zu 10 Rp.	zu 15 Rp.	zu 20 Rp.	zu 30 Rp.	zu 40 Rp.	zu 60 Rp.	zu 1 Fr.	Total.	Fr.	Rp.
1852	—	—	1,334,930	1,680,678	1,083,858	—	—	—	—	—	4,099,466	397,393	—
1853	—	—	1,443,390	1,794,532	1,192,042	—	—	—	—	—	4,429,964	430,429	—
1854	—	—	1,662,861	1,990,986	1,380,493	125,360	—	175,400	—	—	5,335,100	584,547	60
1855	—	—	1,649,671	1,824,282	1,364,550	573,545	—	383,860	—	63,365	5,859,273	801,212	25
1856	—	—	1,777,850	1,924,663	1,494,063	639,136	—	429,000	—	87,246	6,351,958	892,151	45
1857	—	—	1,916,268	1,977,779	1,595,894	669,982	—	484,618	—	69,465	6,714,006	930,284	—
1858	—	—	2,235,078	1,127,062	1,785,347	756,495	—	536,456	—	74,686	7,515,124	1,032,819	55
1859	—	—	2,447,392	2,178,751	1,808,079	775,000	—	650,500	—	78,750	7,938,472	1,105,406	55
1860	—	—	2,665,436	2,333,592	1,861,028	779,368	—	840,500	—	78,678	8,558,602	1,216,536	80
1861	—	—	2,896,470	2,555,181	2,049,414	870,603	—	952,059	—	75,390	9,399,117	1,338,087	90
1862	1,042,493	107,817	3,350,166	5,991,494	984,750	1,166,995	66,506	1,077,782	—	80,000	13,868,003	1,702,918	17
1863	2,082,022	268,371	4,115,643	10,304,428	—	1,306,588	594,786	1,060,968	117,709	87,952	19,938,467	2,308,628	23*)

*) Abzug von Fr. 6. 30 für 42 Marken à 15 Napfen, welche zurückvergütet wurden, inbegriffen.

c. Ertrag der Fahrpoststücke.

Vom Verkehr im Innern und der Schweiz mit dem Auslande sind an Tagen eingegangen:

	1863.	1862.
	Fr. 2,274,308.42	Fr. 2,110,215. 73
Es kommen hierauf in Abzug die an auswärtige Postverwaltungen und Transportgesellschaften auf dem internationalen Verkehr geleisteten Tagvergütungen von	" 309,671. 46	" 292,241. 30
	Fr. 1,964,636. 96	Fr. 1,817,974. 43

Durch Abschluß des Geldanweisungsverkehrs im Innern und mit Italien sind hierauf

a. in Abzug zu bringen für 1863 an Passivsaldo	" 26,736. 63	
b. beizufügen für 1862, an Aktivsaldo		Fr. 16,818. 12

Ertrag	Fr. 1,938,900. 33	Fr. 1,834,792. 55
Voranschlag	" 1,700,000. —	

Im Jahr 1863 Mehrertrag gegen 1862 Fr. 104,107. 78 oder 5,6 %.

Der größte Theil dieser Fahrpoststücke wurde von der Postverwaltung mittelst der Eisenbahnen (oder Dampfschiffe) befördert, wovon auf allen das Gewicht von 10 Pfund übersteigenden Stücken von der Postkasse die Bahntage zu 8 Cent. für die Wegstunde und jeden Zentner zu vergüten war, was eine Ausgabe zur Folge hatte:

im Jahr 1861 von Fr. 50,879. 95.	
1862 " " 52,316. 30.	
1863 " " 71,095. 34.	

Der Postverkehr an Fahrpoststücken vom Jahr 1863 umfaßt:

An Sendungen im Innern der Schweiz	Zahl der Stücke.
nach dem Auslande	4,252,096
aus dem Auslande	253,869
im Transit durch die Schweiz	264,726
	10,381
	4,781,072
Kleine Pakete zu 10 Cent. (Art. 8 Posttagengesetz)	137,702
	4,918,774

Im Jahr 1862 wurden versandt	Zahl der Stücke.
	4,711,949
Vermehrung 1863	207,825
gleich 4,4 %.	

Im Jahr 1863 konnten nicht bestellt werden und sind in die Nebüts gefallen 616 Stücke.

Als analoge Ergebnisse werden hier angeführt: bei den Postanstalten

	Stückzahl.	Tagenertrag.
von Bayern 1861/62	5,603,864	Fl. 979,011
" Baden 1862	2,209,508	Angabe fehlt.
" Preußen "	25,067,588	" "

Die durchschnittliche schweizerische Tage eines Fahrpoststückes betrug:

1862	Ap. 39,27
1863	" 39,40

Mit den Kartenschlüssen zwischen der Schweiz und Italien wurden im Ganzen 42,272 Stücke befördert, und zwar 27,443 nach Italien und 14,829 Stücke aus Italien.

Von den Stücken nach Italien kamen 18,930 aus der Schweiz, und 7,911 transitirten über die Schweiz, indem 6,554 davon aus Deutschland und 1,357 aus Frankreich einlangten. 602 Stücke wurden auf der von den schweizerischen Posten bedienten Linie Domo d'Ossola-Arona aufgegeben.

6,915 Stücke giengen über die Splügenroute,

201 über Bruffio,

17,599 " die Gotthardroute, nämlich 7,930 über Camerlata und 9,669 über den Langensee, und

2,126 nahmen den Weg über den Simplon.

27,443.

Der Gesamtverkehr aus Italien nach der Schweiz betrug 14,829 Stücke, und zwar waren davon 10,937 für die Schweiz bestimmt und 2,470 transitirten über dieselbe, nämlich 1,987 nach Deutschland und 483 nach Frankreich.

1,422 waren für die Linie Arona-Domo bestimmt,

3,964 Stücke kamen über die Splügenroute,

203 " " " Bruffio,

8,021 " " " die Gotthardroute, nämlich 6,920 über Camerlata und 1,101 über den Langensee, und

1,219 Stücke nahmen den Weg über den Simplon.

14,829.

d. Ertrag der Zeitungen.

	Von inländischen Blättern.	Von ausländischen Blättern.	Total.
1863 . . .	Fr. 173,013. 04	Fr. 24,192. 96	Fr. 197,206. —
Voranschlag . . .			" 190,000. —

Es sind mit den Posten befördert worden:

	Tagpflichtige Blätter.		Portofreie Blätter.	
	Inländische.	Ausländische.	Eidgenössische.	Kantonale.
1863	20,356,181	1,907,535	78,090	1,121,664
1862	18,432,034	1,799,640	77,160	1,070,557

Im Weitern wird auf die Beilage hingewiesen.

e. Ertrag der Transitgebühren.

(geschlossene Briefpostsendungen).

	1863.	1862.
Einnahmen	Fr. 3,763. 90	Fr. 2,994. 64
Voranschlag	" 4,000. —	" —

In der Beförderung des geschlossenen Brieftransites ist im Jahr 1863 keine Veränderung eingetreten. Ein solcher findet statt auf der Linie Basel-Feldkirch und über Genf zwischen verschiedenen Postbüreau in französisch-Savoyen mit französischen Postbüreau des Département de l'Ain.

f. Gebühren von Empfangsbefcheinigungen.

	1863.	1862.
Einnahmen:		
a. von Scheinen	Fr. 26,673. —	Fr. 26,696. 60
b. " Büchern	" 27,349. —	" 24,354. 20
c. " Geldanweisungsformu-		
laren	" 4,538. 50	" 3,811. —
Total	Fr. 58,560. 50	Fr. 54,961. 80
Voranschlag	" 52,000. —	
Mehrertrag	Fr. 6,560. 50.	

Der Mehrertrag erklärt sich vorerst aus der neuen Einnahmerubrik „Geldanweisungscouverts und Geldanweisungstelegramme“, welche bei Festsetzung des Budgets noch nicht gekannt war und daher auch nicht berechnet wurde. Die weitere, Fr. 2022 betragende Mehreinnahme konstatirt die fortwährende Zunahme dieser Rubrik, namentlich steigert sich der Verbrauch an Büchern, welcher dormalen beiläufig 900,000 Befcheinigungen repräsentirt, währenddem er im Jahr 1858 noch kaum auf 500,000 stund.

Zählung der im Jahr 1863 versandten Zeitungen und Journale.

Postkreise.	Schweizerische tarpflichtige Zeitungen und Journale.											Ausländische tarpflichtige Zeitungen und Journale.								Amtliche portofreie Blätter.	
	Monatlich erscheinend Mal			Erscheinend wöchentlich Mal							Total der Blätter.	Deutsche und über Deutschland transitierte.	Französische.	Belgische.	Englische.	Spanische.	Verschiedene im Transit durch Frankreich.	Italienische.	Total der ausländischen Blätter.	Eidgenössische.	Kantonale.
	1	2	3	1	2	3	4	5	6	7	Nr	Nr	Nr	Nr	Nr	Nr	Nr	Nr	Nr	Nr	Nr
Genf	5	—	—	7	1	2	—	—	4	—	1,080,520	—	462,327	29,839	47,961	1,716	3,887	78,037	623,767	—	7,500
Lausanne	4	8	2	14	9	3	—	—	5	—	2,742,421	—	292	—	—	—	—	2,646	2,938	—	270,500
Bern	4	4	—	11	11	2	—	—	3	2	4,481,501	92,916	13,815	—	4,581	—	748	—	112,060	78,090	116,480
Neuenburg	4	1	—	7	6	3	—	—	1	2	1,255,772	—	143,846	22,246	5,219	—	1,989	255	173,555	—	98,540
Basel	6	2	—	9	5	5	—	—	3	—	1,609,363	244,796	163,247	29,547	9,982	1,898	22,557	6,972	478,999	—	1,562
Yarau	3	1	—	9	8	3	—	—	4	2	1,420,505	—	—	—	—	—	—	—	—	—	78,520
Luzern	1	—	—	8	4	—	—	—	2	2	1,451,153	—	—	—	—	—	—	—	—	—	138,990
Zürich	6	3	—	22	13	9	—	—	5	3	3,355,246	248,885	—	—	—	—	—	—	248,885	—	302,288
St. Gallen	—	—	—	15	4	3	—	—	6	—	2,057,433	106,837	—	—	—	—	—	—	106,837	—	24,760
Ghur	1	—	—	5	4	—	—	—	2	—	613,486	22,415	—	—	—	—	—	15,640	38,055	—	42,744
Vellenz	1	3	—	1	3	—	1	—	1	—	288,781	—	—	—	—	—	—	122,439	122,439	—	39,780
Total	35	22	2	108	68	30	1	—	36	11	20,356,181	715,849	783,527	81,632	67,743	3,614	29,181	225,989	1,907,535	78,090	1,121,664

Anmerkung. Die ausländischen Blätter werden nur bei den mit dem unmittelbaren Bezuge beauftragten Postkreisen verzeigt.

Totalanzahl der versandten Blätter (Nummern).

Tarpflichtige schweizerische Blätter	20,356,181
„ ausländische „	1,907,535
Portofreie eidgenössische „	78,090
„ kantonale „	1,121,664
Gesammttotal	23,463,470
Anzahl der Blätter im Jahr 1862	21,188,932
Vermehrung im Jahr 1863	2,274,538

Wenn die Bescheinigung in den Büchern nur 3 Rp. kostet, während ein Schein mit 10 Rp. bezahlt wird, somit der Ertrag letzterer verhältnismäßig viel bedeutender ist, so ist es der Postverwaltung doch erwünscht, die Bücherbescheinigung überhandnehmen zu sehen, indem bei dieser der Beamte nur die Unterschrift zu geben hat, da es Sache des Aufgebers ist, den Gegenstand einzuschreiben, währenddem andererseits der Beamte den Schein mit größerem Zeitaufwande ausfüllen muß.

g. Fachgebühren.

	1863.	1862.
Einnahmen	Fr. 20,567. 60	Fr. 18,428. 80
Voranschlag	" 18,000. —	

h. Konzessionsgebühren.

	1863.	1862.
Einnahmen	Fr. 49,185. 37	Fr. 48,763. 33
Voranschlag	" 55,000. —	

Es sind hieran entrichtet worden:

Von der Schweiz. Nordostbahn zu 500 Fr. per Stunde für die Betriebsstrecke von 37 Wegstunden	Fr. 18,500. —
" der Schweiz. Zentralbahn, zu 400 Fr. per Stunde für eine Betriebsstrecke von 51½ Wegstunden	" 20,600. —
auf Grund der über die Genehmigung der Konzessionen gefaßten Bundesbeschlüsse, dader Reinertrag dieser Bahnunternehmungen bei erstem 8 % und bei letztem 5,6 % betragen hat. Die andern Schweiz. Bahnunternehmungen konnten, da deren Reinertrag 4 % nicht überstieg, für eine Konzessionsgebührentrichtung nicht in Anspruch genommen werden.	
Von Omnibusunternehmungen	" 5,952. 04
" Dampfbooten	" 4,133. 33

Fr. 49,185. 37

Ueber den Eingang dieser Gebühren in jedem einzelnen Kreise wird eine Tabelle beigelegt.

i. Verschiedenes.

	1863.	1862.
Einnahmen	Fr. 18,599. 25	Fr. 33,383. 41
Voranschlag	" 26,000. —	

Die bloß zufällige Natur dieser Einnahmen erlaubt bei der Festsetzung des Budgets keinen irgendwie sichern Ansat; hauptsächlich hängt

Uebersicht

des Ertrags der Konzessionsgebühren im Jahr 1863.

Postreise.	Anzahl der Konzessionäre.	Dampfboote.		Omnibuz.		Eisenbahnen.		Total.	
		Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Genf	24	500	—	3,680	15	—	—	4,180	15
Lausanne	9	525	—	398	25	—	—	923	25
Bern	16	900	—	479	90	—	—	1,379	90
Neuenburg	4	—	—	93	—	—	—	93	—
Basel	4	—	—	47	40	20,600	—	20,647	40
Ararau	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Luzern	7	625	—	82	24	—	—	707	24
Zürich	13	1,583	33	543	—	18,500	—	20,626	33
St. Gallen	9	—	—	359	80	—	—	359	80
Ghur	4	—	—	93	70	—	—	93	70
Vellenz	4	—	—	174	60	—	—	174	60
	94	4,133	33	5,952	04	39,100	—	49,185	37

die Größe der Einnahmen vom Verkauf alten Postmaterials ab, worin von Jahr zu Jahr sehr große Abweichungen vorkommen.

Die Einnahmen fallen auf folgende spezielle Rubriken:

1. Strafgeelder und Bußen:	
a. von Beamten und Bediensteten der Postverwaltung (Ordnungsstrafen) in 943 Fällen	Fr. 2,728. 13
b. von Privaten wegen Uebertretung des Postregalgesetzes in 400 Fällen	" 1,328. 98
Ueber beide Einnahmenbeträge enthalten die Beilagen Nr. 4 und 5 hievor genauere Nachweise.	
2. Erlös von verkauftem altem Postmaterial	" 5,661. 98
3. Vergütung für den Gebrauch von Postfuhrwerken (Extrapostreglement § 63 u.)	" 1,617. 57
4. Erlös aus dem Verkaufe unbestellbarer Fahrpoststücke	" 931. 75
5. Zufällige Einnahmen:	
Bei den Expeditionen auf den Postbüreau gefundenes Geld	Fr. 43. 50
Erlös von verkauften Deklarations- und Frachtbriefformularen	" 351. 70
Prozesskostenvergütung vom Kanton Uri, nach bundesgerichtlichem Urtheile	" 1,000. —
Ueberschüsse in Postbüreaufassen	" 370. 65
Erlös von verkaufter Makulatur	" 2,075. 33
Verkauf von Postkarten, Postkurskarten, Postamtsblättern und Tarifen	" 70. 05
Nachträgliche Ersatzleistungen von Bürgen	" 101. 50
Beiträge an die Kosten für Aufschriften an Postgebäuden	" 133. 80
Rabatt auf dem Gaskonsum in St. Gallen	" 100. 80
Beitrag der Bundeskanzlei an den speziellen Bestelldienst für das Bundesrathshaus	" 525. —
Verkauf von Partikularbriefeinwürfen	" 32. —
Vergütung von Beschädigungen	" 171. 63
Rechnungsberichtigungen	" 1,042. 97
Verschiedenes in kleinern Beträgen	" 311. 91
	" 6,330. 54
	Fr. 18,599. 25

k. Vermehrung des Postmaterials.

Das Inventar weist den 31. Dezember 1863 gegen den Bestand vom 31. Dezember 1862 eine Vermehrung des Werthes des Postmaterials nach von Fr. 48,027. 10 (1862 Fr. 33,225. 45).

