
Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Franken.
Einrückungsgebühr per Zeile 15 Rp. — Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden.
Druck und Expedition der Stämpfischen Buchdruckerei (G. Hünerwadel) in Bern.

B e r i c h t

des

schweiz. Bundesrathes an die h. Bundesversammlung über
seine Geschäftsführung im Jahr 1864.

Geschäftskreis des Postdepartements.

I. Postwesen.

A. Einleitung.

Die Postrechnung des Jahres 1864 erzeugt einen Reinertrag von	Fr. 1,503,302. 45
Hievon bezogen die Kantone die Betreffnisse der	
verfassungsmässigen Scala mit	" 1,486,560. 92
und als Vergütung früherer Ausfälle nach Maßgabe	
der Scala	" 16,741. 53

Zusammen Fr. 1,503,302. 45

Im Budget war der Reinertrag veranschlagt zu	" 1,331,000. —
und im Jahr 1863 betrug derselbe	" 1,608,907. 70

Die erste Hälfte des Jahres berechnete zur Erwartung eines günstigen Ergebnisses. In der zweiten Hälfte des Jahres übte aber die allgemeine Störung des Handels und die schwache Frequenz der Reisen einen nachtheiligen Einfluß.

Werfen wir einen Blick auf die Hauptrubriken der Rechnung, so sehen wir, wie in frühern Jahren, eine nachhaltige Vermehrung der Einnahmen von Briefen, von Fr. 62,417. 55 von Jahrespóststücken „ 84,818. 84 dagegen vermehrten sich auch die Ausgaben der Befolgungen im Betrage von „ 187,962. 65

Die Vergleichung der Einnahmen von Reisenden mit den Transportkosten, gegenüber dem Jahr 1863 erzeugt einen Ausfall von Fr 19,684. —, der, wie wir hoffen, nur vorübergehend ist, während die Ergebnisse der oben angeführten Hauptrubriken nach gemachten Erfahrungen alljährlich auf gleiche Weise sich wiederholen. Die Mehrausgabe in der Rubrik „Postmaterial“ bringen wir nicht hoch in Anschlag, weil durch Vermehrung des Inventars ein theilweiser Ersatz wieder in den Einnahmen, Rubrik „Verschiedenes“ erscheint.

Diese Wahrnehmungen hemmen die Verwaltung in Einführung solcher Verbesserungen im Postwesen, die mit bedeutenden Ausgaben verbunden sind. Hätten wir freie Hand, so würden wir unbedingt dem Grundsatz huldigen, denjenigen nicht zu belästigen, der im Erwerben begriffen ist. Denn es erscheint richtiger und billiger, daß diejenigen die Lasten des Staates tragen, die bereits erworben haben. So lange aber die Kantone nicht freiwillig auf volle Vergütung ihrer Scalabetreffnisse verzichten, wozu ihnen alljährlich bei Festsetzung des Budgets die schickliche Gelegenheit geboten wird, so halten wir uns bei allen Neuerungen pflichtig, in erster Linie die ökonomischen Interessen der Kantone zu wahren. Die Anforderungen, die an die Postverwaltung gestellt werden, stehen nur zu oft mit diesem Bestreben im Widerspruch, und man ist in der Regel ziemlich geneigt, über die finanziellen Folgen leicht hinwegzugehen, wenn dem Publikum ein neuer Vortheil geboten werden kann.

In der Abtheilung D, Posttagen, werden wir Gelegenheit finden, diejenigen Verbesserungen näher zu bezeichnen, die in der Tarification der Briefe, Drucksachen und Jahrespóststücke wünschbar wären. Wir rechnen übrigens diese Verbesserungen zu solchen, die möglicher Weise in kurzer Zeit durch vermehrte Zahl der Postsendungen einen Ersatz für die geringere Tage gewähren werden. Dahin gehört auch der neueste französische Postvertrag, der auf den ersten Weinmonat in Ausföhrung kommen kann, wenn die Bundesversammlung die Ratifikation desselben ausspricht. Das Publikum wird diesen Vertrag, wie wir nicht zweifeln, mit Befriedigung begrüßen, aber verhehlen können wir uns nicht, daß für den Reinertrag der Posten, im Anfang wenigstens, eine sehr erhebliche Einbuße in Aussicht steht. Noch bedenklicher werden die Folgen einer Revision des Postvertrages mit den deutsch-österreichischen Staaten sich herausstellen.

Hiebei dürfen wir nicht unerwähnt lassen, daß die Gehaltserhöhungen noch längere Zeit ein fortwährendes Anwachsen dieser Rubrik

zur Folge haben werden, so wie auch, daß das Verlangen von neuen, unrentablen Postkursen bedeutend im Steigen begriffen ist. Die gleiche Tendenz macht sich in Erstellung neuer Postbüreau und von Filialbüreau in großen Städten und in Ausdehnung des Dienstes der fahrenden Postbüreau geltend. Hiebei kommt nicht nur die Anschaffung des kostbaren Materials, sondern auch die Vermehrung des Personals in Betracht, besonders wenn in Zukunft auch die Expedition der Fahrpoststücke durch diese Büreau, die bisher nur mit den Gegenständen der Briefpost sich befaßt haben, besorgt werden soll. Um allen diesen Bedürfnissen entsprechen zu können, bedarf es auch einer entsprechenden Mehreinnahme, die uns zwar bei den Einnahmen von Briefen und Fahrpoststücken in Aussicht steht, die aber, wenn auch nachhaltig, doch nicht so bedeutend ist, daß wir unsern Tendenzen, dem Publikum einen möglichst bequemen, sichern und wohlfeilen Postverkehr zu verschaffen, freien Lauf lassen dürften.

B. Personelles.

Die nachhaltige Zunahme der Postsendungen, die in den finanziellen Abtheilungen unsern Berichtes, Einnahmen von Briefen und von Fahrpoststücken, näher nachgewiesen wird, erfordert fortwährend eine Vermehrung der Arbeitskräfte; zugleich mehrten sich aber auch die berechtigten Ansprüche auf schnellere und sicherere Expedition, die wir durch Ausdehnung des Dienstes der fahrenden Postbüreau und durch öftere Bestellung der Briefe und Fahrpoststücke zu erreichen suchen. Zu diesem Zwecke müssen neue Postbüreau, neue Ablagen erstellt, die Zahl der Postkurse vermehrt und neue Botengänge eingeführt werden. Durch diese Einrichtungen werden theilweise die bisherigen Angestellten mehr belastet.

In den meisten Fällen aber reicht das bestehende Personale nicht aus, so daß neue Anstellungen statt finden müssen. Eine andere Ursache, die uns zu Vermehrung der Beamten Veranlassung giebt, liegt in der Nothwendigkeit, auf den größern Postbüreau mehr Sicherheit in die Expedition durch Einführung der Defartirungsbüreau zu bringen.

Die beigelegten Uebersichten — Tabl. Nr. 1 und 2 — enthalten die nähern Nachweise über den Bestand der Poststellen und die Zahl der Beamten und Bediensteten nach den verschiedenen Postkreisen auf Ende des Jahres 1864, im Vergleiche zu dem Bestande des Jahres 1863. Der Etat der Poststellen zeigt nachstehenden Bestand:

Postbüreau	542
Fahrende Postbüreau	22
Schiffsbüreau	2
Postablagen	1563
Agenturen im Ausland	11

Es ergibt sich demnach eine Vermehrung:

der Postbüreau	um	26
„ fahrenden Büreau	„	4
„ Agenturen	„	2

Bestand der schweizerischen Postbüreau und Ablagen
auf 31. Dezember 1864.

	Postkreise.											Bemerkungen.	
	Genf.	Lausanne.	Bern.	Neuenburg.	Basel.	Neuch.	Luzern.	Zürich.	St. Gallen.	Thur.	Vellenz.		Total.
Postbüreau	10	67	49	64	36	30	36	130	61	33	26	542	Agenturen im Auslande. Lausanne: 1 Agentur in Arona. 1 " " Baveno. 1 " " Domo d'Ossola. 1 " " Ifella. 1 " " Ornavasso. 1 " " Stresa. 1 " " Vogogna. Thur: 1 " " Campodolcino. 1 " " Chiavenna. Vellenz: 1 " " Camerlata. 1 " " Luino.
Fahrende Postbüreau:													
auf Schiffen	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	} 24	
" Eisenbahnen	4	2	3	2	1	—	3	4	3	—	—		
Postablagen	10	179	162	132	137	171	112	254	121	233	52	1563	
Agenturen im Auslande	—	7	—	—	—	—	—	—	—	2	2	11	
Bestand auf 31. Dezember 1864	24	255	214	193	174	201	153	388	185	268	80	2140	
" " " " 1863	25	249	214	196	165	201	145	387	185	263	78	2108	

Beilage Nr. 2.

Beilage Nr. 2.

Die Zahl der Postablagen, die zu Bureau erhoben und durch neue Ablagen ersetzt wurden, ist sich gleich geblieben.

Aus der Tabelle Nr. 2 ergibt sich der Etat der Angestellten wie folgt:

1. Beamte:

auf der Generalpostdirektion	24
„ den Kreispostdirektionen	74
in den Hauptpostbüreau	245
„ „ übrigen Postbüreau	623
„ „ Agenturen des Auslandes	11
	977

2. Bedienstete:

Ablagehalter	1563
Briefträger und Boten	794
Büreaudiener, Paker und Wagenwascher u. s. w.	159
Kondukteure	191
Aushilfskondukteure	18
	2725

Zusammen

 3702

Es zeigt sich demnach eine Vermehrung von Commis auf den Kreispostdirektionen	7
„ „ „ „ Hauptpostbüreau	28
„ „ „ „ übrigen Postbüreau	24
„ Agenten im Ausland	2
	61

und in der Zahl der Bediensteten:

Briefträger und Boten	28
Büreaudiener, Paker u. s. w.	6
Kondukteure	6
	40

Dagegen eine Verminderung an Aushilfskondukteuren .

 101

Verbleibt Vermehrung

 90

Zu dieser Vermehrung der Zahl der Angestellten, die neue Besoldungen erforderten, gesellt sich die Nothwendigkeit, für Mehrleistungen der bereits bestehenden Angestellten höhere Gehalte auszusetzen, und hieran reiht sich noch das allgemein anerkannte Bedürfnis, die Beamten und Bediensteten im Allgemeinen besser zu entschädigen, weil die Preise des Lebensunterhaltes überall gestiegen sind und die Angestellten sehr oft in andern Erwerbszweigen eine vortheilhaftere Anstellung finden und den Postdienst deswegen verlassen.

Es ist daher begreiflich, daß die Besoldungen gegenüber dem Jahr 1863 von Fr. 2,214,636. 05
auf „ 2,402,603. 70

also um Fr. 187,967. 65
gestiegen sind und das Verhältniß der Besoldungen zu den Einnahmen, das in frühern Jahren nur 16 % betrug, sich von Jahr zu Jahr bis auf 30,2 % erhöht hat.

Die beiliegende Tabelle Nr. 3 gibt eine Uebersicht der Gehalte und Vergütungen der Beamten und Bediensteten auf Ende des Jahres 1864, nach den verschiedenen Klassen der Angestellten und nach den verschiedenen Postkreisen zusammengestellt. Das nähere Detail findet sich in der Rubrik der Ausgaben: „Gehalte und Vergütungen.“

Am Ende des Jahres noch hat die Bundesversammlung den Auftrag erteilt: „auf eine gleichmäßigere Besoldung der Postangestellten in den verschiedenen Theilen der Schweiz hinzuwirken.“ (Bundesbeschuß zum Budget, vom 17. Dezember 1864; D. S. VIII, S. 197, Ziff. 11). Es wird unsere Aufgabe sein, bei künftigen Revisionen diesem Auftrage nachzukommen, gleichwohl wollen wir nicht unterlassen, jetzt schon auf die Schwierigkeit aufmerksam zu machen, einen richtigen Maßstab auszumitteln, der zu Regulirung der Besoldungen dienen soll. Vor Allem ist hervorzuheben, daß schon die Organisation der Poststellen in den Postkreisen, oder noch richtiger in den Kantonen, sehr verschieden ist. Es gibt Kantone, wo bei der gleichen Bevölkerung doppelt und dreimal so viel Postbüreau bestehen als in einem andern. Da wo viele Postbüreau sich befinden, ist der Beamte nur einige Stunden des Tages beschäftigt, und kann nebenbei noch einen andern Beruf betreiben, während derselbe in einem andern Ort die ganze Tageszeit und manchmal noch die Nachtzeit dem Postdienst widmen muß; daher sehen wir in einem Postkreis das Minimum des Gehaltes eines Beamten auf Fr. 100 gestellt, während in andern Kreisen keiner unter Fr. 500 angestellt ist. Eine radikale Aenderung der bestehenden Organisation hat seine großen Schwierigkeiten, denn ohne große Unzufriedenheit hervorzurufen, können die Büreau nicht reduziert werden, so wenig als das Publikum einen einmal eingeführten Postkurs sich entziehen läßt; und eben so unklug wäre es, die Büreau zu vermehren, da wo der Dienst mit weniger Beamten zur Zufriedenheit besorgt wird. Viele Posthalter besorgen die Briefvertragung, während andern ein oder mehrere Briefträger beigegeben sind. Die Beamten der fahrenden Postbüreau und diejenigen der Auswechslungsbüreau, namentlich der mit dem Ausland verkehrenden, besorgen den Dienst für andere Büreau, denen die Expedition der Postsendungen und die Einnahmen allein angerechnet werden können. In größern Städten, wo eine starke und gewerbreiche Bevölkerung nahe zusammengedrängt sich befindet, besorgt die gleiche Zahl von Angestellten drei und vier Mal mehr Postsendungen, als in einem andern Kreise, wo bei geringerm Verkehr die Bevölkerung weit entfernt auseinander wohnt. Hinwieder ist

Stand der Besoldungen der Postverwaltung auf den Schluß des Jahres 1864.

(Nach dem Ergebnisse der Postverwaltungsrechnung.)

	General- postdirektion.		Postkreise.																						Total.			
			Genf.	Lausanne.	Bern.	Neuenburg.	Basel.	Aarau.	Luzern.	Zürich.	St. Gallen.	Ghur.	Vellenz.															
	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.		
A. Beamte.																												
Generalpostdirektion	62,856	61	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	62,856	61	
Kreispostdirektionen :																												
Direktoren	.	.	4,000	—	3,750	—	3,750	—	3,750	—	3,950	—	3,150	—	3,150	—	3,236	67	3,750	—	3,450	—	3,150	—	—	—	39,786	67
Kontroleure	.	.	2,700	—	3,000	—	2,700	—	3,000	—	2,844	—	2,754	—	2,700	—	2,450	77	2,900	—	2,725	—	2,600	—	—	—	30,330	77
Adjunkte	.	.	2,800	—	2,160	—	2,142	—	2,496	—	2,250	—	2,148	15	2,400	—	2,700	—	2,350	—	2,300	—	2,100	—	—	—	25,846	15
Kommiss	.	.	2,133	34	6,209	29	5,184	—	4,307	66	6,883	62	1,980	—	2,950	—	8,481	52	5,254	94	1,510	—	1,541	67	—	—	46,436	67
Postbüreau	.	.	63,862	68	116,350	02	80,502	11	135,857	03	92,338	58	66,741	14	51,024	64	149,772	55	91,087	21	40,149	59	31,164	34	—	—	918,849	89
B. Bedienstete.																												
Ablagehalter, Briefträger, Boten u.	.	.	98,810	18	132,151	94	85,394	97	87,168	09	82,630	88	69,005	29	44,609	30	135,705	68	67,028	47	42,840	76	26,356	30	—	—	871,701	86
Kondukteure	.	.	6,646	75	38,100	—	36,203	41	31,384	86	12,690	—	13,250	87	17,495	—	37,040	—	30,515	—	15,785	—	11,829	96	—	—	250,940	85
C. Provisorische Anstehle, Volontäre, Ueberzählige u.																												
Generalpostdirektion	3,998	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,998	10
Kreispostdirektionen	.	.	—	—	—	—	1,259	—	—	—	42	—	—	—	—	—	883	—	527	80	186	—	8	49	—	—	2,906	29
Postbüreau	.	.	7,800	52	7,501	50	3,401	10	6,928	28	4,562	62	6,193	64	4,744	67	11,196	04	8,547	53	812	34	2,934	50	—	—	64,622	74
Ablagehalter, Briefträger u.	.	.	12,263	45	4,781	48	2,775	—	2,819	85	1,606	20	847	25	819	60	2,559	15	3,260	30	713	25	308	—	—	—	32,753	53
Kondukteure	.	.	1,068	—	13,391	10	227	50	5,633	60	1,687	60	2,970	—	2,456	10	9,702	40	6,743	10	6,038	80	1,656	—	—	—	51,574	20
Total Ende 1864 .	66,854	71	202,084	92	327,395	33	223,539	09	283,345	37	211,485	50	169,040	34	132,349	31	364,384	78	221,964	35	116,510	74	83,649	26	—	—	2,402,603	70
" " 1863 .	58,190	38	169,328	78	307,571	23	208,892	95	271,231	78	192,402	92	157,594	64	123,334	46	332,374	51	204,805	82	109,866	32	79,042	26	—	—	2,214,636	05

der Lebensunterhalt in Gegenden, wo die Bevölkerung beinahe ausschließlich auf die Industrie angewiesen ist, theurer als in agrarischen Landbezirken. In den letztern ist es auch viel leichter, für den gleichen Gehalt tüchtige Arbeitskräfte zu finden, als anderwärts, wo der tüchtige Arbeiter sein Auskommen besser in der Industrie findet. Es kommt daher nicht selten vor, daß ein Beamter sich um eine andere Stelle, wo der Lebensunterhalt wohlfeiler ist, bewirbt, obschon diese mit einigen hundert Franken geringer bezahlt ist.

Sucht man nun gleichwohl einen gleichförmigen Maßstab zu gleichmäßiger Befoldung der Angestellten zu finden, so ist vorerst ohne weitere Erörterungen einleuchtend, daß die Bevölkerung nicht maßgebend sein kann. Richtiger wäre schon, die Zahl der expedirten Postgegenstände als Maßstab anzunehmen. Allein ohne andere Rücksichten würde auch dieser Maßstab zu einem falschen Resultate führen. Offenbar erfordert es weniger Zeit und Mühe, eine Anzahl Zeitungen zu expediren, als eine gleiche Anzahl von Briefen, die taxirt, verrechnet und, wenn sie rekommandirt sind, auch eingeschrieben und oft als Nebüts behandelt werden müssen. Das Befördern eines Fahrpoststückes hinwieder und das Ausstellen eines Mandates verlangt mehr Mühe und begründet eine größere Verantwortlichkeit als die Expedition eines Briefes. Noch lästiger ist die Expedition von Nachnahmen und ebensowenig wäre es gerechtfertigt, die Beförderung eines Reisenden mit Behandlung des Gepäcks und Alles dessen, was mit dem Transport und Trainsdienst verbunden ist, der Expedition einer Zeitung oder eines Briefes gleich zu stellen. Bei Allem dem müßte aber auch die Verschiedenheit in Betracht gezogen werden, die wir oben, hinsichtlich des Verhältnisses größerer Städte zu den Landbezirken, des Dienstes auf den fahrenden Postbüreau, der Umspedition und der Auswechslungsbüreau hervorgehoben haben.

Mit etwas mehr Grund hat man daher bis anhin bei Regulirung der Gehalte die Einnahme eines Postbüreau in Betracht gezogen, weil die Einnahme mit der Mühe in richtigerem Verhältniß steht, als die bloße Stückzahl der verschiedenartigen Gegenstände. Allein Manches, was oben über den Maßstab nach der Stückzahl gesagt worden ist, findet auch hier wieder seine Anwendung und führt uns zu der Ueberzeugung, daß es durchaus unrichtig wäre, alle Gehalte nach einem einzigen Maßstab und nach einer arithmetischen Durchschnittsberechnung zuzulegen zu wollen. Man kann wohl die Einnahmen als Grundlage der Gleichstellung annehmen, insofern zu gleicher Zeit die übrigen Verhältnisse in Betracht gezogen werden. Man kann auch im Allgemeinen zu dem Schlusse kommen, daß in einem Kreise für den gleichen Dienst etwas mehr bezahlt wird als in einem andern. Als das Praktische erscheint immerhin, die Gehalte der Angestellten, die in ähnlichen Verhältnissen miteinander stehen, zu vergleichen und da zu remediren, wo eine Ungleichheit hervortritt, überhaupt aber bei niedern Gehalten vorzugsweise nachzusehen.

Wir hoffen auch, daß die Bundesversammlung bei Festsetzung der Budgets und der Nachtragskredite unser Bestreben bereitwillig unterstützen wird.

C. Geschäftsgang und Disziplin.

Die Organisation der eidgenössischen Postverwaltung, wie sie beim Beginn der Zentralisirung im Jahr 1849 erlassen wurde, hat sich fortwährend als praktisch bewährt. Eine Aenderung ist nur in so weit eingetreten, als für die Stelle eines Generalpostdirektors bei dem ausgeetzten Gehalt trotz wiederholter Versuche keine geeignete Persönlichkeit gefunden werden konnte, und demnach die Verrichtungen der Generalpostdirektion von dem Postdepartement besorgt werden mußten. Die Vorsteher der drei Sektionen, der Oberpostsekretär, der Kursinspektor und der Oberpostkontroleur, erscheinen nach dieser Organisation als die Referenten für ihre Spezialabtheilungen. Die Expeditionen gehen aber von dem Postdepartement aus, mit einziger Ausnahme einiger formellen Mittheilungen, zu welchen die Sektionschefs ermächtigt sind. Diese Einrichtung gewährt den Vortheil einer konsequenten einheitlichen Behandlung der Geschäfte und einer raschen Erledigung mit verhältnißmäßig geringem Personale.

Die Zahl der Zentralbeamten hat sich auch im Jahr 1864 nicht vermehrt. Die Kanzlei der Generaldirektion zählt wie im vorgehenden Jahr	Beamte	7
das Kursbureau	"	7
mit 2 Traininspektoren	"	2
die Oberpostkontrolle		9
		7
	zusammen Beamte	23

Daß übrigens die Geschäfte auch bei dieser Zentralstelle zugenommen haben, geht aus den Registern der Kanzlei hervor, die im Jahr 1861 an ein- und ausgehenden Schreiben 11,717 Nummern zählten, während dieselben in unserm Berichtsjahr auf 14,895 Nummern angestiegen sind.

Die Leitung und Ueberwachung des Geschäftsganges bei den Postbüreau und den untergeordneten Bedienstungen (Ablagen, Briefträger u. s. w.), ist zunächst den Kreispostdirektionen übertragen, die vermöge ihrer Anwesenheit in dem betreffenden Kreise und ihrer daherigen Orts- und Personalkenntniß hiefür als die geeignetsten Organe erscheinen. Einlaufende Bescherden oder eigene Wahrnehmungen nachtheiliger Dienstmängel von Belang, welche weiterreichende Maßnahmen oder erhebliche Ordnungsstrafen veranlassen, haben die Kreispostdirektionen unter Stellung geeigneter Anträge dem Postdepartement einzuberichten. Die Kreispostdirektionen dienen dem Postdepartement ferner als Organe zur Erhebung der Thatfachen auf Ort und Stelle, für die Untersuchungen und die Erledigung

der zahlreichen Beschwerden, Anzeigen und Bemerkungen, welche von Privaten und Korporationen über Vorkommenheiten im Postdienste unmittelbar eingehen. Die Disziplinarstrafen bei bloß untergeordneten Dienststellen werden von den Kreispostdirektionen, unter Vorbehalt des Rekurses an die obere Behörde (nach Artikel 14 des Bundesgesetz über die Organisation der Postverwaltung) in Anwendung gebracht und die genügende Begründung solcher Strafen ergibt sich schon aus dem Umstande, daß höchst selten eine Weiterziehung an das Departement erfolgte und auch in diesem Falle meistens dem Rekurs keine Folge gegeben werden kann. In der Beilage Nr. 4 werden die Zahl der Bestrafungsfälle und die Strafbeträge bei den einzelnen Kreisen dargestellt und sind hierüber die nähern Nachweisungen in den speziellen Jahresberichten der Kreispostdirektoren enthalten.

D. Posttaxen.

Die Ansicht, daß bei Erlassung des Bundesgesetzes vom 6. Hornung 1862 über die Posttaxen in der Reduktion der Taxen und deren einheitlichen Festsetzung weiter hätte gegangen werden sollen, hat bezüglich den Besprechungen in der Bundesversammlung und (unterm 16. Juli 1864) einem Postulate gerufen, nach welchem der Bundesrath der Bundesversammlung Bericht und Antrag zu hinterbringen hat, „ob nicht ohne Gefährdung der Postentschädigung der Kantone weitere Erleichterungen im „Briefverkehr eingeführt werden könnten“.

Aus den Verhandlungen war zu entnehmen, daß diese Erleichterungen zunächst in einer Verminderung der Taxen, Ausdehnung des Ortsrayons und Erhöhung der Gewichtsgrenze des einfachen Briefes gesucht werden. Wenn man es überhaupt an der Zeit erachtet, in eine Revision des Posttaxengesetzes einzutreten, so reihen sich an oberwähnte Anträge noch manche andere Desiderien, deren Erfüllung im Interesse des Verkehrs eben so erwünscht wäre. Eine große Bequemlichkeit würde dem Publikum namentlich in der Einführung gestempelter Briefcouverts geboten werden. Damit in Verbindung steht alsdann die Frage, ob nicht zur Ausgleichung dieser Erleichterungen die Frankatur obligatorisch vorgeschrieben werden dürfte. Im Tarif der Drucksachen findet man das Maximum des Gewichtes für Drucksachen, die zu 2 Rp. taxirt werden, auf 15 Grammen festgesetzt; dieser Gewichtssatz dürfte auf 40 Gramme erhöht werden. Besonders aber im Fahrposttarif erscheint eine Ausdehnung der Entfernungsstufen von 5 auf 10 Stunden, wo möglich in gerader Richtung zu messen, als sehr wünschbar. Es sollte namentlich die Taxe der Fahrpoststücke auf weitere Distanzen und von größerem Gewicht oder größerem Werth herabgesetzt werden. Wenn nun aber bei allen diesen Erleichterungen die Bedingung beigelegt wird, „insofern es ohne Gefährdung der Postentschädigung der Kantone geschehen kann“, so muß man zum Vornherein von allen diesen Desiderien Umgang nehmen, und

zwar um so mehr, als schon die Revision der Verträge mit Frankreich und den deutsch-österreichischen Staaten, in Verbindung mit den Gehalts-erhöhungen für sich schon einen so bedenklichen Einfluß auf das finanzielle Ergebniß der Postverwaltung üben werden, daß die volle Ausbezahlung der Scalabetreffnisse zweifelhaft wird. Die Frage, die man sich stellen muß, ist vielmehr dahin zu präcisiren, ob den Kantonen nicht zugemuthet werden soll, im Interesse des Verkehrs auf die volle Vergütung ihrer Scalabetreffnisse vorübergehend zu verzichten, in der Hoffnung, daß die Vermehrung der Postsendungen den Ausfall bald wieder ausgleichen werden. Diese Angelegenheit ist indessen wichtig genug, um in einem besondern Berichte allseitig und gründlich behandelt zu werden.

Bei allen diesen projektirten Verbesserungen dürfen wir aber billigerweise nicht übersehen, daß erst vor kurzer Zeit im Jahr 1862 das Gewicht des einfachen Briefes von $7\frac{1}{2}$ auf 10 Gramme erhöht, und die komplizirte Gewichtsprogression über dem einfachen Ansatz ganz aufgehoben worden ist.

Wenn wir nun auch das Gewicht von 15 Grammen, wie es in Deutschland besteht, noch nicht angenommen haben, so ist unser Publikum in Bezug auf die Briestagen im Allgemeinen weit günstiger gestellt, als dasjenige der meisten uns umgebenden Staaten, was aus nachfolgender Zusammenstellung entnommen werden kann.

Uebersicht der Gewichts- und Tagenfortschreibung der frankirten Briefe.

	Gramme 1—10.	Gramme 11—15.	Gramme 16—31.	Gramme 32—46.	Gramme 47—62.	Gramme 63—79.	Gramme 80—95
	Tage in Centimen.						
Schweiz,							
über 2 bis 120 Stunden .	10	20	20	20	20	20	20
Frankreich	20	40	80	80	80	80	80
Italien	10	20	30	40	50	60	70
Oesterreich,							
bis 10 Meilen	12 $\frac{1}{2}$	12 $\frac{1}{2}$	25	37	50	62	75
11—20 Meilen	25	25	50	74	105	125	150
über 20 Meilen	37	37	74	108	145	180	210
Bayern und Thurn und Taxis,							
bis 10 Meilen	10 $\frac{1}{2}$	10 $\frac{1}{2}$	21	32	43	54	64
11—20 Meilen	21	21	42	64	86	108	128
über 20 Meilen	31 $\frac{1}{2}$	31 $\frac{1}{2}$	63	94	125	156	187
Preußen,							
bis 10 Meilen	12 $\frac{1}{2}$	12 $\frac{1}{2}$	25	25	25	25	25
11—20 Meilen	25	25	50	50	50	50	50
über 20 Meilen	37 $\frac{1}{2}$	37 $\frac{1}{2}$	75	75	75	75	75
Baden	10 $\frac{1}{2}$	10 $\frac{1}{2}$	21	32	43	54	64
Vereinigte Staaten von Nordamerika,							
bis 3000 engl. Meilen . .	16	16	32	48	64	81	97
über 3000 engl. Meilen .	32	32	64	96	128	162	194

Die Durchschnitte der schweizerischen Tagen haben im Jahr 1864 betragen:

auf den Briefen	im innern Verkehr . . .	Rp. 9
	im Gesamtverkehr . . .	" 10,9
auf den Fahrpoststücken		" 42,2

E. Geldanweisungen.

1. Interner Verkehr.

In den Geschäftsberichten für die Jahre 1862 und 1863 wurde die Einrichtung des Geldanweisungsverkehres näher auseinander gesetzt, welcher für das Innere der Schweiz mit dem 1. Juli 1862 ins Leben getreten ist.

Die Neuheit dieser Einrichtung mußte sowohl im Gesetze darüber als bei der Ausführung zu etwelchen Beschränkungen veranlassen, auf welche zurückzukommen der Praxis vorbehalten wurde.

In der That zeigte sich dann auch sofort, wie in den beiden obgenannten Berichten konstatirt ist, daß sich das Publikum mit dem Maximalbetrage einer Anweisung, der für die Ausbezahlung auf gewöhnlichen Büreaux auf Fr. 150 und auf Hauptpostbüreaux auf Fr. 300 festgesetzt ist, nicht befriedigt.

Diese Reklamation des Publikums dauert fort, und es dürfte daher auf eine Erhöhung der Maximalbeträge Bedacht genommen werden, da triftige Gründe dagegen nicht vorhanden sind.

Eine weitere Ausbildung des Geldanweisungsverkehres verlangt das Publikum, wie auch bereits im Geschäftsberichte für das Jahr 1862 bemerkt worden ist, darin, daß es dessen Ausdehnung auf die Ablagen fordert.

Die Postverwaltung hat die Einrichtung getroffen, daß Geldanweisungen durch die Postablagen ganz gleich ausbezahlt werden, wie bei den Postbüreaux, indem diese jenen die Baarbeträge übersenden. Die Reklamation kann sich daher nur auf die Aufgabe beziehen; aber es kann derselben ohne große Schwierigkeiten nicht im vollen Umfange entsprochen werden, denn jede Ablage mit einem so bedeutenden Kassaverkehr zu betrauen, welchen der Geldanweisungsdienst zur Folge hat, würde eine völlige Umgestaltung der bestehenden Verhältnisse erheischen.

Hingegen nimmt der Bundesrath stets auf Vermehrung der Postbüreaux Bedacht und hat deren im Jahr 1864 allein 26 errichtet, so daß in dieser Weise den bestehenden Uebelständen nach und nach größtentheils abgeholfen wird.

Die Zunahme der Geldanweisungen gegenüber dem vorhergehenden Jahre war, wie die nachstehende Uebersicht erzeigt, sehr bedeutend, indem sich folgende Zunahme der Stückzahl herausstellt:

	1863.	1864.	Zunahme.
Jänner	9,640	15,887	6,247
Februar	7,370	12,558	5,188
März	8,209	12,487	4,278
April	7,827	13,268	5,441
Mai	8,478	13,583	5,105
Juni	8,997	15,034	6,037
Juli	9,688	15,328	5,640
August	9,468	14,814	5,346
September	9,492	15,037	5,545
Oktober	9,819	16,763	6,944
November	11,544	18,572	7,028
Dezember	13,096	21,389	8,293
	113,628	184,720	71,092

Die Postverwaltung hat übrigens durch neue Verfügungen den Geldanweisungsverkehr für das Publikum noch bequemer gemacht, was zu einer weitern vermehrten Benutzung desselben jedenfalls erheblich beitragen wird.

Bisher war nämlich den einzelnen Postbüreaux freigestellt, dem Adressaten lediglich die Anweisung zuzustellen und ihm zu überlassen, den Betrag auf dem Postbureau zu erheben, oder ihm zugleich mit der Anweisung auch das Geld zu überbringen. Nach der neuen Vorschrift wird nun der Betrag der Anweisung dem Adressaten allenthalben gleichzeitig mit der Anweisung bestell.

Die zweite Neuerung besteht darin, daß die Geldanweisungen, wenn sie an ihrem ursprünglichen Bestimmungsorte nicht bestellbar sind, an eine neue Bestimmung weiter gesandt werden können.

Im Jahr 1864 wurden im Ganzen 184,720 Geldanweisungen, nämlich 29,065 taxfreie und 155,655 taxpflichtige, aufgegeben, erstere im Betrage von Fr. 1,988,758. 79 und letztere im Betrage von Fr. 9,574,439. 72.

968 Anweisungen wurden durch den Telegraphen befördert und von der Gesamtzahl der aufgegebenen Anweisungen waren 15,238 im Betrage von über Fr. 150.

Der Durchschnittsbetrag einer Anweisung stellt sich auf Fr. 62. 06 gegenüber von Fr. 64. 13 im Jahr 1863, und die Posttage beträgt im Durchschnitt 26 Rappen gegenüber von 27 Rappen im Jahr 1863.

Die Gesamteinnahme an Taxen stellt sich auf Fr. 40,546. 30, wozu für die verkauften Geldanweisungscouverts noch Fr. 7,782. 75, weniger 10 % Verkaufsprovision zu rechnen sind.

Von den im Jahr 1864 ausgestellten und von den frühern Jahren herüber gekommenen Anweisungen sind 183,726 im Betrage von Fr. 11,450,493. 76 ausbezahlt worden.

Seit dem Beginn des Anweisungsverkehres sind im Ganzen ausgestellt worden:

	Stückzahl.	Betrag.
1862	36,296	Fr. 2,263,420. —
1863	113,628	" 7,287,119. 57
1864	184,720	" 11,464,198. 51
	334,644	Fr. 21,014,738. 08

Hingegen wurden ausbezahlt:

1862	35,672	Fr. 2,241,238. 64
1863	113,625	" 7,272,488. 59
1864	183,726	" 11,450,493. 76
	333,023	Fr. 20,964,220. 99

Somit sind 1,621 Stücke im Betrage von Fr. 50,517. 09 weniger aus- als einbezahlt worden und muß daher diese Summe auf 31. Dezember 1864 als Vorschuß in der Postkasse gelegen haben.

Diese Summe repräsentirt übrigens kaum $1\frac{1}{4}$ Tag; denn im Monat Dezember betrugen die Einzahlungen 21,389 Stücke im Betrage von Fr. 1,282,749 oder per Tag 690 Stücke und Fr. 41,379.

Mit Ausnahme eines einzigen waren bei dem internen Geldanweisungsvverkehr alle auf Ende 1864 bestandenen 542 Jahrspostbüreau be- thätiget, und von den be- thätigten 541 Büreau waren nur 4, die bloß Anweisungen ausgestellt und nur 8, die bloß solche ausbezahlt haben.

Im Geldanweisungsvverkehr mittelst Telegramme sind im Laufe des Jahres einige Fälschungen vorgekommen, deren Wiederkehr wir durch verschärfte Vorschriften über Beobachtung vorgeschriebenen Verfahrens zu begegnen suchten.

2. Verkehr mit Italien.

Im Geldanweisungsvverkehr mit Italien sind Aenderungen nicht ein- getreten, derselbe hat aber wiederum eine verhältnißmäßig sehr beträch- tliche Zunahme ergeben und zwar stellt sich folgende Steigerung heraus:

Zunahme im Jahr 1864 gegenüber 1863.

	ausgestellt.	eingelöst.
Januar	77	181
Februar	137	264
März	84	558
April	144	220
Mai	389	355
Juni	446	434
Juli	477	360
August	259	210
September	190	193
Oktober	152	260
November	73	154
Dezember	311	374

Von den auf 31. Dezember 1864 bestandenen 542 Postbüreau waren 300, also 35 mehr als im Jahr 1863, beim schweizerisch-italienischen Geldanweisungsvorkehr betthätiget, und es haben von diesen Büreau

186 derselben Anweisungen ausgestellt und eingelöst,

61 " " nur ausgestellt und

53 " " " eingelöst.

Im Ganzen wurden von den schweizerischen Postbüreau 11,546 Anweisungen im Betrage von Fr. 581,361. 93, 2739 Stüke und Fr. 119,848. 40 mehr als im Jahr 1863, ausgestellt und 11,931 Anweisungen im Betrage von Fr. 730,235. 73, 3563 Stüke und Fr. 197,508. 33 mehr als im Jahr 1863, eingelöst.

Die kleinste Summe einer ausgestellten Anweisung betrug 50 Rp. und die kleinste Summe einer eingelösten Anweisung 40 Rp.

Der Durchschnittsbetrag einer ausgestellten Anweisung ergibt Fr. 50. 35 gegenüber von Fr. 52. 47 im Jahr 1863, und derjenige einer eingelösten Anweisung Fr. 61. 20 gegenüber von 62. 56 im vorhergehenden Jahre.

Im Maximalbetrage von Fr. 150 wurden 839 Anweisungen ausgestellt und 2002 Anweisungen eingelöst, gegenüber von 652 und 1356 im Jahr 1863.

Die Zunahme dieser Anweisungen im Maximalbetrage lassen es neuerdings als wünschbar erscheinen, das Maximum zu erhöhen, worauf die Postverwaltung auch Bedacht nehmen wird.

Die Schweiz. Postverwaltung bezog von dem Geldanweisungsvorkehr mit Italien an direkten Gebühren den Nettobetrag von Fr. 6348 gegenüber der Summe von Fr. 4818. 90 im Jahr 1863.

Einen weiteren indirekten Ertrag liefert dieser Vorkehr durch Mehrverkauf von Empfangscheinen für Briefe mit Geldanweisungen und in Vermehrung der Chargébriefe. Letztere betragen:

	Versandt.	Empfang.	Total.
1862	10,073	4,851	14,924
1863	11,148	5,379	16,527
1864	12,680	7,725	20,405

Vermehrung gegenüber 1863 3,878 Stüke, was für die Schweiz. Postverwaltung einer Mehreinnahme von Fr. 1163. 40 entspricht.

Der Hauptvorkehr bewegte sich im Jahr 1864 zwischen folgenden Städten:

Es haben Anweisungen ausgestellt:

Mailand . . .	1607	Lugano . . .	1355
Turin . . .	1038	Locarno . . .	1145
Genua . . .	612	Genf . . .	867
Florenz . . .	511	Bellenz . . .	611
Livorno . . .	425	Mendrisio . . .	336
Bergamo . . .	215	Chur . . .	194
Bologna . . .	208	Monthey . . .	185
Como . . .	188	Montreux . . .	178
Brescia . . .	124	Faido . . .	163
Parma . . .	123	Poschiavo . . .	143
Novara . . .	113	Martigny . . .	122
Pavia . . .	101	Chiasso . . .	119
Cremona . . .	81	Aigle . . .	100

Eingelöst haben:

Mailand . . .	1955	Genf . . .	2476
Turin . . .	752	Lugano . . .	2250
Florenz . . .	413	Locarno . . .	1232
Genua . . .	327	Mendrisio . . .	518
Como . . .	325	Zürich . . .	336
Intra . . .	293	Chur . . .	335
Varese . . .	140	Bern . . .	324
Pallanza . . .	124	Bellenz . . .	286
Bologna . . .	122	Chiasso . . .	271
Arona . . .	117	Lausanne . . .	192
Pavia . . .	111	Basel . . .	171

Seit dem Beginne des Geldanweisungsverkehres mit Italien (1. Mai 1861) sind bis Ende 1864 von schweizerischen Büreau im Ganzen 30,851 schweizerisch-italienische Geldanweisungen ausgestellt worden im Totalbetrage von Fr. 1,562,099. 84. Von diesen sind 80 Stüke im Betrage von Fr. 2012. 02 inner der vorschriftgemäßen Frist von vier Monaten nicht eingelöst und auch deren Rückvergütung nicht reklamirt worden, so daß deren Betrag daher einstweilen der Postkasse verblieben ist. Eine Verjährung tritt erst nach fünf Jahren ein.

Bekanntlich ist der schweizerisch-italienische Geldanweisungsverkehr in der Art organisirt, daß dem Einzahler für den erlegten Betrag zu Gunsten des Adressaten von dem betreffenden Postbureau ein Mandat zugestellt wird, dessen Sache es ist, daßselbe dem Adressaten zukommen zu lassen. Dieses Mandat ist nun bei allen Postbüreau der anderseitigen Verwaltung zahlbar.

Es sind nun auch bei diesem Verkehr sowohl bei schweizerischen als bei italienischen Mandaten Fälschungen in dem Sinne vorgekommen, daß die auf den Mandaten in Zahlen sowohl als in Worten angegebenen Summen ausgewaschen und durch höhere Summen ersetzt wurden, und zwar so sorgfältig, daß die Bureau den Betrug nicht bemerken konnten.

Diese Vorfällenheiten haben dann auch die italienische Postverwaltung veranlaßt, in ihrem internen Verkehr von dem erwähnten System abzugehen und die Anweisungen nur auf bestimmte Büreaux auszustellen, welche vom Einzahlungsbüreau davon amtlich avisiert werden.

So sehr das bisher gültige System der Bequemlichkeit des Publikums entspricht und für die Postverwaltung einfach ist, so wird dasselbe bei der steten Gefährde, der es unterworfen ist, doch kaum beibehalten werden können; hingegen wird die Postverwaltung, wenn sie zum Avisirungssystem schreiten muß, zu etwelcher Kompensation für das Publikum die Erhöhung des Maximalbetrages eines einzelnen Mandates anstreben.

F. Postregal.

Unter jenen Erscheinungen im Postverkehr, welche das Regal zunächst beeinträchtigen, haben wir vor Allem des Mißbrauches zu erwähnen, welcher durch wiederholte Benutzung schon entwertheter Frankomarken ausgeübt wird. Dieser Mißbrauch kommt hauptsächlich bei den blauen Marken von 10 Ct. vor, und es konnte in 564 Fällen, theils im Administrativwege, theils durch Verzeigung an die Gerichte, die Bestrafung erlangt werden. In manchen Fällen konnte die Postverwaltung, obgleich nicht im Zweifel über erfolgten Mißbrauch, den Beweis nicht erstellen und eine Strafe nicht in Anwendung bringen und viele andere Fälle mögen der Wachsamkeit der Postbeamten entgangen sein, da die Schnelligkeit der Expedition und nächtliche Arbeit die Entdeckung entstellter Marken oft unsicher oder unmöglich macht.

Eine weitere Seite, auf welcher das Postregal ohne ausreichenden Schutz dassteht, bietet der Verkehr regelmäßiger Privatboten, sowie die Portobefreiung. So lange die Präventivmaßregel einer administrativen Verifikation der Ladung der Privatboten als unberechtigt betrachtet wird, vermag die Postverwaltung zum großen Nachtheile der Postkasse und des Kantons hierin nicht Abhilfe zu schaffen. Die Portofreiheiten, namentlich in Amtssachen, bilden wie seit Jahren das Feld, auf welchem der Mißbrauch fortbesteht, Korrespondenzen, welchen die Eigenschaft als Amtssache nicht zukommt, unter der Bezeichnung Amtssache portofrei zu versenden. Das Posttagengesetz vom 6. Februar 1862 hat die amtlichen Portobefreiungen noch weiter (auf die Pfarrämter und Gemeinden) ausgedehnt. Eine bezügliche Kontrolle von Seite der Postverwaltung ist solchen Schwierigkeiten und Kontroversen unterworfen, daß sie beinahe als illusorisch betrachtet werden muß. Von 1862 auf 1864 ist die Zahl der portofreien Korrespondenzen von 2,268,006 auf 2,684,813 gestiegen und als Beispiel erwähnen wir, daß bei einzelnen Postbüreaux die Zahl der als Amtssache aufgegebenen Briefe im Jahr 1864 das Verhältniß von 21 % des ganzen Briefverkehrs erreicht hat. Es würde als großer Fortschritt in der Vereinfachung und Regelmäßigkeit des Postbetriebes un-

als durchgreifendes Mittel gegen die eingerissenen Mißbräuche gelten können, wenn man sich entschliesse, die Portofreiheit, namentlich diejenige in Amtssachen, gegen volle Entschädigung aufzuheben. Die Einfachheit der inländischen Taxen und der Frankirungsmodus gibt die Gewähr, daß die korrespondirenden Behörden nicht belästigt und die Kantone in dem Mehrertrag oder in einer speziellen Vergütung einen ausreichenden Ersatz für ihre Frankoauslagen erhalten würden. Die bisherigen mißbräuchlichen Sendungen dürften der Postkasse und den Kantonen einen erheblichen, ihnen bisher ganz entgangenen Gewinn an Taxen abwerfen. Die Bestrafungen wegen Uebertretungen des Postregalgesetzes werden in einer besondern Uebersicht dargestellt. (Beilage Nr. 5).

G. Kurswesen.

1. Uebersicht.

Das Kursbureau hat sich mit demjenigen Verwaltungszweige zu befassen, der die größten Ausgabeposten aufweist:

An Transportkosten	Fr. 2,914,232
An Postmaterial	470,511

Ein günstiger Reinertrag der Postverwaltung ist demnach wesentlich durch eine ökonomische Verwaltung dieser Abtheilung bedingt. Das Personal des Kursbureau besteht aus einem Kursinspektor, einem Adjunkten, 4 Sekretären und einem Kopisten. Zugetheilt sind demselben ferner 2 Traininspektoren, die ihren Sitz in Zürich und Lausanne haben. Die wichtigsten Verrichtungen, die dem Kursbureau übertragen sind bestehen in Folgendem.

1. Regulirung der Fahrordnung, Festsetzung der Kurspläne und der Infradierung der Postsendungen, der Kartenschlüsse; dießfällige Unterhandlungen und Vertragsabschlüsse mit benachbarten Staaten, Eisenbahn- und Dampfbootverwaltungen; Konzessionen.

2. Abschluß der Pferdellieferungsverträge. Kontrolirung der regulären und außerordentlichen Transportkosten, sowie des Ertrages von Reisenden und ihrem Gepäc, der Stundenpässe; Ausfertigung der Distanzenzeiger und Passagiertarife, Führung der Frequenztabellen der Kurse.

3. Besorgung des Baues und der Reparaturen, und Aufbewahrung der Fuhrwerke, des gesammten Trainmaterials, Anweisung der Fuhrwerke auf die verschiedenen Kurse, Führung des Inventars.

4. Besorgung des Kleidungswesens, Vertragsabschlüsse mit Lieferanten, Verifikation der Lieferungen, Konfektion der Kleidungsstücke und Vertheilung derselben.

5. Aufsicht über das hiezu nöthige Personal in den Kreisen, wie. Pferdehalter, Kondukteure, Postillone, Wagenmeister, Wagenwäscher: Wahl, Disziplin, Besoldungen, Postillonsprämien, Amtsbürgschaften.

Uebersicht

der wegen Verletzung des Postregals verhängten Bußen.

1864.

Postreise.	Uebertretung von Konzessionsbedingungen. Unerlaubter Personen- transport.			Mißbrauch der Portofreiheit.			Verwendung entwertheter Frankomarken.			Versendung von Briefen. als Jahrespoststücke.			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.	Np.		Fr.	Np.		Fr.	Np.		Fr.	Np.		Fr.	Np.		Fr.	Np.		Fr.	Np.
Genf	—	—	—	—	—	—	4	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	13	—
Lausanne	—	—	—	—	—	—	175	342	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	175	342	—
Bern	—	—	—	—	—	—	61	117	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	61	117	—
Neuenburg	—	—	—	1	1	50	38	103	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39	104	50
Basel	—	—	—	—	—	—	36	73	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36	73	—
Aarau	—	—	—	—	—	—	43	230	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43	230	—
Luzern	—	—	—	1	2	—	49	133	50	—	—	—	2	12	—	—	—	—	52	147	50
Zürich	—	—	—	1	15	—	78	330	37	—	—	—	—	—	—	1	4	—	80	349	37
St. Gallen	—	—	—	1	5	—	21	77	—	—	—	—	—	—	—	1	20	—	23	102	—
Thur	—	—	—	—	—	—	45	139	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45	139	—
Vellenz	—	—	—	—	—	—	3	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	5	—
	—	—	—	4	23	50	563	1562	87	—	—	—	2	12	—	2	24	—	571	1622	37

6. Mit allen diesen Abtheilungen ist die Erstellung und Repartition der Budgets, der materiellen Kontrolle der Rechnungen, der Korrespondenz, der Formulare und Drucksachen, der statistischen Uebersichten und des Ortslegitons verbunden.

Je pünktlicher und fachkundiger diese Geschäftsabtheilungen besorgt werden, desto mehr wird sich auch der günstige Einfluß einerseits auf die Dekonomie in den Ausgaben und anderseits auf die Vermehrung der Einnahmen, vermöge zweckmäßiger Einrichtungen für den Verkehr der Reisenden und die Beförderung der Postsendungen geltend machen. Die Größe der Ausgaben allein kann selbstverständlich keinen richtigen Maßstab zu Beurtheilung einer guten Verwaltung geben. Eine Beschränkung derselben am unrechten Orte könnte auf das finanzielle Ergebniß nur einen nachtheiligen Einfluß ausüben.

Die bedeutenden Ausgaben für das Postmaterial haben am Ende des Jahres Anlaß zu dem Postulate gegeben, zu prüfen, ob nicht die bestehenden Einrichtungen in Betreff der Verwaltung des Trainwesens einer Reorganisation unterworfen werden sollten. Wir glauben voraussetzen zu dürfen, daß hiebei die Ansicht obgeschwebt habe, es dürfte die Leitung des Trainwesens zweckmäßiger in eine einzige Zentralstelle gelegt werden, sei es, daß ein tüchtiger Zentraltraininspektor gesucht oder daß die Leitung unmittelbar dem Kurzbüreau mit Hülfe der Kreisdirektoren übertragen würde. Auf die Leistungen der Postdirektoren dürften wir jedenfalls mit vollem Vertrauen nicht abstellen. Einige derselben möchten wohl die hiezu nöthigen Kenntnisse besitzen und selbst mit Liebhabelei die Sache besorgen. Allein bei den meisten ist dieses nicht der Fall und alle sind durch ihre anderweitigen Geschäfte so sehr in Anspruch genommen, daß ihnen kaum die nöthige Zeit zu Ueberwachung des Baues und der Reparaturen in ihrem Kreise verfügbar bleiben würde.

Wir besorgen auch, daß bei dem Spielraume, der bei neuen Konstruktionen den Postdirektoren gelassen werden müßte, eine gewisse Liebhabelei oder ein Trieb zu Proben und Versuchen sich geltend machen könnte, der einer zweckmäßigen und ökonomischen Anschaffung der nöthigen Wagen nicht immer förderlich wäre. Unbestreitbar ist, daß die Festsetzung der Pläne für die neuen Konstruktionen und der Abschluß von Verträgen mit den Lieferanten einen tüchtigen speziellen Fachmann erfordern und daß diese Fachkunde auch bei Anordnung von Reparaturen nöthwendig ist. Möglicherweise könnte nun allerdings bei einer erhöhten Besoldung ein tüchtiger Fachmann für einen Zentralinspektor gewonnen werden. Allein es ist bekannt, daß die Konstruktion von neuen Wagen und Schlitten auf die ganze Schweiz vertheilt wird. Gegenwärtig sind diesfalls mit 45 Fabrikanten Akkorde abgeschlossen und in noch viel höherem Maße findet diese Repartition bei den Reparaturen statt. An eine Zentralwerkstätte oder an einen Generallieferanten, oder gar an einen Bezug vom Auslande, obwohl unbestreitbar jedes dieser

Mittel einer größern Dekonomie förderlich wäre, darf wohl nicht gedacht werden. Soll aber wie bisanhin die innere Industrie in verschiedenen Theilen der Schweiz bedacht werden, so ist einleuchtend, daß ein einziger Zentral-Traininspektor zur geeigneten Zeit nicht in allen Werkstätten gegenwärtig sein könnte, um die Interessen der Administration gehörig zu wahren. Die Wahl eines solchen Technikers kann auch mehr oder weniger günstig ausfallen. Wir bezweifeln aber, ob es selbst dem tüchtigsten Fachmann möglich wäre, den Vorwürfen von Parteilichkeit, von unzumuthigen Anordnungen zu entgehen. Es ist nun einmal durch die Erfahrung nachgewiesen, daß die Arbeiten der Fabrikanten eines Kantons in einem andern mit Vorurtheil oder Mißtrauen aufgenommen werden, daß eine gewisse Eifersucht zwischen manchen Landesgegenden besteht, daß man in den einen eine Konstruktion für zweckmäßig und solid hält, die in andern getadelt und gerne wieder umgeändert wird. Jeder Fachmann ist übrigens der Gefahr ausgesetzt, einseitig und stationär zu werden und mit der Entwicklung der Industrie nicht immer Schritt zu halten.

Wir sind daher der Ueberzeugung, daß bei den personellen und lokalen Verhältnissen, wie sie nun einmal bestehen, das Vorhandensein zweier oder dreier Traininspektoren seine großen Vortheile hat. Ein gewisser Wettstreit, der unter mehreren Technikern, die auf das gleiche Ziel hinarbeiten, sich geltend machen wird und die Möglichkeit, die dem Kurzbüreau zu Vergleichung der verschiedenen Leistungen geboten wird, kann nicht ohne wohlthätigen Einfluß auf praktische Besorgung des Trainedienstes und auf die Zufriedenheit in den verschiedenen Kreisen bleiben. Wir halten daher auch jetzt noch die ursprüngliche Organisation, die 3 Traininspektoren für die West-, Ost- und Mittelschweiz aufstellt, für praktisch und würden auch nicht anstehen, die dritte Stelle für die Mittelschweiz wieder zu besetzen, so bald eine tüchtige Persönlichkeit sich zeigt, der mit vollem Vertrauen diese Stelle übertragen werden kann. Eine andere Frage bleibt alsdann noch zu erwägen, ob nicht in den untergeordneten Stellen der Wagenmeister eine Sichtung, vielleicht auch eine Vermehrung des Personellen vorgenommen werden sollte; denn wir zweifeln nicht, daß bei näherm Untersuch sich herausstellen wird, daß hie und da ein Angestellter nicht hinlänglich unbetheiligt und selbstständig, vielleicht auch nicht fachkundig genug erfunden wird, und mit Vortheil durch einen andern ersetzt werden dürfte, und daß auch die Zahl der Wagenmeister vermehrt werden könnte. Wir werden nicht anstehen, diesem Zweige der Verwaltung unsere Aufmerksamkeit zuzuwenden.

Mit der Eröffnung der bernischen Staatsbahn Biel-Bern-Langnau, und der Reppischbahn Zürich-Luzern erscheint das schweizerische Eisenbahnetz in einer Weise vervollständigt, daß in den nächsten Jahren kaum fernere Eisenbahn-Eröffnungen und daherige bedeutende Umgestaltungen der Kurseinrichtungen zu gewärtigen sind.

Infolge dessen wird nunmehr, sofern nicht unvorhergesehene ungünstige

Ereignisse eintreten, für einige Zeit wenigstens, eine gleichmäßigere Entwicklung des Kurzwesens vor sich gehen und mit um so größerer Sicherheit zugleich auch auf die Verbesserung der Ertragsverhältnisse desselben hingewirkt werden können.

Hiedurch findet sich indessen die Versorgung dieses Geschäftszweiges wenig oder gar nicht erleichtert, indem die in den letzten Jahresberichten erwähnten Schwierigkeiten sich gleichwohl stetsfort und infolge größerer Ausdehnung der Eisenbahnen vielleicht noch in höherem Maße geltend machen werden.

Unter diesen Schwierigkeiten ist ganz besonders hervorzuheben die zunehmende Begehrlichkeit von Privaten, Ortschaften und Gemeinden in Bezug auf Erstellung neuer Fahrpostverbindungen, namentlich kleiner Lokalkurse zum Anschluß an größere Postkurse oder an Eisenbahnen. Solche Lokalkurse erscheinen allerdings für die Vermittlung des Brief- und Fahrpostverkehrs sehr vortheilhaft, liefern aber im Allgemeinen wegen mangelndem Personenverkehr, namentlich in agrarischen Gegenden, durchaus ungünstige Ergebnisse. Dessen ungeachtet aber werden derartige Kursbegehre in den meisten Fällen von den betreffenden Kantonsregierungen, welche doch die Ausrichtung der vollen Regalentschädigung beanspruchen, angelegentlichst unterstützt und befürwortet.

Es ist daher angesichts solcher Anforderungen keine leichte Aufgabe, die Entwicklung der Kurseinrichtungen in befriedigender Weise zu fördern, ohne durch zu große Ausgaben an Transportkosten die Posterträgnisse zu gefährden.

Betrachten wir nachfolgende Uebersicht des Ertrags der Reisenden gegenüber den Transportkosten:

Jahrgang.	Ertrag d. 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
1864	" 2,001,402	" 2,930,265	" 928,863

so finden wir, daß sich der Ertrag der Reisenden um Fr. 3651 vermindert, die Summe der Transportkosten hingegen um Fr. 16,033 vermehrt hat und der Ausfall ebenfalls und zwar um Fr. 19,684 zugenommen hat.

Dieses Ergebnis ist zwar nicht geradezu abschreckend, indem der Ertrag der Reisenden immerhin noch höher ist, als in den Jahren 1860, 1861 und 1862 und der Ausfall bedeutend geringer, als in den Jahren 1860 und 1861.

Die Ursache dieses etwas ungünstigen Ergebnisses dürfte aber eben in den Lokalkursen zu suchen sein, deren einerseits eine ziemlich Anzahl neu erstellt wurde, und weil die in der letzten Hälfte des Jahres eingetretene allgemeine Geschäftstörung namentlich auf den Ertrag der den Binnenverkehr in den industriellen Gegenden vermittelnden Lokalkurse sehr ungünstig eingewirkt hat.