Dieser Mehrwerth ist nach dem Bundesbeschlusse vom 20. Jänner 1860 von der Bundeskasse an die Postverwaltung vergütet worden; hierüber ist das Nähere unter Ziffer 3 „Ergebnisse des Inventars“ enthalten.

5. Ausgaben.

a. Gehalte und Vergütungen.

	1863.	1862.	Mehrausgabe. 1863.
Ausgaben laut Rechnung	Fr. 2,214,636. 05	Fr. 2,078,402. 19	Fr. 136,233. 86

Von diesen Ausgaben fallen auf nachstehende einzelne Rubriken:

Budget 1863.		1863.	mehr	Ausgaben als 1862.	weniger
61,950	1. Generalpostdirektion:				
	a. Ständige Gehalte	Fr. 51,718. 94			
	b. Provis. Aushilfe	„ 6,471. 44			
		Fr. 58,190. 38	Fr. 4,727. 01	Fr. —	
39,500	2. Kreispostdirektoren	„ 38,186. 24	„ —	„ (* 398. 55	
30,000	3. Kreispostkontroleure	„ 29,908. 81	„ 1. 46	„ —	
25,000	4. Kreispostadjunkte	„ 24,922. 45	„ 216. 01	„ —	
46,000	5. Kommiss der Kreispostdirektion (Kanzlei und Kontrolle):				
	a. Ständ. Besoldung	Fr. 36,373. 02			
	b. Provis. Aushilfe	„ 3,736. 92			
		„ 40,109. 94	„ 1,488. 48	„ —	
	Uebertrag	Fr. 191,317. 82	Fr. 6,432. 96	Fr. 398. 55	

*) Im Jahr 1862 ist in Folge durch Einscheid vorgekommener Erledigung der Kreispostdirektorstelle in Lausanne eine außerordentliche Ausgabe von Fr. 441. 48 entstanden.

		Uebertrag	Fr. 191,317. 82	Fr. 6,432. 96	Fr. 398. 55
900,000	6. Postbüreau:				
	Ständ. Besoldungen	Fr. 847,632. 53			
	Provis. Aushilfe	" 50,102. 75			
			" 897,785. 28	" 63,917. 28	" —
850,000	7. Postablagen, Briefträger, Boten u. s. w.:				
	Ständ. Besoldungen	Fr. 808,674. 82			
	Provis. Aushilfe	" 22,922. 75			
			" 831,597. 57	" 57,108. 77	" —
295,000	8. Kondukteure:				
	Ständ. Besoldungen	Fr. 242,256. 59			
	Provis. Aushilfe	" 48,678. 79			
			" 293,935. 38	" 9,173. 40	" —
	Mehrausgaben an Besoldungen im Jahr 1863		" —	" —	" 136,233. 86
			Fr. 2,214,636. 05	Fr. 136,632. 41	Fr. 136,632. 41

Das Steigen der Gehaltsausgaben ist herbeigeführt worden theils durch Vermehrung der Stellen, worüber die Beilagen Nr. 1 und 2 Näheres nachweisen, um die Expeditionen bei den Postbüreau und Ablagen, so wie die Botengänge und Bestellungen der Briefträger zu beschleunigen; theils mußten in Folge Zunahme der Verrichtungen der bisherigen Postangestellten und der gestiegenen Preise der Lebensbedürfnisse bei vielen Stellen die Besoldungen um etwas erhöht werden.

b. Kommissäre und Reisekosten.

	1863.	1862.
Ausgaben	Fr. 20,228. 05	Fr. 17,402. 21
Voranschlag	" 19,000. —	

Anlässlich der Postvertragsunterhandlungen mit Frankreich, welche der Bundesrath dem schweizerischen Minister in Paris übertragen hat und in Paris geführt werden, sind an den Herrn Bevollmächtigten zwei Experten der Postverwaltung dorthin abgeordnet worden, wodurch die Ausgaben für Missionen und Reisen über den letztjährigen durchschnittlichen Bestand gestiegen sind.

Von den Kosten für Reisen und Missionen fallen:

auf das Departement und die Generalpostdirektion	Fr. 2,923. 75
" die Traininspektoren	" 2,946. 95
" " Kreispostdirektionen	" 14,157. 35
	Fr. 20,028. 05

c. Büreaufkosten.

	1863.	1862.
Ausgaben	Fr. 248,829. 39	234,999. 70
Voranschlag	" 224,000. —	
Mehrausgabe	Fr. 24,829. 39	

wofür der Bundesrath unterm 3. Februar 1864 den Nachtragskredit vorläufig bewilligt hat.

Zur Aufklärung der Kreditüberschreitung werden vorerst die wirklichen Ausgaben dem Voranschlag nach den Unterrubriken gegenübergestellt.

	Ausgaben.	Unterrubriken des Voranschlags.
1. Formulare und Druckkosten	Fr. 124,478. 07	106,000
2. Büreaumaterialien	" 20,161. 25	10,000
3. Siegellaf	" 10,746. 70	16,000
4. Buchbinderarbeit	" 17,548. 75	20,000
5. Beleuchtung	" 54,034. 71	47,000
6. Beheizung	" 11,912. 11	15,000
7. Verschiedene Büreaubedürfnisse	" 9,947. 80	10,000
	Fr. 248,829. 39	224,000

Aus dieser Gegenüberstellung geht hervor, daß

für Drucksachen . . .	Fr. 18,500	mehr
" Büreamaterialien . .	" 10,000	"
" Siegellak . . .	" 5,500	weniger
" Buchbinderarbeit . .	" 2,500	"
" Beleuchtung . . .	" 7,000	mehr
" Beheizung . . .	" 3,000	weniger

ausgegeben worden sind, als veranschlagt waren.

Der Grund der Mehrausgabe in den betreffenden Rubriken kann im Allgemeinen der Ausdehnung des Postdienstes zugeschrieben werden, da das vermehrte Personal, die vermehrten Sendungen und Kurse und die vermehrten Lokalien und deren Einrichtung einen Mehrbedarf an Formularen und Materialien zur Folge haben muß. Auch ist die veranschlagte Jahreseinnahme der Postverwaltung um Fr. 640,082 überstiegen worden, und da ein solcher Einnahmenüberschuß nicht eine reine Mehreinnahme, sondern nur ein Bruttoertrag sein kann, so mußten mit den Einnahmen auch die Ausgaben steigen.

Daß die Ausdehnung des Dienstes und der Lokale eine unvermeidliche Mehrausgabe zur Folge haben muß, wird z. B. durch den Kreis Genf bewiesen, wo im Laufe des Jahres die Briefexpedition in die Nähe des Bahnhofes verlegt worden ist und wo auf Ende des Jahres 2 Filialbüreaux errichtet wurden, wodurch die Kosten für Formulare und Drucksachen nebst Büreamaterialien um Fr. 3700 und die Rubrik Beleuchtung um Fr. 6000 höher zu stehen kamen als im Jahr 1862.

Im Speziellen können noch folgende Thatfachen angeführt werden, welche die Mehrausgabe an Formularen und Drucksachen rechtfertigen:

- 1) die außerordentliche Ausdehnung der Bahnposten überhaupt, dann im Besondern die Verwendung der Bahnposten zwischen Basel und Constanz für den schweizerischen und internationalen Postdienst, wofür besondere Briefarten und Verkehrsrechnungen erstellt werden mußten;
- 2) die Ausführung des neuen Postvertrages mit Belgien, welcher eine größere Anzahl ganz neuer Formulare erheischte;
- 3) die außerordentliche Vermehrung der Fahrpostkartenschlässe, welche nicht nur einen großen Mehrverbrauch an Karten und Fakturen, sondern auch vielfache Vermehrung und Abänderung in den Ladefarten erheischten;
- 4) die Einführung eines neuen täglichen Zahlungsverfahrens für den Fahrpostverkehr.

Es ist übrigens bei Beschaffung der Formulare auf die möglichste Sparsamkeit Bedacht genommen worden, und in den Fr. 57,490. 89, welche von der Generalpostdirektion für Formulare und Drucksachen verausgabt wurden, sind Fr. 40,535. 27 begriffen, welche für ausschließlich an

die Kreise abgelieferte Formulare verwendet worden sind, die auf Grundlage von bestehenden und in Folge von Konkurrenzanschreibung mit verschiedenen Unternehmern abgeschlossenen Verträgen angeschafft worden sind. Die Generalpostdirektion hat somit für das Postamtsblatt, für Tarife, Kurskarten, für sämtliche internationale Expeditionenformulare, für sämtliche Formulare für den internen und internationalen Geldanweisungsverkehr, für sämtliche Zahlungsformulare und für Papier- und Druckkosten zu ihrem ausgedehnten eigenen Bedarf nur den Betrag von Fr. 16,955. 62 verausgabt.

Die hievor angeführten allgemeinen Motive, welche eine unausweichliche Steigerung der Büreaufkosten verursachten, haben namentlich auch Bezug auf die vermehrten Ausgaben für Büreamaterialien. Uebrigens wurde im Laufe des Jahres eine Vorschrift erlassen, welche dieser Rubrik mehrfache Gegenstände zuweist, die bisher unter verschiedenen Büreaubedürfnissen verrechnet wurden, weshalb diese Rubrik mit dem Voranschlage in Uebereinstimmung geblieben ist.

Bezüglich der Beleuchtungskosten ist bereits erwähnt worden, daß dieselben wegen Vermehrung der Büreaux in Genf die Kosten des Jahres 1862 um Fr. 6000 überstiegen haben; die Ausdehnung der Lokalien hat auch anderwärts die nämliche Folge gehabt.

Die Wenigerausgabe für Buchbinderarbeit mag namentlich daher rühren, daß der Einband der Verkehrsrechnungshefte, der Expeditionenregister, der Nachnahmeregister u. s. w. bei Formularen und Druckkosten inbegriffen ist, indem die Preise für die gebundenen Bücher festgesetzt worden sind und den Unternehmern bezahlt werden.

d. Dienstkleidung.

Budget pro 1863	Fr. 90,000. —
Wirkliche Ausgaben	" 90,000. —
Ausgaben im Jahr 1862	" 89,994. 84
Mehrausgaben im Vergleich zum J. 1862	" 5. 16

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

- a. Anschaffungen von Tüchern, Knöpfen, dienstlichen Abzeichen, Ausrüstungsgegenständen und Verschiedenes . . . Fr. 72,286. 44
- b. Anfertigungskosten der Dienstuniformen an die Kondukteure, Postillone, Briefträger, Landboten, Pater und Büreaudiener, Entschädigungen der Experten u. . . " 27,510. 36
- c. Kapitalzins des vorjährigen Inventarwerthes, des auf 1. Januar 1863 vorhanden gewesenem Vorrathes an Dienstkleidungsmaterial, betragend Fr. 23,544. 24, à 4 % . . . " 941. 77

zusammen Fr. 100,738. 57

Fr. 100,738. 57

Hievon ist in Abzug zu bringen der Erlös von
verkauften Postillonsbeinkleidern, von Stoffen zu Kon-
dukteurhosen und Giletz, Posthörner u. „ 10,738. 57

verbleiben wie oben Fr. 90,000. —

Im laufenden Rechnungsjahre ist im Kleidungswesen wenig Bemerkenswerthes vorgefallen. Zweien Tuchlieferanten sind Abzüge im Betrage von Fr. 1470. 26 gemacht worden, weil sie die bestellte Waare nicht ganz musterkonform geliefert hatten. Ferner wurde im Interesse einer gleichmäßigen reinlichen Bekleidung der Postbediensteten verfügt, daß denselben künftighin auf die Verfallzeit stets die fertigen Kleidungsstücke, anstatt des Tuches und der Anfertigungskosten verabsolgt werden sollen, weil bei letzterm Verfahren die Bediensteten nicht selten die Gelegenheit benutzten, um das Tuch zu verkaufen und die ihnen ausgerichtete Vergütung für Anfertigungskosten einzusteken, statt sich eine neue Uniform anfertigen zu lassen.

Im Uebrigen ist zu bemerken, daß in Betracht der stets heraufgehenden Wollpreise und der von Jahr zu Jahr zunehmenden Briefträger- und Botendienste, wodurch viele neue Angestellte nothwendig werden, das Budget von Fr. 90,000 für die jährlichen Ausgaben der Dienstkleidung nicht mehr genügen wird, und wir bald in den Fall kommen werden, einen höhern Kredit für diese Ausgabenrubrik zu verlangen.

e. Gebäulichkeiten.

	1862.	1863.
Ausgaben	Fr. 132,217. 07	131,517. 83
Boranschlag	„ 139,000. —	

Von diesen Ausgaben sind verwendet worden:

Auf Miethen von Postlokalien	Fr. 126,354. 72
Auf Unterhalt der Postgebäude	„ 5,862. 35

Unter andern Mietherhöhungen vom Jahr 1863 erwähnen wir hier diejenigen für das Postbüreaulokal in Glarus und die zwei Filialbüreaulokale in Genf. Im Jahr 1864 wird die Postverwaltung auch in Lausanne für das bisherige und dann für das neue Postlokal eine höhere Miethz zu entrichten haben.

f. Postmaterial.

	1862.	1863.
Ausgaben	Fr. 419,787. 67	470,511. 73
Budget	Fr. 398,000	
Bewilligter Nachkredit	„ 70,000	46,800. —
Ueberschreitung des Budgets und Nachtragskredits		<u>2,511. 73</u>

Die Gesamtausgaben umfassen :

a. Neue Anschaffungen :			
1. Wagen und Schlitten .	Fr.	93,247. 77	100,012. 59
2. Fuhrwesenmaterial .	"	47,846. 83	59,763. 78
3. Büreaugeräthschaften .	"	44,582. 98	45,729. 44
b. Reparaturen :			
1. Wagen und Schlitten .	"	166,198. 38	186,835. 01
2. Büreaugeräthschaften .	"	16,361. 59	18,697. 47
c. Zins vom Postmaterialkapital .			
	"	39,217. 70	40,188. 72
d. Kosten der fahrenden Postbüreau .			
	"	19,199. 92	28,635. 75
	Fr.	426,655. 17	479,862. 76
Ab : für geliefertes Material an neue Wagen .			
	"	6,867. 50	9,351. 03
Ausgabentotal Fr.			
		419,787. 67	470,511. 73

Die Mehrausgaben gegenüber dem Jahr 1862 betragen hienach Fr. 50,724. 06 und vertheilen sich auf die verschiedenen Unterrubriken wie folgt :

a. Für neue Anschaffungen :			
1. auf Wagen und Schlitten	Fr.	6,764. 82	
2. " Fuhrwesenmaterial	"	9,433. 42	
3. " Büreaugeräthschaften	"	1,146. 46	
b. Für Reparaturen :			
1. an Wagen und Schlitten	"	20,636. 63	
2. " Büreaugeräthschaften	"	2,335. 88	
c. Zins vom Postmaterialkapital			
	"	971. 02	
d. Kosten der fahrenden Postbüreau			
	"	9,435. 83	
	Fr.	50,724. 06	

Die Ueberschreitung des Voranschlages um Fr. 72,511. 73 wurde hauptsächlich durch die außerordentlichen Reparaturen veranlaßt, denen eine große Anzahl Wagen in Folge des großartigen Reisendenverkehrs im letzten Sommer, der anhaltenden Hitze, der Erstellung und Ausdehnung von Postkursen, sowie in Folge mehrerer Wagenstürze, namentlich bei den Stürmen in Appenzell und St. Gallen, unterworfen werden mußte.

Aus den gleichen Gründen mußte auch verhältnißmäßig mehr Fuhrwesenmaterial, namentlich ein großer Vorrath von Wagenrädern angeschafft werden.

Ferner wurde das Budget durch die Anschaffung einer Menge von Postfäßen für den zunehmenden Fahrpostverkehr und die vollständige

Möblirung von zwei Filialbüreau in Genf, welche allein einen außerordentlichen Kredit von Fr. 6100 erforderte, stark belastet.

Endlich betragen die Kosten für die fahrenden Postbüreau Fr. 28,635. 75 anstatt Fr. 20,000, wie ursprünglich veranschlagt worden war.

g. Transportkosten.

Ueber den Betrag der Transportkosten werden zwei Zusammenstellungen, Beilagen Nr. 12 und 13, angeschlossen.

Ordentliches Budget pro 1863	Fr. 2,750,000
Hiezu bewilligte Nachkredite von	" 180,000

Total des Budgets Fr. 2,930,000

Ausgaben laut Rechnung des Jahres 1863 Fr. 2,914,232. 88

1862 " 2,907,790. 02

Minderausgabe im "Vergleich" zum "Budget 15,767. 12

Mehrausgabe " " " Jahr 1862 " 6,442. 86

Die Transportkosten zerfallen in zwei Hauptrubriken, nämlich in fixe, auf Verträgen beruhende Kurzzahlungen und in irreguläre Transportkosten, welche letztere neun untergeordnete Ausgaben-titel umfassen, wie die Beilagen Nr. 12 und 13 zeigen.

1) Fixe, auf Verträgen beruhende Kurzzahlungen.

Betrag im Rechnungsjahre Fr. 2,085,310. 46

" " Jahr 1862 " 2,146,803. 42

Verminderung im Jahr 1863 Fr. 61,492. 96

Diese Verminderung rührt größtentheils von den im Vorjahr bei Anlaß der Eröffnung der Eisenbahnlinien Lausanne-Freiburg und Pontarlier-Mouchard ganz und theilweise aufgehobenen bedeutenden Postkursen her, deren Kosten für das Jahr 1863 wegfielen, zum Theil aber auch von Ermäßigungen in den Kurzzahlungen durch Abschluß neuer bezüglicher Verträge.

2) Irreguläre Transportkosten.

Dieselben betragen laut Rechnung pro 1863 . Fr. 828,922. 42

" " " 1862 . " 760,986. 60

Vermehrung pro 1863 Fr. 67,935. 82

Zu dieser Vermehrung haben ganz besonders die Kosten für Beiwagenlieferungen beigetragen, welche allein schon um Fr. 49,908. 12 höher stehen als im Jahr 1862. Dieselben vertheilen sich hauptsächlich auf die Sommermonate und die Vergrounten.

Transportkosten sämtlicher Postkreise in den Jahren 1862 und 1863.

(Monatweise zusammengestellt.)

Monate.	Jahre.	Feste, auf Verträgen beruhende Bezahlungen.		Außerordentliche und Beiwagenkosten.						Total außerordentliche und Beiwagenkosten.		Abtretung von Kondukteurs- plätzen.		Postillons- Trinkgelde.		Schiffahrts- Gelder.		Gebühren an das Ausland.		Wagenbeleuch- tung und Wagenfett.		Vergütungen an die Eisenbahnen und Dampfboote für den Transport der Fahrpoststücke über 10 Z.		Total der irregulären Kurskosten.		Total.	
		Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Januar	1862	171,970	26	7,913	75	159	—	1,272	96	9,345	71	1,730	75	19,852	90	2,291	66	1,268	78	1,500	03	4,637	37	40,627	20	212,597	46
	1863	160,698	81	11,094	25	457	20	2,794	62	14,346	07	2,189	40	19,529	25	1,700	01	27	80	2,593	09	5,242	01	45,627	63	206,326	44
Februar	1862	172,188	92	8,547	28	158	20	853	21	9,558	69	1,664	10	17,934	50	1,691	66	1,552	36	1,507	16	2,350	56	36,259	03	208,447	95
	1863	160,977	15	11,612	84	155	20	1,113	02	12,881	06	2,293	60	17,622	40	1,700	01	—	—	1,474	74	3,736	53	39,708	34	200,685	49
März	1862	173,340	76	12,549	27	271	86	2,441	38	15,262	51	2,611	70	20,039	60	1,706	06	1,217	74	1,670	08	3,613	81	46,121	50	219,462	26
	1863	162,347	58	16,948	52	164	20	2,785	88	19,898	60	2,737	90	19,479	55	2,750	01	35	—	1,471	01	4,507	64	50,879	71	213,227	29
April	1862	171,217	09	19,125	68	180	40	879	36	20,185	44	3,694	—	19,195	95	1,725	01	1,905	48	1,879	25	3,895	23	52,480	36	223,697	45
	1863	159,966	78	22,984	31	325	50	1,593	18	24,902	99	3,535	35	19,325	25	2,050	01	12	10	1,844	22	3,521	63	55,191	55	215,158	33
Mai	1862	172,298	22	24,979	38	397	54	1,252	45	26,629	37	4,443	70	20,268	15	1,725	01	1,083	93	331	39	4,135	29	58,616	84	230,915	06
	1863	160,478	74	27,288	58	422	70	1,345	32	29,056	60	4,276	65	20,071	80	1,700	01	—	—	717	34	3,588	84	59,411	24	219,889	98
Juni	1862	187,552	83	21,581	38	1,398	24	3,208	31	26,187	93	4,070	20	20,603	70	1,739	57	3,064	86	1,589	47	4,610	44	61,866	17	249,419	—
	1863	180,667	61	25,135	16	3,192	02	4,429	97	32,757	15	4,225	05	20,617	80	1,800	01	324	05	1,986	35	7,639	52	69,349	93	250,017	54
Juli	1862	204,281	22	46,497	52	1,018	—	1,247	20	48,762	72	6,629	05	22,667	95	1,700	01	4,611	34	1,323	12	3,908	72	89,602	91	293,884	13
	1863	201,392	10	58,119	52	3,811	—	8,788	58	70,719	10	7,171	15	22,897	90	1,700	01	—	—	2,088	01	4,619	34	109,195	51	310,587	61
August	1862	203,261	11	64,421	77	1,102	65	1,363	17	66,887	59	8,311	45	22,530	30	1,700	01	2,065	10	1,253	19	4,221	60	106,969	24	310,230	35
	1863	201,732	95	69,755	80	4,060	26	2,520	28	76,336	34	8,227	45	22,817	65	1,700	01	—	—	962	70	7,226	87	117,271	02	319,003	97
September	1862	194,570	60	37,876	32	771	20	3,754	16	42,401	68	5,680	85	21,078	95	1,700	01	3,121	46	2,269	30	5,424	90	81,677	15	276,247	75
	1863	201,969	73	48,105	37	3,336	17	3,734	33	55,175	87	6,085	55	21,777	45	1,700	01	486	25	3,148	56	7,905	84	96,279	53	298,249	26
Oktober	1862	170,400	53	30,166	44	1,887	70	1,628	25	33,682	39	4,765	35	20,936	15	1,700	01	1,949	15	1,923	14	5,334	49	70,290	68	240,691	21
	1863	168,453	28	31,791	62	2,084	65	1,817	87	35,694	14	5,258	55	20,500	85	1,700	01	12	10	1,399	98	8,379	31	72,944	94	241,398	22
November	1862	163,483	11	22,537	08	1,031	20	3,880	66	27,448	94	3,295	15	19,567	80	1,700	01	1,427	79	1,329	32	4,823	80	59,592	81	223,075	92
	1863	162,663	82	22,407	35	759	40	1,922	47	25,089	22	3,285	50	19,296	65	33	35	—	—	1,743	64	8,499	67	57,948	03	220,611	85
Dezember	1862	162,238	77	19,612	05	406	95	3,923	77	23,942	77	2,586	05	19,746	05	1,778	92	1,343	39	2,125	44	5,360	09	56,882	71	219,121	48
	1863	163,961	91	20,472	72	324	51	3,362	13	24,159	36	2,377	20	20,102	40	241	30	272	90	1,733	69	6,228	14	55,114	99	219,076	90
Total	1862	2,146,803	42	315,807	92	8,782	94	25,704	88	350,295	74	49,482	35	244,422	—	21,157	94	24,611	38	18,700	89	52,316	30	760,986	60	2,907,790	02
	1863	2,085,310	46	365,716	04	19,092	81	36,207	65	421,016	50	51,663	35	244,038	95	18,774	75	1,170	20	21,163	33	71,095	34	828,922	42	2,914,232	88
Vermehrung	1863	—	—	49,908	12	10,309	87	10,502	77	70,720	76	2,181	—	—	—	—	—	—	—	2,622	44	18,779	04	67,935	82	6,442	86
Verminderung	"	61,492	96	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	383	05	2,383	19	23,441	18	—	—	—	—	—	—	—	—

Transportkosten sämtlicher Postkreise in den Jahren 1862 und 1863. (Postkreisweise zusammengestellt.)

Postkreise.	Jahre.	Sige, auf Verträgen beruhende Bezahlungen.		Außerordentliche und Beiwagenkosten.						Total außerordentliche und Beiwagenkosten.		Abtretung von Kondukteurs- plätzen.		Postillons- trinkgelder.		Schiffahrts- Gelder.		Gebühren an das Ausland.		Wagenbeleuch- tung und Wagenfett.		Vergütungen an die Eisenbahnen und Dampfboote für den Transport der Fahrpostkutsche über 10 Z.		Total irreguläre Kurs- kosten.		Total.	
				Beiwagen- Beförderung.		Vermehrte Bespannung der Hauptwagen.		Außergewöhnl. Transportkosten.																			
		Fr.	Np.	Fr.	Np.	Fr.	Np.	Fr.	Np.	Fr.	Np.	Fr.	Np.	Fr.	Np.	Fr.	Np.	Fr.	Np.	Fr.	Np.	Fr.	Np.	Fr.	Np.	Fr.	Np.
Genf	1862	9,119	—	—	—	—	—	25	75	25	75	—	—	—	—	—	—	—	—	457	50	—	—	483	25	9,602	25
	1863	10,946	04	—	—	—	—	181	55	181	55	4	20	—	—	—	—	—	—	518	75	—	—	704	50	11,650	54
Lausanne	1862	408,127	02	59,264	45	1,360	—	3,880	53	64,504	98	9,333	15	43,642	25	—	—	5,080	68	3,963	59	10,500	50	137,025	15	545,152	17
	1863	397,497	41	54,978	38	6,260	—	6,496	12	67,734	50	10,294	45	46,048	10	—	—	1,154	70	4,248	61	14,802	80	144,283	16	541,780	57
Bern	1862	173,318	89	12,147	24	1,829	95	3,244	24	17,221	43	4,720	40	26,070	65	450	15	—	—	2,569	10	450	47	51,482	20	224,801	09
	1863	165,051	28	17,729	20	1,782	06	3,929	74	23,441	—	4,586	55	24,815	10	400	20	—	—	2,480	96	695	99	56,419	80	221,471	08
Neuenburg	1862	332,210	40	23,689	63	480	66	1,692	91	25,863	20	8,186	75	33,053	30	—	—	19,530	70	530	34	6,905	53	94,069	82	426,280	22
	1863	261,459	51	29,494	06	200	—	8,036	17	37,730	23	7,977	60	28,203	60	—	—	15	50	690	89	10,612	98	85,230	80	346,690	31
Basel	1862	92,203	50	4,555	69	552	—	1,507	17	6,614	86	854	30	16,473	15	—	—	—	—	1,760	93	19,161	44	44,864	68	137,068	18
	1863	93,532	91	7,933	47	1,865	73	1,240	01	11,039	21	1,546	55	17,676	30	—	—	—	—	1,877	70	21,589	20	53,728	96	147,261	87
Maraun	1862	76,949	51	4,102	33	—	—	1,262	96	5,365	29	464	90	15,231	15	82	24	—	—	1,300	95	—	—	22,444	53	99,394	04
	1863	80,479	22	5,186	41	—	—	1,093	56	6,279	97	376	70	15,288	60	82	40	—	—	1,568	14	—	—	23,595	84	104,075	03
Luzern	1862	149,324	32	30,075	—	—	—	2,467	43	32,542	43	4,599	95	21,715	15	—	—	—	—	1,706	11	490	85	61,054	49	210,378	81
	1863	148,354	12	38,755	32	—	—	1,671	80	40,427	12	4,825	30	21,076	60	1,600	—	—	—	1,549	07	1,452	20	70,930	29	219,284	41
Zürich	1862	220,655	52	24,716	08	1,853	40	2,341	77	28,911	25	1,839	65	25,615	60	20,625	55	—	—	967	25	9,806	66	87,765	96	308,421	48
	1863	218,862	48	28,827	35	2,493	60	2,970	44	34,291	39	1,359	25	25,809	50	16,692	15	—	—	1,039	69	14,922	80	94,114	78	312,977	26
St. Gallen	1862	205,607	61	41,624	88	1,299	75	6,869	39	49,794	02	4,483	90	23,915	50	—	—	—	—	2,183	75	3,495	85	83,873	02	289,480	63
	1863	209,226	99	41,599	75	3,169	57	6,851	94	51,621	26	4,673	90	24,799	90	—	—	—	—	2,100	40	5,011	64	88,207	10	297,434	09
Chur	1862	287,881	36	76,234	77	1,125	14	1,645	90	79,005	81	10,899	25	23,346	75	—	—	—	—	1,423	64	1,505	—	116,180	45	404,061	81
	1863	311,870	51	89,130	79	1,521	85	2,630	27	93,282	91	11,492	75	24,925	10	—	—	—	—	1,951	13	2,007	73	133,659	62	445,530	13
Bellenz	1862	191,406	29	39,397	85	282	04	766	83	40,446	72	4,100	10	15,358	50	—	—	—	—	1,837	73	—	—	61,743	05	253,149	34
	1863	188,029	99	52,081	31	1,800	—	1,106	05	54,987	36	4,526	10	15,396	15	—	—	—	—	3,137	99	—	—	78,147	60	266,077	59
Total	1862	2,146,803	42	315,807	92	8,782	94	25,704	88	350,295	74	49,482	35	244,422	—	21,157	94	24,611	38	18,700	89	52,316	30	760,986	60	2,907,790	02
	1863	2,085,310	46	365,716	04	19,092	81	36,207	65	421,016	50	51,663	35	244,038	95	18,774	75	1,170	20	21,163	33	71,095	34	828,922	42	2,914,232	88
Vermehrung Verminderung	1863	—	—	49,908	12	10,309	87	10,502	77	70,720	76	2,181	—	—	—	—	—	—	—	2,462	44	18,779	04	67,935	82	6,442	86
	"	61,492	96	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	383	05	2,383	19	23,441	18	—	—	—	—	—	—	—	—

Auch die Kosten für vermehrte Bespannung der Hauptwägen, die außergewöhnlichen Transportkosten, z. B. im Januar während der Dienstunterbrechung auf den Alpenpässen in Folge außerordentlichen Schneefalls, und auf der Westbahn in Folge Ueberschwemmung, die zeitweisen Kurseinrichtungen während des eidg. Freischießens, so wie auch die zunehmenden Vergütungen an die Eisenbahnen und Dampfboote für den Transport der Fahrpostkiste über 10 T, haben in erheblichem Maße auf obige Kostenvermehrung eingewirkt, während dagegen die Gebühren an das Ausland, welche letztes Jahr noch Fr. 24,611. 38 betrugen, in Folge Aufhebung der Kurse zwischen Pontarlier und Salins auf Fr. 1170. 20 herabgeschmolzen sind.

Die Kosten für Kondukteurplazabtretungen, Postillonstrinkgelber, Wagenbeleuchtung und Wageneschmiere zeigen wenig Veränderungen, ebenso die Schifffahrtsgelder. Diese letztern werden sich jedoch in Folge der Aufhebung des Vertrages mit der Nordostbahngesellschaft, betreffend den Postdienst auf dem Bodensee, wodurch eine jährliche Aversalvergütung von Fr. 20,000 wegfällt, nächstes Jahr voraussichtlich bedeutend vermindern.

h. Verschiedenes.

	1863.	1862.
Ausgaben	Fr. 44,719. 65	Fr. 55,836. 22
Voranschlag	„ 43,000. —	

Zur Deckung der Ausgaben
ist vom Bundesrath unterm 3.
Februar 1864 vorläufig ein
Kredit bewilligt worden von . „ 1,719. 65

Wir stellen zur nähern Beurtheilung die Ausgaben der einzelnen Abtheilungen dieser Rechnungsrubrik vom Jahr 1863 denjenigen des Jahres 1862 gegenüber:

	1863.	1862.
	Fr. Rp.	Fr. Rp.
1) Gebrauch fremder Wägen (Weiwagen- dienst)	60. —	220. 50
2) Verluste und Beschädigungen:		
a. Vergütungen an Postreisende, welche durch Postwagensturz an Körper oder Gepäcke beschädigt worden sind, an 24 Personen	5,763. 06	3,415. 35
b. Vergütungen für verloren gegangene oder beschädigte Postsendungen, in 63 Fällen	5,400. 35	16,734. 09
Uebertrag	11,223. 41	20,369. 94

1863.

1862.

Fr. Rp.

Fr. Rp.

11,223. 41 20,369. 94

Uebertrag

Die vollständigen oder theilweisen Ersatzleistungen in Verlust- und Beschädigungsfällen, bei welchen die Postbeamten und Bediensteten als verantwortlich zu behaften waren und zur Vergütung angehalten worden, haben betragen Fr. 6519. 60.