Die größern Bergkurse haben im Gegentheil durchschnittlich ein günstigeres Ergebniß geliefert, als im Vorjahr, wie im Verlaufe des Bericht's spezielle Nachweise erzeigen werden.

Wenn wir nun hienach, wie es in den frühern Berichten statt fand, zu den Einnahmen an Reisenden auch diejenigen an Fahrpoststücken und zu den Ausgaben an Transportkosten auch diejenigen für Postmaterial beifügen, wie folgt:

	Einnahme an Reisenden und Fahrpoststücken.	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
1864	" 4,024,122	" 3,497,091	" 527,031

so erzeigt sich verhältnißmäßig ein ähnliches Resultat wie bei der Gegenüberstellung der Einnahmen an Reisenden und der Transportkosten, nämlich ein etwas ungünstigeres Ergebniß als im Vorjahre, jedoch immerhin ein günstigeres, als in den Jahren 1861 und 1862.

Es darf aber mit Grund angenommen werden, daß wenn einmal der amerikanische Krieg sein Ende erreicht haben wird, und die Hauptindustriezweige sich wieder erholen können, die in den letzten Jahren stattgefundene stete Zunahme des Personenverkehrs und der Kursertragnisse wieder eintreten wird.

Immerhin aber bestätigt obige Zusammenstellung neuerdings die Richtigkeit der Ansicht, daß die Vereinigung des Transports der Reisenden mit demjenigen der Brief- und Fahrpost günstigere Ergebnisse liefert, als die eine oder andere dieser Beförderungen allein.

In welcher Richtung das Kurswesen sich hauptsächlich ausdehnt und entwickelt, geht aus nachstehender Uebersicht hervor:

	1856.	1862.	1863.	1864.
Kurse	244	306	318	340
Stunden der Kursstrecken	1143	1012	1018	1031
Kondukteure	180	208	214	214
Pferdehalter	256	245	243	240
Postillone	710	498	517	532
Pferde	3840	2677	2800	2800
Wägen und Schlitten	1064	1187	1155	1190

Die Anzahl der Postwagenkurse, welche von Kondukteuren begleitet werden, hat sich zwar um etwas vermindert, dagegen aber müssen auch die Eisenbahnzüge, welche zur Beförderung von Postsendungen benutzt werden, ebenfalls von Postkondukteuren begleitet sein, daher die Anzahl dieser Klasse von Angestellten eher im Zuwachs als in Abnahme begriffen ist. Die Verminderung der Postpferdehalter ist mehr nur zufällig und mag daher rühren, daß zuweilen mehrere kleinere Kurse, vom gleichen Orte ausgehend oder sonst die nämliche Gegend befahrend, von einem einzigen Postpferdehalter übernommen wurden. Die Zahl der Postillone vermehrt sich hingegen ziemlich im gleichen Verhältnisse wie die Zahl der Kurse, indem weit mehr neue Kurse mit nur einer Station, als größere Kurse erstellt werden. Die Anzahl der Pferde ist ungefähr gleich geblieben, indem die durch die aufgehobenen größern Kurse Zürich-Luzern, Biel-Bern und Bern-Langnau außer Verwendung gekommenen durch eine ungefähr gleich große Anzahl anderer, welche für die verschiedenen neu erstellten Lokalkurse erforderlich waren, ersetzt wurden. Was die Wagen und Schlitten anbetrifft, so haben wir das im letzten Jahresbericht Gesagte zu bestätigen und nur beizufügen, daß das Postmaterial auch jetzt noch nicht vollständig genug ist, um für wünschbare Abänderungen in der Wagenverwendung, behufs Ersparniß an Kurskosten, völlig freie Hand zu gewähren, sondern daß noch während der nächsten Jahre auf successive Vermehrung einiger Wagengattungen Bedacht zu nehmen sein wird. Mit der Verbesserung des Postmaterials für den Beiwagendienst und der Verwendung postamtlicher Fuhrwerke auf längern Strecken wurde namentlich auf der Simplonroute, wo die Klagen am meisten begründet waren, der Anfang gemacht und zwar mit dem besten Erfolge, wovon das Ergebniß des dortigen Jahreskurses den Nachweis liefert.

Als außerordentliche und wichtigere Vorkommenheiten im Kurzwesen während dem Berichtjahre heben wir hervor:

1) Eine kurze Unterbrechung des Verkehrs während einigen Tagen des Monats März auf dem Splügen und dem Bernhardin, wegen starken Schneefalls und Lawinen.

2) Die Eröffnung der Eisenbahnlinien Biel-Bern-Langnau und Zürich-Luzern am 1. Juni, wodurch eine gänzliche Reorganisation des Kurzwesens in den betreffenden Gegenden nothwendig wurde, welche die

Aufhebung mehrerer größerer und frequentirter Postkurse, als Luzern=Zürich, Zürich=Knonau=Zug, Bern=Langnau und Bern=Biöl, aber auch die Erstellung einer beträchtlichen Anzahl neuer, kleinerer, in die Bahn einmündender Seitenkurse zur Folge hatte.

3) Die Wiedereinführung des Sommerkurses auf der Simplon-Route, jedoch nur auf der Strecke Brieg-Stresa und mit Verwendung kleinerer Wagen, aber auf alleinige Kosten der Postverwaltung, indem die Eisenbahnverwaltungen der Westbahn und der Ligne d'Italie den Beitrag, wonach sie verpflichtet waren, einen Theil des auf diesem Kurs sich ergebenden Verlustes zu tragen, nicht mehr erneuern zu wollen erklärten.

4) Die Verlängerung des Bernhardiner Kurses von Splügen bis nach Chur, während des Sommers, mit einer vom Splügenkurs unabhängigen Fahrordnung. Infolge dieser neuen Einrichtung wurde das Ergebniß des Bernhardiner Kurses besser, dasjenige des Splügen Jahreskurses hingegen etwas ungünstiger.

5) Die Einführung eines regulären Beiwagendienstes während des Sommers beim Gotthard-Jahreskurs und den beiden Brünigkursen. Eine vorgenommene Zählung der Reisenden nach den Stundenpässen hatte nämlich gezeigt, daß bei diesen Kursen während den eigentlichen Sommermonaten die Frequenz eine hinlänglich starke und gleichmäßige sei, um die Verwendung eines regulären Beiwagens zum Hauptwagen zu rechtfertigen. Diese Anordnung, welche einem Theile der überzähligen Reisenden die Annehmlichkeit darbot, die ganze Strecke zwischen Flüelen und Vellenz, so wie zwischen Alpnach und Brien, ohne Wagenwechsel unterwegs, in guten, postamtlichen Fuhrwerken zu befahren, hat sich denn auch in finanzieller Beziehung vollkommen bewährt und wird nicht wenig zu den günstigen Ergebnissen der betreffenden Kurse beigetragen haben. Wir werden daher untersuchen, auf welchen andern Routen und bei welchen Kursen, mit Rücksicht auf deren durchschnittliche Frequenz, diese Einrichtung ferner noch eingeführt werden sollte.

6) Ein Pilgerzug von nahezu 200 Personen, im Monat Juni von Paris herkommend, welcher mit der Post von Brunnen nach Einsiedeln und nach Richterswyl und von Basel nach dem Wallfahrtsort Maria Stein befördert wurde. Dieser Pilgerzug veranlaßte viele Schwierigkeiten, um sich das nöthige Wagenmaterial zu verschaffen und dasselbe nachher wieder an Ort und Stelle zu befördern. Die Anordnungen waren jedoch so zweckmäßig getroffen, daß der schweizerischen Postverwaltung dafür von Seite der Anordner dieses Pilgerzuges, von Paris aus, ein sehr schmeichelhaftes Lob ertheilt wurde.

7) Die Einführung direkter Rundreisebillets durch die Schweiz und nach Italien durch die Schweiz, von Seite eines englischen Agenten in London, welcher bereits mit den schweiz. Bahnverwaltungen im Verkehr stand. Solche Billets bestehen vorläufig für die Brünig-, die Splügen-, die Gotthard- und die Simplonroute und es haben dieselben zur Belegung

des Personenverkehrs auf diesen Routen erheblich beigetragen. Anfänglich zeigten sich einige Uebelstände in Bezug auf den fakultativen Aufenthalt unterwegs, indem sich zuweilen solche mit Rundreisebilletten versehenen Reisenden an Orten zur Weiterbeförderung meldeten, wo keine Weiwagen geliefert werden konnten. Von Seiten des Agenten wurde jedoch auf hiesseitigen Wunsch, durch Aufstellung geeigneter Vorschriften in den Billetten selbst, bereitwilligst Abhülfe getroffen.

8) Unterbruch der Dampfschiffahrten auf dem Brienzersee in den letzten Tagen des Berichtjahres, in Folge welcher der Postdienst durch eine Landpostfahrt ausgeführt werden mußte.

2. Veränderungen im Bestand der Kurse.

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

a. Neue Jahreskurse.

		Beginn.
1. Châtel St. Denis-Palézieux	einspännig	1. Jänner.
2. Narberg-Neuenburg II.	"	1. April.
3. Bulle-Romont II.	zweispännig	1. Juni.
4. Guttwyl-Grismyl, Doppelkurs	einspännig	" "
5. " -Sumiswald	"	" "
6. Narberg-Lyß, Omnibus	zweispännig	" "
7. Worb resp. Höchstetten-Bäzowyl, Doppelkurs	einspännig	" "
8. Sumiswald-Wasen, Doppelkurs	"	" "
9. Porrentruy-Beurnevésain	"	" "
10. Muri-Affoltern, Doppelkurs	zweispännig	" "
11. Brunnen-Arth II.	"	" "
12. Luzern-Langnau	"	" "
13. Gysikon-Eschenbach, Doppelkurs	einspännig	" "
14. Langnau-Zürich	zweispännig	" "
15. Rappel-Affoltern	"	" "
16. Bremgarten-Affoltern	"	" "
17. Herisau-Teufen, ein bis	"	" "
18. Wattwyl-Neßlau	"	" "
19. Burgdorf Postbureau-Bahnhof, Fourgon	einspännig	1. Juli.
20. Schwanden-Glarus	zweispännig	" "
21. Büren-Biel per Meisiberg	einspännig	15. August.
22. Lenzburg-Wohlen	"	" "
23. Sursee-Münster	"	" "
24. Herisau-Urnäsch, Doppelkurs	zweispännig	1. September.
25. Menziken-Bonizwyl	"	" "

Beginn.

- | | | |
|------------------------------|-------------|--------------|
| 26. Brunnen-Schwyz | zweispännig | 1. November. |
| 27. Zug-Arth II | einspännig | 1. Dezember. |

b. Neue Sommerkurse.

- | | | |
|------------------------------|----------------|-----------------------|
| 1. Martigny Bourg-St. Pierre | einspännig vom | 1. Juni bis 30. Sept. |
| 2. Rüschnacht-Immensee 4 Mal | | |
| täglich | zweispännig " | 1. " " 31. Okt. |
| 3. Basel-Flühén | " | 15. Mai " 15. " |
| 4. Wädensweil-Zug | 2-3spännig " | 1. Juni " 30. Sept. |
| 5. Chur-Splügen (Magadino) | 4-5spännig " | 1. " " 30. " |

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

1. Brigue-Domo, 6plätzig anstatt 7plätzig Wagen.
2. Domo-Stresa, anstatt Domo-Arona und 8plätzig anstatt 10plätzig Wagen.
3. Brienz-Alpnacht, $\frac{1}{2}$ Monat längere Dauer.
4. Flüelen-Airolo (Tagkurs) 1 Monat kürzere Dauer.
5. Luzern-Zürich, 2 doppelte Sommerkurse, infolge Eröffnung der Rappelschbahn aufgehoben.
6. Thun-Weissenburg, mit dem Winterkurs Thun-Weissenburg vereinigt und zum Jahreskurs erhoben.
7. Einsiedeln-Nichterzhöl $\frac{1}{2}$ Monat kürzere Dauer.
8. Gais-Alpenzell 1 " " "
9. Heiden-Rheineck 1 " " "
10. Tiefenkasten-Bergün, am 1. Juli zum Jahreskurs erhoben.
11. Chur-Cleven-Colico, 7plätzig anstatt 10plätzig Wagen.
12. Ilanz-Weiden, $\frac{1}{2}$ Monat kürzere Dauer.

d. Ausgedehnte ältere Kurse.

- | | |
|--|--------------|
| 1. Ins-Erlach auf Ins-Landeron | 1. Juni. |
| 2. Spiez-Brütigen auf Thun-Brütigen | 15. Oktober. |
| 3. Malettes-Bellefontaine auf St. Ursanne-Porrentruy | 1. Mai. |
| 4. Luzern-Höfkirch auf Luzern-Jaherwangen | 1. Juni. |
| 5. Glisau-Winterthur auf Büsach-Winterthur | 1. Jänner. |
| 6. Glisau-Schaffhausen auf Glattfelden-Schaffhausen | 1. Jänner. |
| 7. Zug-Schulz auf Samaden-Schulz | 1. Juli. |
| (Durch Anschluß der Station Samaden-Zug vom Jahreskurs Chur-Samaden-Zug) | |
| 8. Locarno-Ruffo auf Locarno-Comologno | 1. Juli. |

e. Verwendung größerer Wagen wegen zunehmender Frequenz bei folgenden Kursen.

1. Avenches-Freiburg, vom 1. Mai bis 31. Oktober, 4—5plätzig anstatt 2plätzig Wagen.
2. Neuhaus-Zollhaus, im Sommer 18plätzig Wagen und ein Fourgon anstatt 12—13plätzig Omnibus.
3. Bern-Schwarzenburg, vom 1. Juli bis 15. Oktober, täglich 6plätzig Wagen anstatt nur 1 Mal wöchentlich.
4. Langnau-Gscholzmatt, vom 1. Juni bis 30. September, 6plätzig anstatt 2—3plätzig Wagen.
5. Langenthal-Dürnmühle, vom 1. Juni an 6plätzig Wagen.
6. Convers-Bienne (Station St. Imier-Convers) vom 1. August an, 6-8plätzig anstatt 5plätzig Wagen.
7. Laufen-Liestal (Station Munningen-Liestal), vom 1. Oktober an, 4—5plätzig Wagen im Winter und 6—7plätzig im Sommer, anstatt 2plätzig im Winter und 6plätzig im Sommer.
8. Dietikon-Sins, vom 1. Juni bis 1. Oktober, 6plätzig anstatt 2plätzig Wagen.
9. Luzern-Fahrwangen, vom 1. Juni an, 6plätzig anstatt 2plätzig Wagen.
10. Zug-Sattel, vom 1. Juni an, 4plätzig anstatt 2plätzig Wagen.
11. Samaden-Tirano, vom 1. Juli bis Ende September, 7—8plätzig anstatt 4plätzig Wagen.
12. Zug-Schuls, vom 1. April an, 8—9plätzig Wagen im Sommer und 4plätzig im Winter anstatt 2plätzig im Winter und 4plätzig im Sommer.

f. Kurse mit vermehrten Fahrten.

1. Sins-Cham, vom 1. Juni an 2 Mal täglich.
2. Luzern Postbureau-Bahnhof und Schifflande, Fourgondienst, vom 1. Juni an, infolge Eröffnung der Bahnlinie Zürich-Luzern 2 einspännige Fourgons anstatt nur einer.
3. Zürich Postbureau-Bahnhof, Fourgondienst, vom 1. Juni an, infolge Eröffnung der Bahn Zürich-Luzern 3 einspännige Fourgons anstatt nur zwei.

g. Abgeänderte Postkurse.

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

1. Flawyl-Wattwyl, Wattwyl-Uznach wurden vom 1. Juni bis 1. November, so lange die Coinzidenz mit den Vereinigten Schweizerbahnen an beiden Endpunkten gesichert werden konnte, zu einem durchgehenden Kurse Flawyl-Uznach vereinigt.

2. Luzern-Arth.

Vom 1. Juni bis 1. November, so lange die Dampfsbootfahrten zwischen Luzern und Rüschnacht andauerten, eingestellt.

3. Zug-Arth.

Vom 1. Juli bis 1. November, für so lange als die Dampfsbootfahrten auf dem Zugersee ausgeführt wurden, eingestellt.

4. Schwyz-Arth.

Am 25. Dezember über Steinen geleitet.

h. Aufgehobene Postkurse.

1) Bern-Marberg über Schwanden . . .	einspännig	1. Juni.
2) Luzern-Zürich, Tagkurs per Albis . .	2-3spännig	" "
3) Luzern-Zürich, Nachtkurs per Horgen	"	" "
4) Zürich-Knonau	zweispännig	" "
5) Zürich-Zug	"	" "
6) Wiberbrugg-Einsiedeln	einspännig	" "
7) Weinwyl-Boniswyl	"	1. September.
8) Basel, Posthof-Französischer Bahnhof,	Fourgon	" "
9) Marberg-Biel	einspännig	31. Dezember.

i. Abgekürzte resp. theilweise aufgehobene Postkurse.

1) Bern-Basel, Nachtkurs auf Biel-Basel	1. Juni.
2) Bern-Escholzmatt auf Langnau Escholzmatt	" "
3) Bern-Büren auf Büren-Münchenbuchsee	" "
4) Luzern-Marau auf Wyssikon-Marau	" "
5) Eins-Zug auf Eins-Cham	" "
6) Chur-Zug auf Chur-Samaden (durch Anschluß der Station Samaden-Zug an den Kurz Zug-Schulz)	1. Juli.
7) Hitzkirch-Boniswyl auf Hitzkirch-Weinwyl	1. Sept.
8) Worb-Bäziwyl auf Höchstetten-Bäziwyl	30. "
9) Brunnen-Arth I auf Arth-Schwyz	1. Nov.
10) Zug-Sattel auf Zug-Oberägeri	" "

k. Reduzirte Postkurse.

1) Neuenburg-Marberg I. v. 4plätzigen auf 2plätzig Wagen	1. April.
2) Freiburg-Murten I. " 7plätzigen " 5plätzig "	1. Sept."
3) Freiburg-Bulle " 6plätzigen " 5plätzig "	1. Okt.
4) Büren-Pieterlen, Doppelkurs, eine Fahrt aufgehoben	15. Okt.

l. Allgemeine Bemerkungen.

Die Zahl der im Berichtsjahr neu errichteten Jahres- und Sommerkurse, der ausgedehnten und mit größern Wagenklassen geführten Kurse, übersteigt die Zahl der aufgehobenen, abgekürzten und in der Bespannung reduzierten um 37.

Es findet sich daher die im letztjährigen Geschäftsbericht über eine ähnliche Zunahme geäußerte Ansicht bestätigt, daß die Postverwaltung in Berücksichtigung des von Jahr zu Jahr zunehmenden Verkehrs viel öfter in den Fall kommen werde, neue Jahres- und Sommerkurse einzuführen, bereits bestehende Dienste auszuweiten und größere Wagen in Kurs setzen zu lassen, als Kurse aufzuheben und Reduktionen vorzunehmen. Solche Reduktionen, wenn auch nur in Bezug auf die Größe der Wagen, stoßen übrigens immer, und wenn sie noch so begründet sind, auf Widerstand, indem eine gebotene Verbesserung nicht mehr leicht entzogen werden kann. Dagegen liegen wieder eine bedeutende Anzahl Gesuche um Erstellung neuer Postkurse von Ortschaften und Gemeinden aus verschiedenen Landestheilen der Schweiz vor, denen im Laufe des nächsten Jahres zum größern Theile entsprochen werden wird.

Die Bedeutsamkeit der in den letzten zehn Jahren erfolgten Umgestaltung des Kurswesens läßt sich aus folgenden Angaben ersehen:

Im Jahr 1854 betrug die Anzahl der Postkurse 209; von diesem Zeitpunkte bis im Jahr 1864 wurden beinahe doppelt so viele neu erstellt und ausgedehnt, nämlich 382

Dagegen wurden aufgehoben und abgefürzt 251

bleibt eine Vermehrung von 131 Kursen.

Die durchschnittliche Anzahl der jährlich neu erstellten und ausgedehnten beträgt demnach 38, die durchschnittliche Zahl der aufgehobenen und abgefürzten dagegen 25.

3. Anzahl der Kurse.

Laut den Kursrechnungen gehen am Schlusse des Jahres 1864 340 Kurse auf das Jahr 1865 über, und diese lassen sich nach der Zahl der täglich ausgeführten Fahrten folgendermaßen klassifiziren:

Jahreskurse mit 1 Mal täglicher Hin- und Herfahrt	251
" 2 " " " " "	15
" 3 " " " " "	3
" 4 " " " " "	3
" 5 und mehr täglicher Hin- und Herfahrt	5
	277

Dazu die Sommerkurse mit 3 bis 4 monatlicher Betriebsdauer	18
Transportunternehmen auf Rechnung der Kursführer	26
Fourgondienste und anderweitige Transportleistungen ohne Personentransport	19

Stand der Kurse im Jahr 1864	340
" " " " " 1863	318
Zunahme im Jahr 1864	22

In Bezug auf die Länge der Postkurse, resp. auf die Anzahl der Stationen vertheilen sich die Kurse wie folgt:

						1863.	1864.
Kurse zu	1 Station, d. h. ohne Umspann	unterwegs				217	242
" "	2 Stationen mit 1maligem Umspann					54	53
" "	3 " " " "	2 " "				22	17
" "	4 " " " "	3 " "				10	12
" "	5 " " " "	4 " "				5	6
" "	6 " " " "	5 " "				2	3
" "	7 " " " "	6 " "				2	1
" "	8 " " " "	7 " "				4	3
" "	9 " " " "	8 " "				—	2
" "	10 " " " "	9 " "				1	—
" "	11 " " " "	10 " "				—	—
" "	12 " " " "	11 " "				—	—
" "	13 " " " "	12 " "				1	1

Im Ganzen 318 340

Beilage Nr. 6 gibt eine vergleichende Uebersicht der Stärke sämtlicher schweizerischer Postkurse vom Jahr 1856 bis und mit 1864 nach der Stärke der Bespannung rubrizirt.

4. Vergleichende Uebersicht der Postkurse nach ihrer Ausdehnung in Wegstunden.

		Länge der befahrenen Strecke in Wegstunden.	1863.	1864.
1) Eisenbahnen mit täglich wenigstens dreimaligem Postverkehr			247	274
2) Dampfbootfahrten, welche zum Posttransport benutzt werden			80 ¹ / ₈	83
3) Postkurse: a. 3 oder mehrmals täglich			83 ⁴ / ₈	101 ⁵ / ₈
b. 2 mal täglich			333 ⁶ / ₈	343 ⁶ / ₈
c. 1 " "			589 ⁶ / ₈	575
d. 1 " " im Sommer und 4 Mal wöchent- lich im Winter			9 ⁴ / ₈	9 ⁴ / ₈
e. 4 " wöchentlich im Sommer			1 ⁶ / ₈	1 ⁶ / ₈
Total der Stunden			1345 ³ / ₈	1388 ⁵ / ₈

Nachstehende Zusammenstellung gibt einen Ueberblick über die Bewegung auf den im Postdienste befahrenen Kursstrecken nach ihrer Ausdehnung in Wegstunden seit dem Entstehen der größern Eisenbahnen vom Jahr 1854 bis und mit 1864.

Vergleichende Uebersicht
 der Zahl sämtlicher schweizerischer Postkurse in den Jahren 1856 bis 1864,
 nach der Stärke der Bespannung rubrizirt.

Jahrgang.	Einspänner.	Einspänner im Winter, zwei- und mehr- spännige im Sommer.	Zweispänner.	Zweispännig im Winter, drei- und mehr- spännig im Sommer.	Dreispänner.	Vierspänner.	Fünfspänner.	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
1864	110	20	120	26	27	10	8	19	340

Jahr- gang.	Anzahl der Kurse.	1. Eisenbahnen mit täglich wenigstens drei- maligem Postverkehr.	2. Dampfboot- fahrten, welche zum Post- transporte be- nutzt werden.	3. Postkurse, einz. oder mehr- mals täglich.	Total der Wegstunden.
1854	209	8 ¹⁰ / ₁₆	—	1176	1184 ¹⁰ / ₁₆
1855	248	43 ¹⁴ / ₁₆	—	1234	1277 ¹⁴ / ₁₆
1856	244	70 ¹⁵ / ₁₆	—	1143	1213 ¹⁵ / ₁₆
1857	265	107 ¹⁰ / ₁₆	—	1158 ⁴ / ₈	1266 ² / ₁₆
1858	261	147 ³ / ₁₆	—	1085 ² / ₈	1232 ⁷ / ₁₆
1859	265	196 ¹² / ₁₆	—	1018 ⁷ / ₈	1215 ¹⁰ / ₁₆
1860	279	225	48	1011	1284
1861	278	231	53 ⁵ / ₈	1014 ² / ₈	1298 ¹⁴ / ₁₆
1862	306	244	75	1011 ⁶ / ₈	1330 ¹² / ₁₆
1863	318	247	80 ¹ / ₈	1018 ² / ₈	1345 ⁶ / ₁₆
1864	340	274	83	1031	1388 ¹⁰ / ₁₆

Der Länge der Wegstunden nach vertheilen sich die Kurse in folgen-
der Weise :

	1856.	1864.
Kurse bis zu 2 Stunden	32	77
" von 2 bis 4 Stunden	52	132
" " 4 " 6 "	52	57
" " 6 " 8 "	28	31
" " 8 " 10 "	17	15
" " 10 " 12 "	20	9
" " 12 " 16 "	16	7
" " 16 " 20 "	14	6
" über 20 Stunden	13	6
Total	244	340

Während die Zahl der Postkurse auf größern Distanzen von 10
bis 20 Stunden Länge und darüber und von 4 bis 5 Pferden Bespan-
nung seit 1856 um mehr als die Hälfte herabgeschmolzen ist, hat die
Zahl derjenigen auf kürzern Wegstrecken von 1 bis 10 Stunden Entfer-

nung und von 1 bis 3 Pferden Bepannung fast um das Doppelte zugenommen.

Unter diesen letztern finden sich die in die Bahnlinsen einmündenden Seitenkurse am zahlreichsten. Größere und längere Kurse bestehen nur noch auf Bergrounten.

In den von der schweizerischen Postverwaltung auf fremdem Gebiete unterhaltenen Kursen ist im Berichtjahre keine weitere Aenderung eingetreten, als daß der Sommerkurs Domo-Arona auf die Strecke Domo-Stresa abgekürzt wurde.

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

Die Postverwaltung unter-

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

Umgekehrt werden von Seite fremder Verwaltungen Postkurse zum Brieftransport unterhalten, welche streckenweise das schweizerische Gebiet berühren und an deren Transportkosten die hierseitige Postverwaltung laut bestehenden Verträgen einen verhältnismäßigen Kostenbeitrag bezahlt, nämlich:

zwischen Genf und Fernez,
" Maiche und Saignelégier,
" Haag und Feldkirch,
" Oberried und Feldkirch,
" Au und Dornbirn,
" Au und Hohenems, und
" St. Margarethen und Bregenz.

5. Kartenschlüsse.

a. Im Innern der Schweiz.

Die Kartenschlüsse, welche zwischen den schweizerischen Postbüreaux sowohl unter sich, als auch im Verkehr mit den rechnungspflichtigen Postablagen täglich gewechselt werden, belaufen sich

	Briefpost.	Fuhrpost.
auf Ende Dezember 1864	8516	8816
" " " 1863	8339	8311
Vermehrung	177	505

Die wesentliche Vermehrung der Briefkartenschlüsse, deren Vortheile und Nützlichkeit wir in unsern frühern Berichten wiederholt dargethan haben, erklärt sich einerseits aus der namhaften Vermehrung der fahrenden Postbüreauz sowohl als auch aus der Zunahme des Briefpostverkehrs selbst, andererseits aber auch aus dem Umstande, daß eine ansehnliche Zahl rechnungspflichtiger Postablagen im Laufe des Berichtjahres zu Postbüreauz erhoben worden sind. Eine Aufhebung von direkten Briefsendungen zwischen den an den Eisenbahnlinien gelegenen Ortschaften in Folge Vermehrung des Bahnpostdienstes fand zwar allerdings statt, allein nicht in dem Maße der neu erstellten Kartenschlüsse der Bahnposten. Der Verkehr der Bahnposten findet sich unter der betreffenden Rubrik näher angegeben.

Die starke Vermehrung der Fahrpostkartenschlüsse gegenüber dem Bestand auf Ende des Jahres 1863 beruht auf dem Umstande, daß einerseits zur Beseitigung der Umspeditionen an Zwischenpoststellen und daheriger wesentlicher Beschleunigung der Fahrpostsendungen, andererseits aber auch zur Erleichterung und größern Sicherheit des Speditionsdienstes bei den Poststellen selbst, eine ansehnliche Zahl direkter Fahrpostsendungen eingeführt wurde.

b. Verkehr mit dem Auslande.

	Briefpost.		Fahrpost.	
	versandt:	empfangen:	versandt:	empfangen:
Frankreich	66	63	24	18
Italien.	72	69	20	20
Belgien	9	8	—	—
Spanien	4	5	—	—
Oesterreich	47	44	23	21
Baden	110	119	115	118
Bayern	22	23	25	32
Württemberg	63	45	38	36
Thurn und Taxis	27	22	8	8
	418	398	253	253
Bestand auf Ende Dezember 1863	480	488	227	239
Verminderung	62	90	—	—
Vermehrung	—	—	26	14

Die auffallend starke Verminderung der internationalen Briefkartenschlüsse sowol in der Richtung aus, als nach der Schweiz erzeugte sich im Verkehr mit Baden, Bayern, Württemberg und Thurn und Taxis, und erklärt sich aus dem Umstande, daß eine Anzahl direkter Sendungen von und nach Ortschaften an Eisenbahnlinien aufgehoben und durch die

Bahnposten vermittelt wurden; so konnten namentlich im Verkehr mit Thurn und Taxis durch die neu erstellte zwei mal tägliche Bahnpost Heidelberg-Frankfurt a. M. eine beträchtliche Anzahl direkter Sendungen nach und von Hamburg, Bremen, Frankfurt a. M. u. vermittelt werden. Mit der Verminderung der internationalen Sendungen wurde gleichzeitig auch eine wesentliche Vereinfachung des gegenseitigen Abrechnungsverhältnisses erzielt.

Bei den internationalen Fahrpostsendungen, namentlich im Verkehr mit Frankreich und Baden, erzeugt sich dagegen eine Vermehrung der bisherigen Sendungen, welche auf dem Umstande beruht, daß die beiden Filialpostbüreau in Basel, und zwar dasjenige auf dem schweizerischen Centralbahnhofe mit Frankreich und dasjenige auf dem badischen Bahnhofe mit dem Postverein in mehrfachen Postverkehr gebracht wurden.

6. Bestand der Postführungsverträge.

Stand der auf Ende Dezember 1864 in Kraft befindlichen Postführungsverträge	517
Vorjähriger Stand	490
Zunahme pro 1864	27

Von obigen 517 sind unverändert geblieben	340
---	-----

Neu abgeschlossene oder durch Nachträge theilweise abgeänderte Verträge	177
---	-----

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

a. Verträge für einzelne Stationen	467
b. Kollektivverträge für 2 Stationen	28
c. " " 3 " " " " "	2
d. " " 4 " " " " "	3
e. Beiwagenführungsverträge	14
f. Verträge für Ruderschiffsfahrten und Verschiedenes	3

wie oben 517

Dazu die auf das Jahr 1865 übergehenden in Kraft befindlichen Verträge für Remisirung von Postwagen	87
---	----

Zusammen 604

welche mit wenigen Ausnahmen auf unbestimmte Zeitdauer abgeschlossen sind.

Das Resultat der dießjährigen neuen Vertragsabschlüsse kommt dem letztjährigen ziemlich gleich. In 29 Fällen sind ermäßigte Kursszahlungen bei unveränderten und sogar vermehrten Leistungen von Seite der Kursunternehmer erzielt worden, währenddem nur in 16 Fällen den Unter-

nehmern erhöhte Zahlungen ohne entsprechende Mehrleistungen bewilligt werden mußten.

7. Zahl der verwendeten postamtlichen Fuhrwerke.

An postamtlichen Wagen und Schlitten wurden in Kurs gesetzt:

	1863.	1864.
I. Wagen, mit 2 bis 12 Plätzen zu Jahreskursen	288	322
" 2 " 10 " " Sommerkursen	33	36
zum außerordentlichen und Beiwagendienst	320	328
6 bis 12plätzig Omnibus und Fourgons		
zum Dienst zwischen den Postbüreaux		
und den Bahnhöfen	78	51
	719	737
II. Schlitten	421	442

Neu wurden im Berichtjahre angeschafft und erstellt:

	Wagen.	Schlitten.
	94	44
Dagegen kamen durch Abnutzung und Hingabe an Zahlungsstatt gegen neues Material in Abgang	65	23
	29	21
Effektive Vermehrung gegenüber 1863	21	
	50	
Zusammen	50 Fuhrwerke.	

Am Schlusse des Jahres waren vorhanden:

I. Wagen.

	Stück.
Cabriolets zu 2 Plätzen für Einspannerkurse	186
Chars-à-banc zu 3 Plätzen	24
Wagen zu 4 Plätzen für Zweispännerkurse	72
" " 5 " " "	34
" " 6 " " "	113
" " 7 " " 3—4spännige Kurse	16
" " 8 " " " "	25
" " 9 " " " "	15
" " 10 " " 4—5spännige Kurse	46
" " 12 " " " "	7
Omnibus zu 6 " " 1 und 2spännige Kurse	72
" " 7 " " 1—2spännige Kurse	11
" " 8 " " " "	22
	Uebertrag 643

	Stuf.
Uebertrag	643
Omnibus zu 9 Plätzen für 2—3spännige Kurse	10
— " " 10 " " " "	4
— " " 11 " " " "	7
" " 12 " " " "	26
" " 13—16 Pl. für 3 u. mehrspänn. Kurse	9
Wagen zu 8 Plätzen, Façon Pavillon, zum Beiwagendienst und auf Bergroueten	6
Fourgons und Camions, 1spännig	43
	748
II. Schlitten (meistens 2 und 4plätzig)	442
Total	1190

Die Zahl und Beschaffenheit der vorhandenen Fuhrwerke entspricht nunmehr besser als im vorigen Jahr, jedoch noch nicht im wünschbaren Maße, den Anforderungen des Dienstes.

8. Zahl der Dienstpferde.

1863. 1864.

Im regulären täglichen Dienst der Jahres- und Sommerkurse kamen zur Verwendung 1400 1419

Im außerordentlichen und Beiwagendienst wurden in unregelmäßigen Zeitabständen und auf kürzere oder längere Strecken verwendet circa 1400 1381

Erstere haben sich in Folge Erstellung der bedeutenden Anzahl neuer Kurse und durch Verwendung größerer Wagenklassen bei ältern Diensten um 19 vermehrt; bei letztern dagegen ist durch die im Berichtjahr eingetretene Minderfrequenz während dem letzten Quartal in den industriellen Gegenden der Ostschweiz und namentlich durch Uebergang der Postkurse zwischen Luzern-Zürich und Biel-Bern-Langnau an die Eisenbahnen, eine, wenn auch unbedeutende Abnahme erfolgt.

Die fixe Kurzzahlung eines im regulären Dienst verwendeten Pferdes betrug im Jahr 1854 (inclusive Postillonstrunkgeld) durchschnittlich Fr. 1794 im Jahr 1864 dagegen nur Fr. 1667. Es ist daher seit 1854, namentlich in Folge günstiger Vertragabschlüsse mit den Postpferdhaltern, eine Minderabgabe von Fr. 127 per Pferd und Jahr eingetreten, was einer jährlichen Ersparniß von Fr. 180,213 gleich kömmt.

9. Zahl der Stationen, Postpferdhalter und Postillone.

	1856.	1863.	1864.
Täglich ein oder mehrmals befahrene Stationen	461	385	397
Postpferdhalter	256	243	240
Postillone	710	517	532

1863. 1864.

Postillone wurden mit Prämien bedacht:

1) Für gutes Dienstverhalten I. und II. Klasse . . .	182	178
2) " " Posthornblasen I. " II. " . . .	20	9
Auß dem Postdienste wurden ausgeschlossen . . .	11	2

10. Extraposten.

Für Beförderung der Extraposten wurden eingenommen:

Im Jahr 1863	Fr. 40,019.	75
" " 1864	" 40,364.	30

Zunahme pro 1864	Fr. 344.	55
----------------------------	----------	----

Im Jahr 1854 betrug die daherige Einnahme noch Fr. 132,168. 58. Seither aber sind die Extraposten auf dem Gebiet, wo Eisenbahnen erstellt wurden, außer alle Verwendung gekommen und die bezüglichlichen Einnahmen sanken bis im Jahr 1861 auf den Betrag von Fr. 27,976. 57 herab.

Durch die fortschreitende Zunahme der Frequenz über die Alpen haben sich auch die Extraposten daselbst vermehrt, so daß bis im Jahr 1864 die bezüglichlichen Einnahmen wieder bis auf oben bezeichnete Summe von Fr. 40,364. 30 heranstiegen. Dieselben entfielen zum weitaus größten Theil auf die Splügenroute, wo der Extrapostdienst, in Folge einer bezüglichlichen besondern Vereinbarung unter den betreffenden Postpferdhaltern, welche sich zu gemeinschaftlichem Ankauf geeigneter Wagen verpflichtigt haben, in befriedigender Weise organisiert ist.

Angeichts dieses Umstandes haben wir die Frage in Untersuchung genommen, in wie weit es im Interesse der Postverwaltung liegen dürfte, die Entwicklung des Instituts der Extraposten auch auf andern Routen zu erleichtern und zu fördern. Die weitere Berichterstattung über diesen Gegenstand wird jedoch erst dem nächstkünftigen Jahresbericht anheimfallen.

Beilage Nr. 7 enthält eine postkreisweise Zusammenstellung über den Ertrag der Extraposten der letzten 4 Jahre im Vergleich zum Jahr 1855.

11. Fahrende Postbüreau.

Die großen Vortheile, welche die fahrenden Postbüreau dem Briefverkehr bringen, sowie deren bedeutende Mitwirkung zur Korrespondenzvermehrung ist bereits früher umständlich nachgewiesen worden. Der Bundesrath hat daher auch jederzeit die Absicht ausgesprochen, den fahrenden Postbüreau um so mehr alle wünschbare Ausdehnung zu gewähren, als dieselben bei den bestehenden Eisenbahnkonzessionen unter verhältnißmäßig billigen Bedingungen unterhalten werden können.

Beförderung der Extraposten.

Postreise.	Relais.	1855.			1861.			1862.			1863.			1864.			
		Anzahl der eingespannten Pferde.	Betrag der bezogenen Ent- schädigungen.		Anzahl der eingespannten Pferde.	Betrag der bezogenen Ent- schädigungen.		Anzahl der eingespannten Pferde.	Betrag der bezogenen Ent- schädigungen.		Anzahl der eingespannten Pferde.	Betrag der bezogenen Ent- schädigungen.		Relais.	Anzahl der eingespannten Pferde.	Betrag der bezogenen Ent- schädigungen.	
			Fr.	Rp.		Fr.	Rp.		Fr.	Rp.		Fr.	Rp.			Fr.	Rp.
Genf	4	3,029	11,006	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lausanne	28	6,641	31,903	—	1,118	6,009	10	1,151	6,066	75	1,207	6,316	40	17	1,020	5,329	65
Bern	11	1,872	10,993	—	42	290	70	14	146	—	11	105	—	—	—	—	—
Neuenburg	14	874	5,179	—	24	215	—	10	154	70	20	172	50	6	28	253	20
Basel	10	1,175	5,749	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	21	—
Ararau	8	667	3,085	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Luzern	9	997	7,532	—	102	1,051	30	142	1,311	75	33	462	50	3	39	704	55
Zürich	9	689	5,574	50	10	60	—	9	83	75	10	68	75	—	—	—	—
St. Gallen	22	1,659	7,886	—	228	1,232	—	110	920	10	9	73	95	4	6	46	50
Chur	8	2,549	16,658	—	1,545	11,184	75	2,639	19,762	55	3,433	24,289	55	18	3,986	27,501	95
Vellinzona	10	1,127	7,889	50	403	4,075	—	312	3,331	40	298	3,188	10	11	122	1,260	05
		21,279	113,449	50	3,472	24,117	85	4,378	31,777	—	5,021	34,676	75		5,203	35,116	90
Postillonstrinfelder			18,719	08		3,858	72		5,084	32		5,343	—			5,247	40
Zusammen			132,163	58		27,976	57		36,861	32		40,019	75			40,364	30

Seit einigen Jahren schon gab man sich der Hoffnung hin, daß die Nachtzüge in Ausführung kommen und daß durch dieselben den Bahnposten weitere Gelegenheit geboten werde, ihren Nutzen und ihre Zweckmäßigkeit zu bewähren. Die neuesten Konferenzen haben aber dargethan, daß eine diesfällige Verständigung mit den theilhaftigen Eisenbahngesellschaften nicht möglich ist, worüber der Bundesversammlung ein besonderer Bericht vorgelegt werden wird. Gleichwohl aber haben die fahrenden Postbüreau bedeutend an Ausdehnung gewonnen, indem sie auf 31. Dezember 1864 täglich 1076 Bahnstunden befahren haben, gegenüber von 794 $\frac{3}{4}$ Bahnstunden auf Ende des Jahres 1863.

Die fahrenden Postbüreau sind eine der bedeutendsten postalischen Errungenschaften der Neuzeit, und eignen sich in mehrfachen Richtungen zur Hebung und Verbesserung des Postdienstes.

Ursprünglich wurden dieselben lediglich zur Umspeedition verwendet, d. h. die Brieffschaften wurden während der Fahrt gesondert, statt daß sie auf einem Bureau kürzere oder längere Zeit liegen bleiben mußten, bis die Sönderung und Umspeedition vorgenommen war.

Bereits im letztjährigen Geschäftsberichte ist dann hervorgehoben worden, daß die fahrenden Postbüreau auch für den Distributionsdienst mitwirken, indem sie vor Ankunft auf den Hauptpunkten die Korrespondenzen in der Weise aussondern, daß deren Ausgabe nach Ankunft in kürzester Zeit erfolgen kann.

Wenn in dieser Richtung die schweizerischen fahrenden Postbüreau denjenigen anderer Staaten vielleicht vorangeilt sind, so lehren hinwieder die Einrichtungen anderer Staaten, daß die Bahnposten noch eine weitere Aufgabe von höchstem Belange zu erfüllen haben. Dieselben befassen sich nämlich, zunächst diejenigen in Preußen und Baden, mit der Umspeedition der Fahrpoststücke, so daß diese beiläufig mit der nämlichen Beschleunigung befördert werden, wie die Briefe.

Es liegt auf der Hand, daß in dieser Richtung eine Verbesserung eintreten muß, selbst wenn sie einige Opfer erfordert, denn an der Seite der Posten findet durch die Eisenbahnen bereits eine direkte Beförderung statt, währenddem die Poststücke noch mehrfachen Umspeeditionen und daherigen Verspätungen unterworfen sind, weil direkte Sendungen nur inner einem gewissen Rayon zwischen allen Bureau und Ablagen, auf größere Entfernung aber nur zwischen den bedeutenden Bureau stattfinden können, ansonst die Anzahl der Sendungen und die daherigen Söfe und Rechnungen in der Weise ansteigen müßte, daß eine Bewältigung kaum mehr möglich wäre. Zur Erläuterung dieses Uebelstandes möge nachstehendes Beispiel dienen.

Ein Gegenstand, in Schaffhausen aufgegeben und nach Locle bestimmt, wird zunächst nach Zürich transportirt, weil Schaffhausen weder mit Locle, noch mit einem andern passenden Umspeditionsbureau in direktem Verkehre steht. In Zürich wird also der Gegenstand vom Bahnhofe auf die Post transportirt, daselbst umspeedit und zwar nach Neuenburg, weil Zürich

mit Locle auch nicht in direktem Kartenwechsel steht, und dann wieder auf den Bahnhof Zürich zurück gebracht. In Neuenburg angekommen, erfolgt die nämliche Operation, Transport vom Bahnhof auf das Postbureau, Umspektion daselbst nach Locle und Rückfahrt auf den Bahnhof.

Wäre hingegen die Umspektion der Fahrpoststücke auf den Bahnposten eingeführt, so würde der Gegenstand von Schaffhausen direkte entweder in Winterthur oder in Zürich auf die Bahnpost gelangen, daselbst bis nach Herzogenbuchsee oder Neuenburg verbleiben und am einten oder andern dieser Anhaltspunkte direkte und somit ohne irgend welchen Unterwegsaufenthalt vom Aufgabepunkt bis zum Bestimmungsort nach Locle abgespedirt werden.

Die Postverwaltung kann nicht zögern, auf Einführung dieser Verbesserungen Bedacht zu nehmen, findet aber für die Ausführung eine Hauptschwierigkeit in dem ungenügenden Wagenmaterial.

Die Postverwaltung verfügt zwar über 24 Bahnpostwagen, von denen 21 im täglichen ordentlichen Dienste verwendet werden, allein an eine Reduktion der Bahnposten darf kaum gedacht werden, sondern jede Abänderung und Dienstverweiterung erheischt um so mehr eine Vermehrung des Wagenmaterials, als weder die gegenwärtige Reserve auf die Dauer genügen kann, noch die Wagen jederzeit eine so starke Verwendung auszuhalten werden, wie dormalen, indem mehrere derselben Tag für Tag 65, 75 bis auf 90 Stunden zurücklegen.

Bekanntlich werden die Wagen vertragsgemäß gegen Vergütung des Zinses, des Unterhaltes und der Besorgung von den Eisenbahngesellschaften der Vereinigten Schweizerbahnen, der Nordostbahn, der Centralbahn, der Franco-Suisse und der Westbahn geliefert. Bei der bernischen Staatsbahn, bei der Dronbahn und der Ligne d'Italie fand die Postverwaltung kein Entgegenkommen für Wagenlieferung und auch die übrigen Gesellschaften stellten für fernere Lieferung von Bahnpostwagen so hohe Forderungen, daß die Postverwaltung auf dieselben kaum eingehen kann.

Wenn nun fernere Unterhandlungen mit den Eisenbahngesellschaften abermals ohne Erfolg bleiben, und wenn die fahrenden Postbüreau in der Art ausgedehnt werden sollen, daß sie den Interessen des Verkehrs in ihrem vollen Umfange und nach Möglichkeit entsprechen, so wird der Bundesrath in Erwägung zu ziehen haben, ob es nicht vortheilhafter sei, die Bahnpostwagen in Regie anzuschaffen wie alles übrige Postmaterial.

Der Bestand der Bahnposten auf Ende 1864 gestaltet sich wie folgt:

	Bahnstunden.
1. St. Gallen-Chur-St. Gallen	45
2. St. Gallen-Ditten-St. Gallen	61.2

Uebersicht 106.2

	Uebertrag	106.2
3. Winterthur-St. Gallen-Winterthur		24
4. Chur-Zürich-Chur		54
5. Zürich-Sargans-Zürich		43
6. Luzern-Zürich (Altstätten)-Luzern		26
7. Zürich-Romanshorn-Ölten-Zürich		61.2
8. Aarau-Bern-Ölten-Bern-Aarau		62.2
9. Ölten-Basel-Ölten-Basel-Ölten-Basel-Ölten		51
10. Bern-Romanshorn-Bern		90
11. Bern-Biel-Lausanne-Bern (Circular-Bahnpost Nr. 1)		50.1
12. Bern-Lausanne-Ölten-Bern (" " Nr. 4)		70
13. Genf-Lausanne-Biel-Bern-Genf (" " Nr. 2)		75.3
14. Pontarlier-Bern-Pontarlier		49.2
15. Neuenburg-Pontarlier-Neuenburg		22.2
16. Sitten-Genf-Sitten		65
17. Lausanne-Genf-Neuenburg-Lausanne		57.2
18. Lausanne-Sitten-Genf-Lausanne		65
19. Lausanne-Willeneuve-Genf-Bivis-Lausanne (Circ. Bahnpost Nr. 3)		46
20. Genf-Culoz-Genf-Culoz-Genf		56

Total der Bahnstunden 1076

Nach dem Bestande vom 31. Dezember 1863 durchliefen die Bahnposten damals täglich 794³/₄

Die Vermehrung beträgt somit 281¹/₄
durchlaufene Bahnstunden per Tag.

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

Es wurden täglich befahren:

	Stunden.	Zunahme.
auf Ende 1857	14	—
" " 1858	42	28
" " 1859	156 ⁴ / ₁₀	138 ⁴ / ₁₀
" " 1860	305 ⁵ / ₁₀	149 ¹ / ₁₀
" " 1861	395 ⁵ / ₁₀	90
" " 1862	560 ¹ / ₄	164 ³ / ₄
" " 1863	794 ³ / ₄	234 ² / ₄
" " 1864	1076	281 ¹ / ₄

Die Zunahme von 1863 auf 1864 ist daher die stärkste Jahreszunahme, die bisher vorgekommen ist.

Außer diesen Bahnposten bestanden noch zwei badische Eisenbahnpostbüreau

Basel-Constantz-Basel und
Constantz-Basel-Constantz,

auf welchen der schweizerische Briefpostdienst, sowohl der interne als auch der schweizerisch-vereinsländische Auswechselungsverkehr durch die badischen Beamten besorgt wurde. Dieses Verhältniß schien jedoch nicht mehr angemessen und wurde mit Ende 1864 aufgelöst, immerhin unter genügender Wahrung der Interessen des Verkehrs durch anderweitige Einrichtungen.

Die zwei Schiffsbüreaux auf dem Vierwaldstättersee
Luzern-Flüelen-Luzern und
Flüelen-Luzern-Flüelen

kursirten in bisheriger Weise, so daß die schweizerischen fahrenden Postbüreaux eigentlich im Ganzen 1112 Stunden täglich durchlaufen haben, da die Länge des Sees zwischen Luzern und Flüelen zu 9 Stunden berechnet wird.

Die Bahnposten sind im Laufe des Jahres 1864 nur nach und nach auf den angegebenen Bestand vom 31. Dezember gebracht worden und haben daher nicht 366×1076 Stunden, sondern im Ganzen nur $341,227 \frac{3}{4}$ Stunden durchlaufen, immerhin aber 104,381 Stunden mehr als im Jahr 1863.

Im Durchschnitt kommen daher auf den Tag 932 $\frac{1}{3}$ durchlaufene Bahnstunden, also 283 $\frac{1}{3}$ Stunden mehr als im Jahr 1863.

Von sämmtlichen fahrenden Postbüreaux, wobei hier die Bahnposten zwischen Basel und Konstanz, sowie die Schiffsbüreaux inbegriffen sind, wurden täglich 1465 inländische und 84 ausländische Briefartenschlüsse versandt und 1364 inländische und 93 internationale Brieffendungen empfangen.

Es kommen somit auf die Bahnstunde 1,66 versandte und 1,56 empfangene Briefpakete, oder bei Annahme einer Fahrzeit von 6 Bahnstunden in der Zeitstunde kommen 10 abgehende und 9,40 eingehende Brieffendungen auf die Bahnzeitstunde.

Beim Bahnpostdienste haben im Ganzen 112 Beamte mehr oder weniger, jedenfalls ein größerer Theil derselben abwechselungs- und aus- hilfsweise mitgewirkt, und, da einzelne Strecken für zwei Beamte hin- länglich Beschäftigung geben, haben dieselben im Jahr zusammen 481,309 $\frac{1}{4}$ Bahnstunden befahren.

Die höchste Zahl der von einem einzelnen Beamten befahrenen Bahn- stunden beträgt 21,516 $\frac{1}{4}$ und die niedrigste 8 Stunden, im Durch- schnitt für einen Beamten 4298 Stunden.

Sämmtliche Fahrten wurden von 24 Wägen ausgeführt, so daß also auf den Wagen im Jahr durchschnittlich 14,218, und im Tag 39 durchlaufene Bahnstunden kommen. Im Jahr 1863 kamen auf den Wagen 11,278 und auf den Wagen und auf den Tag 30,9 Stunden.

Die höchste Zahl Bahnstunden, die ein Wagen durchlief, betrug 23,060 und die niedrigste 5821 $\frac{3}{4}$, wobei indessen zu bemerken ist, daß 3 Wagen erst mit dem Monat Mai 1864 in Dienst gekommen sind.

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

1299 Entschädigungen für Uebernachten außerhalb des Wohnortes à Fr. 2. 10	Fr. 2,727. 90
8662 Entschädigungen für Mittagessen außerhalb des Wohnortes à Fr. 1. 10 „	9,528. 20
481,309 $\frac{1}{4}$ befahrene Bahnstunden, Entschädigung 4 Rp. per Stunde „	19,252. 37
	Fr. 31,508. 47

Vergütung für Abnutzung der Wagen und Verzinsung des Wagenkapitals Fr. 14,542. 50

Vergütung für Schmieren, Besorgung und Unterhalt der Wagen:

- a. Schmiergelder, ordentliche Tage à 2 Rp. per Wagenstunde Fr. 6824. 54
- b. Nachvergütung für jede Stunde, welche ein Wagen über 8000 Stunden im Jahr zurückgelegt hat, à 4 Rp. „ 6264. 66
- c. Vergütung an die Vereinigten Schweizerbahnen für Zurückziehung der alten Wagen „ 5000. —

		„ 18,089. 20	•
Beleuchtung, Beheizung und Büreaubedürfnisse	„	6,857. 62	„ 39,489. 32

Total Fr. 70,997. 79

Die fixen Gehalte können nicht genau berechnet werden, weil zum großen Theile Beamte aus den Hauptpostbüreau verwendet wurden und viele Abwechslungen und Ersetzungen stattfanden.

Der Stand der Bahnposten auf Ende 1864 erheischt 27 Beamte zu permanentem Dienst, so daß bei den 481,309 $\frac{1}{4}$ Beamtenbahnstunden auf jeden Beamten täglich 49 $\frac{3}{4}$ Bahnstunden kämen. Diese 27 Beamten beziehen beiläufig folgende fixe Besoldungen:

Uebertrag Fr. 70,997. 79

					Uebertrag	Fr. 70,997. 79
1	Beamter à	Fr. 2,560	.	.	Fr. 2,560	
1	"	"	"	"	2,200	
1	"	"	"	"	1,800	
1	"	"	"	"	1,680	
2	"	"	"	"	3,000	
1	"	"	"	"	1,400	
5	"	"	"	"	6,600	
1	"	"	"	"	1,300	
1	"	"	"	"	1,296	
2	"	"	"	"	2,568	
6	"	"	"	"	7,200	
1	"	"	"	"	1,104	
1	"	"	"	"	1,100	
1	"	"	"	"	1,095	
2	"	"	"	"	2,160	
27					Fr. 37,063	

Werden nun für periodische Ersetzungen und für Stellvertretung bei Urlauben, Krankheiten, Militärdienst u. s. w. 5 Beamte à Fr. 1200 zugeschlagen, so ergeben sich 32 Beamte mit einem Totalgehalt von Fr. 44,345. — wodurch die Gesamtkosten der Bahnposten auf . . Fr. 115,342. 79 ansteigen.

Bei dieser annähernd richtigen Annahme kommen dann per Tag im Durchschnitt 41 $\frac{1}{3}$ Bahnstunden auf einen Beamten.

Die Bahnpoststunde kostet :

a.	an fixen Gehälten der Beamten	.	.	.	Np. 13
b.	" Entschädigung derselben	.	.	.	" 9,15
c.	" Wagen	.	.	.	" 9,55
d.	" Beleuchtung, Beheizung und Büreaufkosten	.	.	.	" 2
				Total	Np. 33,70
	gegenüber von	.	.	.	" 34,82
	im Jahr 1863.				

Auf den Tag berechnet, kosten die Bahnposten Fr. 196. 72 ohne die fixen Gehälte der Beamten, oder Fr. 315. 14 mit Inbegriff derselben.

Von den Gesamtausgaben der Postverwaltung fällt auf die fahrenden Postbüreaux im Jahr 1864, die fixen Gehälte nicht berechnet, = 1,101 oder rund 1 $\frac{1}{10}$ %.

Bei den 112 im Bahnpostdienste bethätigten Beamten kommt auf einen derselben von der unter Litt. b hievor bezeichneten Vergütungen im Durchschnitt eine Entschädigung von Fr. 281. 32 1/2.

Die höchste Entschädigung bezog ein Beamter mit Fr. 1243. 45, die niedrigste ein anderer mit 32 Rp.

H. Beziehungen zu andern Verwaltungen.

Wir haben unter diesem Abschnitte vor Allem der Unterhandlungen zu erwähnen, welche schon im Winter 1863/1864 in Paris mit der französischen Regierung für Abschluß eines neuen Postvertrages eingeleitet worden sind. Es zeigte sich hierbei eine so weitgehende Verschiedenheit der beiderseitigen Standpunkte, daß es nach dem Dastürhalten des schweizerischen Bevollmächtigten (der schweizerischen Gesandtschaft in Paris) räthlich erschien, die Unterhandlung einstweilen zu verschieben und namentlich die Beendigung der Verhandlungen über den Handelsvertrag vorangehen zu lassen, nach dessen gedeihlichem Abschlusse man hierseits auf eine günstigere Sachlage zu zählen berechtigt war. Es ist nun wirklich zu Anfang dieses Jahres die Unterhandlung in Paris wieder aufgenommen worden und zwar soweit mit Erfolg, daß zwei neue Verträge bereits am 22. März 1865 unter Ratifikationsvorbehalt unterzeichnet werden konnten, der eine über die allgemeinen Postverhältnisse und der andere speziell über die Einführung der Geldanweisungen. Es waren hiebei entsprechende Konzessionen nicht zu umgehen, die der Schweiz, insbesondere durch die Analogie der von Frankreich mit Italien und Belgien in neuester Zeit abgeschlossenen Postverträge, gleichsam auferlegt wurden, von welchen Frankreich, nach Uniformität in den administrativen Einrichtungen strebend, nicht abgehen wollte. Auch konnte die Abneigung der französischen Postverwaltung, dem Grenzverkehr größere Begünstigung einzuräumen, nicht überwunden werden. Ueberhaupt machte sich bei der französischen Postverwaltung in starkem Maße die Richtung geltend, die Frankirung der Korrespondenzen als Regel aufzustellen und Abweichungen davon mit einem Taxzuschlage zu belegen.

Als überwiegende Vortheile der neuen Vereinbarung erwähnen wir: Die Erweiterung der Gewichtsgrenze des einfachen Briefes von 7 1/2 auf 10 Gramm und Fortschreitung je zu 10 Gramm, statt zu 7 1/2 Gramm.