3) Verschiedene Ausgaben:

a. Stempelgebühren von Aktenstücken .	Fr.	62. 50
b. Fest- und Defortationskosten . . .	"	1,057. 26
c. Abfertigung bei Zollstätten außer den Zollstunden .	"	438. 05
d. Falsche Villonforten	"	16. 40
e. Beföstigung von Postangestellten bei den außerordentlichen Expeditionen über den Jahreswechsel	"	296. 50
f. Geldkursverlust .	"	51. 53
g. Expertisen von Wägen u. . . .	"	232. 35
h. Postartenzeichnungen und andere Zeichnungen . . .	"	805. —
i. Plombirgeräthschaften und Blei .	"	94. 27
k. Polizeiaufsichtsdienst .	"	45. —
l. Prozeßkosten . . .	"	583. 15
m. Telegr. Depeschen und Postporti .	"	260. 80
n. Rechnungsberichtigungen	"	929. 53
o. Vermischte kleine Ausgaben	"	784. 49

5,656. 83 9,530. 47

Uebertrag

16,880. 24 29,900. 41

	1863.	1862.
	Fr. Rp.	Fr. Rp.
Uebertrag	16,880. 24	29,900. 41
4) Fabrikation der Frankomarken: 21,804,500 Stük zu 60 Rp. per Tau- send, welche von der eidg. Münzstätte geliefert worden . . . Fr. 13,082. 70 Papier für die Mar- ken, Couverts . . . " 2,764. 50	15,847. 20	18,031. 24
5) Provision an bestellte Privatverkäufer von Frankomarken 2% (im Jahr 1862 eingeführt)	914. 91	510. 65
6) Verzinsung an die Bundeskasse für das wegen der Schaffhausischen Posten an Thurn und Taxis bezahlte Einlösungs- kapital, zu 4 %	4,702. 84	4,702. 34
7) Fabrikation der Geldanweisungscouverts und der Anweisungstelegramme . .	4,393. 82	2,691. 58
Es wurde, um für die Couverts auf eine längere Zeit die nämliche Farb- nuance beibehalten zu können, eine auf 5 bis 6 Jahre ausreichende Papier- anschaffung im Betrage von Fr. 3136. 60 gemacht. Die Kosten für die Geld- anweisungscouverts werden sich nun während dieses Zeitraumes ungefähr auf die Hälfte reduzieren, somit, da das Papier nicht in Rechnung fällt und der Verbrauch 100,000 bis 150,000 Stücke betragen wird, jährlich auf etwa Fr. 500 bis 750 zu stehen kommen.		
8) Fabrikation von Formularen für Empfangs- scheine und Empfangsbescheinigungs- büchern, für aufgegebene Gegenstände	1,981. 05	— —
Diese Ausgaben werden durch Ver- kauf der Scheine an die Postverwal- tung später wieder vollständig vergütet und sind 1862 und früher unter den Büreaufkosten verrechnet worden.		
	44,719. 56	55,836. 22

Es ergibt sich, daß die Ueberschreitung des Voranschlages lediglich durch die Mehrverwendung auf Geldanweisungscouverts und Empfangscheineformulare entstanden ist, welche Ausgaben nur als Vorschüsse zu betrachten sind, die späterhin durch Verkauf der betreffenden Formulare vollständig gedeckt werden.

II. Telegraphenverwaltung.

1. Allgemeine Bemerkungen.

Es gereicht uns zur Befriedigung, für das Jahr 1863 wie für die früheren Jahre abermals eine bedeutende Entwicklung der schweizerischen Telegraphie zu konstatiren.

Ein vergleichender Blick auf die Hauptzahlen der Rechnungen von 1862 und 1863 stellt diese Entwicklung besser ins Licht als viele Worte.

In runden Zahlen steigen die Einnahmen von Fr. 584,000 im Jahr 1862 auf Fr. 672,000 im Jahr 1863 mit einer Vermehrung von Fr. 88,000. Auf der andern Seite sind die Ausgaben von Fr. 502,000 im Jahr 1862 auf Fr. 571,000 im Jahr 1863 angewachsen mit einer Vermehrung von Fr. 69,000. Die Vermehrung der Einnahmen übersteigt somit diejenige der Ausgaben um Fr. 19,000, und um diese Summe hat sich auch der reine Ertrag vermehrt. Im Jahr 1862 belief sich letzterer nämlich auf Fr. 82,000 und stieg im Jahr 1863 auf Fr. 101,000.

Diesem können wir die erfreuliche Thatsache beifügen, daß die beträchtliche Vermehrung des Reinertrages ausschließlich auf die eigentlichen Telegrapheneinnahmen fällt, weil die Einnahmen unter Rubrik „Verschiedenes“ in Folge des allmäligen Aufhörens der Gemeindebeiträge, welche eine wesentliche Quelle dieser Einnahmen bilden, sich in starkem Verhältnisse vermindert haben.

Ferner ergibt sich aus der Vermehrung der Ausgaben, so wie aus den in diesem Berichte erwähnten einzelnen Maßnahmen, daß nichts vernachlässigt wurde, um die Organisation unseres Telegraphenwesens zu vervollkommen und dem Publikum alle Erleichterungen und Vortheile zu gewähren, welche es von diesem eidgenössischen Institute zu erwarten berechtigt ist.

Endlich bemerken wir, daß nicht nur der von der eidg. Staatskasse der Telegraphenverwaltung gemachte Vorschuß gegenwärtig vollständig amortisirt ist, sondern daß noch ein Ueberschuß vorhanden und zudem die allmälige Ausdehnung des Netzes stets aus dem Ertrag der Verwaltung bestritten wurde, welche sich jetzt durch eigene Mittel und ohne Belästigung des Staates im Besitze eines vollständigen Netzes befindet, dessen Bruttowertb nach dem Inventar auf ungefähr Fr. 400,000 geschätzt ist.

Wir heben nachfolgende während des Jahres 1863 eingeführte Neuerungen speziell hervor:

1. Verlängerung des Tagdienstes in den Hauptbureaux. Dieselbe wurde in Vollziehung von Art. 1 des Bundesbeschlusses vom 25. Juli 1862*) seit dem 1. April 1863 eingeführt, wie

*) Siehe offiz. Sammlung, Bd. VII, Seite 320.

wir in unserem letzten Berichte andeuteten. Sie besteht darin, daß die 15 Hauptbüreau Morgens eine Stunde früher als vorher, im Sommer von 6 Uhr an und im Winter von 7 Uhr an, geöffnet und daß sie Abends im Sommer zwei Stunden später, um 11 Uhr, und im Winter eine Stunde später, um 10 Uhr, geschlossen werden. Diese neue Bequemlichkeit, welche übrigens der Verwaltung bedeutende Kosten verursacht, wurde vom Publikum nur wenig benutzt, namentlich während der ersten Stunde Morgens und der letzten Abends. In den sechs Sommermonaten vom 1. April bis 30. September wurden durch die 15 fraglichen Büreau während diesen drei Stunden Dienstverlängerung zusammen 2103 Depeschen befördert. Berücksichtigt man, daß vier von diesen Büreau schon früher Nachtdienst machten und daher keine Kostenvermehrung veranlaßten, daß dagegen in 11 Büreau eine Dienstverlängerung von drei Stunden täglich zu einem Beamten und zu zwei Stunden Beleuchtung während 183 Tagen stattfand, so ergibt sich, daß für die Expedition jener 2103 Depeschen 6039 Dienststunden zu einem Beamten und 4026 Stunden Beleuchtung nöthig waren. Wenn man endlich erwägt, daß der größere Theil dieser Depeschen auch ohne die Dienstverlängerung Morgens von 7 Uhr an und Abends vor 9 Uhr expedirt worden wäre, so ergibt sich daraus deutlich, daß der Ertrag dieser neuen Dienststunden die dadurch nothwendig gewordenen Beleuchtungskosten bei Weitem nicht deckt, daß also die Personalvermehrung, welche diese Neuierung erforderte, ohne irgend welche pekuniäre Compensation der eidgenössischen Verwaltung zur Last fällt.

Dieses ist gewiß ein wenig ermutigendes Resultat; hoffen wir aber, daß dieser Zustand nicht andauern und daß das Publikum die ihm von der Verwaltung dargebrachten Opfer besser schätzen und benutzen lernen werde.

2. Benutzung des Telegraphen zur Nachtzeit. Diese zweite von Art. 2 des erwähnten Bundesbeschlusses vom 25. Juli 1862 geforderte Neuierung wurde ebenfalls vom 1. April 1863 an dem Publikum zugänglich gemacht. Jedermann kann also auch während der Nachtzeit den Telegraphen benutzen zwischen jedem schweizerischen Büreau und einem oder mehreren schweizerischen oder ausländischen Büreau mit Nachtdienst. Wer von dieser Befugniß Gebrauch machen will, hat das Aufgabebüreau vor 7 Uhr Abends davon zu benachrichtigen und zum Voraus die Kosten zu bezahlen, welche den zu diesem außerordentlichen Dienst berufenen Beamten von der Verwaltung als Entschädigung zu entrichten sind. Diese Entschädigung ist auf Fr. 3 per Nacht und per Büreau, wo Nachtdienst verlangt wird, festgesetzt.

Vom 1. April bis 31. Dezember 1863 wurde von dieser Befugniß nur zwei Mal Gebrauch gemacht, jedesmal zwischen zwei schweizerischen Büreau und für nur eine Nacht. Da diese Bestimmung der Verwaltung keine besonderen Unkosten verursacht, so kann sie füglich beibehalten werden.

3. Eröffnung von Eisenbahn-Telegraphenbüreau für den Privatverkehr. Wir haben in unserm letzten Berichte die Bedingungen aufgezählt, unter welchen die schweizerischen Eisenbahngesellschaften sich zur Mitwirkung bei Beförderung von Privattelegrammen bereit erklärten. Auch haben wir dort angedeutet, daß die nöthigen Maßregeln vereinbart worden seien, um unter diesen Bedingungen in einer Anzahl von Bahnhöfen und Stationen der Nordost- und Centralbahn einen Versuch zu machen. Es wurden daher 12 Aufgabebüreau in den Bahnhöfen solcher Ortschaften errichtet, wo unsere Verwaltung Telegraphenbüreau besitzt, und sechs Eisenbahntelegraphenbüreau in solchen Orten, wo früher keine Telegraphenbüreau bestanden.

In Folge der in Ziffer 11 des Bundesbeschlusses vom 24. Juli 1863, betreffend die Geschäftsführung im Jahr 1862, enthaltenen Einladung *) wurden die Unterhandlungen mit andern Eisenbahngesellschaften ohne Verzug aufgenommen; sie stießen jedoch auf Schwierigkeiten und konnten im Laufe des Jahres 1863 nicht zu Ende geführt werden.

Mit Bezug hierauf und als Mahnung zur Anwendung der Vorschläge der Eisenbahngesellschaften bemerkt der Bericht der nationalrätlichen Kommission über die Geschäftsführung von 1862: „Ein Apparat ist nicht kostspielig und der Verbindungsdrath zwischen der Station und dem nächsten eig. Bureau wäre nicht sehr lang.“

Hierauf haben wir zu erwidern, daß die Aufgabebüreau mit dem Telegraphenbureau der betreffenden Ortschaften keineswegs mittelst Apparaten und Telegraphendräthen verbunden sind, sondern daß die Verbindungen zwischen den erwähnten Büreau einfach durch Boten unterhalten werden. Es entstehen daher in diesem Falle weder Kosten noch erhebliche Schwierigkeiten.

Was die Eisenbahntelegraphenbüreau betrifft, so muß der von uns gelieferte und von den Eisenbahnangestellten bediente Apparat auf einem unserer Dräthe eingeschaltet werden. Der zu diesem Zwecke zu ziehende Drath ist von unbedeutender Länge und wurde nie als bezügliches Hinderniß betrachtet. Aber die Schwierigkeit liegt darin, daß es, ohne Beeinträchtigung des guten Ganges des Dienstes nicht möglich ist, auf einem und demselben, zwischen zwei Hauptbüreau gezogenen Drathe eine unbestimmte Zahl von Apparaten einzuschalten. Da unsere Linien meistens mit einer hinlänglichen Zahl von Zwischenbüreau beladen sind, so kann die Eröffnung eines neuen Büreaus die Ziehung eines neuen Drathes auf der ganzen Entfernung zwischen den zwei zunächst gelegenen Hauptbüreau nöthig machen. Dieser neue Drath zieht dann neue Apparate in dem einen und anderen Bureau und folglich eine Vermehrung des Personales, bisweilen auch die Vergrößerung der Lokalitäten nach sich. Daher entstehen, ganz abgesehen von dem zur Installation eines neuen

*) Siehe offiz. Sammlung, Band VII, Seite 316.

Büreaus nöthigen Apparate und Drathstül zur Verbindung mit der Linie bedeutende Kosten, welche sich einzig wegen der Eröffnung dieses oder jenes Eisenbahntelegraphenbüreaus, dessen Verkehr ganz oder fast null ist, in keiner Weise rechtfertigen ließen.

Unsere Verwaltung muß daher den ihr zu Gebote stehenden Mitteln Rechnung tragen und jede unkluge und überstürzte Maßregel vermeiden, wodurch der Gang des Dienstes und die gewonnene finanzielle Unabhängigkeit gestört werden könnten.

Wir werden dieser Frage unsere fortwährende Aufmerksamkeit zuwenden und hoffen, daß man an der Hand der gemachten Erfahrung in naher Zukunft dazu gelangen werde, dem Publikum in umfassender Weise die Benutzung des Telegraphen in den schweizerischen Bahnhöfen und Eisenbahnstationen einzuräumen.

2. Linien.

Im Laufe des Jahres 1863 wurden folgende Arbeiten behufs Erweiterung, Ergänzung und Unterhaltung des eidg. Telegraphennetzes ausgeführt:

a. Neu erstellte Linien.

	Länge in Stunden.
Linie mit 1 Drath von Locle nach Brenets, längs der Landstraße	1 ² / ₈
" " 2 Dräthen von Bayerne nach Stäffis, längs der Landstraße	2 ⁴ / ₈
" " 2 Dräthen von St. Moriz nach Monthey, längs der Eisenbahn	1 ³ / ₈
" " 1 Drath von Bülach bis Baden, längs der Landstraße	4 ⁶ / ₈
" " 2 Dräthen von Mandel nach Regensburg, längs der Landstraße	— ¹ / ₈
" " 2 Dräthen von Zug nach Unterägeri, längs der Landstraße	2—
" " 2 Dräthen von Uster nach Pfäffikon, längs der Landstraße	1 ² / ₈
	13 ² / ₈

b. Neue Dräthe an schon bestehenden Linien.

Ein vierter Drath von Lausanne nach Genf, längs der Eisenbahn	12 ⁵ / ₈
" zweiter " " " " Freiburg, " "	13 ⁷ / ₈
" " " " " " Neuenburg nach Verrières, " "	8 ⁵ / ₈
" dritter " " " " Glane-Brücke nach Freiburg, " "	1—
" zweiter " " " " Freiburg nach Valliswyl, " "	— ⁶ / ₈
" " " " " " Chaux-de-Fonds nach Locle, " "	1 ⁶ / ₈
" " " " " " Olten nach Baden, " "	8 ¹ / ₈
	47 ¹ / ₈

c. Neu umgebaute Linien.

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

Linie von Lausanne nach Pont d'Ecublens, mit imprägnirten Stangen	1 ³ / ₈
" " Coppet nach Genf, " " " "	2 ⁷ / ₈
" " Marau nach Baden, " Eisenstangen . "	5 ⁵ / ₈
" " Burgdorf nach Herzogenbuchsee, " " . .	3 ¹ / ₈
" " Biel nach Herzogenbuchsee, " " . .	8—
" " Korschach nach Rheineck, " " . .	1 ¹ / ₈
" " Winterthur nach Romanshorn, " " . .	11 ⁵ / ₈
" " " " Schaffhausen, " " . .	6 ¹ / ₈

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

Linie von Lausanne nach Murten, mit imprägnirten Stangen	13—
" " Vivis bis zur Glanebrücke " " "	12—
" " Lyburg nach Sonvillier " " "	1 ¹ / ₈
" " Biel " Neuchâtel " " "	1 ¹ / ₈
" " Aheregg " Sarnen " gewöhnlichen " "	2 ¹ / ₈
" " Schaffhausen " Stein " imprägnirten " "	3 ⁶ / ₈
" " Romanshorn " Korschach " " "	3 ² / ₈
" " St. Gallen " Appenzell " " "	4 ¹ / ₈
" " Bernhardshöhe nach Dürrenbühl (Linie Thur-Bellenz)	— ⁶ / ₈
" " Gms nach Realta (")	2 ¹ / ₈
" " Casaccia nach Sils (Linie "Thur-Castasegna)	2 ¹ / ₈
	86 ⁷ / ₈

d. Abgebrochene Linien.