Die Reduktion der Tage des einfachen internationalen Briefes von 40 auf 30 Stz. im Frankirungsfalle.

Die Einführung rekommandirter Briefe mit Werthdeklaration bis 2000 Fr.

Die Lagermäßigung für Druckbogenkorrekturen und Waarenmuster.

Die Anwendung der gewöhnlichen Briefstage für rekommandirte Briefe mit bloßem Zuschlag einer fixen Einschreibgebühr.

Die Aufhebung des besondern Bezuges einer Stempelgebühr von 3 Cts. auf schweizerischen Zeitungen in Frankreich, indem diese Gebühr in der internationalen nicht erhöhten Taxe von 5 Cts. begriffen ist. Auch wird fortan diese Taxe nicht mehr nach dem Format der Zeitung, sondern von je 40 Gramm berechnet.

Einführung der Geldanweisungen bis auf 200 Fr.

Auch für die Transitsendungen waren einige Taxermäßigungen erhältlich, hingegen ist nach einigen der entferntesten überseeischen Länder (nach dem südamerikanischen Continente und weiter ab gelegenen Ländern) eine kleine Erhöhung der Taxe eingetreten. Die nähere Auseinandersetzung des Ergebnisses fällt in den Bericht für das Jahr 1865 und wird überdies in einer besondern Botschaft erfolgen, die wir behufs Erlangung der Vertrags-Ratifikation den Räten vorlegen werden.

Der Ausfall, den die veränderte Festsetzung und Repartition der Taxen des neuen französisch-schweizerischen Postvertrags für die schweizerische Postkasse im ersten Jahre des Vollzuges haben wird, ist auf etwa Fr. 140,000 anzuschlagen, wovon zwar der größte Theil dem korrespondirenden Publikum zu gut kommt. Weitere bedeutende Ausfälle auf den Einnahmen, die nur allmählig sich ausgleichen könnten, wird die Ausführung der beiden Postulate der Bundesversammlung betreffend Revision der Postverträge mit dem deutsch-österreichischen Postvereine und sonstige Erleichterungen auf den internen Briefverkehr zur Folge haben.

Der Postverkehr mit den deutsch-österreichischen Staaten war bisher nicht so beschränkt wie derjenige mit Frankreich; nur die Taxen der Briefe, namentlich für weitere Distanzen, erschienen zu hoch. Nach vorläufiger Besprechung dieser Angelegenheit läßt sich zwar erwarten, daß hierin eine angemessene Reduktion erhältlich wäre, daß der Schweiz aber andere Opfer zugemuthet werden, die in finanzieller Beziehung ein noch ungünstigeres Resultat als dasjenige des französischen Vertrages zur Folge haben werden. Es scheint uns in dieser Beziehung ein vorsichtiges Vorgehen geboten zu sein.

Mit der großherzoglich badischen Postverwaltung wurde im Oktober 1864, in Vollziehung bestehender Verträge, eine Vereinbarung getroffen, nach welcher diese Verwaltung den Transport der internen schweizerischen Brief- und Fahrpostsendungen auf der Linie Basel-Constantz, sowie auch die Auswechslung der Fahrpostsendungen nach und aus dem Postvereinsgebiete auf dem Stadtpostamte in Basel auf eigene Rechnung übernommen hat.

Für Einführung direkter Fahrpostsendungen zwischen Basel einerseits und Köln und Berlin anderseits, sowie von St. Gallen und Chur nach Wien und vice versa zum Zwecke größerer Beschleunigung der Fahrpostgegenstände nach den genannten Bestimmungen, sind Unterhandlungen im Gange.

1. Uebersicht.

Das Jahr 1864 hat in den meisten Rubriken der Rechnung ebenfalls wieder eine Vermehrung der Einnahmen aufzuweisen; dennoch stellt sich im Ganzen der Ertrag weniger günstig heraus als derjenige des Vorjahres.

Es ist von besonderem Interesse, die Bewegung der Einnahmen und Ausgaben von dem Zeitpunkte an (1861) zu verfolgen, in welchem der unter der Skala-summe zurückgebliebene Ertrag sich wieder über dieselbe zu heben begonnen hat.

Skala-summe.	Jahrgang.	Totalertrag.	Einnahmen.			Ausgaben.		
			Betrag.	Mehr	Weniger	Betrag.	Mehr	Weniger
			Franken.	als im	als im	Franken.	als im	als im
			Franken.	Vorjahre.	Vorjahre.	Franken.	Vorjahre.	Vorjahre.
Fr. 1,486,560. 92	1860	1,166,422	6,916,911	—	206,319	5,750,488	—	31,942
	1861	1,304,290	7,112,951	196,060	—	5,808,661	58,173	—
	1862	1,490,623	7,426,353	313,402	—	5,935,730	127,069	—
	1863	1,608,907	7,744,083	317,730	—	6,135,174	199,444	—
	1864	1,503,302	7,950,131	206,048	—	6,446,829	311,655	—

In den Jahren 1861 bis und mit 1863 haben die Einnahmen in weit stärkerem Maße zugenommen als die Ausgaben; im Jahre 1864 dagegen übersteigt die Vermehrung der Ausgaben diejenige der Einnahmen um Fr. 65,607. Die Rechnung des Jahres 1864 enthält keine außergewöhnlichen Faktoren, sondern lediglich solche, die dem ordentlichen Gange der Verwaltung eigenthümlich sind, und es ist daher zu beachten:

Daß der Ertrag von Reisenden um Fr. 3650. 72 schwächer ist, als im Vorjahre, obgleich die Kosten für den Transport um Fr. 16,032. 77 zugenommen haben, worüber unter der speziellen Rubrik des Kurswesens und der Transportkosten nähere Nachweisungen gegeben werden, und daß der Ertragsüberschuß über die Skala-summe nur Fr. 16,741. 53 beträgt;

daß die Besoldungsausgabe um Fr. 187,967 gestiegen ist.

Zu leichterer Uebersicht der Rechnungsergebnisse werden die Hauptrubriken unter Vergleichung mit dem Vorjahre hienach aufgeführt:

Einnahmen.								
	1864.		1863.		1864.			
					Mehreinnahme.		Mindereinnahme.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Reisende	2,001,402	51	2,005,053	23	—	—	3,650	72
Briefe	3,467,436	79	3,405,019	24	62,417	55	—	—
Fahrpoststüke	2,022,719	17	1,937,900	33	84,818	84	—	—
Zeitungen	211,572	93	197,406	—	14,166	93	—	—
Transitgebühren	3,259	96	3,763	90	—	—	503	94
Empfangscheine	63,206	20	58,560	50	4,645	70	—	—
Fachgebühren	21,135	80	20,567	60	568	20	—	—
Konzessionsgebühren	50,951	05	49,185	37	1,765	68	—	—
Verschiedenes	17,644	16	18,599	25	—	—	955	09
Vermehrung des Postmaterials .	90,802	95	48,027	10	42,775	85	—	—
Total	7,950,131	52	7,744,082	52	211,158	75	5,109	75

Ausgaben.

	1864.		1863.		1864.			
					Mehrausgabe.		Minderausgabe.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Gehalte	2,402,603	70	2,214,636	05	187,967	65	—	—
Kommissäre und Reisekosten . .	17,993	40	20,028	05	—	—	2,034	65
Büreaufkosten	236,999	96	248,829	39	—	—	11,829	43
Dienstkleidung	94,865	35	90,000	—	4,865	35	—	—
Gebäulichkeiten	147,283	39	132,217	07	15,066	32	—	—
Postmaterial	566,825	15	470,511	73	96,313	42	—	—
Transportkosten	2,930,265	65	2,914,232	88	16,032	77	—	—
Verschiedenes	49,992	47	44,719	65	5,272	82	—	—
Verminderung des Postmaterials .	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	2,446,829	07	6,135,174	82	325,518	33	13,864	08

Die Mindereinnahmen für 1864 betragen	.	.	.	.	.	.	.	.	Fr.	5,109.	75
" Mehrausgaben " " "	.	.	.	.	.	.	.	.	"	325,518.	33
										<u>Fr. 330,628.</u>	08
Die Mehreinnahmen für 1864 betragen	.	.	.	.	.	.	.	.	Fr.	211,158.	75
" Minderausgaben " " "	.	.	.	.	.	.	.	.	"	13,864.	08
										<u>" 225,022.</u>	83
										Minderertrag im Jahr 1864	Fr. 105,605. 25

	1864.	1863.
Einnahmen	Fr. 7,950,131. 52	Fr. 7,744,082. 52
Ausgaben	" 6,446,829. 07	" 6,135,174. 82
	<u>Fr. 1,503,302. 45</u>	<u>Fr. 1,608,907. 70</u>
Reinertrag der Postverwaltung .	.	.
Mehr als die volle Skala summe .	" 16,741. 53	" 122,346. 78
	<u>Fr. 1,486,560. 92</u>	<u>Fr. 1,486,560. 92</u>

Es stellt sich seit der Zentralisirung der Posten folgendes Verhältniß des Reinertrages 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
1864	7,950,131	1,503,302	18. 91

2. Entschädigungen an die Kantone.

Aus dem Reinertrage der Postverwaltung vom Jahr 1864, von
Fr. 1,503,302. 45

wurde den Kanton ausbezahlt:

- 1) Der volle Skalabetrag
mit Fr. 1,486,560. 92
- 2) Der Ueberschuß mit " 16,741. 53

Fr. 1,503,302. 45

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

Die Summe von Fr. 375,999. 89
welche, nach Maßgabe des Bundesbeschlusses vom
20. Januar 1860, auf Ende 1863 zu Gunsten der
Kantone vorgemerkt war, reduziert sich nun in Folge
obiger Nachzahlung von " 16,741. 53
mit 1. Januar 1865 auf Fr. 359,258. 34

Ueber die Repartition des Jahresertrages für 1864 und den nunmehrigen Stand des Guthabens der Kantone gibt die beigelegte Uebersicht näheren Aufschluß.

Kantone.	Antheilssummen der Kantone, aus dem Reinertrag vom Jahr 1864 vollständig aus- bezahlt.		Mehrertrag für 1864, den Kantonen aus- bezahlt auf Rechnung der früheren Ausfälle.		Bestand der Ausfälle.			
					Ende 1863.		Ende 1864.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Zürich	232,138	46	2,614	33	58,715	40	56,101	07
2. Bern	249,252	48	2,807	07	63,044	09	60,237	02
3. Luzern	57,958	15	652	72	14,659	52	14,006	80
4. Uri	29,771	10	335	28	7,530	09	7,194	81
5. Schwyz	2,857	14	32	18	722	66	690	48
6. Obwalden	342	86	3	86	86	72	82	86
7. Nidwalden	228	57	2	57	57	82	55	25
8. Glarus	10,329	83	116	33	2,612	76	2,496	43
9. Zug	3,285	71	37	—	831	06	794	06
10. Freiburg	20,320	52	228	85	5,139	72	4,910	87
11. Solothurn	10,490	93	118	15	2,653	50	2,535	35
12. Basel-Stadt	119,065	25	1,340	90	30,115	49	28,774	59
13. Basel-Landschaft	16,758	61	188	73	4,238	80	4,050	07
14. Schaffhausen	3,181	82	35	83	804	79	768	96
15. Appenzell A. Rh.	14,285	71	160	88	3,613	33	3,452	45
16. Appenzell J. Rh.	342	86	3	86	86	72	82	86
17. St. Gallen	89,084	76	1,003	26	22,532	47	21,529	21
18. Graubünden	33,549	19	377	83	8,485	70	8,107	87
19. Aargau	146,694	43	1,652	06	37,103	82	35,451	76
20. Thurgau	25,454	55	286	67	6,438	28	6,151	61
21. Tessin	14,908	96	167	90	3,770	97	3,603	07
22. Vaadt	207,812	91	2,340	38	52,562	68	50,222	30
23. Valais	26,488	07	298	31	6,699	70	6,401	39
24. Neuenburg	74,676	33	841	—	18,888	09	18,047	09
25. Genf	97,281	71	1,095	58	24,605	71	23,510	13
Nachvergütung		92 53	16,741	53	375,999	89	359,258	36
Total-Reinertrag im Jahr 1864		1,503,302 45						

3. Hauptergebnisse des Inventars.

Inventarbestand auf 1. Januar 1865	.	.	Fr. 1,167,092. 35
Vorjähriger Bestand	.	.	„ 1,076,289. 40

Zunahme im Jahr 1864 Fr. 90,802. 95

Dieser bedeutende Zuwachs an Postmaterial gegenüber dem Jahre 1863 mit Fr. 48,027. 10 und dem Jahre 1862 mit Fr. 33,383. 41 rührt hauptsächlich davon her, daß im Berichtjahre — theils wegen Ersetzung von 32 neuen und Ausdehnung von 8 bestehenden Kursen, theils wegen Erzeugung unbrauchbarer Fuhrwerke durch zweckdienliche, — mehr neue Wagen und Fuhrwesenmaterial angeschafft werden mußten, als dieß in beiden vorhergehenden Jahren der Fall war. Sodann nahm die Möblirung des neuen Postgebäudes in Lausanne, sowie theilweise diejenige der Filialbüreaux in Genf, ferner der Ankauf der Postremise in Chexbres u. u. nicht unbeträchtliche Summen in Anspruch.

Näheres hierüber ist unter den Ausgaben für Postmaterial enthalten.

Die während des Berichtjahrs im Bestande des Postmaterials stattgefundenen Veränderungen sind in nachfolgendem Ausweis enthalten.

Ausweis über den Bestand des Postmaterials:

		Ohne Bekleidungsmaterial.		Mit Bekleidungsmaterial.	
		Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Bestand des Inventars auf 1. Januar 1864		1,052,451.	30	1,076,289.	40
Z u w a c h s :					
I.	Wagen und Schlitten, neue Anschaffungen	139,226.	80		
II.	Fuhrwesenmaterial,				
	a. neue Anschaffungen	78,392.	66		
	b. Uebertragung von Wagen und Schlitten	1,435.	—		
	c. " " andern Postkreisen .	26,805.	49		
	d. " " Büreaugeräthschaften	51.	85		
III.	Büreaugeräthschaften,				
	a. neue Anschaffungen	59,973.	34		
	b. Uebertragung von andern Postkreisen	14,834.	02		
		320,719. 16		320,719. 16	
IV.	Bekleidungsmaterial,				
	a. Anschaffung von Tüchern und Aus- rüstungsgegenständen	105,198.	08		
	b. Differenz laut richtigtem Ausweis	2,648.	68	107,846.	76
		1,373,170. 46		1,504,855. 32	
	Uebertrag	1,373,170.	46	1,504,855.	32

	Ohne Bekleidungsmaterial.		Mit Bekleidungsmaterial.	
	Fr.	Kp.	Fr.	Kp.
Uebertrag	1,373,170.	46	1,504,855.	32

Abgang:

I. Wagen und Schlitten,				
a. Abgang	5,122.	—		
b. Uebertrag auf Fuhrwesen-Inventar	1,435.	—		
II. Fuhrwesenmaterial,				
a. durch Verbrauch	13,787.	10		
b. verkauftes altes Postmaterial	3,667.	88		
c. abgelieferte Gegenstände für neue Wagen	19,928	24		
d. Uebertrag von andern Postkreisen	26,805.	49		
III. Büreaugeräthschaften,				
a. durch Verbrauch	14,309.	37		
b. Uebertrag von andern Postkreisen	14,834.	02		
c. " auf das Fuhrwesen-Inventar	51.	85		
			99,940.	95
IV. Bekleidungsmaterial, Verbrauch für Bekleidung der Postbediensteten	110,499.	07	110,499.	07
Ab Abschreibung 10 % für Abnutzung des Postmaterials			127,322.	95
				127,322.
Bestand des Inventars auf 1. Januar 1865		1,145,906.	56	1,167,092.
" " " " 1. " 1864				1,076,289.
				40
			Vermehrung im Jahre 1864	90,802.
				95

4. Einnahmen.

a. Ertrag von Reisenden.

Die Einnahmen an Passagier- und Uebergewichtstagen wurden für das Jahr 1864 veranschlagt zu	Fr. 1,910,000. —
Rechnung pro 1864	" 2,001,402. 51
" " 1863	" 2,005,053. 23
Mehreinnahme als das Budget	" 91,402. 51
Mindereinnahme als im Jahr 1863	" 3,650. 72

Die Zahl der beförderten Postreisenden betrug:

im Jahr 1864	789,321
" " 1863	773,882

Zunahme im Jahr 1864 15,439

Das Ergebniß des Vorjahres war ein besonders günstiges zu nennen: fast auf allen Postkursen zeigte sich eine Vermehrung des Ertrags, namentlich aber bei den Kursen im Kreise Neuenburg, wegen Abhaltung des eidg. Schützenfestes in Chaug-de-Fonds, und bei denjenigen im Kreise St. Gallen auf den Routen von Uznach, von Richterzhofen und von Brunnau nach Einsiedeln, weil an letzterem Orte das tausendjährige Gründungsfest des Klosters gefeiert wurde.

Auch das I. Semester des Berichtjahres gab Anlaß zu den schönsten Hoffnungen; die Einnahmen hatten gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres um Fr. 34,739. 03, die Ausgaben dagegen nur um Fr. 22,584. 02 zugenommen. Vom 1. Juli jedoch bis Ende Dezember gingen die Einnahmen, namentlich in den industriellen Gegenden der Postfreie Zürich und St. Gallen, so erheblich rückwärts, daß in der Rechnung des II. Halbjahres eine Mindereinnahme von Fr. 38,389. 75 erfolgte, gegenüber einer Kostenverminderung von bloß Fr. 6,551. 25.

Einen fernerer Ausfall brachte uns die Eröffnung der Bahnlinien Zürich-Luzern und Biel-Bern-Langnau, weil die Einnahmen der bisherigen neuen Postkurse im Vergleich zu denjenigen der aufgehobenen und abgekürzten bedeutend zurückblieben, und da sich bei den mit diesen Bahnen einigermaßen parallel laufenden Kursen ebenfalls eine Verminderung des Ertrags einstellte. Dagegen aber lieferten die großen Kurse auf den Bergrouuten im Allgemeinen erfreuliche Ertragsvermehrungen, welche den Ausfall auf dem übrigen Kursgebiete theilweise ausglich.

Ungeachtet des Minderertrags von Fr. 3,650. 72 haben wir eine Vermehrung der beförderten Reisenden von 15,439. Der Umstand erklärt sich dadurch, daß die Postkurse von größern Wegstrecken, wie früher schon bemerkt wurde, infolge Erbauung der Eisenbahnen abgenommen, diejenigen auf kurze Distanzen dagegen sich vermehrt haben. Im Jahr 1856 z. B. betrug die durchschnittliche Einnahme auf einen Reisenden

Fr. 4. 28, im Jahr 1864 nur Fr. 2. 53. Daraus geht hervor, daß im Jahr 1856 ein Reisender durchschnittlich beinahe eine doppelt so lange Wegstrecke befahren hat, als im Jahr 1864; denn erhebliche Reduktionen sind seither in den Passagiertagen nicht vorgenommen worden.

Zukünftige Mehreinnahmen von Reisenden werden daher weniger mehr von neu erstellten Postkursen, als von Verbesserung der Kurzeinrichtungen im Allgemeinen und daheriger Mehrfrequenz herrühren. Ohne uns allzu großen Hoffnungen auf künftige Mehreinnahmen hinzugeben, glauben wir nach den gemachten Beobachtungen der letzten Jahre, außerordentliche Ereignisse vorbehalten, für die nächsten Jahre immerhin eine durchschnittliche Vermehrung des Reisenden-Ertrags von 2 % jährlich annehmen zu dürfen, sofern nicht etwa inzwischen durch Abänderung des Posttagengesetzes eine erheblichere Vermehrung der Einnahmen durch Erhöhung der Coupétagen und der Lokaltagen eintreten wird.

Die Einnahmen an Gepäc- und Uebergewichtstagen betragen:

im Jahr 1863	.	.	.	.	.	Fr. 38,462. 85
" " 1864	.	.	.	.	.	" 38,425. 10

Verminderung pro 1864 Fr. 37. 75

Die Einnahmen von den durch Beiwagen beförderten Reisenden betragen:	im Jahr 1863	.	.	.	.	Fr. 317,730. 81
" " 1864	.	.	.	.	.	" 296,916. 35

Verminderung pro 1864 Fr. 20,814. 46

Diese Verminderung von Fr. 20,814. 46 rührt hauptsächlich daher, daß der Ertrag der regulären Beiwagen über den Gotthard und Brünig gleich demjenigen der Hauptwagen verrechnet wurde und deshalb aus der speziellen Einnahmenrechnung für beförderte Beiwagenreisende wegsfiel.

Die Einbuße auf dem Transporte der Beiwagenreisenden beträgt im Jahre 1864 Fr. 45,497. 95 und hat sich gegenüber 1863 um Fr. 2487. 28 vermindert. Infolge Verwendung einer größeren Anzahl postamtlicher Fuhrwerke für den Beiwagendienst über den Simplon, Gotthard und Brünig während des Sommers ist eine erhebliche Summe an Entschädigungen für Wagenmiethe an die Postpferdehalter weggefallen.

Eine Verminderung der Einbuße auf dem Personentransporte mit Beiwagen wird besonders da erreicht, wo die Postführer, laut Instruktion, im Rückwege zum unentgeltlichen Beiwagendienste angehalten werden können. Die bezüglich Instruktionen sind aber zu allgemein gehalten und verschiedener Auslegung unterworfen; es ist daher eine Revision derselben im Werke, welche jedoch erst im künftigen Jahre zur Ausführung kommen wird.

Im Uebrigen verweisen wir auf Beilage Nr. 8, welche eine nach den Monaten und nach den Postkreisen zusammengestellte Uebersicht der

Vergleichende Uebersicht über Anzahl und Ertrag der Reisenden in den Jahren 1863 und 1864,
nach den Monaten nach den Postkreisen
zusammengestellt.

Monate.	Jahre.	Anzahl der Reisenden.	Einnahmen an Passagier- und Uebergewichtstagen laut den Monatsrechnungen		Davon fallen laut den Stundenpässen auf					Postreise.	Jahre.	Anzahl der Reisenden.	Einnahmen an Passagier- und Uebergewichtstagen laut den Monatsrechnungen		Davon fallen laut den Stundenpässen auf														
					Uebergewichts- tagen, speziell.		Anzahl der Beiwagen- reisenden.	Ertrag der Beiwagenreisenden.							Uebergewichts- tagen, speziell.		Anzahl der Beiwagen- reisenden.	Ertrag der Beiwagenreisenden.											
			Fr.	Rp.	Fr.	Rp.		Fr.	Rp.				Fr.	Rp.	Fr.	Rp.		Fr.	Rp.										
Januar	1863	47,248	87,353	85	1,106	70	3,432	6,007	70	Genf	1863	—	3,314	93	—	—	—	—	—	Total	1863	773,882	2,005,053	23	38,462	85	102,662	317,730	81
	1864	47,624	91,306	95	1,327	65	3,770	6,177	29		1864	—	484	20	—	—	—	—	—		1864	789,321	2,001,402	51	38,425	10	92,180	296,916	35
Februar	1863	43,387	90,312	49	1,647	90	3,428	8,311	56	Lausanne	1863	94,208	378,682	—	8,808	95	11,756	52,010	15	Vermehrung . .	15,439	—	—	—	—	—	—	—	—
	1864	47,728	94,636	79	1,635	55	3,335	6,663	28		1864	102,174	386,657	84	8,387	—	13,335	63,412	70		Verminderung . .	—	3,650	72	37	75	10,482	20,814	46
März	1863	51,008	124,928	69	2,147	40	4,326	11,364	50	Bern	1863	85,322½	133,295	02	1,609	40	4,904	12,999	65	Total	1863	773,882	2,005,053	23	38,462	85	102,662	317,730	81
	1864	56,528	136,665	47	2,605	45	5,295	15,467	23		1864	74,152	126,526	17	864	—	3,060	7,292	65		1864	789,321	2,001,402	51	38,425	10	92,180	296,916	35
April	1863	55,090	133,574	73	2,472	75	5,940	16,880	—	Neuenburg	1863	104,915½	225,582	60	3,623	—	13,987	25,746	45	Vermehrung . .	15,439	—	—	—	—	—	—	—	—
	1864	59,494	136,326	96	2,595	60	6,126	17,340	35		1864	113,082	220,174	01	4,455	60	13,696	24,220	95		Verminderung . .	—	3,650	72	37	75	10,482	20,814	46
Mai	1863	64,418	157,117	12	3,891	40	8,236	22,921	92	Basel	1863	48,637½	75,021	53	488	05	2,917	4,220	05	Total	1863	773,882	2,005,053	23	38,462	85	102,662	317,730	81
	1864	67,225	161,908	90	3,606	90	7,896	23,328	51		1864	46,529	74,326	95	312	45	2,770	4,245	70		1864	789,321	2,001,402	51	38,425	10	92,180	296,916	35
Juni	1863	66,277	170,651	87	4,137	70	6,873	21,417	28	Aarau	1863	47,669½	46,064	50	305	55	2,629	2,484	65	Vermehrung . .	15,439	—	—	—	—	—	—	—	—
	1864	69,098	177,832	71	3,999	50	7,229	24,125	95		1864	54,987	49,032	80	358	90	2,660	2,291	30		Verminderung . .	—	3,650	72	37	75	10,482	20,814	46
Juli	1863	92,951	270,644	81	5,116	40	18,106	55,716	17	Luzern	1863	58,662	191,561	34	2,187	95	10,148	30,395	10	Total	1863	773,882	2,005,053	23	38,462	85	102,662	317,730	81
	1864	89,298	246,619	88	4,697	40	12,679	39,411	82		1864	54,275	197,569	09	1,794	45	6,751	20,214	20		1864	789,321	2,001,402	51	38,425	10	92,180	296,916	35
August	1863	97,497	295,067	43	4,975	40	18,929	68,806	73	Zürich	1863	83,638	168,275	97	1,038	10	7,700	8,352	01	Vermehrung . .	15,439	—	—	—	—	—	—	—	—
	1864	95,041	291,827	93	5,384	25	16,281	60,792	43		1864	84,680	130,611	20	896	60	5,608	5,451	73		Verminderung . .	—	3,650	72	37	75	10,482	20,814	46
September	1863	78,590	238,716	96	4,803	50	13,953	46,368	15	St Gallen	1863	147,618	188,818	75	1,961	45	24,696	36,663	37	Total	1863	773,882	2,005,053	23	38,462	85	102,662	317,730	81
	1864	79,888	232,495	07	4,658	95	10,480	40,247	70		1864	150,698	180,011	95	2,147	85	19,758	29,190	14		1864	789,321	2,001,402	51	38,425	10	92,180	296,916	35
Oktober	1863	68,581	185,808	43	4,084	25	8,262	28,330	20	Schur	1863	58,726	324,805	90	11,624	20	18,450	85,367	35	Vermehrung . .	15,439	—	—	—	—	—	—	—	—
	1864	68,451	175,165	19	3,861	15	7,952	28,534	75		1864	62,089	360,452	05	12,105	35	18,976	84,068	90		Verminderung . .	—	3,650	72	37	75	10,482	20,814	46
November	1863	57,391	138,831	73	2,433	25	6,046	16,689	35	Velsen;	1863	44,485	269,630	69	6,816	20	5,475	59,492	03	Total	1863	773,882	2,005,053	23	38,462	85	102,662	317,730	81
	1864	59,266	145,645	21	2,377	30	6,472	19,371	19		1864	46,705	275,556	25	7,102	90	5,566	56,528	08		1864	789,321	2,001,402	51	38,425	10	92,180	296,916	35
Dezember	1863	51,444	112,045	12	1,646	20	5,131	14,917	25	Total	1863	773,882	2,005,053	23	38,462	85	102,662	317,730	81	Vermehrung . .	15,439	—	—	—	—	—	—	—	—
	1864	49,680	110,971	45	1,675	40	4,665	15,455	85		1864	46,705	275,556	25	7,102	90	5,566	56,528	08		Verminderung . .	—	3,650	72	37	75	10,482	20,814	46
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	81	Vermehrung . .	15,439	—	—	—	—	—	—	—	—
	1864	789,321	2,001,402	51	38,425	10	92,180	296,916	35		1864	789,321	2,001,402	51	38,425	10	92,180	296,916	35		Verminderung . .	—	3,650	72	37	75	10,482	20,814	46
Vermehrung . .	15,439	—	—	—	—	—	—	—	—	Vermehrung . .	15,439	—	—	—	—	—	—	—	—	Vermehrung . .	15,439	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	3,650	72	37	75	10,482	20,814	46	—		3,650	72	37	75	10,482	20,814	46	—	3,650		72	37	75	10,482	20,814	46			

Einnahmen von Reisenden- und Uebergewichtstagen der Jahrgänge 1863 und 1864 enthält.

Ferner fügen wir eine Uebersicht der Reisenden-Einnahmen auf den wichtigsten Vergrouen bei, aus welcher ersichtlich ist, daß die auf denselben bestehenden Kurse im Ganzen nicht eine Verminderung, sondern eine Vermehrung der Einnahmen an Passagiertagen erzielen.

b. Ertrag von Briefen,

mit Inbegriff der Tagen von Drucksachen unter Banden (abonnirte Zeitungen nach und über den deutsch-österreichischen Postverein ausgenommen) und Waarenmustern.