Linie von der Glane-Brücke nach Freiburg	1—
" " Freiburg nach Balliswyl	— ⁶ / ₈
" " Stanz " Flüelen	6 ² / ₈
" " Quartino " Mappo (Linie Bellenz-Locarno) .	1 ³ / ₈
	9 ³ / ₈

Im Jahr 1863 wurden keine Linien von den Landstraßen an die Eisenbahnen verlegt.

Die Linien des schweiz. Telegraphennetzes hatten am 31. Dezember 1863 folgende Längen:

	Linien mit 1 Drath.	Linien mit 2 Dräthen.	Linien mit 3 Dräthen.	Linien mit 4 u. mehr Dräthen.	Total.
	Stunden.	Stunden.	Stunden.	Stunden.	Stunden.
I. Kreis (Lausanne)	97 ³ / ₈	59 ¹ / ₈	6 ⁵ / ₈	12 ⁵ / ₈	176 ¹ / ₈
II. " (Bern)	115 ¹ / ₈	40 —	23 —	11 ⁵ / ₈	190 ¹ / ₈
III. " (St. Gallen)	97 ³ / ₈	41 ⁵ / ₈	12 ⁶ / ₈	11 ⁷ / ₈	163 ⁵ / ₈
IV. " (Velenz)	118 ² / ₈	14 ⁷ / ₈	1 ⁷ / ₈	—	135 —
Bestand auf					
31. Dezember 1863	428 ⁴ / ₈	156 —	44 ² / ₈	36 ¹ / ₈	664 ⁷ / ₈
31. " 1862	457 —	131 ² / ₈	46 ¹ / ₈	26 ² / ₈	661 —
Vermehrung .	—	24 ⁶ / ₈	—	9 ⁷ / ₈	3 ⁷ / ₈
Verminderung .	48 ⁴ / ₈	—	2 ² / ₈	—	—

Die Gesamtlänge der Linien unsers Netzes beträgt somit 665 Stunden oder 3192 Kilometer.

Die Länge der auf obgenannten Linien im Betriebe stehenden Dräthe beträgt 1033 Stunden oder 4960 Kilometer.

Die Ausdehnung der für den Dienst der Eisenbahnverwaltungen bestimmten Dräthe, welche am 31. Dezember 1862 239 Stunden betrug, hat im Jahre 1863 keine Aenderung erlitten. Die Gesamtausdehnung der auf dem Gebiete der Eidgenossenschaft im Betriebe stehenden Telegraphenlinien betrug somit am 31. Dezember 1863 1272 Stunden oder 6107 Kilometer.

Von den 665 Stunden Linien unsers Netzes sind 434 Stunden längs den Landstraßen und 231 Stunden an den Eisenbahnen erstellt.

Von den längs den Eisenbahnen erstellten 231 Stunden wurden 120 Stunden mit hölzernen und 111 Stunden mit eisernen Stangen erstellt.

Endlich sind gegenwärtig theils längs den Eisenbahnen, theils längs den Landstraßen 52 Stunden Linien mit hölzernen nach dem Verfahren des Hrn. Dr. Boucherie präparirten Stangen gebaut.

Die im Jahre 1862 ausgeführten Linienbauten waren verhältnißmäßig bedeutend, und sind es nicht minder auch im Jahr 1863.

Es wurden nur wenige Linien und Dräthe neu erstellt, dagegen aber doppelt so viele alte Linien umgebaut, und zwar ausschließlich mit eisernen oder imprägnirten Stangen.

Unter den Neubauten führen wir folgende an, welche in Bezug auf die Entwicklung unsers Netzes von besonderm Interesse sind:

Ein vierter Drath von Lausanne nach Genf war unentbehrlich geworden, theils in Folge der Eröffnung der neuen internationalen Linie über den Simplon, theils weil der direkte Drath von Bern nach Genf einen der früher mit den übrigen zum Verkehr zwischen Lausanne und Genf verwendeten Dräthe vollständig in Anspruch nahm. Die Simplonlinie, so wie der direkte Drath Bern-Genf wurden im Jahr 1862 erstellt, worüber wir uns in unserm letzten Berichte aussprachen. Die Erfahrung hat sofort die Nothwendigkeit herausgestellt, einen neuen Drath zur Vervollständigung zwischen Lausanne und Genf zu ziehen.

Ziehung eines zweiten Drathes von Neuenburg nach Verrières. Nachdem die französische Verwaltung uns mitgetheilt hatte, daß sie einen für den Verkehr mit der Schweiz bestimmten direkten Drath von Paris nach Verrières habe erstellen lassen, mußten wir denselben natürlich auf unserm Gebiete bis nach Neuenburg verlängern. Diese bis anhin wenig benutzte Linie wird an Bedeutung gewinnen, sobald dieselbe direkt mit Bern verbunden sein wird, was nächstens, nach Vollendung der gegenwärtig zwischen Neuenburg und Bern längs der Eisenbahn von Biel nach Bern in Bau begriffenen Telegraphenlinie geschehen wird. Von den zwei Dräthen, welche uns über Verrières mit Frankreich verbinden, wird alsdann der eine in Neuenburg und der andere in Bern auslaufen.

Erstellung einer direkten Verbindung zwischen Winterthur und Olten über Bülach, Regensburg und Baden. Winterthur unterhält einen bedeutenden telegraphischen Verkehr mit der Westschweiz und besonders mit Basel. Zu demselben kommt der nicht minder wichtige von St. Gallen und darüber hinaus nach der Zentral- und der Westschweiz. Diese ganze Korrespondenz mußte nothwendigerweise über Zürich gehen, was einerseits oft Depeschenanhäufungen und Verspätungen verursachte, andererseits die Arbeit dieses Hauptbüreaus übermäßig vermehrte. Daher das lebhaft gefühlte Bedürfnis einer Linie, welche mit Umgehung von Zürich die beiden angegebenen Gruppen direkt verbinden, den Verkehr im Allgemeinen beschleunigen und günstig auf den Dienst des Büreaus Zürich einwirken sollte. Dieses wurde mit der fraglichen Linie erreicht.

Uebrigens war dieselbe schon wegen der Eröffnung der Büreaus Bülach und Regensburg von Winterthur an nothwendig und erreichte in Baden die Eisenbahn, längs welcher sie vermittelt eines neuen Drathes nach Olten weiter geführt wurde, wo sie leicht mit Basel, Chaux-de-Fonds, Neuenburg, Bern und Luzern in Verbindung gesetzt werden kann.

Die andern Neubauten wurden durch die Nothwendigkeit herbeigeführt, neu freierte Telegraphenbüreaus, welche mehr oder weniger vom Netze entfernt lagen, mit demselben zu verbinden.

Die Neubauten schon bestehender Linien, welche sich im Jahre 1861 auf eine Länge von 17 Stunden und im Jahre 1862 auf eine solche von 45 Stunden erstreckten, haben sich im Jahr 1863 auf eine Länge von 87 Stunden ausgedehnt, wovon 36 $\frac{1}{2}$ Stunden mit eisernen Stangen

längs den Eisenbahnen, 42 1/2 Stunden mit imprägnirten Stangen und 8 Stunden mit gewöhnlichen Holzstangen neu umgebaut wurden.

In unsern frühern Geschäftsberichten haben wir bereits einige Einzelheiten über die Frage der Verwendung eiserner Stangen zum Bau von Telegraphenlinien längs den Eisenbahnen mitgetheilt.

Schon bei den ersten Versuchen gelangten wir zu der Ueberzeugung, daß die eisernen Stangen gegenüber den hölzernen in Bezug auf Solidität, Dauer, Sicherheit und Regelmäßigkeit des Dienstes, sowie der größern Sicherheit für den Bahnbetrieb unstreitig mehr Vortheile darbieten.

Zwar gelang es nicht sofort, ein allen Bedürfnissen entsprechendes Modell ausfindig zu machen; nach zahlreichen Versuchen gelangte man jedoch zu Resultaten, welche wenig zu wünschen übrig zu lassen scheinen. Das gegenwärtige Modell besteht aus einer konischen Röhre von geschmiedetem Eisen aus einem einzigen Stücke. Diese neuen Stangen wurden im Jahr 1862 zum ersten Male in größerem Maßstabe angewendet und waren unter anderm im Januar 1863 auf der Strecke St. Gallen-Norrschach der harten Probe von Schneefall und Stürmen ausgesetzt, welche in dieser Gegend einen großen Theil unserer Linien zerstört hatten; diese Stangen blieben in vollkommen gutem Zustande und haben die früher angestellten Versuche und gemachten Berechnungen bestätigt.

Dieses in seiner Art in Europa noch ganz einzig dastehende Liniensystem hat die Aufmerksamkeit einer Anzahl fremder Verwaltungen auf sich gezogen, welche zu diesem Behufe von unserer Verwaltung die nöthigen Aufschlüsse verlangt haben und nun selbst mehr oder weniger bedeutende Versuche anstellen.

Vom technischen Standpunkte aus glauben wir die Frage als gelöst betrachten zu dürfen; es bleibt nur noch der finanzielle Punkt zu erörtern.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß die erste Erstellung der Linien mit Eisenstangen bedeutend kostspieliger ist als mit hölzernen Stangen.

Zur Rechtfertigung dieser Mehrausgabe soll das neue System wenigstens entsprechende Vortheile gewähren. Vom finanziellen Standpunkte aus betrachtet sind diese Vortheile doppelter Natur, nämlich solche, welche von der größern Dauer der Eisenstangen im Vergleich zu denjenigen der alle 5–6 Jahre zu erneuernden hölzernen Stangen herrühren, und zweitens solche, welche der regelmäßigere und sicherere Gang des Dienstes auf den an denselben hängenden Dräthen mit sich bringt, nämlich schnelle Expedition der Depeschen, Anziehung, Begünstigung und Vermehrung des Verkehrs und folglich Vermehrung der Einnahmen. Dieser zweite Vortheil kann jedoch nicht in Zahlen ausgedrückt werden; nichts desto weniger legen wir demselben die größte Wichtigkeit bei. Zieht man bezüglich des erstern Vortheils die Kosten der Erstellung und beziehungsweise des Umbaues und die Zinseszinsen in Berechnung, so gelangt man zu dem Resultate, daß sich, wenn die steinernen Söfel und das Sezen

der Stangen auf Rechnung der Eisenbahnverwaltungen geschieht, für die Telegraphenverwaltung vom 20sten Jahre an ein finanzieller Gewinn herausstellt. Wenn wir dagegen alle Anschaffungs- und Erstellungskosten zu tragen hätten, so ließe sich erst vom 30sten Jahre an ein finanzieller Gewinn erzielen.

Vom 20sten oder 30sten Jahre an würde sich alsdann der Gewinn immer steigern, vorausgesetzt daß die gegenwärtig von uns gebauten Linien das 20ste oder 30ste Jahr überdauern. Wir glauben aber, es wäre mehr als unklug, die Annahme dieses Systems mit diesem Vortheil zu begründen. Auf zwanzig Jahre hin über eine solche das Telegraphenwesen beschlagende Frage zu spekuliren, geht offenbar nicht an. Um sich davon zu überzeugen, genügt ein Rückblick auf die letzten 20 Jahre und den Weg, welchen dieser Zweig der angewandten Wissenschaft seither zurückgelegt hat. Vielleicht hat man in 20 Jahren ein neues Linien-system gefunden, unterirdische Linien oder andere, welche die gegenwärtig an Stangen aufgehängten Luftlinien übertreffen. Wenn aber auch das System der Stangen den Sieg davonträgt, werden dann diejenigen, welche wir jetzt setzen, in 20–30 Jahren für die nöthig gewordene Zahl von Dräthen genügen? Vielleicht muß man dieselben ersetzen, versetzen, mit großen Kosten verändern; sicherlich steht es Niemanden zu, dieses zu verneinen. Innerhalb dieser Gränzen kann man dagegen ohne große Gefahr annehmen, daß die eisernen Stangen ungefähr 20 Jahre andauern werden, vier Mal so lange als gewöhnliche Holzstangen; halten sie länger als 20 Jahre, so ist dieß reiner Gewinn, aber wir können und sollen nicht darauf rechnen. Jedesmal also, wo wir eine Telegraphenlinie unter so günstigen ökonomischen Bedingungen erstellen können, daß sich Kosten und Zinse derselben nach Verlauf von 20 Jahren mit den Kosten und Zinsen einer Linie mit gewöhnlichen Stangen ausgleichen, so haben wir ein gutes Geschäft gemacht, denn die Telegraphie hat während dieser Zeit die Vortheile einer den Unterbrechungen weniger ausgesetzten Linie genossen, ohne in Anschlag zu bringen, daß wir diese Linie noch lange ohne Kosten in gutem Zustande beibehalten können.

Wir haben oben gesehen, daß wir dieses beruhigende Verhältniß erreichten, wenn die betreffende Gesellschaft die steinernen Sokel zur Erstellung einer Linie mit Eisenstangen liefert und das Einsetzen der Stangen in die Sokel besorgt, was bei allen im Jahr 1863 ausgeführten Bauten der Fall ist.

Es dürfte nicht ohne Interesse sein, hier des gegenseitigen Verhältnisses zwischen den Eisenbahngesellschaften und unserer Verwaltung bei Bauten dieser Art zu erwähnen.

Aus den Artikeln 5 und 9 des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852, betreffend die Erstellung von Eisenbahnen geht hervor:

- 1) daß die eidgenössische Verwaltung das Recht hat, ihre Telegraphenlinien ohne irgend welche Entschädigung längs den Eisenbahnen zu erstellen;

- 2) daß dagegen die betreffende Eisenbahnverwaltung nach Erstellung einer eidgenössischen Telegraphenlinie längs ihrer Bahn die Befugniß erwirbt, an dieser Linie auf ihre Kosten einen ausschließlich zu ihrem Dienste bestimmten Drath anzubringen;
- 3) daß die genannte Bahnverwaltung in diesem Falle verpflichtet ist, ohne irgend welche Entschädigung:
 - a. die Arbeiten der ersten Erstellung und größerer Reparaturen der Telegraphenlinien durch ihre Ingenieure leiten und überwachen zu lassen;
 - b. das Bahnpersonal zur Ueberwachung dieser Linie, so wie zur Besorgung kleinerer Reparaturen verwenden zu lassen, für welch' letztere die Telegraphenverwaltung das nöthige Material liefert.

Die in Folge der obigen Bestimmungen 1 und 2 erworbenen Rechte sind absoluter Natur. Dagegen sind die unter Nr. 3 enthaltenen Bestimmungen mehr elastisch und der Interpretation ausgesetzt. Uns scheint es jedoch unzweifelhaft, daß der Gesetzgeber dabei zwei wohl zu unterscheidende Zwecke verfolgte:

Erstlich der eidgenössischen Verwaltung durch die den Eisenbahnen auferlegten unentgeltlichen Dienstleistungen etwelche Entschädigung für die denselben gewährte Konzession eines Drathes zu geben;

Zweitens die beim Bau und Unterhalt der Telegraphenlinien längs der Bahn möglicherweise entstehenden Konflikte zu vermeiden und den Bahnverwaltungen alle aus dem Zustand der auf ihrem Eigenthum gelegenen Linien entstehende Verantwortlichkeit zu überlassen.

Wirklich liegt alles, was den Bau, Unterhalt und die Ueberwachung der erwähnten Linien betrifft, direkt den Eisenbahnangestellten ob, mit der einzigen Bedingung, daß ihnen das nöthige Material durch die eidgenössische Verwaltung geliefert werde.

In Folge dieser Bestimmungen bleiben die Bahnverwaltungen bei sich selbst Meister; unsere Verwaltung hat sich dagegen in den Betrieb der Eisenbahnen in keiner Weise zu mischen und keinerlei Verantwortlichkeit für Unfälle zu übernehmen, welche in Folge schlechten Zustandes der Linien entstehen können, vorausgesetzt daß sie zu rechter Zeit und nach Maßgabe der gestellten Begehren das nöthige Material zu ihrem Unterhalt liefert.

Unzweifelhaft wurden diese gesetzlichen Bestimmungen mit Rücksicht auf solche Linien erlassen, welche mit gewöhnlichen hölzernen Stangen erstellt sind, da letztere damals ausschließlich verwendet wurden.