	1864.	1863.
Rechnung	Fr. 3,467,436. 79	Fr. 3,405,019. 24
Voranschlag	" 3,450,000. —	
Mehrertrag gegen 1863	" 62,417. 55	= 1,83 %

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

Postkreise.	1863.		1864.		Vermehrung.		Verminderung.	
	E r t r a g.							
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Sion-Domo, Courier	114,117	75	128,835	—	14,717	25	—	—
Domo-Arona, "	42,460	15	45,867	95	3,407	80	—	—
Sion-Brigue, im Sommer bis Domo	53,343	30	41,732	25	—	—	11,611	05
Domo-Stresa, Sommerkurs	10,804	75	7,871	10	—	—	2,933	65
Brienz-Alpnacht, Jahreskurs	21,315	95	25,964	65	4,648	70	—	—
" " Sommerkurs	17,304	20	21,215	60	3,911	40	—	—
Flüelen-Airolo I.	10,401	80	11,144	10	742	30	—	—
" " II.	10,127	60	7,276	65	—	—	2,850	95
Flüelen-Camerlata	210,060	05	227,335	85	17,275	80	—	—
Airolo-Camerlata	61,588	70	62,234	35	645	65	—	—
Magadino-Splügen, im Sommer bis Chur	49,953	80	66,230	15	16,276	35	—	—
Chur-Cosico, Jahreskurs	133,715	—	122,478	90	—	—	11,236	10
" " Sommerkurs	33,637	55	33,333	55	—	—	304	—
Chur-Samaden, Jahreskurs	64,599	85	68,623	20	4,023	35	—	—
id. Sommerkurs	17,427	20	20,682	95	3,255	75	—	—
	850,857	65	890,826	25	68,904	35	28,935	75
			850,857	65	28,935	75		
Vermehrung im Jahr 1864			39,968	60	39,968	60		

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				
1864 gewöhnliche Briefe .	22,629,283	8,727,179	31,641,103	2,684,813	34,325,916
rekommändirte Briefe .	284,641				

Die Zahl der auf jeden Kopf der Bevölkerung treffenden Briefe stellt sich wie folgt:

		Millionen Einwohner.		Gesamtzahl der Briefe.	Auf jeden Kopf.
In der Schweiz	1864	von 2,6	auf	34,325,000	13,20
" Frankreich	1864	" 40	"	294,000,000	7,35
" Preußen	1862	" 18,2	"	145,780,000	8,01
" Baden	1862	" 1,34	"	10,233,000	7,63
" Bayern	1862/63	" 5,0	"	33,070,000	6,62
" Württemberg	1863/64	" 1,75	"	11,880,000	6,79
" Großbritannien	1862	" 29,5	"	605,471,000	20,52
" Sachsen	1863	" 2,2	"	16,068,000	7,25

Im Weiteren ist über den Briefpostverkehr zu erwähnen:

Innere Verkehr.

Die im Jahr 1864 im Innern der Schweiz versandten 22,629,283 gewöhnlichen Briefe zerfallen in folgende Klassen:

- a. Briefe des Lokalkreises, dessen einfache Tage 5 Rp. für den frankirten wie für den unfrankirten Brief beträgt:

5,413,389 worunter 2,589,992 oder 48 % unfrankirte, und
2,823,397 oder 52 % frankirte Briefe.

- b. Briefe außer dem Lokalkreis, zu der einfachen Tage von 10 Rp. für den frankirten und 15 Rp. für den unfrankirten Brief:

17,215,894, worunter 4,730,116 oder 27,5 % unfrankirte, und
12,485,778 oder 72,5 % frankirte Briefe.

Gewöhnliche Briefe	1864	22,629,283
"	1863	22,069,201
Mehr	1864	560,082
Rekommandirte Briefe	1864	284,641
"	1863	252,965
Mehr	1864	31,676

Bei den gewöhnlichen internen Briefen ist das Verhältniß zwischen den frankirten und unfrankirten folgendes :

	Frankirt. ‰	Unfrankirt. ‰
1861 . . .	34	66
1862 . . .	46	54
1863 . . .	68	32
1864 . . .	68	32

Drucksachen unter Banden (ohne die abonnirten Zeitungen).

1864	3,398,912
1863	3,084,670

Mehr 1864 214,242

Die Schriftpakete und Paarenmuster sind den Briefen beigezählt.

Amtliche portofreie Korrespondenzen 2,640,494 oder 11,5 % der zahlbaren Briefe.

Rekapitulation des innern Briefpostverkehrs von 1864 :

Gewöhnliche Briefe	22,629,283
Rekommandirte Briefe	284,641
Amtliche portofreie	2,640,494
Drucksachen	3,398,912

Total 28,953,330

Verkehr mit dem Auslande.
nach und aus

		Anzahl der Briefe: Gewöhnliche. Rekommandirte.		Drucksachen.
Frankreich	Gränzrayon	266,880		
	Weitere Distanzen	2,584,250	2,851,130	24,347
Italien	Gränzrayon	320,352		
	Weitere Distanzen	1,108,115	1,428,467	20,405
Länder des deutsch-öster. Postvereins	Gränzrayon	296,995		
	Weitere Distanzen	2,909,123	3,206,017	57,949
	zu übertragen	7,485,614	102,701	2,204,448

Uebertrag	7,485,614	102,701	2,204,448
Kirchenstaat	29,935	*	27,002
Spanien	28,485	79	9,784
Belgien	121,739	1,154	87,898
Griechenland, Malta, Jonische Inseln, Türkei, Syrien, Kleinasien, Donaufürstenthümer, Tunis u.	63,976	*	18,364
Großbritannien & Irland	542,780	3	134,893
Portugal	5,222	*	1,768
Rußland und Polen	147,624	*	7,344
Niederlande	106,879	*	18,049
Schweden, Norwegen, Dänemark, Schleswig- Holstein u.	44,374	*	7,135
Vereinigte Staaten von Nordamerika	114,556	keine Garantie	49,029
Anderer überseeische Länder	35,995	"	13,288
	8,727,179	103,937	2,579,002
Antliche, portofreie Kor- respondenzen	44,319 = 0,50 % der zahlbaren Briefe.		
Total	8,771,498		

An Nebüthbriefen weist der Gesamtverkehr des Jahres auf 193,833, folglich etwa 0,6 % der Gesamt-Briefanzahl.

Ueber den Verkauf von Frankomarken gibt die beiliegende Tabelle Nr. 10 die erforderlichen Aufschlüsse.

c. Ertrag der Fahrpoststüke.

Die Tageinnahmen be- laufen sich auf	1864. Fr. 2,558,017. 28	1863. Fr. 2,274,308. 42
An die auswärtigen Postverwaltungen waren hie- von an Tagen zu vergüten	" 392,182. 81	" 309,671. 46
	Fr. 2,165,834. 47	Fr. 1,964,636. 96

Der Abschluß der Geld-
anweisungen im Verkehr des
Innern u. mit Italien erzeugt
einen Passivsaldo, welcher

*) Keine Zahlung.

Uebersicht des Verkaufes der Brief = Frankomarken.

	Frankomarken											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 ¹⁾
1864	2,456,777	291,978	4,782,385	11,671,922	—	1,371,188	596,541	1,133,717	233,566	92,632	22,630,706	2,603,652	93 ²⁾

¹⁾ Abzug von Fr. 6. 30 für 42 Marken à 15 Rappen, welche zurückvergütet wurden, inbegriffen.

²⁾ " " " 11. 70 " rückvergütete Marken, inbegriffen.

Uebertrag	Fr. 2,165,834. 47	Fr. 1,964,636. 96
hier in Abzug kommt mit	„ 143,115. 30	„ 26,736. 63
Verbleibt Ertrag der		
Fahrpoststücke	Fr. 2,022,719. 17	Fr. 1,937,900. 33
Voranschlag für 1864	„ 2,000,000. —	
Mehrertrag gegen das		
Vorjahr	„ 84,818. 84 oder 9,4 %.	

Ueber den Bestand des Fahrpostverkehrs giebt die Beilage Nr. 11 nähern Aufschluß. Als übersichtliches Ergebniß wird vorgemerkt:

	1864.	1863.
	Stückzahl.	
Im Innern der Schweiz	4,252,718	4,252,096
Nach dem Auslande	246,955	253,869
Aus dem Auslande	268,252	264,726
Im Transit über die Schweiz . .	15,113	10,381
	4,783,038	4,781,072
Kleine unverschlossene Pakete zu		
10 Rp. (Tagengesetz § 8) . . .	112,776	137,702
	4,895,814	4,918,774

Die Verminderung der „kleinen unverschlossenen Pakete“ im Jahr 1864 erklärt sich sehr einfach dadurch, daß seit besserem Bekanntwerden der Bestimmungen des Tagengesetzes vom Jahr 1862 die Korrespondenten vielfach vorziehen, den Gegenstand als Gewichtsbrief mit 20 Cents. Frankatur zu versenden, da die kleinen Pakete nicht verschlossen werden und keinen Brief enthalten dürfen.

In den übrigen Sendungsrubriken hält sich die Stückzahl von 1864 und 1863 beinahe die Waage, was um so eher als ein Fortschreiten zu deuten ist, als augenscheinlich die dem Postregal nicht unterstellten Sendungen über 10 $\mathfrak{R}$ mehr und mehr in die direkte Expedition der Eisenbahnen übergehen und an die Stelle der ehemaligen Geldpakete jetzt größtentheils die postamtlichen Geldanweisungen getreten sind, deren Zahl im innern Verkehr auf 184,720 und im Verkehr mit Italien auf 20,405 gestiegen ist.

Fahrpoststücke, die nicht bestellt und deren Aufgeber nicht ermittelt werden konnten, ergaben sich 553, deren Inhalt nach Ablauf eines Jahres und nach fruchtloser Auskündigung für Rechnung der Postkasse verkauft worden ist.

Ueber den speziellen Verkehr mit Italien ist Folgendes zu entnehmen:

Zusammenstellung der Zählung der Fahrpoststücke vom Jahre 1864.

M o n a t e.	Versendung im Innern.	Verkehr mit dem Auslande.									Transit durch die Schweiz.									General- Total.	Nebuts.	
		Sendungen nach und über			Versandt- Total.	Sendungen aus und über			Empfang- Total.	Total.	Sendungen nach Italien			Sendungen aus Italien			Sendungen zwischen		Transit- Total.			
		Deutsch- land.	Italien.	Frankreich.		Deutsch- land.	Italien.	Frankreich.			aus		nach		Italien und Deutschland	Italien und Frankreich.						
											Deutschland	Frankreich.	Deutschland	Frankreich.								
Zahl der Stücke.																						
Januar	371,648	16,966	2,158	2,886	22,003	15,937	936	4,986	21,859	43,862	993	78	1,071	81	45	126	1,074	123	1,197	416,707	37	
Februar	316,098	14,871	2,092	2,425	19,388	14,229	937	4,895	20,061	39,449	1,033	73	1,106	169	31	200	1,202	104	1,306	356,853	37	
März	352,878	16,077	2,198	2,616	20,891	15,713	1,281	5,957	22,951	43,842	1,046	62	1,108	189	45	234	1,235	107	1,342	398,062	52	
April	343,088	15,901	2,155	2,538	20,594	16,217	1,192	5,833	23,242	43,836	913	102	1,015	180	25	205	1,093	127	1,220	388,144	46	
Mai	358,465	16,358	2,354	2,767	21,479	16,210	1,147	6,291	23,648	45,127	1,038	165	1,203	155	25	180	1,193	190	1,383	404,975	21	
Juni	339,748	16,453	2,142	2,816	21,411	16,121	1 001	5,904	23,026	44,437	949	109	1,058	107	34	141	1,056	143	1,199	385,384	68	
Juli	340,430	15,416	2,193	2,696	20,305	16,023	1,236	4,655	21,914	42,219	953	88	1,041	188	30	218	1,141	118	1,259	383,908	56	
August	326,094	16,792	2,143	2,845	21,780	16,254	1,188	5,527	22,969	44,749	879	77	956	179	30	209	1,058	107	1,165	372,008	42	
September	331,142	16,566	2,122	2,856	21,544	15,967	1,275	6,461	23,703	45,247	790	60	850	178	30	208	968	90	1,058	377,447	55	
Oktober	361,428	16,017	2,242	2,891	21,150	16,552	1,115	6,974	24,641	45,791	950	73	1,023	167	30	197	1,117	103	1,220	408,439	25	
November	368,329	17,325	2,302	2,962	22,589	16,270	1,190	6,463	23,923	46,512	1,042	58	1,100	178	32	210	1,220	90	1,310	416,151	38	
Dezember	443,370	22,564	2,573	3,797	28,934	21,698	1,872	7,858	31,428	60,362	1,107	53	1,160	253	41	294	1,360	94	1,454	505,186	76	
Total	4,252,718	201,306	26,667	34,095	262,068	197,191	14,370	71,804	283,365	545,433	11,693	998	12,691	2,024	398	2,422	13,717	1,396	15,113	4,813,264	553	
Abziehen die Stücke aus Deutschland nach Italien .	—	—	—	—	—	11,693	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Frankreich .	—	—	—	—	—	—	—	998	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Italien nach "Deutschland .	2,024	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" "Frankreich .	—	—	—	398	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" "Deutschland" und Frankreich nach Italien .	—	12,691	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" Italien nach Deutschland und Frankreich	—	—	—	—	15,113	—	2,422	—	15,113	30,226	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30,226	—	
	4,252,718	199,282	13,976	33,697	246,955	185,498	11,948	70,806	268,252	515,207	11,693	998	12,691	2,024	398	2,422	13,717	1,396	15,113	4,783,038	553	

Versendungen nach Italien.

Herkunft.	Stückzahl.	Wurden geleitet über	Stückzahl.
Aus der Schweiz	13,400	Splügen-Colico	6,683
Aus und über Deutschland	11,693	Brusio nach dem Veltlin	262
" " " Frankreich	998	Gottthard und Camerlata	7,681
Aus der Gegend v. Domo-Arona	576	Gottthard oder Bernhardin über den Langensee	9,879
		Domo-Arona	576
		Simplon	1,586
	26,667		26,667.

Versendungen aus Italien.

Bestimmung.	Stückzahl.	Wurden geleitet über	Stückzahl.
Für die Schweiz bestimmt	10,647	Colico-Splügen	3,441
Nach und über Deutschland	2,024	aus dem Veltlin über Brusio	262
" " " Frankreich	398	Camerlata-Gottthard	7,096
Nach der Gegend Arona-Domo	1,301	Langensee-Gottthard oder Bernhardin	1,187
		Simplon	1,083
		Arona-Domo-Gegend	1,301
	14,370		14,370

Für den Transport der Fahrpoststücke benutzt die Postverwaltung so weit möglich die Eisenbahnen und Dampfschiffkurse und hat an dieselben, nach Maßgabe des Postregalgesetzes und des Gesetzes über die schweizerischen Eisenbahnen, sowie der abgeschlossenen Verträge, an Fracht vergütet, zu 8 Rappen den Zentner für die Bahnstunde :

1862	Fr. 52,316. 30
1863	" 71,095. 34
1864	" 74,477. 97

d. Ertrag von Zeitungen.

	Von inländischen Blättern.	Von ausländischen Blättern.	Total.
1864	Fr. 187,906. 35	23,666. 58	211,572. 93
1863	" 173,013. 04	24,192. 96	197,206. —
Vorananschlag 1864	"	"	200,000. —

Anzahl der mit den Posten beförderten Blätter:

	Tagbare Blätter.		Portofreie Blätter.	
	Inländ.	Ausländ.	Eidgenöss.	Kantonale.
1864	21,655,911	2,008,298	76,895	1,284,991
1863	20,356,181	1,907,535	78,090	1,121,664

Es wird hierüber der weitere Nachweis in einer Beilage Nr. 12 gegeben.

Zählung der im Jahr 1864 versandten Zeitungen und Journale.

Postkreise.	Schweizerische taxpflichtige Zeitungen und Journale.											Ausländische taxpflichtige Zeitungen und Journale.								Amtliche portofreie Blätter.	
	Erscheinend monatlich 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	4	—	—	6	1	3	—	—	5	—	1,303,812	—	311,509	24,072	18,816	2,993	2,537	55,370	415,297	—	15,810
Lausanne	5	6	1	11	11	2	—	—	5	—	2,477,158	—	123,169	—	17,264	—	2,062	1,624	144,119	—	397,000
Bern	6	7	—	9	9	5	—	—	2	2	4,921,237	112,477	37,339	—	4,124	—	894	—	154,834	76,895	115,500
Neuenburg	6	1	—	8	7	5	—	—	—	2	1,470,418	—	161,895	27,612	4,945	—	2,682	—	197,134	—	75,088
Basel	5	—	—	11	5	5	—	—	3	—	1,678,068	221,797	253,967	38,033	37,084	73	7,519	5,274	563,747	—	16,000
Maraun	4	—	—	11	10	3	—	—	4	2	1,466,710	—	—	—	—	—	—	—	—	—	161,800
Luzern	1	—	—	7	4	—	—	—	2	2	1,494,674	—	—	—	—	—	—	—	—	—	63,667
Zürich	6	2	—	22	16	11	—	—	6	2	3,511,391	262,396	—	—	—	—	—	—	262,396	—	313,857
St. Gallen	—	—	—	20	2	3	—	—	6	—	2,406,761	94,488	—	—	—	—	—	—	94,488	—	24,063
Chur	1	—	—	7	1	1	—	—	2	—	648,401	25,353	—	—	—	—	—	13,015	38,368	—	53,976
Vellenz	—	1	—	2	4	—	1	—	1	—	277,281	—	—	—	—	—	—	137,915	137,915	—	48,230
Total	38	17	1	114	70	38	1	—	36	10	21,655,911	716,511	887,879	89,717	82,233	3,066	15,694	213,198	2,008,298	76,895	1,284,991

Anmerkung. Die ausländischen Blätter werden nur bei den in unmittelbarem Verkehr mit dem Auslande stehenden Postkreisen verzeigt.

Total-Anzahl der versandten Blätter (Nummern).

Taxpflichtige Schweizerische Blätter	21,655,911
„ ausländische „	2,008,298
Portofreie eidgenössische „	76,895
„ kantonale „	1,284,991
Gesammttotal	25,026,095
Anzahl der Blätter im Jahr 1863	23,463,470
Vermehrung im Jahr 1864	1,562,625

e. Ertrag der Transitgebühren.
(Geschlossene Briefpostsendungen.)

	1864.	1863.
Einnahmen	Fr. 3,259. 96	3,763. 90
Voranschlag	" 4,000. —	

Es werden dormalen über die Schweiz geschlossene Briefsendungen im Transit ausgewechselt:

- 1) zwischen den französischen Bureaux Genex, Gex einerseits, und St. Julien, Thonon, Ambulant Mâcon-Mont-Cenis, Nantua, Lyon u. anderseits;
- 2) zwischen dem französischen Postbureau in Basel einerseits und Feldkirch anderseits;
- 3) zwischen der belgischen Bahnpost de l'Est und der italienischen Bahnpost Camerlata-Mailand.

Der Ertrag der offen (stückweise) über die Schweiz transitirenden deutsch-italienischen Korrespondenzen ist im Produkte der Briestagen hievor (b.) begriffen.

f. Gebühren von Empfangsbefcheinigungen.

	1864.	1863.
a. von Scheinen	Fr. 27,036. —	26,673. —
b. " Büchern	" 28,503. 70	27,349. —
c. " Gelbanweisungscouvertis	" 7,666. 50	4,538. 50
Total	Fr. 63,206. 20	58,560. 50
Voranschlag	" 62,000. —	
Mehrertrag	Fr. 1,206. 20	

Die Mehreinnahme gegenüber dem Jahr 1863 beträgt
Fr. 4,645. 70

Die Einnahmen dieser Rubrik haben sich seit einer Reihe von Jahren alljährlich in erheblichem Maße gesteigert, und die obigen Ziffern entsprechen folgendem Verbräuche:

	Stückzahl.
a. Empfangscheine	297,396
b. Befcheinigungen in Büchern	856,000
c. Gelbanweisungscouvertis	168,652

g. Fachgebühren.

	1864.	1863.
Einnahmen	Fr. 21,135. 80	20,567. 60
Voranschlag	" 18,000. —	

Es ist dieses eine jener Einnahmen, die im Grunde keinen reinen Ertrag für die Postkasse repräsentiren, da für die Postverwaltung die sehr ins Einzelne gehende und eine schnelle Abwicklung der Empfangs Expedition hindernde Austheilung der Briefe in die verschiedenen Fächer, die Vornotirung der Beträge in den Registern, das Raumverforderniß in den Lokalen, die mit der Auslieferung verbundene Beschäftigung der Beamten, die hin und wieder vorkommenden Verluste der Taxen wie der Fachgebühren auf insolventen Fachhaltern u. s. w. höher anzuschlagen sind, als der Ertrag der Fachgebühren, und es ist daher in dem Posttagengesetze vom 20. Februar 1862 das Halten von Brieffächern lediglich mit Rücksicht auf die Konvenienz des Handels- und Industriestandess beibehalten worden.

h. Konzessionsgebühren.

	1864.	1863.
Einnahmen	Fr. 50,951. 05	49,185. 37
Voranschlag	„ 54,000. —	

Den größten Beitrag hieran liefern die schweizerische Nordostbahn und Zentralbahn, deren Reinertrag auch im Berichtsjahr 4 % übersteigt, und die nach Maßgabe der Bundesbeschlüsse zur Entrichtung einer Konzessionsgebühr bis auf Fr. 500 für jede Bahnstunde angehalten werden können.

Durch Bundesrathsbeschluß vom 30. Jänner 1865 ist die Konzessionsgebühr für 1864 festgestellt worden, wie für 1863:

für die Nordostbahn, zu 500 Fr. die Bahnstunde,	
für 37 Bahnstunden, auf	Fr. 18,500. —
für die Zentralbahn, zu 400 Fr. die Bahnstunde,	
für 51½ Bahnstunden, auf	„ 20,600. —

Es haben ferner Konzessionen erlangt und hiefür bezahlt:

Die Dampfbootverwaltungen	„ 5,126. 80
Omnibusunternehmungen	„ 6,724. 25
	Fr. 50,951. 05

Die Repartition auf jeden einzelnen Postkreis ist in der Beilage Nr. 13 angezeigt.

i. Verschiedenes.

	1864.	1863.
Einnahmen	Fr. 17,644. 16	18,599. 25
Voranschlag	„ 28,000. —	

Uebersicht des Ertrags der Konzessionsgebühren im Jahr 1864.

Postkreise.	Anzahl der Konzessionäre.	Dampfboote.		Omnibusz.		Eisenbahnen.		Total.	
		Fr.	Np.	Fr.	Np.	Fr.	Np.	Fr.	Np.
Genf	24	425	—	4,189	95	—	—	4,614	95
Lausanne	4	100	—	292	20	—	—	392	20
Bern	20	900	—	722	50	—	—	1,622	50
Neuenburg	6	—	—	173	15	—	—	173	15
Basel	3	—	—	47	40	20,600	—	20,647	40
Ararau	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Luzern	4	860	—	111	45	—	—	971	45
Zürich	14	2,758	45	673	95	18,500	—	21,932	33
St. Gallen	9	33	35	256	20	—	—	289	55
Ghur	6	—	—	137	—	—	—	137	—
Vellenz	4	50	—	120	45	—	—	170	45
Total	94	5,126	80	6,724	25	39,100	—	50,951	05

Die Einnahmen sind aus nachstehenden speziellen Rubriken geflossen:

1. Strafgeelder und Bußen:

a. von Beamten und Bediensteten (Ordnungsstrafen, in 908 Fällen)	Fr. 2,934. 42
b. von Privaten, wegen Uebertretung des Postregalgesetzes (meistens Verwendung schon früher benutzter Frankomarken) in 571 Fällen	" 1,622. 37

Für diese Rubriken wird auf die hievor angefügten Beilagen Nr. 4 und Nr. 5 verwiesen.

2. Erlös aus verkauftem altem Postmaterial	" 3,667. 88
3. Vergütung für den Gebrauch von Postfuhrwerken	" 2,237. 95
4. Erlös aus dem Verkauf unbestellbarer Fahrpoststübe	" 1,374. 02
5. Zufällige Einnahmen:	

Rechnungsberichtigungen . Fr. 1,599. 44

Verkauf von Tarifen, Kurskarten, Postkarten . " 122. 85

Vergütung von der Bundeskanzlei für die spezielle Postbedienung des Bundesrathshauses . " 710. —

Verkauf von Deklarationen und Frachtkarten . " 343. 25

Verkauf von Makulatur . " 2,248. 60

Erlös von Wagenreparatur . " 72. 50

Gehaltsabzüge . " 391. 38

Gaspreis-Mabatt . " 103. 60

Stempelgebührrvergütung . " 23. 25

Vergütung einer Gerichtsbusse . " 30. —

Verschiedenes . " 162. 65

" 5,807. 52

Fr. 17,644. 16

k. Vermehrung des Postmaterials.

Nach Inventar ist der Bestand des Postmaterials auf 31. Dezember 1864 gegen denjenigen des vorigen Jahres gestiegen um Fr. 90,802. 95, welcher Mehrwerth nach dem Bundesbeschlusse vom 20. Januar 1860 von der Bundeskassa an die Postverwaltung vergütet worden ist. Man sehe hierüber Näheres unter der Rubrik „Hauptergebnisse des Inventars“, Ziffer 3 hievor.

Uebersicht

der gegen Postbeamte und Bedienstete verhängten Ordnungsstrafen.

1864.

Postkreise.	Beamte.			Bedienstete.			Kondukteure.			Postillone.			Postpferdhalter.			Total.		
	Zahl.	Betrag.		Zahl.	Betrag.		Zahl.	Betrag.		Zahl.	Betrag.		Zahl.	Betrag.		Zahl.	Betrag.	
		Fr.	Rp.		Fr.	Rp.		Fr.	Rp.		Fr.	Rp.		Fr.	Rp.		Fr.	Rp.
Genf	39	117	50	62	158	—	1	5	—	—	—	—	2	10	—	104	290	50
Lausanne	46	89	40	22	64	60	21	51	50	4	20	—	19	163	97	112	389	47
Bern	24	94	—	31	104	—	19	53	—	7	20	—	9	27	—	90	298	—
Neuenburg	3	7	—	1	1	—	50	160	—	9	44	15	—	—	—	63	212	15
Basel	27	72	—	25	46	—	22	68	—	17	37	—	1	2	—	92	225	—
Ararau	43	98	—	13	49	50	6	13	—	7	26	—	12	47	—	81	233	50
Luzern	18	51	—	14	24	50	9	18	50	2	6	50	12	72	15	55	172	65
Zürich	73	258	30	41	162	—	27	70	—	23	80	60	1	3	—	165	573	90
St. Gallen	24	40	—	3	7	22	12	57	—	21	124	75	37	136	28	97	365	25
Thur	7	22	—	3	5	—	11	27	—	—	—	—	7	31	—	28	85	—
Vellenz	5	11	—	1	2	—	6	33	—	3	15	—	6	28	—	21	89	—
Total . . .	309	860	20	216	623	82	184	556	—	93	373	90	106	520	40	908	2934	42

5. Ausgaben.

a. Gehalte und Vergütungen.

	1864.	1863.	1864 Mehrausgabe.
Ausgaben laut Rechnung	Fr. 2,402,603 70	2,214,636. 05	187,967. 65
Budget für 1864	„ 2,430,700. —		

Diese Ausgaben vertheilen sich auf die nachbezeichneten Abtheilungen der Beamten und Bediensteten:

Voranschlag für 1864.	1864.	Ausgaben mehr als 1863.	weniger
--------------------------	-------	-------------------------------	---------

Durch das Besoldungsgesetz vom 29. September 1864 und den Bundesrathsbeschluß vom 19. Oktober 1864 ist die Besoldung der meisten Beamten und Angestellten der Generalpostdirektion erhöht worden und demnach der Voranschlag für 1864 von Fr. 65,100 auf Fr. 68,100 gestiegen.

Fr.		Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.
	1. Generalpostdirektion.					
	Ständige Beamte	62,856.	61			
	Provisorische Aushilfe	3,998.	10			
				66,854.	71	8,664. 33 —
40,500	2. Kreispostdirektionen	39,787.	67			1,601. 43
31,000	3. Kreispostkontroleure	30,330.	77			421. 96
26,000	4. Kreispostadjunkte	25,858.	15			935. 70
50,000	5. Kommiss der Kreispostdirektion (Kanzlei u Kontrolle):					
nicht Fr. 1100 Zuschlag						
	Uebertrag	95,976.	59	66,854.	71	11,623. 42 —

Voranschlag
für 1864.

Fr.

Uebertrag

95,976. 59

Ständige Beamte 46,336. 04

Provis. Aushilfe 2,993. 29

49,329. 33

975,000

26,000 Nachtr.

1,001,000

6. Postbüreau.

Ständige Beamte . . 918,849. 91

Provisorische Aushilfe . . 64,622. 72

983,472. 63

85,687. 35

910,000

6,000 Nachtr.

916,000

7. Postablagen, Briefträger, Voten u. f. w.

Ständige Angestellte . . 872,701. 86

Provisorische Aushilfe . . 31,753. 53

904,455. 39

72,857. 82

300,000

8. Kondukteure.

Ständige Angestellte . . 250,940 85

Provisorische Aushilfe . . 51,574. 20

302,515. 05

8,579. 67

2,402,603. 70

187,967. 65

1864.

Ausgaben

mehr weniger
als 1863.

Fr. Rp.

Fr. Rp.

Fr.

66,854. 71

11,623. 42

—

145,305. 92

9,219. 39

—

Es sind aus den Einnahmen auf die Besoldungen verwendet worden:

Im Jahr 1864	30,2 %.
" " 1863	24,6 "

Wie der Personaletat aufweist, hat die Errichtung neuer Stellen in den Postbüreau, für den Briefträgerdienst u. dgl. einen beträchtlichen Theil der Mehrausgaben auf Besoldungen in Anspruch genommen; übrigens wurden in vielen Gegenden und Ortschaften die Boten- und Briefträgergänge vermehrt. Bei vielen Beamten und Bedienstungen konnte die Besoldung nicht mehr genügen; sei es, daß überhaupt der früher angelegte Maßstab der Gegenwart nicht mehr entspricht, sei es, daß die Dienstleistungen beträchtlich zugenommen haben.

Wie groß auch die Besoldungsmehrausgabe für 1864 von Fr. 187,967 scheinen mag, werden dennoch fernere Mehrverwendungen nicht zu umgehen sein, wenn man in den Einrichtungen nach den Bedürfnissen fortschreiten und der Postverwaltung die gebührende Entschädigung ihrer Anstellungen gestatten will.

b. Kommissäre und Reisekosten.

	1864.	1863.
Ausgaben	Fr. 17,993. 40	20,228. 05
Voranschlag	" 18,000. —	
Es sind für Reisen und Missionen verrechnet worden:		
Von dem Postdepartement und der Generalpostdirektion	Fr. 3,408. 80	
Von den Traininspektoren	" 2,384. 70	
Von den Kreispostdirektionen	" 12,199. 90	
	Fr. 17,993. 40	

Die Kosten der Abordnung eines Fachbeamten an die schweizerische Gesandtschaft in Paris zur Mitwirkung bei Fortsetzung der Unterhandlung des französisch-schweizerischen Postvertrags fallen auf Rechnung des Jahres 1865.

c. Bureaukosten.

	1864.	1863.
Ausgaben	Fr. 236,999. 96	Fr. 248,829. 39
Voranschlag	" 237,000. —	
Weniger=Ausgabe	Fr. — 04	

Die Minderausgabe gegenüber dem Jahr 1863 beträgt Fr. 11,829. 43.

Es folgt hier zunächst eine Vergleichung der Ausgaben in den Jahren 1863 und 1864 nach den verschiedenen Unterabtheilungen:

	Ausgaben.		Mehr	Minder
	1864.	1863.	als 1863.	
1. Formulare und Druckkosten	Fr. 107,606. 39	Fr. 124,478. 07	— —	Fr. 16,871. 68
2. Büreamaterialien	" 25,878. 12	" 20,161. 25	Fr. 5,716. 87	— —
3. Siegellaf	" 15,557. 12	" 10,746. 70	" 4,810. 42	— —
4. Buchbinderarbeit	" 15,845. 94	" 17,548. 75	— —	" 1,702. 81
5. Beleuchtung	" 51,674. 55	" 54,034. 71	— —	" 2,360. 16
6. Beheizung	" 13,651. 86	" 11,912. 11	" 1,739. 75	— —
7. Verschiedene Büreaubedürfnisse	" 6,785. 98	" 9,947. 80	— —	" 3,161. 82
	Fr. 236,999. 96	Fr. 248,829. 39	Fr. 12,267. 04	Fr. 24,096. 47
		" 236,999. 96		12,267. 04
Mindererausgabe		Fr. 11,829. 43		Fr. 11,829. 43

Die erheblichste Ersparniß erzielt sich zunächst auf der Rubrik „Formulare und Druckkosten.“ Die Ausgabe des Jahres 1864 steht nicht nur Fr. 16,871. 68 niedriger, als diejenige im Jahr 1863, sondern auch Fr. 10,339. 35 unter der Ausgabe des Jahres 1862.

Obwohl zur Beschleunigung der Expeditionsgeschäfte und zur Ersparung von Zeit und Arbeitskräften, zur Ausdehnung der Statistik, in Folge von Neuerungen im Expeditionsdienste u. s. w. stetsfort neue Formulare geschaffen werden müssen und auch deren manche im Jahr 1864 eingeführt worden sind; obwohl sich im Jahr 1864 der Postdienst vielfach entwickelte und an Ausdehnung gewonnen hat, indem nicht nur erhebliche Personalvermehrung eintrat, sondern auch die Kurse, Sendungen und die Räumlichkeiten in den Postbüreaux bedeutend vermehrt wurden, was nothwendig einen Mehrverbrauch an Formularen und Materialien zur Folge haben mußte, so konnte doch dieses günstige Resultat durch die getroffenen Einrichtungen erzielt werden. Diese Einrichtungen bestehen in größerer Centralisation der Anschaffungen und ausgedehnterer Benutzung der Konkurrenz. Wenn hiebei die Postverwaltung gewonnen hat, so konnte andererseits nicht vermieden werden, daß dadurch in verschiedenen Richtungen eine Unzufriedenheit hervorgerufen wurde, die jedoch nur in persönlichen Interessen ihren Grund hatte.

Statt daß früher den einzelnen Kreispostdirektionen die Anschaffung ihrer Büreaubedürfnisse beinahe gänzlich überlassen war, hat die Postverwaltung seit einigen Jahren angefangen, diejenigen Formulare, welche allenthalben gleichmäßig verwendet werden, auf dem Konkurrenzwege zu beziehen. Der Erfolg war so günstig, daß einzig die im Jahr 1861 abgeschlossenen Lieferungsverträge gegenüber den früher bezahlten Preisen bei dermaligem Verbräuche eine nachgewiesene jährliche Ersparniß von Fr. 18,600 ergeben.

Seither sind alljährlich neue Verträge über Lieferung einiger Serien von Formularen abgeschlossen worden, so wie auch im Jahr 1864, so daß dermalen 16 Verträge in Kraft sind.

Bei dem günstigen Ergebnis dieses Verfahrens wird die Postverwaltung auch fortfahren, jene Formulare und Büreaubedürfnisse auf dem Konkurrenzwege zu beziehen, welche sich gut dazu eignen und dabei wie bisher so weit thunlich auf eine Vertheilung nach den verschiedenen Landestheilen Bedacht nehmen, wobei selbstverständlich ist, daß bei bedeutenden Preisdifferenzen vorerst die Interessen der Verwaltung gewahrt werden müssen.

Die erwähnten Verträge vertheilen sich auf die Postkreise wie folgt:

Genf	1,
Vern	2,
Basel	6,
Luzern	2,
Zürich	2,
St. Gallen	3.

Aus dem Kreise Neuenburg sind seit vielen Jahren keine Angebote mehr eingelangt, und jene aus den Kreisen Lausanne, Aarau, Chur und Velenz wurden bisher der zu hohen Preise wegen nicht annehmbar gefunden.

Außer der Anschaffung der Formulare auf dem Konkurrenzwege wurde auch eine nähere materielle Prüfung der Lieferungsrechnungen der Kreise angeordnet und die bisher nicht begrenzte Kompetenz der Kreispostdirektionen derjenigen gleichgestellt, welche das Reglement über die Organisation der Finanzverwaltung vom 31. Dezember 1861 den Vorstehern der verschiedenen Spezialverwaltungen zutheilt.

Auch diese Einrichtung hat erheblich dazu beigetragen, die Ausgaben auf das richtige Maß zurück zu führen, denn es ergab sich an manchen Orten der Anlaß, überspannte Preise und allzu kostspielige Anschaffungen zurückzuweisen.

Ein großer Theil der Formulare, nämlich alle jene, welche nicht allen oder mehreren Kreisen dienen können, muß übrigens jederzeit durch die Kreise angeschafft werden. Solche Anschaffungen sind im Jahr 1864 von den Kreisen im Betrage von Fr. 50,001. 27 gemacht worden. Die Anschaffungen durch die Zentralverwaltung dagegen betrugen die Summe von Fr. 57,605. 12. Letztere vertheilen sich wie folgt:

Papiere und Formulare für die Kreise	Fr. 50,752. 15
Postamtssblatt	" 2,183. 42
Tarife	" 1,310. 30
Kurskarten	" 1,646. —
Formulare und Papier für den Gebrauch der Büreau der Generalpostdirektion	" 1,713. 25

Total Fr. 57,605. 12

Die Ausgaben für Büreamaterialien übersteigen diejenigen des Jahres 1863 um Fr. 5716. 87. Es ist dieses die richtige Folge der im letzten Geschäftsberichte erwähnten Vorschrift, daß dieser Rubrik mehrere Gegenstände zugewiesen wurden, welche früher bei den verschiedenen Büreaubedürfnissen verrechnet wurden. Die Ausgaben letzterer Rubrik sind nun im Jahr 1864 um Fr. 3161. 62 niedriger als im Jahr 1863, wodurch diese Mehrausgabe erklärt ist.

Die Anschaffungen auf dem Konkurrenzwege wurden bereits auch auf diese Rubrik ausgedehnt und zwar nicht ohne guten Erfolg, denn einzig auf der Anschaffung von Pakschnüren und Bindfaden, wofür die Ausgabe Fr. 4000—5000 per Jahr beträgt, ergibt sich eine Ersparniß von 20 Prozent. Der nämliche Weg wird auch für andere Anschaffungen von Belang eingeschlagen werden, so namentlich für die amtlichen Briefcouverts, welche eine Jahresausgabe von etwa Fr. 6000—7000 und der Paktpapiere, welche alljährlich eine solche von Fr. 3000—4000 verursachen.

Es ist für die Folge eine Minderausgabe dieser Rubrik zu gewärtigen, weil im Jahr 1864 bedeutende Vorräthe angeschafft worden sind, wie dies jeweilen die Vorbereitung der Konkurrenzanschreibung erfordert.

Die Ausgaben für Siegellack sind deswegen so schwankend, weil in einzelnen Kreisen jeweilen auf Ende des Jahres mehr oder weniger bedeutende Vorräthe angeschafft worden sind.

Die Einföhrung der Verbleiung war fortwährend Gegenstand rühere Proben und Untersuchungen. Eine so durchgreifende Neuerung durfte nicht wohl allgemein eingeföhrt werden, bevor sie vollkommene Beruhigung gewährt hatte, sowohl in Bezug auf die Sicherheit des Verschlusses als auch bezüglich der Leichtigkeit und Schnelligkeit der Manipulation.

Die Versuche sind übrigens auf einem Punkte angelangt, welcher demnächst eine endgültige Entschliesung erlaubt.

Die Minderausgabe für Buchbinderarbeiten rührt ebenfalls von der vermehrten Anschaffung auf dem Konkurrenzwege her, indem die Verträge für die gebundenen Bücher und Register abgeschlossen und somit die Einbandkosten in der Rubrik „Formulare und Druckkosten“ verrechnet sind.

Die Kosten für Beleuchtung und Beheizung ergeben keine erheblichen Abweichungen gegenüber dem Jahr 1863. Jedenfalls ist auf eine Minderausgabe für die Zukunft nicht zu hoffen, indem diese Ausgaben, abgesehen von dem Steigen der Preise der Beheizungs- und Beleuchtungsmaterialien, mit der unvermeidlichen steten Ausdehnung der Lokaltäten sich vermehren müssen. Wenn die Beleuchtungskosten um Fr. 2360. 16 niedriger sind als im Jahr 1863, so findet sich der Grund namentlich in der manchen Orts eingeföhrten Petrolverwendung statt des Oeles und der Kerzen, während sich andererseits in der Mehrausgabe von Fr. 1739. 75 für Beheizung der Ende 1864 frühe begonnene Winter fühlbar macht, wie sich ohne Zweifel in den Rechnungen des Jahres 1865 auch der spät eingetretene Frühling fühlbar machen wird.

Die Minderausgabe für verschiedene Büreaubedürfnisse ist bereits bei der Rubrik „Büreaumaterialien“ erörtert worden.

d. Dienstkleidung.

Zu Bestreitung der Kosten dieses Verwaltungszweiges standen nachstehende Summen zur Verfügung:

Budget pro 1864	Fr. 90,000. —	
Nachkredit	„ 5000. —	
		Fr. 95,000. —
Erlös durch Verkauf von Postillonshosen, Tüchern und Musterstücken	„ 10,933. 33	
		Fr. 105,933. 33

Die Ausgaben vertheilen sich in nachstehende Rubriken:

a. Ankauf von Tüchern, Knöpfen und übrigen Ausrüstungsgegenständen	Fr.	81,279. 90
b. Anfertigungskosten	"	22,580. 31
c. Expertisen und Pafen	"	522. 40
d. Verzinsung des letztjährigen Inventarwerthes auf 31. Dezember 1863 von Fr. 26,486. 78 à 4 %	"	1,059. 47
Totalausgaben	Fr.	105,442. 08
Von obigem Kredit blieben unverwendet	"	28. 70
Die Dienstkleidungskasse weist einen Saldo von	"	462. 55
wie oben	Fr.	105,933. 33
Ausgaben pro 1864	Fr.	105,442. 08
Inventarbestands-Verminderung	"	5,300. 99
Total der Verwendung im Jahr 1864	Fr.	110,743. 07
" " " " " 1863	"	100,738. 57
Mehrverwendung im Jahr 1864	Fr.	10,004. 50

Die sämtlichen größern Lieferungen an Tüchern etc. werden je-
weilen zur freien Bewerbung ausgeschrieben, und es wird bei der Aus-
wahl möglichst auf Begünstigung der einheimischen Industrie Bedacht ge-
nommen. Anstände mit Lieferanten in Bezug auf die Qualität der
Waare haben im Berichtjahre keine stattgefunden.

Von vorgekommenen Neuerungen im Kleidungsweisen im laufenden
Rechnungsjahre erwähnen wir die Einführung einer uniformen Winter-
Kopfbedeckung für die Kondukteure auf Vergrouten, bestehend in einer
Pelzmütze, welche den betreffenden Bediensteten alle 2 Jahre unentgeltlich
verabreicht wird.

Die Einführung dieser Kopfbedeckung hat sich als zweckmäßig bewährt,
indem nun alle Berg-Kondukteure dieselbe während dem Winter im
Dienste tragen und dadurch die frühere unangenehm auffallende Mannig-
faltigkeit in der Kopfbedeckung der Kondukteure zu bestehen aufgehört hat.

Es wurden ferner Versuche gemacht, über Verwendung von Gauthouc-
Mänteln, welche während dem Sommer von den Briefträgern der Haupt-
postämter anstatt der zu schweren Tuchträgen getragen werden sollen, und
es haben sich die sämtlichen Kreisdirektionen übereinstimmend zu Gunsten
der Einführung dieses Kleidungsstückes ausgesprochen.

Wir werden daher die Briefträger der Hauptpostämter und der be-
deutendern Ortschaften successive mit solchen Gauthouc-Mänteln ver-
sehen; die Dauer derselben kann vorläufig auf 2 Jahre festgesetzt und

Diejenige der Tuchfrägen der mit Gauthou-Mänteln versehenen Briefträger von 3 auf 4 Jahre ausgedehnt werden.

Mittheilungen über den weiteren Erfolg dieser Maßregel, so wie einige fernere beabsichtigte Modifikationen im Kleidungswesen fallen in den nächstkünftigen Geschäftsbericht.

e. Gebäulichkeiten.

	1864.	1863.
Ausgaben	Fr. 147,283. 39	Fr. 131,517. 83
Voranschlag	„ 149,000. —	

Anlässlich der im Dezember 1864 verlangten Erhöhung des Kredites von Fr. 140,000 auf Fr. 149,000 haben wir nachgewiesen, daß die Mehrausgabe durch Zunahme des Bedürfnisses an Postlokalen und durch Steigen der Mithen entstanden ist.

Die Mithen haben einen Betrag erreicht (nach Abzug der Unter- mithungen) von	Fr. 141,170. 59
für kleinere innere Einrichtungen in den Postlokalen sind ausgelegt worden	„ 6,112. 80
	Fr. 147,283. 39

f. Postmaterial.

	1863.	1864.
Ausgaben	Fr. 470,511. 73	566,825. 15
Budget und Nachkredit		567,100. —
	Minderausgabe	274. 85

Die Ausgaben für Postmaterial vertheilen sich auf die Unterubriken wie folgt:

	1863.	1864.
a. Neue Anschaffungen:		
1) Wagen und Schlitten	Fr. 100,012. 59	139,226. 80
2) Fuhrwesenmaterial	„ 59,763. 78	78,392. 66
3) Büreaugeräthschaften	„ 45,729. 44	59,973. 34
b. Reparaturen:		
1) Wagen und Schlitten	„ 186,835. 01	206,366. 36
2) Büreaugeräthschaften	„ 18,697. 47	21,206. 86
c. Kosten der fahrenden Postbüreaus	„ 28,635. 75	39,489. 32
d. Verzinsung des Post- materials	„ 40,188. 72	42,098. 05
	Fr. 479,862. 76	586,753. 39

	Fr. 479,862. 76	586,753. 39
Ab für geliefertes Material an neue Wagen	„ 9,351. 03	19,928. 24
	Fr. 470,511. 73	566,825. 15
Mehrausgabe gegenüber dem Jahre 1863		Fr. 96,313. 42

Von dieser Mehrausgabe fällt der größte Theil mit
 Fr. 66,797. 23 auf Rechnung der Wagen und Schlitten, deren Reparaturen und Anschaffungen von Fuhrwesenmaterial; sodann
 „ 16,753. 29 auf Büreaugeräthschaften;
 „ 10,853. 57 „ Kosten für fahrende Postbüreau;
 „ 1,909. 33 „ Verzinsung des Postmaterials.

In Betreff der Wagen und Schlitten ist zu bemerken, daß, obgleich deren Zahl gegenüber dem letzten Jahre sich vermehrt hat, der Mangel an postamtlichen Fuhrwerken für die vielen bereits erstellten und noch zu erstellenden Lokalkurse noch immer fühlbar ist, so wie, daß im Interesse der Postverwaltung selbst, behufs Entwicklung des Reisenden-Verkehrs der größern Postkurse auf den Bergrouen, das Wagenmaterial für den Beiwagendienst noch wesentlich vermehrt und verbessert werden sollte. Die vorläufig auf der Simplon-Route, wo die bezüglichlichen Uebelstände am dringendsten der Abhilfe bedurften, stattgefundenen Verbesserungen haben ihren Zweck vollkommen erreicht und sehr befriedigende Ergebnisse erzielt.

Auch in Bezug auf ein möglichst genaues Anpassen der Wagenverwendung an die durchschnittliche Frequenz behufs Ersparnissen an Kurskosten hat man, wegen Mangel an hinreichenden Wagen kleinerer Kapazität, nicht immer freie Hand.

Bis diesen Bedürfnissen in hinlänglichem Maße entsprochen ist, kann daher eine Reduktion der Ausgaben für das Wagenmaterial ohne erhebliche Nachtheile nicht wohl eintreten.

Obgleich bei Anordnung der Wagenreparaturen stets die möglichste Oekonomie waltet, so konnte eine Mehrausgabe in dieser Richtung dennoch nicht vermieden werden, besonders der vielen langen Bergkurse wegen, bei welchen der Abgang des Trainmaterials unverhältnißmäßig größer ist, als in der Ebene. Die angestrebte successive Vermehrung des Trainmaterials wird noch den weitem Vortheil gewähren, künftig reparaturbedürftige Wagen rechtzeitig und sobald ein Schaden erfolgt, auswechseln und wieder in Stand stellen lassen zu können, wodurch namhafte Kosten für größere Reparaturen erspart werden.

Bezüglich der für geliefertes Material an neue Wagen in Abzug gebrachten Summe von Fr. 19,928. 14 ist zu bemerken, daß dieses Jahr behufs Erlangung besserer und gleichmäßigerer Waare die erforderliche

Bestand der schweizerischen Eisenbahnen auf 31. Dezember 1864.

[illegible]

Bemerkungen. 1) Linie Oerlikon-Bülach mit Abzweigung wird am 1. Mai 1865 dem Betriebe übergeben werden.
2) Jongne-Eclépens, Fristverlängerung bis 1. Juni 1865.
3) Fristverlängerung bis 3. August 1866.
4) 8. Februar 1868.
5) Gümligen (Mite Aufnahmgebäude)-Bern (Mite Aufnahmgebäude) (Centralbahnstrecke) = 25,606 Schweizerfuss.
6) Zollikofen (Mite Aufnahmgebäude)-Bern (Mite Aufnahmgebäude) (Centralbahnstrecke) = 24,785.
Die Längen der Tessinerbahnen sind von der Gesellschaft nur approximativ angegeben worden.)

Garnitur für die neuen Wagen, wie Moquette, Borten u., von der Postverwaltung selbst geliefert wurde, daher sich denn auch ein Mehrbetrag von Fr. 10,577. 21 gegenüber dem Jahre 1863 erzeigt.

Gingegen haben sich selbstverständlich die Ausgaben für Fuhrwesenmaterial (Magazinvorräthe) entsprechend vermehrt.

Alte und große Fuhrwerke, welche sich für den Postdienst ihrer Beschaffenheit wegen nicht mehr eignen, finden sich beinahe keine mehr vor. Es sind dieselben möglichst vortheilhaft veräußert und namentlich zum größten Theil gegen geeignete kleinere Fuhrwerke ausgetauscht worden.

Der von der Bundesversammlung ertheilte Auftrag, zu prüfen, ob nicht die bestehenden Einrichtungen in Betreff der Verwaltung des Trainwesens einer Reorganisation unterworfen werden sollten, ist gegenwärtig in Behandlung, und es fällt die Erledigung dieses Gegenstandes in den nächstfolgenden Geschäftsbericht.

Die Mehrausgaben für Büreaugeräthschaften fallen größtentheils auf Rechnung der Möblirung des neuen Postgebäudes in Lausanne und des Ankaufs der Remise in Chexbres, welche, weil der Grund und Boden, worauf dieses Gebäude steht, nicht angekauft werden konnte, als Mobiliargegenstand aufgenommen und verrechnet werden mußte.

Die Mehrausgaben für fahrende Postbureauz sind der steten Ausdehnung derselben zuzuschreiben, wobei wir auf den Bericht über die Bahnposten selbst verweisen.

g. Transportkosten.

Ordentliches Budget für 1864	Fr. 2,904,000. —
Bewilligter Nachkredit	„ 55,000. —

Total des Budgets	Fr. 2,959,000. —
Ausgaben laut Rechnung des Jahres 1864	„ 2,930,265. 65
„ „ „ 1863	„ 2,914,232. 88
Minderausgabe im Vergleich zum Budget	„ 28,734. 35
Mehrausgabe im Vergleich zum Jahre 1863	„ 16,032. 77

Im Jahr 1854 betrugen die Ausgaben an Transportkosten Fr. 3,806,714. 93, die Einnahmen von Reisenden Fr. 3,540,034. 92, die Länge der Kurzstrecken 1176 Wegstunden; im Jahr 1864 dagegen betrugen die Transportkosten Fr. 2,930,265. 65, die Einnahmen von Reisenden Fr. 2,001,402. 51, die Kurzstrecken 1031 Wegstunden.

Die Wegstunde erforderte an Betriebskapital:

Im Jahr 1854	Fr. 3,237
„ „ 1864	„ 2,842
Minderausgabe pro 1864	Fr. 395

Die Einnahmen betragen per Wegstunde:

Im Jahr 1854	Fr. 3,010
" " 1864	" 1,941
Mindereinnahme pro 1864	Fr. 1069.

Die Einbuße auf dem Personentransporte beträgt per Wegstunde:

Im Jahr 1864	Fr. 901
" " 1854	" 227
demnach im Jahr 1864	Fr. 674

mehr als im Jahr 1854, weil die vortheilhaftern Kurzstrecken zum größten Theile an die Eisenbahnen übergegangen sind.

Die Transportkosten zerfallen in zwei Hauptrubriken, nämlich in fixe, auf Verträgen beruhende Kurzzahlungen und in irreguläre Transportkosten, welche letztere neun untergeordnete Ausgabetitel umfassen, wie die Beilagen Nr. 14, 15 und 16 zeigen.

1. Fixe, auf Verträgen beruhende Kurzzahlungen.

Betrag im Jahr 1864	Fr. 2,114,375. 90
" " " 1863	" 2,085,310. 46
Bermehrung im Jahr 1864	Fr. 29,065. 44

Bei den in den Jahren 1863 und 1864 stattgefundenen Vertragserneuerungen sind, wie wir schon früher bemerkt haben, in den meisten Fällen ermäßigte Kurzzahlungen erzielt worden, so daß dadurch eine Mindererausgabe in den fixen Transportkosten erfolgt ist. Die Zunahme von Fr. 29,065. 44 bildete sich daher aus den Mehrkosten der im Laufe der letzten zwei Jahre neu erstellten Jahres- und Sommerkurse, im Vergleiche zu den Kurzkosten, welche im nämlichen Zeitraume für aufgehobene und abgekürzte Kurse aufgehört haben.

Die durchschnittliche Entschädigung oder Kurzzahlung für ein im regulären Dienste verwendetes Pferd (ohne das Postillonstrinkgeld) betrug

im Jahr 1854	Fr. 1621
" " 1863	" 1489
" " 1864	" 1490.

Dieselbe hat sich daher seit dem Jahre 1854 um Fr. 131 per Pferd vermindert.

Die Pferdepreise haben sich zwar seit einigen Jahren beinahe verdoppelt. Da jedoch der Stand der Futterpreise seit längerer Zeit nicht ungünstig ist, so zeigt sich gleichwohl in den meisten Gegenden, namentlich für kleinere Postführungen, ziemlich Konkurrenz. Für bedeutendere Transportleistungen hingegen, welche eine größere Anzahl Pferde erheischen, hält es dagegen oft schwer, billige Angebote von Unternehmern zu

Transportkosten sämtlicher Postreise in den Jahren 1863 und 1864.

(Monatweise zusammengestellt.)

Monate.	Jahre.	Fixe, 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 Fahrpostkiste über 10 K.		Total irreguläre Kurs- kosten.		Total.	
		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.
Januar	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
	1864	162,295	46	9,919	50	250	20	1,462	75	11,632	45	1,963	30	19,936	70	180	35	12	10	2,573	18	6,776	06	43,074	14	205,369	60
Februar	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
	1864	162,326	56	11,418	15	673	50	1,022	29	13,113	94	2,217	85	18,706	90	41	35	—	—	1,450	44	3,534	74	39,065	22	201,391	78
März	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
	1864	164,056	97	21,928	13	307	55	3,232	38	25,468	06	2,975	45	20,068	25	33	35	30	—	2,192	25	4,165	12	54,932	48	218,989	45
April	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
	1864	163,081	20	23,847	76	328	20	1,477	20	25,653	16	3,711	35	19,658	—	33	35	100	50	1,152	01	5,356	48	55,664	85	218,746	05
Mai	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
	1864	164,996	60	28,400	59	1,169	63	2,030	83	31,601	05	4,421	30	20,532	55	33	35	—	—	2,101	60	6,614	63	65,304	48	230,301	08
Juni	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
	1864	185,070	61	26,614	26	3,919	28	3,648	52	34,182	06	4,239	65	21,341	35	160	30	30	—	1,463	82	6,603	34	68,020	52	253,091	13
Juli	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
	1864	205,111	86	42,076	46	6,049	65	5,777	12	53,903	23	6,553	65	23,448	85	14	01	—	—	1,144	14	4,703	57	89,767	45	294,879	31
August	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
	1864	203,507	50	61,530	36	11,115	—	2,215	05	74,860	41	8,242	95	23,827	15	80	10	—	—	1,405	59	6,447	79	114,863	99	318,371	49
September	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
	1864	203,603	90	41,601	56	9,850	79	4,154	67	55,607	02	6,110	40	22,682	25	—	—	586	10	1,718	52	7,839	77	94,544	06	298,147	96
Oktober	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
	1864	169,579	10	31,197	61	4,548	95	2,457	64	38,204	20	4,655	33	21,061	30	—	—	—	—	3,233	72	7,393	99	74,548	58	244,127	68
November	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
	1864	164,649	51	23,675	26	969	94	1,364	26	26,009	46	3,583	20	19,722	40	—	—	12	10	1,323	53	7,655	95	58,306	64	222,956	15
Dezember	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
	1864	166,096	63	20,204	66	1,289	83	3,325	33	24,819	82	2,211	55	20,287	65	182	01	191	35	2,718	43	7,386	53	57,797	34	223,893	97
Total	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
	1864	2,114,375	90	342,414	30	40,472	52	32,168	04	415,054	86	50,885	98	251,273	35	758	17	962	15	22,477	27	74,477	97	815,889	75	2,930,265	65
Bermehrung . .	1864	29,065	44	—	—	21,379	71	—	—	—	—	—	—	7,234	40	—	—	—	—	1,313	94	3,382	63	—	—	16,032	77
Berminderung .	"	—	—	23,301	74	—	—	4,039	61	5,961	64	777	37	—	—	18,016	58	208	05	—	—	—	—	13,032	67	—	—

Transportkosten sämtlicher Postreise in den Jahren 1863 und 1864.
(Postreiseweise zusammengestellt.)