Indessen veranlaßt dieses Bausystem, wie wir bereits gesehen haben, beständige Reparaturen und häufige Umbauten und kann bisweilen bei Nachlässigkeit der Bahnangestellten die Sicherheit des Betriebes ge-

fährden. Diese Uebelstände, welche bei Anwendung eiserner Stangen beinahe gänzlich verschwinden, drücken hauptsächlich die Bahnverwaltungen; folglich fallen auch die Vortheile dieses Linienbausystems wesentlich ihnen zu, und es ist daher vollkommen gerechtfertigt, daß sie in gewissem Verhältnisse zu diesen kostspieligen Umbauten beitragen.

Dieses sind die von uns beständig befolgten Grundsätze, und sie wurden auch von denjenigen Gesellschaften ohne Rückhalt angenommen, längs deren Linien wir das fragliche System bis jetzt anzuwenden im Falle waren.

Bei Verwendung von präparirten Holzstangen, welche den Bahnverwaltungen ähnliche, obwohl geringere und minder andauernde Vortheile gewähren, sind keine Sokel zu liefern, und die Bahnverwaltung hat nur das Einsetzen der Stangen in den Boden zu besorgen als Gegenleistung für die doppelten Kosten, welche unsere Verwaltung auf den Ankauf präparirter Stangen verwendet im Vergleich zu den gewöhnlichen Holzstangen.

Unter den abgebrochenen Linien heben wir diejenigen von Stanz nach Flüelen mit einer Länge von $6\frac{2}{3}$ Stunden hervor. Nach Unterbrechung des unterseeischen Taus von Bauen nach Flüelen gelang es nicht, daselbe aus der großen Tiefe des Sees herauszuziehen. Nachdem man von beiden Seiten ein Stük herausgezogen, riß das Tau, und man mußte den Rest liegen lassen. Dieses Tau wurde s. B. zur Vermeidung der außerordentlichen Schwierigkeiten gelegt, welche die Erstellung und Unterhaltung einer Luftlinie längs dieses Ufers des Vierwaldstättersees darbot. Der Bau der Avenstraße zwischen Brunnen und Flüelen hebt diese Schwierigkeiten, und es können die nöthigen Dräthe längs des rechten Ufers gezogen werden. Die Linie auf dem linken Ufer wurde überflüssig und man verzichtete auf die verhältnißmäßig sehr kostspielige Legung eines neuen Taus. Es wurde daher auch die mit diesem Tau verbundene Linie bis Stanz abgebrochen.

3. Apparate.

Die nationalrätliche Kommission hat in ihrem Berichte über die Geschäftsführung des Bundesrathes während des Jahres 1862 unter dem Abschnitt „Spezialverwaltungen unter dem Finanzdepartement“ eine Bemerkung niedergelegt betreffend den Ankauf von Lieferungen, welche die Telegraphenverwaltung mit Umgehung der Telegraphenwerkstätte gemacht hat. Da sich diese Bemerkung mehr auf die Telegraphenverwaltung als auf die Werkstätte bezieht, so müssen wir hier derselben mit einem Worte erwähnen.

Fürs Erste müssen wir die bereits in unserm frühern Berichte gemachte Bemerkung wiederholen, daß alle eigentlichen von der Telegraphenverwaltung verwendeten Telegraphenapparate ohne Ausnahme von der

Telegraphenwerkstätte geliefert worden sind; letztere führt gleichfalls alle Reparaturen der erwähnten Apparate aus. Zum Gebrauch dieser Apparate hat man noch andere Lieferungen verschiedener Natur nöthig; diese werden aber nicht alle durch die Werkstätte ausgeführt. Dahin gehören zum Beispiel die Apparatentische, die Batteriekästen von gewöhnlicher Schreinerarbeit, welche an sich mit den Apparaten nichts gemein haben. Diese Artikel werden zum Theil von der Werkstätte geliefert, welche auch Schreiner verwendet, zum Theil durch Privathandwerker in verschiedenen Orten der Schweiz, wie es das Bedürfniß und Interesse der Telegraphenverwaltung erheischt. Andere Gegenstände werden direkt aus der Fabrik oder auf dem gewöhnlichen Handelswege bezogen, z. B. Gläser, Diaphragmen, Kohlen, Kupfervitriol, Kochsalz, Alaun, Metalle (Kupfer, Messing, Zink, Quecksilber), welche zur Zusammensetzung der Batterien nöthig sind, kleine Werkzeuge u. Die Werkstätte hat für den Verkauf dieser Gegenstände an die Telegraphenverwaltung einen Preis-Courant festgestellt. Kann letztere sich dieselben direkt zu weit billigerem Preise verschaffen, so thut sie es. Anders handeln hieße nach unserer Ansicht die offenbaren Interessen der eidgenössischen Verwaltung ohne irgend welchen Nutzen verletzen. Es ist übrigens durch Prüfung der Rechnungen der Telegraphenverwaltung leicht festzustellen, daß von letzterer bei allen Ankäufen dieser Art die erwähnten Rücksichten reiflich erwogen und streng beobachtet worden sind. Dieser Zustand wurde indessen in unserm Berichte über die Geschäftsführung von 1860 besprochen, ohne daß man sich damals zu einer Bemerkung veranlaßt sah.

Dessen ungeachtet haben das Finanz- und Postdepartement die Frage gemeinschaftlich geprüft, was ohne Verletzung der Interessen der eidgenössischen Verwaltung gethan werden könnte, um der erwähnten Bemerkung Rechnung zu tragen. Wir werden auf das Resultat in unserm nächsten Berichte zurückkommen.

Die Telegraphenverwaltung kaufte im Jahre 1863 31 vollständige Apparate an. Die Morse'schen Apparate geben die Zeichen mit Farbe, wie wir dessen in unserm letzten Berichte erwähnten, in dem wir zugleich die Gründe dieser Veränderung angaben. Die von diesen Apparaten erwarteten Vortheile sind vollständig bestätigt und durch neue Verbesserungen in der Konstruktion noch vermehrt worden. Bis 31. Dezember 1863 wurden 7 Hauptbüreaux mit 35 Apparaten nach diesem neuen System versehen. Andererseits mußten wir mit der Beseitigung der Rechen-Apparate alter Konstruktion von 1854 beginnen, indem dieselben zu häufige und zu kostspielige Reparaturen nothwendig machten, um ferner mit Vortheil verwendet zu werden. Die Apparate anderer Konstruktions-systeme sind noch in vollkommen dienstfähigem Zustande, selbst diejenigen, welche seit 1852 funktionieren.

Am 31. Dezember 1863 waren 308 Apparate auf unserm Netze in Thätigkeit, 28 mehr als 1862. Eigentlich wurden 29 neue Apparate

aufgestellt, aber einer derselben rührt von dem aufgehobenen Bureau Fideriserau her.

Von diesen 29 Apparaten wurden 21 in den neu errichteten Bureau aufgestellt, die übrigen 8 nach Maßgabe der Vermehrung der Linien und Dräthe in nachfolgender Weise vertheilt:

2 in Genf, 2 in Lausanne, 1 in Chaux-de-Fonds, 1 in Freiburg, 1 in Murten, 1 in Neuchâtel.

Diese 308 Apparate waren in folgender Weise auf unsere 199 Bureau vertheilt:

Anzahl der Bureau.	Anzahl der Apparate per Bureau.	Gesamtanzahl der Apparate.
167	1	167
12	2	24
4	3	12
2	4	8
2	5	10
3	6	18
3	8	24
2	10	20
1	11	11
1	14	14
197		308

Hiebei sind die Bureau Neunkirch und Thayngen, deren Apparate durch die badische Verwaltung geliefert werden, nicht inbegriffen.

Auf den nämlichen Zeitpunkt befanden sich 25 vollständige Apparate mit Zugehör in Reserve, theils im Centralmagazin der Verwaltung in Bern, theils in den Hauptbureau. Die Telegraphenverwaltung besaß somit Ende 1863 333 vollständige Apparate, 31 mehr als im vorigen Jahre.

4. Bureau.

Im Laufe des letzten Jahres wurden 23 neue Bureau (3 mehr als 1862) eröffnet, nämlich: Andelfingen, Baar, Les Brenets, Bülach, Cully, Dietikon, Estavayer, Goshau (St. Gallen), Grenchen, Monthen, Nebikon, Neunkirch, Regensberg, Romont, Rüti (Zürich), St. Gotthard, Schiers, Sempach, Sissach, Sonvillier, Thayngen, Unterägeri und Walisellen. Von diesen 23 Bureau sind 6 Eisenbahntelegraphenbureau (siehe oben allgemeine Bemerkungen) nämlich: Andelfingen, Dietikon,

Grenchen, Nebikon, Sempach und Sissach. Jede Depesche dieser Büreaux ist einer fixen Zuschlagsgebühr von 50 Cent. unterworfen.

Ueberdies wurden 12 Aufgabebüreaux in den Bahnhöfen zu Basel, Badische Bahn und Centralbahn, zu Bern, Biel, Frauenfeld, Luzern, Olten, Schaffhausen, Solothurn, Thun, Winterthur und Zürich errichtet. Ferner befindet sich im Bundesrathshaus ein Filialbureau vom Bureau Bern.

Dagegen wurde das Bureau Fideriserau, welches bloß im Sommer geöffnet war, geschlossen, da die Betheiligten die fernere Entrichtung der üblichen Beiträge verweigerten.

Die Zahl der am 31. Dezember im Betriebe befindlichen Büreaux belief sich auf 199, wovon 3 nur während des Sommers geöffnet sind. Zu dieser Zahl kommen noch die Aufgabebüreaux und das erwähnte Filialbureau, zusammen 13, so daß die Gesamtzahl der Büreaux, auf welchen in der Schweiz Telegramme aufgegeben werden können, sich im erwähnten Zeitpunkt auf 212 belief.

Wie in frühern Jahren theilen wir nachstehend eine statistische Tabelle der Telegraphenbüreaux im Verhältniß zu den Kantonen und deren Bevölkerung, sowie der spedirten Depeschen mit. Bezüglich des letztern Punktes findet sich Näheres unten unter dem Abschnitt „Telegraphischer Verkehr.“

Kantone.	Zahl der Bureau.	Bevölkerung. (Neue Zählung von 1861.)	Bevölkerung auf je ein Bureau.	Telegraphische De- peschen.		
				Gesamtzahl.	Durchschnitts- zahl für ein Bureau.	Auf 1000 Seelen Bevölkerung.
Zürich	18	266,265	14,792	78,538	4,363	295
Bern	21	467,141	22,245	40,897	1,947	88
Luzern	6	130,504	21,751	10,147	1,691	77
Uri	2	14,741	7,371	2,000	1,000	133
Schwyz	4	45,039	11,259	3,535	884	79
Obwalden	1	13,376	13,376	346	346	27
Nidwalden	1	11,526	11,526	369	369	31
Glarus	5	33,363	6,672	8,112	1,622	246
Zug	3	19,608	6,536	1,692	564	84
Freiburg	6	105,523	17,587	7,581	1,263	72
Solothurn	4	69,263	17,316	5,734	1,433	83
Basel-Stadt	1	40,683	40,683	44,767	44,767	1,092
Basel-Landschaft	5	51,582	10,316	1,218	244	23
Schaffhausen	4	35,500	8,875	6,166	1,541	176
Appenzell A. Rh. . . .	6	48,431	8,071	2,785	464	58
Appenzell J. Rh. . . .	1	12,000	12,000	279	279	23
St. Gallen	15	180,411	12,027	25,489	1,699	142
Graubünden	20	90,713	4,535	14,713	735	162
Aargau	10	194,208	19,420	14,891	1,489	77
Thurgau	11	90,080	8,189	7,263	660	81
Tessin	9	116,343	12,924	12,544	1,394	108
Vaudt	25	213,157	8,526	41,724	1,669	196
Wallis	8	90,792	11,349	6,550	819	72
Neuenburg	12	87,369	7,281	22,526	1,877	259
Genf	1	82,876	82,876	55,124	55,124	664
Total 1863	199	2,510,494	12,616	414,990	2,085	165
" 1862	177		14,184	338,726	1,914	135
" 1861	157		15,990	293,433	1,805	116

5. Personnelles.

Zwei Todesfälle und drei Entlassungsbegehren haben einige Veränderungen in dem Range der Telegraphisten auf den Spezialbüreaux verursacht.

Uebrigens hat die Verlängerung des Tagdienstes auf den Hauptbüreaux, gemäß Bundesbeschluß vom 25. Juli 1862, sowie die fortwährende Zunahme des Verkehrs, die Errichtung von 13 neuen Telegraphistenstellen notwendig gemacht, wovon je eine in Genf, Lausanne, Yveroy, Neuenburg, Basel, Bern, Luzern, Winterthur, Zürich, Bellinzona und Chur und zwei in St. Gallen. In Folge obiger Veränderungen waren am 31. Dezember 1863 zwei dieser neuen Stellen vorübergehend unbesetzt.

Folgende summarische Uebersicht enthält den Bestand der Beamten der Telegraphen-Verwaltung auf 31. Dezember 1863, verglichen mit demjenigen von 1862.

	Zahl der Beamten.			
	Auf 31. Dez. 1862.	Ver- mehrung.	Ver- minderung.	Auf 31. Dez. 1863.
1) Direktion	9	—	—	9
2) Inspektoren	4	—	—	4
3) Kassiere (zugleich Kreispostkassiere)	4	—	—	4
4) Büreauchefs	15	—	—	15
5) Telegraphisten	77	11	—	88
6) Post- und Zollbeamte und Angestellte von Privat-etablissements mit Telegraphendienst	163	15	—	178
7) Ausläufer und Laufburschen	22	2	—	24
	294	28	—	322

Diejenigen Beamten, welche die Aufgabebüreaux und die Eisenbahntelegraphenbüreaux unter Verantwortlichkeit der betreffenden Bahnverwaltungen besorgen, stehen nicht direkt unter der Telegraphenverwaltung, und sind daher im obigen Bestande nicht inbegriffen.

Wie wir in unserm letzten Jahresberichte ankündeten, wurde eine neue Anzahl Telegraphisten-Aspiranten nach beendigter Lehrzeit im Mai 1863 nach Bern berufen, um daselbst den Schlußkurs durchzumachen und die Prüfung zu bestehen. Von den 43 zugelassenen Aspiranten wurden 41 als Telegraphisten brevetirt, wovon 10 erster, 14 zweiter und 17 dritter Klasse.

Betragen und Disziplin waren mit wenigen Ausnahmen befriedigend.

Wegen die Angestellten der Telegraphenbüreaux wurden im Jahr

1863 110 administrative und disziplinarische Bußen ausgesprochen, im Gesamtbetrag von Fr. 302. 50, wovon

25	Fälle mit Fr. 70.	—	im ersten Kreis.
27	" " "	78. 50	" zweiten "
48	" " "	117. 75	" dritten "
10	" " "	36. 25	" vierten "

In Allem 110 Fälle mit Fr. 302. 50, wie oben.

6. Beziehungen und Verkehr mit dem Auslande.

Unsere Beziehungen und Verbindungen mit dem Auslande haben im Jahr 1863 keine wesentliche Aenderung erlitten, und doch war man in dieser Beziehung nicht unthätig. Es wurde mit den meisten benachbarten Staaten über neue, bedeutende Lagermächtigungen gewährende Verträge mit Erfolg unterhandelt. Diese Verträge traten jedoch erst mit dem laufenden Jahre in Kraft. Wir werden daher in unserm nächsten Berichte auf die gewonnenen Resultate zurückkommen.

Die Verträge selbst haben wir der hohen Bundesversammlung mittheilend unserer Botschaften vom 13. November und 7. Dezember 1863 *) zur Prüfung vorgelegt.

Es bleibt uns daher nur übrig, daran zu erinnern, daß die erwähnten Verträge mit dem deutsch-österreichischen Telegraphenverein, mit Oesterreich, Bayern, und mit Frankreich durch zwei Bundesbeschlüsse vom 18. Dezember 1863 **) genehmigt worden, und sämmtlich am 1. Januar 1864 in Kraft getreten sind.

Die Zahl der fremden Telegraphenbüreaux, mit welchen wir in direkter Verbindung stehen, ist von 5729 Ende 1862 auf 6169 Ende 1863 gestiegen, mit einer Vermehrung von 440.

7. Telegraphischer Verkehr.

Wie in frühern Jahren geben wir nachstehend (Beilage I und II)

- 1) Eine vergleichende Uebersicht der in den beiden letzten Jahren (1862 und 1863) spedirten Depeschen;
- 2) Die Uebersicht der Büreaux, geordnet nach der Anzahl der empfangenen und beförderten internen und internationalen Depeschen während der Jahre 1862 und 1863.

*) Siehe Bundesblatt 1863, Band III, Seite 941—959.

**) " Offiz. Sammlung, " VIII, " 7 und 41.

Telegraphischer Verkehr.

Vergleichende Uebersicht der Depeschenzahlen in den Jahren 1862 und 1863.

	Beförderte interne Depeschen.		Beförderte u. empfan- gene internationale Depeschen.		Transitdepeschen.		Total.	
	1862	1863	1862	1863	1862	1863	1862	1863
Januar	14,821	18,754	6,070	7,835	3,056	3,883	23,947	30,472
Februar	14,575	18,140	6,409	6,862	3,264	2,687	24,248	27,689
März	16,609	20,539	6,730	8,224	3,383	3,279	26,722	32,042
April	17,232	21,204	6,721	9,553	3,335	3,442	27,288	34,199
Mai	20,336	23,415	7,916	8,559	3,867	3,143	32,119	35,117
Juni	20,863	24,385	8,483	9,617	3,561	3,160	32,907	37,162
Juli	25,905	33,747	9,543	11,574	3,241	3,798	38,689	49,119
August	28,251	34,135	10,519	12,731	3,631	3,297	42,401	50,163
September	26,484	31,424	11,123	12,806	3,886	3,865	41,493	48,095
Oktober	22,340	29,774	9,478	11,531	4,147	3,813	35,965	45,118
November	17,547	22,203	6,945	8,958	4,427	3,977	28,919	35,138
Dezember	16,851	21,058	6,975	7,962	3,928	3,537	27,754	32,557
	241,814	298,778	96,912	116,212	43,726	41,881	382,452	456,871
Vermehrung . . .	56,964		19,300		1845	} Verminderung	74,419	
	23,5%		20%		4%		19,4%	

Hebersicht der Bureau,

geordnet nach der Anzahl der empfangenen und beförderten internen und internationalen Depeschen während der Jahre 1862 und 1863.

Bureau.	Interne Depeschen.		Internationale Depeschen.		Gesamtzahl.	
	1862	1863	1862	1863	1862	1863
Zürich	52,350	69,000	16,094	18,898	68,444	87,898
Genf	37,498	44,525	26,366	32,861	63,864	77,386
Basel	39,714	52,111	17,047	18,712	56,761	70,823
Bern	28,844	32,268	2,563	2,938	31,407	35,206
Winterthur	12,928	21,837	3,782	5,451	16,710	27,288
Kaujanne	18,491	19,840	1,593	2,054	20,084	21,894
St. Gallen	14,623	18,221	2,230	2,680	16,853	20,901
Chaux-de-Fonds	10,479	14,825	837	1,045	11,316	15,870
Luzern	11,300	13,375	1,331	1,771	12,631	15,146
Wivis	12,069	12,599	1,825	1,853	13,894	14,452
Neuenburg	11,118	13,063	812	858	11,930	13,921
Chur	9,149	10,709	917	1,097	10,066	11,806
Schaffhausen	5,681	7,531	1,096	1,651	6,777	9,182
Glarus	5,979	8,220	540	737	6,519	8,957
Ararau	5,761	7,260	495	548	6,256	7,808
Freiburg	7,411	7,183	504	439	7,915	7,622
Thun	5,136	6,698	285	355	5,421	7,053
Biel	5,761	6,550	162	221	5,923	6,771
Interlaken	4,577	5,863	585	820	5,162	6,683
Lugano	2,546	3,900	1,271	1,984	3,841	5,884
Solothurn	4,825	5,617	232	264	5,057	5,881
Norschach	4,241	4,218	934	962	5,175	5,180
Yverdon	4,482	4,908	197	189	4,679	5,097
Baden	3,694	4,573	334	402	4,028	4,975
Chiasso	4,499	3,666	883	1,150	5,382	4,816
Morges	3,923	4,343	260	190	4,183	4,533
Sitten	3,472	4,215	274	297	3,746	4,512
Locle	3,891	4,033	300	275	4,191	4,308
Vernez	2,829	3,526	525	758	3,354	4,284
Olten	3,309	3,669	581	413	3,890	4,082
Bellenz	2,306	3,356	337	456	2,643	3,812
Schwyz	2,407	3,340	73	149	2,480	3,489
Napperschwyl	2,416	3,235	168	158	2,584	3,393
Beaurivage-Duchy (1. Mai 1862)	728	2,838	500	539	2,228	3,377
Frauenfeld	2,281	3,048	177	213	2,458	3,261
St. Zimmer	2,556	2,957	99	95	2,655	3,052
Zofingen	2,284	2,664	192	370	2,476	3,034
Burgdorf	2,486	2,879	111	139	2,597	3,018
Murten	2,158	2,767	40	130	2,198	2,897
Nagaz	2,506	2,575	350	223	2,856	2,798

Büreau.	Interne Depeschen.		Internationale Depeschen.		Gesamtzahl.	
	1862	1863	1862	1863	1862	1863
Brugg	2,053	2,459	213	332	2,266	2,791
Romanshorn	3 124	2,270	730	509	3,854	2,779
Nolle	2,367	2,585	130	119	2,497	2,704
Nyon	2,342	2,442	192	211	2,534	2,653
Nigle	2,657	2,584	42	64	2,699	2,648
Thuziz	1,365	2,172	145	284	1,510	2,456
Schwanden	1,884	2,228	175	150	2,059	2,378
Altdorf	2,016	2,228	85	96	2,101	2,324
Lenzburg	2,010	2,048	114	147	2,124	2,195
Narburg	1,662	2,074	123	117	1,785	2,191
Samaden	1,448	1,936	158	208	1,606	2,144
Fleurier	1,638	1,981	153	152	1,791	2,133
Nigi-Kaltbad	1,467	1,969	138	150	1,605	2,119
Wattwil	920	1,942	69	164	989	2,106
Niederurnen	1,899	1,938	183	150	2,082	2,088
Bulle	2,075	2,028	69	53	2,144	2,081
Gorgen	1,721	1,917	168	127	1,889	2,044
Herisau	1,748	1,900	107	142	1,855	2,042
Beg	1,771	1,902	126	125	1,897	2,027
Locarno	1,695	1,547	539	454	2,434	2,001
Bädensweil	1,817	1,844	183	152	2,000	1,996
Rheinet	1,735	1,695	256	218	1,991	1,913
St. Moriz (Wallis)	1,786	1,708	197	196	1,983	1,904
Zug	1,910	1,793	82	50	1,992	1,843
Kolombier	1,363	1,760	59	71	1,422	1,831
Martigny	1,122	1,566	185	263	1,307	1,829
Langenthal	1,455	1,782	18	40	1,473	1,822
Lichtensteig	1,162	1,652	77	103	1,239	1,755
Payerne	1,368	1,734	18	19	1,386	1,753
Wyl	1,286	1,564	89	111	1,375	1,675
Bruntrut	1,269	1,560	107	112	1,376	1,672
Uster	1,177	1,538	177	120	1,354	1,658
Villeneuve	1,453	1,491	116	154	1,569	1,645
Herzogenbuchsee	1,128	1,518	44	46	1,172	1,564
Ginsiedeln	1,149	1,461	25	81	1,174	1,542
Andermatt	1,113	1,488	34	46	1,147	1,534
Etäsa	1,330	1,468	79	54	1,409	1,522
Reinach	772	1,447	48	70	820	1,517
Thalweil	946	1,367	141	137	1,087	1,504
Magadino	805	1,157	225	282	1,030	1,439
St. Moriz (Graubünden)	860	1,154	140	283	1,000	1,437
Kreuzlingen	1,139	1,271	105	148	1,298	1,419
Uznach	1,111	1,364	33	45	1,144	1,409
Wohlen	948	1,182	207	223	1,155	1,405
Altstätten	1,170	1,211	77	182	1,247	1,393
Deisberg	1,129	1,340	44	50	1,173	1,390
Richtersweil	1,142	1,325	39	50	1,181	1,375
St. Gallen	971	1,157	99	178	1,070	1,335

Büreau.	Interne Depeschen.		Internationale Depeschen.		Gesamtzahl.	
	1862	1863	1862	1863	1862	1863
Neuenstadt	1,173	1,258	38	30	1,211	1,288
Bezikon	992	1,177	72	93	1,064	1,270
Drbe	1,030	1,186	58	47	1,088	1,233
Aubonne	1,067	1,160	55	68	1,122	1,228
Moudon	1,020	1,200	17	28	1,037	1,228
Liesfal	1,094	1,116	84	107	1,178	1,223
Eplügen	807	1,087	88	136	895	1,223
Meyringen	1,018	1,160	34	37	1,052	1,197
Hausen (25. März 1862)	687	1,011	73	163	760	1,174
Brienz (1. Juni 1862)	849	1,093	19	66	868	1,159
Lachen	947	1,102	29	27	976	1,129
Heiden	833	952	163	149	996	1,101
Schulz	718	1,000	27	90	745	1,090
Bischofszell	770	972	50	73	820	1,045
Saxon (1. Mai 1862)	476	877	85	152	561	1,029
Stein a. R.	657	919	56	98	713	1,017
Weinfelden	838	945	36	64	874	1,009
Häzingen (15. August 1862)	312	957	13	29	325	986
Leutervad	638	826	131	157	769	983
Virolo	670	922	32	46	702	968
Rheinfelden	778	888	39	63	817	951
Zug	666	877	81	59	747	936
Coffonay	757	906	20	28	777	934
Münster	766	891	33	19	799	910
Boudry	752	847	47	45	799	892
Wislizburg (Avenches)	894	865	35	26	929	891
Wallenstadt	931	846	58	42	989	888
Flawyl	701	835	37	42	738	877
Walb (20. November 1862)	79	832	1	39	80	871
Ste. Croix	767	834	54	27	821	861
Männedorf	958	777	109	79	1,067	856
Mels (15. April 1862)	573	818	4	26	577	844
Boschiavo	781	714	101	126	882	840
Mendrisio	672	581	224	244	896	825
Môtiers	782	775	70	45	852	820
Trogen	611	768	37	40	648	808
Ermtingen	614	740	101	63	715	803
Châtel St. Denis (15. Juni 1862)	584	757	81	36	665	793
Ebnat	583	729	22	35	605	764
Coppet	624	689	36	73	660	762
Diefenhofen	487	608	136	124	623	732
Courtelary	748	694	18	20	766	714
Stanz	641	678	23	30	664	708
Vinththal (15. August 1862)	305	657	5	45	310	702
Ponts Martel	622	693	4	5	626	698
Faido	504	651	23	21	527	672
Sonceboz	494	654	13	14	507	668
Garnen	459	636	1	28	460	664

Büreau.	Interne Depeschen.		Internationale Depeschen.		Gesamtzahl.	
	1862	1863	1862	1863	1862	1863
Ballorbes	600	635	25	22	625	657
Blanz	594	620	27	31	621	651
Arth (1. November 1862)	116	629	2	13	118	642
Sursee	516	631	16	6	532	637
Stefborn	402	482	114	141	516	623
Breimgarten	511	595	13	24	524	619
Berriöres	635	562	36	39	671	601
Wangen (1. Oktober 1862)	103	562	5	26	108	588
Nenan	612	574	3	13	615	587
Balsthal (15. September 1862)	133	568	1	16	134	584
Arbon (20. September 1862)	115	540	8	38	123	578
Gais	403	485	60	88	463	573
Travers (1. September 1862)	103	528	7	29	110	557
Amrisweil	516	481	75	60	591	541
Appenzell	475	488	46	35	521	523
Gimel	654	512	6	10	660	522
St. Bernhardin (1. Oktober 1862)	45	479	3	39	48	518
Grono	341	459	24	48	365	507
Fontaines (15. August 1862)	166	484	4	8	170	492
Sumiswald	478	467	14	12	492	479
Hernez	347	448	12	13	359	461
Reichenau	303	435	13	16	316	451
Mühlen	266	412	6	31	272	443
Willisau	387	433	6	3	393	436
Castasegna	242	305	95	121	337	426
Brassus	352	385	6	15	358	400
Disentis	289	365	10	8	299	373
Teufen	372	363	13	7	385	370
Vicosoprano	283	293	68	74	351	367
Sentier	364	362	5	3	369	365
Schweizerhalle (15. April 1862)	177	246	36	94	213	340
Güttingen	260	244	37	30	297	274
Guttwyl	217	266	—	2	217	268
Misocco	198	253	14	3	212	256
Waldburg (15. August 1862)	108	241	6	7	114	248
Bühler	242	235	9	8	251	243
Langenbruck (1. September 1862)	40	220	—	14	40	234
St. Maria	150	175	18	20	168	198
Simplon	156	160	28	19	184	179
Pont Vallée	193	173	—	2	193	175

Folgende Bureaux wurden im Jahre 1863 neu eröffnet:

#	Bureaux.	Interne Depeschen.	Internationale Depeschen.	Total.	Datum der Betriebseröffnung.
	Bülach	677	32	709	1. Januar 1863.
	Gully	492	3	495	1. April "
	Sonvilier	619	12	631	1. " "
	Unterägeri	756	16	772	25. " "
	Andelfingen	404	17	421	1. Mai "
	Dietikon	183	14	197	1. " "
	Grenchen	218	6	224	1. " "
	Sissach	147	11	158	1. " "
	Neunkirch	184	26	210	15. Juni "
	Thayngen	89	30	119	15. " "
	Baar	604	49	653	1. Juli "
	Regensberg	219	5	224	1. " "
	Müti	515	24	539	1. " "
	Les Brenets	306	26	332	1. " "
	Romont	888	28	916	15. " "
	St. Gotthard	28	4	32	15. " "
	Schiers	125	15	140	1. Sept. "
	Estavayer (Stäffis)	159	5	164	15. Oktober "
	Wallisellen	58	9	67	15. " "
	Sempach	7	—	7	15. " "
	Nebikon	20	—	20	15. " "
	Göshau	88	1	89	1. November "
	Monthey	61	4	65	1. Dezember "

Stationen des Auslandes,

mit welchen die Schweiz im Berichtsjahre 1863 in telegraphischer Verbindung stand.

In Belgien	226
" Frankreich	1186
" England	1265
" Italien	564
" Spanien	201
" Portugal	66
" Algier und Tunis	48
" Schweden	83
" Norwegen	85
" Dänemark	72
" Rußland	119
" Aegypten und Tripolis	5
In Deutsch-österreichischen Telegraphenverein	1812
In Donaufürstenthümer	—
" Türkei und Griechenland	107
" Baden und Main-Neckarbahn	125
" Württemberg	102
" Bayern	103
	6169
Anno 1862 nur	5729
Vermehrung	440

Die Prüfung dieser Tabellen gewährt neuerdings ein befriedigendes Resultat. Die Zahl der internen Depeschen hat namentlich in auffallendem Verhältniß zugenommen. Diese Vermehrung stieg zwischen den Jahren 1863 und 1862 auf 23 $\frac{1}{2}$ %, während sie zwischen den Jahren 1861 und 1860 nur 4 $\frac{1}{2}$ % und zwischen den Jahren 1862 und 1861 nur 11 % betrug. Letztes Jahr bemerkten wir, daß die konstatirte Vermehrung als definitiv gewonnen betrachtet werden könne, weil sie keineswegs das Ergebnis außerordentlicher Umstände war. Diese Annahme hat sich in allen Hinsichten bestätigt; die erwähnte Vermehrung wurde durch den bedeutenden Zufluß fremder Touristen während des letzten Sommers und die verschiedenen Feste, wie das eidg. Schützenfest, herbeigeführt.

Auch die Zunahme des internationalen Verkehrs war sehr beträchtlich, obgleich das Verhältniß ein wenig geringer ist (20 %) als letztes Jahr (28 %).

Nur der Transit weist keine Vermehrung auf. Die in allen Richtungen fortwährend erstellten zahlreichen internationalen Linien drohen, uns einen Theil des bisher besessenen Transits zu entziehen. Wir erwähnen z. B. der neuen Verbindung mit dem Orient über Italien, Otranto und Salonich. Sie entzieht uns den beträchtlichen Verkehr zwischen Marseille und dem Orient, welcher früher stets über unser Gebiet in der Richtung nach Oesterreich vermittelt wurde; daher fand im Jahr 1863 statt der noch letztes Jahr konstatirten Vermehrung von 13 % eine Verminderung um 4 % im Verhältniß zu der Zahl von Transitdepeschen im Jahr 1862 statt.

Wir lassen hier eine Uebersicht des Eintritts der Transitdepeschen durch unsere neun Auswechselungsbüreaux auf unser Gebiet während der Jahre 1861, 1862 und 1863 folgen:

	Anzahl der Depeschen.		
	1861.	1862.	1863.
1. Basel (Leopoldshöhe und St. Louis)	14,371	15,572	11,894
2. St. Gallen (Höchst und Norschach-Lindau)	9,795	8,001	10,542
3. Genf (Chancy und St. Julien)	4,682	7,364	9,535
4. Bellinz (Chiasso und Brissago)	8,729	11,606	7,592
5. Sitten (Gondo)	—	602	1,647
6. Neuenburg (Verrières)	40	125	308
7. Romanshorn (Friedrichshafen)	282	309	281
8. Chur (Castasegna)	191	134	74
9. Zürich (Konstanz)	410	13	8
	38,500	43,726	41,881

Die auf den bedeutendsten Gränzpunkten eingetretenen Fluktuationen des Verkehrs erklären sich hinlänglich. Vermehrung zeigt sich in St. Gallen in Folge der Eröffnung der neuen Verbindung mit Deutschland über

Norſchach-Lindau, und in Genf und Sitten wegen der neuen Verbindung mit Italien über Gondo. In gleichem Verhältniß hat der Verkehr der Bureauz Baſel und Bellinzona abgenommen.

Die allgemeine Ueberſicht der von den einzelnen Bureauz erhaltenen und ſpedirten Depeſchenzahlen ſpricht durch ſich ſelbſt. Wir bemerken nur, daß die verhältnißmäßig bedeutende Erhöhung, welche namentlich die Depeſchenzahlen der Bureauz Zürich und Winterthur aufweiſen, keine absolute iſt. Die an mehrere Adreſſaten in einer und derſelben Stadt gerichteten Cirkulardepeſchen werden bei der Aufgabe nur unter einer einzigen Nummer eingeſchrieben; bei der Ankunft dagegen werden ſo viele Depeſchennummern gezählt als Adreſſen vorhanden ſind. Da dieſe Cirkulardepeſchen, ſowie die Zahl der Adreſſaten in dieſen beiden Städten ſehr bedeutend war, ſo entſtanden hiedurch, ſtreng genommen, ein wenig übertriebene Zahlen, aber es wäre ſchwierig, ſie berichtigen zu wollen, ohne ſich in ziemlich komplizirte ſtatistiſche Einzelheiten einzulaſſen, welche eine bedeutende Arbeit erforderten und zuletzt von keinem weſentlichen Nutzen wären.

8. Finanzielles Ergebniß.

Die nachſtehende Ueberſicht (Beilage III) enthält eine Vergleichung der hauptſächlichſten Anſätze der Einnahmen und Ausgaben der Rechnung von 1862, des Budgets von 1863, (die Nachtragskredite inbegriffen) und der Rechnung von 1863.

	Im Jahr 1862.		Budget und Nachtragskredite.		Im Jahr 1863.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
I. Einnahmen.						
a. Interner Verkehr	259,308	45	250,000	—	318,495	70
b. Internationaler Verkehr	271,109	57	225,000	—	312,253	81
c. Verschiedenes	53,497	89	25,000	—	41,135	53
	583,915	91	500,000	—	671,885	04
II. Ausgaben.						
1. Gehalte und Vergütungen	242,102	83	290,000	—	291,234	92
2. Reisekosten	7,959	45	11,000	—	9,441	37
3. Bureaukosten	28,904	92	32,000	—	31,980	75
4. Gebäulichkeiten	12,624	08	20,000	—	16,921	10
5. Bau und Unterhalt der Linien	170,421	22	180,000	—	179,997	40
6. Apparate	30,050	13	35,000	—	34,988	65
7. Bureaugeräthschaften	3,762	35	5,000	—	3,399	48
8. Zinsen des Staatsvorschusses	4,023	66	2,000	—	747	11
9. Verschiedenes	2,153	38	5,000	—	2,135	66
	502,002	02	580,000	—	570,846	44

Das hieraus ersichtliche finanzielle Ergebniß gibt zu folgenden Bemerkungen Anlaß:

I. Einnahmen.

a. Der Ertrag des internen Verkehrs hat gegenüber dem Ansätze von 1862 um Fr. 59,187. 25 zugenommen, und den Ansätze des Budgets um Fr. 68,495. 70 überstiegen. Diese beträchtliche Vermehrung entspricht der oben erwähnten Zunahme der Anzahl der internen Depeschen.

b. Der Ertrag des internationalen Verkehrs, der Transit inbegriffen, hat die entsprechende Einnahme von 1862 um Fr. 41,144. 24 und den Ansätze des Budgets um Fr. 87,253. 81 überschritten. Zieht man bei dem Gesamtertrage dieser Rubrik nur den Ertrag des Transits, der sich im Jahr 1862 auf Fr. 78,785. 55 belief, in Betracht, so ergibt sich, daß derselbe im Jahr 1863 auf Fr. 75,177. 37 gesunken ist, mit einer Verminderung von Fr. 3,608. 18, herrührend von der Verminderung der Transitdepeschen, welche wir in dem vorhergehenden Abschnitt über den telegraphischen Verkehr konstatirt haben.

Die Liquidation der Abrechnungen mit den fremden Verwaltungen erstreckte sich im Jahr 1863 auf die zwei letzten Quartale von 1862 und auf die zwei ersten Quartale von 1863. Sie veranlaßte folgenden Umsatz: die Brutto-Einnahme der schweizerischen Bureaux für internationale Depeschen belief sich im Jahr 1863 auf . . . Fr. 373,145. 29

Die Zahlungen ans Ausland für die erwähnten vier Quartale betragen . . . Fr. 158,199. 58

Die für den gleichen Zeitraum vom Ausland erhaltenen Zahlungen betragen . . . „ 97,308. 10

Es sind somit von der Brutto-Einnahme abzugiehen „ 60,891. 48

Betrag der Einnahmen wie er in der Rechnung von 1863 erscheint . . . Fr. 312,253. 81

c. Die Einnahmen unter Rubrik „Verschiedenes“ zeigen gegenüber dem Ansätze von 1862 eine Verminderung von Fr. 12,362. 36, während sie den Ansätze des Budgets um Fr. 16,135. 53 überstiegen. Diese verschiedenen Einnahmen zerfallen in:

	Budget für	
	1862.	1863.
1) Gemeindebeiträge	Fr. 41,165. 17	Fr. 15,000
2) Rückzahlungen für Linienbauten . . .	„ 6,713. 52	„ 5,000
3) Verschiedene andere Einnahmen	„ 5,619. 20	„ 5,000
Summa	Fr. 53,497. 89	Fr. 25,000
		Fr. 41,135. 53

Man wird bemerken, daß die Verminderung wesentlich bei dem Betrage der Gemeindeleistungen eingetreten ist, welche nach und nach mit demjenigen Momente für jede Gemeinde aufhören, wo der Zeitraum von zehn Jahren abläuft, während dessen dieselben bezahlt werden müssen. In unserm letzten Bericht haben wir bei der Unterrubrik: Rückzahlungen für Linienbauten bemerkt, daß wir von einer der Eisenbahngesellschaften die Zahlung einer Summe von ungefähr Fr. 8000, fällig im Jahr 1862, nicht erhalten konnten. Dieser Betrag ist auch im Jahr nicht eingegangen und es mußte dieser Gesellschaft ein günstigerer Zahlungstermin bewilligt werden.

Die Gesamteinnahmen hatten diejenigen von 1862 um Fr. 87,969. 13 und den Voranschlag um Fr. 171,885. 04 überschritten.

II. Ausgaben.

1. Die Gehalte und Vergütungen haben die entsprechende Summe von 1862 um Fr. 49,132. 09 und die bewilligten Kredite um Fr. 1,234. 92 überschritten. Die beträchtliche Vermehrung der Ausgaben im Vergleich zum letzten Jahr erklärt sich einerseits durch die Vollziehung des Bundesgesetzes, betreffend die Besoldungen der Beamten und Angestellten der Telegraphenverwaltung, vom 29. Januar 1863 *) auf 1. Januar 1863, andererseits durch die bedeutende Vermehrung des Verkehrs, welche die Anstellung zahlreicher provisorischer Gehilfen während des Sommers nothwendig machte, und die den Ausläufern für Vertragung der Depeschen und den Beamten der Zwischenbureauz zu bezahlenden Summen für Provisionen außerordentlich erhöhte. Diese unerwartete Verkehrsvermehrung hat denn auch die Ueberschreitung der für Besoldung und Vergütungen ausgesetzten Kredite von Fr. 290,000 um Fr. 1200 nothwendig gemacht. Hierbei bemerken wir aber, daß eine Ueberschreitung der Kredite in dieser einzigen Ausgabenrubrik der Telegraphenverwaltung vorkommt und daß im Uebrigen die Gesamtsumme der Ausgaben um mehr als Fr. 9000 unter der Summe der bewilligten Kredite geblieben ist.

2. Die Reisekosten haben die Rechnung von 1862 um Fr. 1,481. 92 überschritten, während sie um Fr. 1,558. 63 unter dem Voranschlag blieben. Die Vermehrung dieser Ausgabenrubrik wurde durch Reise- und Aufenthaltskosten der Telegraphistenaspiranten während des Kurzes und der Prüfung veranlaßt, welche im Mai 1863 stattfanden. Diese außerordentlichen Kosten beliefen sich auf mehr als Fr. 2000.

3. Auch die Bureaukosten haben die Ausgaben von 1862 ebenfalls um Fr. 3,075. 83 überschritten und erreichten den Ansat des Budgets bis auf Fr. 19. 25. Diese Ausgabevermehrung fällt wesentlich

*) Siehe offiz. Sammlung VII, Seite 418.

auf die Lieferung von Drucksachen (Formulare) in Folge Vermehrung des Verkehrs, auf die Beleuchtung in Folge der Verlängerung des Dienstes auf den Hauptbüreau und auf verschiedene Ausgaben in Folge vermehrter Anzahl der Büreau.

4. Die Miethzinsen haben abermals in noch stärkerem Verhältniß zugenommen, wie wir dieses übrigens in unserm letzten Berichte ankündigten, als Folge der successiven Verzichtleistung auf Lieferung unentgeltlicher Lokale durch die Gemeinden. Diese Vermehrung betrug gegenüber der entsprechenden Ausgabe von 1862 Fr. 4,297. 02. Der Budgetansatz, welcher festgesetzt worden war, ehe man auf die eintretenden Veränderungen Rücksicht nehmen konnte, ist jedoch nicht erreicht worden, und es blieb der Betrag der Ausgaben um Fr. 3078. 90 unter dem Ansatz des Budgets.

5. Die Rubrik „Bau und Unterhalt der Linien“ weist gegenüber den Ausgaben von 1862 eine Vermehrung von Fr. 9,576. 18 auf, und erschöpfte die bewilligten Kredite bis auf Fr. 2. 60.

Zieht man von der Gesamtsumme dieser Ausgabe im Betrage von	Fr. 179,997. 40
die Summe der Rückzahlungen für Linienbauten, welche unter Rubrik „Verschiedenes“ der Einnahmen erscheint, mit	„ 6,427. 50
ab, so bleibt als wirkliche Ausgabe	Fr. 173,569. 90

Da die wirkliche Ausgabe von 1862 nach unserm letzten Bericht	„ 155,780. 28
betrug, so beläuft sich die wirkliche Vermehrung der Ausgaben von 1863 gegenüber denjenigen von 1862 auf	Fr. 17,789. 62

Diese Ausgabenvermehrung wird durch den Umfang der Linienbauten und namentlich durch die Verwendung verhältnißmäßig kostspieligern, aber dauerhaftern Materials, worüber wir uns oben unter dem Abschnitt über die Linien einflächlich ausgesprochen haben, gerechtfertigt.

6. Die Ausgaben unter Rubrik „Apparate“ haben den entsprechenden Ansatz von 1862 um Fr. 4,938 52 überschritten und die bewilligten Kredite bis auf Fr. 11. 35 erreicht.

Nach unsern frühern Rechenschaftsberichten muß man behufs Ermittlung der wirklichen Ausgaben für unsere Apparate in den Büreau, den Betrag des Inventars des Zentralmagazins in Anschlag bringen, welches einen nach den Umständen veränderlichen Vorrath von Apparaten und Material enthält. Auf diese Weise haben wir in unserm letzten Berichte

festgestellt, daß die Ausgabe dieser Rubrik sich belief auf Fr. 32,405. 30

Das erwähnte Inventar wies auf 31. Dezember 1863 einen Werth auf von . . . " 11,516. 05
und am 31. Dezember 1862 einen solchen von . . . " 8,693. 82

Es ergibt sich somit eine Werthzunahme von . Fr. 2,822. 23
welche abzugiehen ist von der Brutto-Ausgabe von . " 34,988. 65
mit . . . " 2,822. 23

um die wirkliche Ausgabe zu erhalten, welche sich somit auf . Fr. 32,166. 42
reduzirt, so daß die wirklichen Ausgaben dieser Rubrik in den Jahren 1862 und 1863 ungefähr die nämlichen sind, was sich aus der Thatsache erklärt, daß die Zahl der neu verwendeten Apparate im Jahr 1862 ein wenig größer war als im Jahr 1863. Aber während man im Jahr 1862 die nothwendige Apparatenlieferung ohne Ueberschreitung des Budgets nicht besorgen konnte, als auf Kosten des Centralmagazins, dessen Vorrath somit zusammenschmolz, so wurde dagegen im Jahr 1863 das Magazin wieder vervollständigt, um allen Bedürfnissen entsprechen zu können.

7. Die Rubrik Büreaugeräthschaften betrug Fr. 362. 87 weniger als die entsprechende Ausgabe von 1862 und Fr. 1600. 52 weniger als der bewilligte Kredit. Uebrigens gibt dieselbe zu keinen weiteren Bemerkungen Anlaß.

8. Die Zinsen des Vorschusses der Staatskasse, welche nur Fr. 747. 11 betrugen, haben sich gegenüber 1862 um Fr. 3276. 55 vermindert und blieben um Fr. 1252. 89 unter dem Budgetansatz. Da nunmehr der Vorschuß der Staatskasse vollständig getilgt ist, so wird künftig diese Rubrik in den Rechnungen der Telegraphenverwaltung wegfällen.

9. Endlich weist die Rubrik Verschiedenes gegenüber 1862 einen bis zu Fr. 17. 72 gleichen Ansatz auf, und blieb um Fr. 2864. 34 unter dem Budget. Die Hauptausgabe dieser Rubrik besteht aus den Bekleidungskosten der Ausläufer und Laufburschen auf den Hauptbüreau.

Die Gesamtsumme der Ausgaben hat den Ansatz von 1862 um Fr. 68,844. 42 überstiegen, und blieb Fr. 9153. 56 unter den bewilligten Krediten.

Der Aktivsaldo von 1863 belief sich auf . . Fr. 101,038. 60
derjenige von 1862 auf . . . " 81,913. 89

der Reinertrag vermehrte sich daher um . . . Fr. 19,124. 71

Da der Aktivsaldo von 1863 sich auf . . . Fr. 101,038. 60
 und der Vorschufsaldo der Staatskasse am 1. Januar
 1863 noch auf . . . " 18,677. 67

belief, so ergibt sich, daß nach vollständiger Tilgung
 dieses Vorschusses noch zu Gunsten der eidg. Finanz-
 verwaltung ein Ertragsüberschuß von . . . Fr. 82,360. 93
 vorhanden ist.

Das Inventar der Telegraphenverwaltung an Mobiliar, Apparaten
 und Vorrathsmaterial für Linienbauten belief sich am 31. Dezember 1863
 auf Fr. 182,425. 42 mit einer Vermehrung von Fr. 6613. 48 gegen-
 über dem letzten Jahre.

In den frühern Berichten haben wir den Werth des Spezialinventars
 der im Betrieb befindlichen Linien angegeben. Hierbei schlichen sich einige
 irrige Zahlen ein, welche wir nachstehend unter Beisezung der genauen
 Summen berichtigen. Diese betragen

am 31. Dezember 1860	Fr. 331,120. 81
" " " 1861	" 336,733. 76
" " " 1862	" 360,142. 51
" " " 1863	" 396,193. 48

Bern, den 20. Mai 1864.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
 Der Bundespräsident:

Dr. J. Dubs.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schiff.

Uebersicht der wegen Verletzung des Postregals verhängten Bussen 1863.

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1864
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	23
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.05.1864
Date	
Data	
Seite	808-886
Page	
Pagina	
Ref. No	10 004 427

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.