Postreise.	Jahre.	Fixe, auf Verträgen beruhende Bezahlungen.		Außerordentliche und Beiwagenkosten.						Total außerordentliche und Beiwagenkosten.		Abtretung von Kondukteurs- plätzen.		Postillons- Trinkgelder.		Schifffahrts- Gelder.		Gebühren an das Ausland.		Wagenbeleuch- tung und Wagenfett.		Vergütungen an die Eisenbahnen und Dampfboote für den Transport der Fahrpostkiste über 10 Z.		Total der irregulären Kurskosten.		Total.	
		Fr.	Np.	Fr.	Np.	Fr.	Np.	Fr.	Np.																		
Genf	1863	10,946	04	—	—	—	—	181	55	181	55	4	20	—	—	—	—	—	—	518	75	—	—	704	50	11,650	54
	1864	10,946	04	—	—	—	—	127	—	127	—	—	—	—	—	—	—	—	—	554	69	—	—	681	69	11,627	73
Lausanne	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
	1864	401,311	77	60,699	45	6,408	—	5,413	95	72,521	40	9,687	25	45,755	10	—	—	962	15	3,979	99	15,543	65	148,449	54	549,761	31
Bern	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
	1864	165,730	29	13,244	61	3,313	30	4,106	43	20,664	34	3,178	75	26,360	55	166	75	—	—	2,719	—	2,340	99	55,430	38	221,160	67
Neuenburg	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
	1864	263,744	82	27,890	91	370	—	1,550	70	29,811	61	9,511	70	30,856	25	—	—	—	—	1,869	67	10,795	72	82,844	95	346,589	77
Basel	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
	1864	92,073	20	7,098	45	1,564	40	1,107	29	9,770	14	952	05	16,896	45	—	—	—	—	2,262	72	22,168	33	52,049	69	144,122	89
Aarau	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	81	104,075	03
	1864	90,778	38	4,906	75	—	—	854	22	5,760	97	423	30	16,894	80	212	97	—	—	1,148	89	—	—	24,440	93	115,219	31
Luzern	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
	1864	147,112	06	37,356	39	10,323	20	2,206	05	49,885	64	4,392	10	20,836	35	355	—	—	—	1,623	46	1,421	30	78,513	85	225,625	91
Zürich	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
	1864	205,128	50	13,880	64	3,737	60	2,435	46	20,053	70	211	95	25,572	—	23	45	—	—	856	35	13,046	40	59,763	85	264,892	35
St. Gallen	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
	1864	216,434	16	36,610	27	2,990	01	10,199	46	49,799	74	4,079	88	26,553	—	—	—	—	—	2,020	75	8,851	03	91,304	40	307,738	56
Chur	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
	1864	330,766	82	89,162	69	3,956	30	2,868	47	95,987	46	14,009	95	26,004	55	—	—	—	—	1,680	55	310	55	137,993	06	468,759	88
Vellenz	1863	188,029	99	52,081	31	1,800	—	1,106	05	54,987	36	4,526	10	15,396	15	—	—	—	—	3,137	99	—	—	78,047	60	266,077	59
	1864	190,349	86	51,564	14	7,809	71	1,299	01	60,672	86	4,439	05	15,544	30	—	—	—	—	3,761	20	—	—	84,417	41	274,767	27
Total	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
	1864	2,114,375	90	342,414	30	40,472	52	32,168	04	415,054	86	50,885	98	251,273	35	758	17	962	15	22,477	27	74,477	97	815,889	75	2,930,265	65
Vermehrung	1864	29,065	44	—	—	21,379	71	—	—	—	—	—	—	7,234	40	—	—	—	—	1,313	94	3,382	63	—	—	16,032	77
Verminderung	"	—	—	23,301	74	—	—	4,039	61	5,961	64	777	37	—	—	18,016	58	208	05	—	—	—	—	13,032	67	—	—

Ertragsverhältnisse der Postkurse.

1864.

Postkreise.	Anzahl der Kurse.	Totalbetrag der Kurskosten.		Totalbetrag des Reinverlustes oder Reingewinnes.		Durchschnittliche Betriebskosten per Kurs.		Durchschnittlicher Reinverlust oder Reingewinn per Kurs.		Reinverlust oder Reingewinn per Kurs in %.
		Fr.	Np.	Fr.	Np.	Fr.	Np.	Fr.	Np.	
Lausanne	39	511,131	57	124,473	73	13,105	93	Verlust. 3,191	63	24,4
Bern	40	208,575	50	82,049	33	5,214	39	2,051	23	39,3
Neuenburg	33	317,193	68	97,019	67	9,611	93	2,939	99	30,6
Basel	22	108,084	55	33,757	60	4,912	93	1,534	44	31,2
Marau	26	110,563	23	61,530	43	4,252	43	2,366	55	55,6
Luzern	27	216,732	10	19,163	01	8,027	19	709	74	8,8
Zürich	40	241,162	69	110,551	49	6,029	06	2,763	79	44,2
St. Gallen	46	286,667	32	106,655	37	6,231	90	2,318	60	37,1
Thur	14	460,250	31	99,798	26	32,875	02	7,128	44	21,6
Vellenz	8	268,787	06	Gewinn. 9,769	19	33,223	39	Gewinn. 1,221	14	Gewinn. 3,6

erlangen, welche die wünschbaren Garantien für eine befriedigende Dienstbesorgung darbieten. Es ist indessen stets unser angelegentliches Bestreben, möglichst günstige Verträge mit solchen Unternehmern abzuschließen, von welchen zugleich auch eine befriedigende Dienstaussführung zu erwarten ist.

Verhältnismäßig sehr hoch sind die Transportkosten für die Sommerkurse, namentlich auf Routen, wo im Sommer, nämlich nur während $2\frac{1}{2}$ —3 Monaten, eine sehr große Reisendenfrequenz, die übrige Zeit aber und namentlich im Winter wenig oder gar kein Verkehr ist, so daß sich für die Pferde während letzterer Zeit keine Beschäftigung und kein Verdienst findet. — Die Postverwaltung wird jedoch oft gedrängt, solche Sommerkurse zu erstellen, welche für den Brief- und Fahrpostdienst nicht eigentlich nothwendig wären und daher füglich der Privatindustrie überlassen werden könnten.

2. Irreguläre Transportkosten.

Betrag im Jahr 1864	Fr. 815,889. 75
" " " 1863	" 828,922. 42
Verminde- rung pro 1864	Fr. 13,032. 67

In den Kosten für beförderte Weiwagenreisende hat eine Verminderung von Fr. 23,301. 74 stattgefunden. Dieselbe ist jedoch zum größten Theil nur anscheinend, weil die Kosten für die regulären Weiwagen über den Gotthard und Brünig unter der Rubrik „Verstärkte Bespannung der Hauptwägen“ eingetragen wurden, wo dagegen infolge dessen eine Vermehrung von Fr. 21,379. 71 erfolgt ist.

Die in den Ausgaben an Postillonstrinkgeldern eingetretene Zunahme von Fr. 7234. 40 rührt hauptsächlich von den in den Jahren 1863 und 1864 neu erstellten Jahr- und Sommerkursen her, so wie auch von dem Umstände, daß die diesfälligen Ausgaben für die regulären Weiwagen ebenfalls in Rubrik „Postillonstrinkgelder“ und nicht unter den Transportkosten für beförderte Weiwagenreisende, wie dies sonst bei der Kostenberechnung für Weiwagenführungen zu geschehen pflegt, verrechnet wurden.

In den übrigen Ausgabenposten haben keine erheblichen Aenderungen stattgefunden. Die Beilagen Nr. 14, 15 und 16 enthalten eine monatliche und postkreisweise Zusammenstellung sämtlicher Transportkosten der Jahre 1863 und 1864, so wie eine postkreisweise Zusammenstellung der Kosten und Ertragsverhältnisse.

h. Verschiedenes.

	1864.	1863.
Ausgaben	Fr. 49,992. 47	Fr. 44,719. 65
Voranschlag	" 50,000. —	

Wir geben hierüber mit Berufung auf die Rechnung folgenden Nachweis:

	1864.	1863.
	Fr. Rp.	Fr. Rp.
1) Vergütung für Gebrauch fremder Wagen (Weiwagendienst)	20. —	60. —
2) Ersatz für Verluste und Beschädigungen:		
a. Vergütung an Postreisende, in 6 Fällen wegen Verletzung durch Sturz des Postwagens	Fr. 4450	
in einem Falle wegen tödtlicher Verletzung, durch Uebersahren	" 80	
	4,530. —	5,763. 06
b. Vergütungen wegen Verlust oder Beschädigung von Postsendungen, in 73 Fällen	9,383. 45	5,400. 35

Die Vergütungen, zu welchen die Postbeamten und Bediensteten in Fällen von Verlusten und Beschädigungen angehalten worden sind, betragen Fr. 3694. 01.

Die Postverwaltung erachtet es ihrer Stellung angemessen, für bezügliche Vergütungen mit Billigkeit vorzugehen und nicht allein die Fiskalität und das strenge Recht zur Vorschrift zu nehmen; um so eher ist sie daher im Falle, oftmals auf einen Rückgriff gegen einen Angestellten der Postverwaltung zu verzichten, um dieser ohnehin nicht reichlich besoldeten Klasse gegenüber wegen leichter Versehen nicht mit unverhältnismässiger Härte verfahren zu müssen.

Es konnten auf diese Weise die beiderseitigen gemässigten Ansprüche der Versender oder Adressaten und der Postverwaltung vereinbart werden; auch entsprach es zugleich dem Interesse der letztern, sich durch eine nicht zu engherzige Erledigung der Entschädigungsfälle das vollste Vertrauen der Versender zu be-

Uebertrag	13,933. 45	11,223. 41
-----------	------------	------------

wahren, wobei ihr nichts desto weniger möglich war, ein im Verhältniß des großen Verkehrs immerhin bescheidenes Maß von Vergütungen einzuhalten, wie wir durch die beigelegte Uebersicht der in den letzten vier Jahren eingetretenen Entschädigungen nachweisen:

Jahrgang.	Auf einer Anzahl speidierter Fahrpoststüke von	deren Tagen betragen haben	sind für Verluste und Beschädigungen vergütet worden, von der Post.	von den Angestellten.	Anzahl der Verlust- und Beschädigungs-fälle.
		Fr.	Fr.	Fr.	
1864.	4,783,038	2,022,719	9,383	3,694	73
1863.	4,918,774	1,937,900	5,400	6,519	89
1862.	4,711,949	1,834,792	16,734	5,568	120
1861.	4,444,252	1,706,727	7,739	8,073	119

1864.	1863.		
Fr.	Rp.	Fr.	Rp.

	Uebertrag	13,933. 45	11,223. 41
3) Verschiedene Ausgaben (worunter Prozeßkosten Fr. 2165. 34)		7,284. —	5,656. 83
4) Fabrication der Frankomarken im Jahr 1864. Die Gesamtausgabe beträgt und repräsentirt die Kosten der von der eidg. Münzstätte abgelieferten 18,072,500 Frankomarken, den Ankauf des Papiers und der Einschlußcouverts. Der Münzstätte werden 60 Cent. per 1000 bezahlt; mit Inbegriff des Papiers und der Einschlußcouverts stellt sich der Gesamtpreis auf Cent. 72,29 für 1000 Marken. Kostenberechnung im Jahr 1863 Cent. 72,67 für 1000 Marken.		12,704. 50	15,847. 20
5) Provision an Privatverkäufer von Franco-marken, 2 %		1,763. 04	914. 91
6) Verzinsung an die Bundeskasse für das an die fürstlich Thurn und Taxis'sche Postverwaltung wegen Einlösung der Schaffhausen'schen Posten bezahlte Kapital, zu 4 %		4,702. 34	4,702. 34
7) Gelbabweisungs-Couverts und Telegramme Die verrechnete Ausgabe von Fr. 63. 70 betrifft nur die Stempelung der Couverts,		63. 70	4,393. 82
	Uebertrag	40,451. 03	42,738. 51

	1864. Fr. Rp.	1863. Fr. Rp.
Uebertrag	40,451. 03	42,738. 51
da die Vorräthe früherer Jahre noch ausreichen. Auch für die nächsten Jahre werden bloß Fabrikationsauslagen vorkommen, da der Papiervorrath noch für längere Zeit genügt.		
8) Fabrikation von Formularen für Empfangscheine und Empfangscheinbüchern für aufgegebene Gegenstände, in Alford . . .	1,354. 31	1,981. 05
Die Ausgabe von Fr. 1354. 31 umfasst ungefähr die Anschaffung von 130,000 Scheinen, zu Fr. 2. 75 das Tausend		
Fr. 257. 50		
2,500 kleinere Bescheinigungsbücher, zu Rp. 23 . . .	575. --	
1,135 größere Bescheinigungsbücher, zu Rp. 46 . . .	522. 10	
Fr. 1354. 60		
deren Wiederverkauf abwerfen wird:		
130,000 Scheine, zu Fr. 1 für 11 Stüke		
Fr. 11,818		
2,500 kleine Bescheinigungsbücher, zu Fr. 4. 70 . . .	11,750	
1,135 größere Bescheinigungsbücher, zu Fr. 11. 90 . . .	13,506	
9) Neue schweizerische Postkarte.		
Als Folge der seit dem Jahre 1850 in den Posteinrichtungen eingetretenen vielfachen Abänderungen war die Erstellung einer Postkarte der Schweiz zum Bedürfniß geworden. Dieselbe wurde auf Ende des Jahres 1864 vollendet, und konnte zu Anfang des laufenden Jahres den Poststellen zum dienstlichen Gebrauche übergeben werden. Diese Karte ist in Lithographie, in 4 Blättern und mittelst vierfachen Farbendruckes durch die topographische Anstalt von Wurster, Randegger und Comp. in Winterthur ausgeführt worden, und entspricht sowohl in Bezug auf Schönheit als Zweckmäßigkeit den gehegten Erwartungen.		
Uebertrag	41,805. 34	44,719. 56

	1864.	1863.
	Fr. Rp.	Fr. Rp.
Uebertrag	41,805. 34	44,719. 56
Die Kosten der einstweilen gedruckten 1650 Exemplare betragen:		
a. Für Erstellung der 4 Originalblätter	Fr. 720. —	
im Jahr 1863 verrechnet.		
b. Für Stich, Druck und Papier	Fr. 7207. —	
c. Für Aufziehen		
der zum Dienst-		
gebrauche be-		
stimmten Blät-		
ter zu Fr. 1. 50;		
1650, wovon "	980. 13	
für 1864 und "	619. 87	
	" 619. 87	
	Fr. 9,527. —	

später verrechnet werden.

Etwa 500 Exemplare werden zum Privatverkauf bestimmt und einen Beitrag liefern von Fr. 1500.

49,992. 47 44,719. 56

II. Telegraphenverwaltung.

1. Linien.

Im Laufe des Jahres 1864 wurden folgende Arbeiten behufs Erweiterung, Ergänzung und Unterhaltung des schweiz. Telegraphennetzes ausgeführt:

a. Neu erstellte Linien.

	Länge in Stunden.
Linie mit 2 Dräthen von Wohlen nach Muri, längs der Land- straße	2 ³ / ₈
" " 1 Draht von Nigi-Kaltbad nach Nigi-Scheidef-Brunnen	6
" " 2 Dräthen von Zollikofen nach Biel, längs der Eisen- bahn	5 ¹ / ₈
Uebertrag	13 ⁷ / ₈

			Länge in Stunden.
		Uebertrag	13 ⁷ / ₈
Linie mit 1 Drath	von Solothurn auf den Weissenstein, längs der Landstraße.		2
" "	2 Dräthen von Altstätten nach Zug, längs der Eisen- bahn		6 ⁶ / ₈
" "	2 Dräthen von Seefeld nach Neumünster, längs der Landstraße		1 ¹ / ₈
" "	1 Drath von Winterthur nach Wald, längs der Land- straße		7 ⁶ / ₈
" "	2 Dräthen von Bauma nach Bärenzweil, längs der Landstraße		7 ⁷ / ₈
" "	1 Drath von Fideriserau nach Küblis, längs der Landstraße		6 ⁶ / ₈
			32 ¹ / ₈

b. Neue Dräthe an schon bestehenden Linien:

1 Drath	von Neuenburg nach Neuenstadt, längs der Eisenbahn	3 ¹ / ₈
1 "	" Luzern nach Schwyz, " " Landstraße	7 ² / ₈
2 Dräthe	" Schwyz nach Brunnen, " " "	7 ⁷ / ₈
1 Drath	" Brunnen nach Flüelen, " " "	2 ⁴ / ₈
2 Dräthe	" Bern nach Zollikofen, " " Eisenbahn	1 ⁴ / ₈
1 Drath	" Biel nach Neuenstadt, " " "	3 ² / ₈
1 "	" Zürich nach Rapperswil, " " Landstraße	6
2 Dräthe	" Zürich nach Altstätten, " " Eisenbahn	1
1 Drath	" Zug nach Luzern, " " "	4 ⁴ / ₈
1 "	" Zug nach Sihlbrücke, " " "	1 ⁵ / ₈
1 "	" Chur nach Glarus, " " "	14 ⁵ / ₈
1 "	" Bellinzona nach Flüelen, " " Landstraße	26
		72 ² / ₈

c. Neu umgebaute Linien:

1. Verlegung solcher von Landstraßen auf Eisenbahnen:

Linie mit 1 Drath	von Zug nach Rothkreuz, mit eisernen Stangen	2 ² / ₈
-------------------	--	-------------------------------

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

Linie von Pont d'Ecublens nach Allaman, mit imprägnirten Stangen	3 ² / ₈
" " Allaman nach Coppet, " " "	5 ¹ / ₈
" " Pont d'Ecublens nach Chavornay, " " "	4 ¹ / ₈
" " Neuenburg nach Neuenstadt " " "	3 ¹ / ₈
" " St. Maurice nach Sitten " " "	9 ¹ / ₈
" " Zürich nach Altstätten " eisernen "	6 ⁶ / ₈
Uebertrag	25 ⁴ / ₈

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

			Länge in Stunden.
Uebertrag			25 ¹ / ₈
Linie von Genf nach St. Julien,	mit imprägnirten Stangen		1 ³ / ₈
" " Schwyz nach Sattel,	" gewöhnlichen Holzstangen		2
" " Flüelen nach Saffigen,	" "		1 ² / ₈
" " Stein a. Rh. nach Kreuzlingen,	" imprägnirten Stangen		5 ⁶ / ₈
" " Glarus nach Schwanden	" "		1 ¹ / ₈
" " Thuzis nach Realta,	" gewöhnlichen Holzstangen		1 ² / ₈
" " Lenzerhaide nach Tiefenkaßen,	" "		1 ⁵ / ₈
" " Silvaplana nach Sils	" "		⁵ / ₈
			40 ⁴ / ₈

d. Abgebrochene Linien:

Linie von Stanzstad nach Horw	1 ¹ / ₈
" " Horgen nach Sihlbrük	2 ² / ₈
	3 ³ / ₈

e. Abgebrochene Dräthe:

1 Drath von Stanz nach Stanzstad	6 ⁶ / ₈
1 " " Horw nach Luzern	7 ⁷ / ₈
1 " " Rapperschwil nach Wald	2 ⁴ / ₈
1 " " Zürich nach Horgen	2 ⁷ / ₈
	7

Die Linien des schweiz. Telegraphennezes hatten am 31. Dezember 1864 folgende Längen:

	Linien mit 1 Drath.	Linien mit 2 Dräthen.	Linien mit 3 Dräthen.	Linien mit 4 Dräthen und mehr.	Total.
	Stunden.	Stunden.	Stunden.	Stunden.	Stunden.
I. Kreis (Lausanne)	95.1	60.7	7.4	18.5	176.1
II. " (Bern) . .	111.6	55.2	25.7	10.6	203.5
III. " (St. Gallen)	86.1	64.1	12.1	15.4	177.7
IV. " (Bellinz)	92.4	39.3	2.5	—	134.4
Bestand auf 31. De- zember 1864 . .	385.4	219.5	48.1	38.7	692.1
Bestand auf 31. De- zember 1863 . .	428.4	156	44.2	36.1	664.7
Vermehrung . . .	—	63.5	3.7	2.6	27.2
Verminderung . .	43				

Die Differenz zwischen dem Gesamttzuwachs des Netzes von 27²/₈ Stunden und demjenigen in Folge Neubaus von 32¹/₈ Stunden Linien

(siehe oben Litt. a) rührt vom Abbruch von $3\frac{3}{8}$ Stunden Linien (siehe Litt. d oben), so wie von dem Längenunterschied gewisser umgebauter Tracés her.

Die Gesamtlänge der Linien unseres Netzes beträgt somit 692 Stunden oder 3321 Kilometer.

Die Länge der auf obigen Linien in Betrieb stehenden Dräthe beträgt 1142 Stunden oder 5481 Kilometer.

Die Ausdehnung der für den Dienst der Eisenbahnverwaltungen bestimmten Dräthe betrug am 31. Dezember 1864 $267\frac{6}{8}$ Stunden, mit einer Vermehrung von $28\frac{6}{8}$ Stunden gegenüber dem vorhergehenden Jahre, welche von der Eröffnung der Linien Biel-Bern-Langnau und Zürich-Luzern herrührt.

Die Gesamtausdehnung der auf dem Gebiete der Eidgenossenschaft im Betriebe stehenden Telegraphenlinien betrug somit auf 31. Dezember 1864 1410 Stunden oder 6768 Kilometer.

Von den 692 Stunden Linien unseres Netzes sind 447 längs den Landstraßen und 245 Stunden an den Eisenbahnen erstellt.

Von den längs den Eisenbahnen erstellten 245 Stunden Linien sind 119 Stunden mit hölzernen und 126 Stunden mit eisernen Stangen erstellt.

Endlich sind gegenwärtig theils längs den Eisenbahnen, theils längs den Landstraßen 109 Stunden Linien mit hölzernen, nach dem Verfahren des Hrn. Dr. Boucherie präparirten Stangen gebaut.

Unter den neuerbauten Linien und Dräthen heben wir folgende hervor, welche für die Entwicklung unseres Netzes von allgemeinem Interesse sind:

Linie mit 2 Dräthen von Bern nach Biel und Verlängerung des einen dieser Dräthe von Biel bis Neuenburg. Erstellung einer direkten Verbindung zwischen Bern und Paris. Zur Zeit der Eröffnung der Eisenbahn Bern-Biel wurde längs derselben eine Telegraphenlinie mit zwei Dräthen erstellt, wodurch eine Lücke unseres Netzes ausgefüllt wurde. Der eine dieser Dräthe, welcher Bern direkt mit Biel verbindet, wurde mit dem bereits bestehenden Drathe von Biel bis Neuenburg verknüpft; der andere wurde nach Neuenburg weiter gezogen und dort mit dem direkten Drath von Paris nach Neuenburg verbunden, wie wir in unserm letzten Berichte ankündigten. Auf diese Weise ist nun Bern und nicht mehr Neuenburg direkt mit Paris verbunden und damit einem Wunsche der französischen Verwaltung Rechnung getragen.

Das Bureau Neuenburg, welches zufolge seiner Lage im Telegraphen-Netz sich nicht gut zum Auswechslungsbureau gegenüber dem Auslande eignet, bleibt dessentungeachtet in direkter Verbindung mit Dijon.

Ein zweiter Drath von Luzern nach Bellinzona. Die Linie von Luzern nach Bellinzona über den St. Gotthard ist die am meisten in Anspruch genommene, nicht nur für den Verkehr zwischen Tessin und der übrigen Schweiz, sondern hauptsächlich für den Transit über die Alpen zwischen Italien einerseits, Deutschland und theilweise Frankreich anderseits. Während sich der Verkehr auf dieser Linie jedes Jahr vermehrt, häufte sich auf dem einzigen Drathe derselben auch noch die Korrespondenz der sich stets vermehrenden Zwischenbüreau an. Die Erfahrung zeigte, daß diese so sehr überladene Linie den Anforderungen des Dienstes nicht mehr zu genügen vermochte; sie verursachte unaufhörlich Verspätung in der Expedition. Letztere mußte absolut vermieden werden, wenn man nicht den Verlust eines großen Theiles des Transits gewärtigen wollte; es konnte daher die Ziehung eines zweiten Drathes nicht länger verschoben werden.

Ein direkter Drath von Zürich nach Luzern. Die zwei Dräthe, welche Zürich und Luzern über Schwyz und Zug verbinden, bedienen gleichzeitig eine Anzahl Zwischenbüreau, welche diese Dräthe während des Sommers für sich allein fast ausschließlich in Anspruch nehmen. Die Schnelligkeit des im Sommer sehr lebhaften Verkehrs zwischen Zürich und Luzern leidet natürlich darunter und kommt dazu noch eine momentane Unterbrechung des einen dieser Dräthe, so ist die Störung vollständig. Da endlich ein direkter Drath zwischen Zürich und Luzern rücksichtlich des allgemeinen Verkehrs von großem Nutzen für Zürich sein mußte, welches sich dann mittelst desselben mit dem oben-erwähnten direkten Draht Luzern-Bellinzona und mit den Dräthen Luzern-Olten, Luzern-Basel, Luzern-Bern &c. in Verbindung setzen kann, so zögerten wir nicht, den Anlaß der Eröffnung der Eisenbahnlinie Zürich-Luzern zur Anbringung eines direkten Drathes zwischen den Telegraphenbüreau dieser beiden Städte zu benutzen.

Der neue Drath zwischen Chur und Glarus über Weesen hat den Verkehr der zwischen diesen beiden Punkte gelegenen Büreau wesentlich erleichtert und zugleich die Ziehung eines direkten Drathes zwischen Zürich und Chur möglich gemacht, die Aufgabe des Büreau Zürich erleichtert und dadurch bedauerliche Anhäufungen vermieden.

Die neue Linie Winterthur-Bauma-Wald und die Ziehung eines zweiten Drathes längs dem Seeufer von Zürich bis Rapperschwil sind Arbeiten, welche in keiner thatsächlichen Verbindung stehen, aber sich doch sehr nahe berühren. Die für Errichtung einer Anzahl neuer Büreau nöthig gewordene Linie Winterthur-Bauma-Wald konnte nicht einfach zu Wald abgeschlossen, sondern sie mußte bis zu einem Hauptbüreau fortgesetzt werden, um dieselbe möglichst vortheilhaft benutzen zu können und den darauf gelegenen Büreau die für ihre Interessen vortheilhaftesten direkten Verbindungen zu gewähren.

Auf der andern Seite enthielt die gegenwärtig von Zürich über Auster und Toggenburg führende Linie eine zu große Anzahl Zwischenbüreau und hatte demzufolge so zu sagen keine Bedeutung für den Verkehr zwischen Zürich und St. Gallen. Zur Vermeidung dieser Uebelstände wurde der neue Drath Winterthur-Wald mit dem von Zürich aus über Wallisellen, Auster u. gezogenen Drathe verbunden; dagegen mußte dann der von St. Gallen durch's Toggenburg gezogene Drath, welcher durch die erwähnte Kombination bei Rapperschwyl abgeschnitten war, durch einen direkten Drath längs des See's nach Zürich fortgesetzt werden. So ist diese nur noch vier Zwischenbüreau enthaltende Linie neuerdings zu einer guten Vermittlung des allgemeinen Verkehrs in der Richtung zwischen Zürich und St. Gallen benutzt worden.

Die übrigen Neubauten wurden durch die Nothwendigkeit herbeigeführt, neukreirte Telegraphenbüreau, welche mehr oder weniger vom Netze entfernt lagen, mit demselben zu verbinden.

2. Apparate.

In dem Abschnitt „Apparate“ unsers letzten Berichts haben wir erwähnt, daß die Kommission des Nationalrathes in ihrem Berichte über die Geschäftsführung des Bundesrathes während des Jahres 1862, Abschnitt „Spezialverwaltungen unter dem Finanzdepartement“ eine Bemerkung niedergelegt habe, betreffend den Einkauf von Lieferungen, welche die Telegraphen-Verwaltung mit Umgehung der Telegraphen-Werkstätte gemacht hat.

Nach Auseinandersetzung des Sachverhalts bemerkten wir, daß das Finanz- und Postdepartement die Frage gemeinschaftlich untersucht hätten, was ohne Verletzung der Interessen der eidgenössischen Verwaltung gethan werden könnte. Die fragliche Verständigung fand im Anfang des Berichtjahres statt und hatte zur Folge, daß an den in unserm Geschäftsbericht pro 1860 entwickelten Grundsätzen festgehalten und ein neuer Preis-courant aufgestellt wurde, in welchem auf einzelnen Artikeln Preiser-mäßigungen stattfanden, welche uns erlaubten, unsere Bestellungen mehr bei der Telegraphen-Werkstätte als bei fremden Lieferanten zu machen.

Es wurden demnach die Apparate fortwährend von der Telegraphen-werkstätte zu den oben erwähnten Bedingungen geliefert und reparirt.

Da sich die von den Morse-Apparaten mit Farbschrift erwarteten Vortheile, welche wir in unserm Bericht für 1862 aufzählten, mehr und mehr bestätigten, so fuhrten wir fort, die alten Apparate in den Hauptbüreau nach und nach durch diese Apparate neuer Konstruktion zu ersetzen und die ersteren auf den Zwischenbüreau zu verwenden.

Ende 1864 funktionirten auf unsern Büreau 66 Apparate, welche die Zeichen mittelst Farbschrift reproduziren.

Am 31. Dezember 1864 waren 346 Apparate auf unserm Netze in Thätigkeit, 38 mehr als im Jahr 1863. Von diesen 38 Apparaten wurden 26 in den neu errichteten Büreau aufgestellt; die übrigen 12 nach Maßgabe der Vermehrung der Linien und Dräthe in nachfolgender Weise vertheilt: 2 in Bern, 2 in Luzern, 1 in Solothurn, 1 in Glarus, 1 in Ragaz, 1 in Schaffhausen, 1 in Winterthur, 1 in Chur, 1 in Vellenz und 1 in Zürich.

Diese 346 Apparate waren in folgender Weise auf unsere 223 Büreau vertheilt:

Anzahl der Büreau.	Anzahl der Apparate per Büreau.	Gesammtzahl der Apparate.
186	1	186
16	2	32
4	3	12
3	4	12
1	5	5
3	6	18
1	7	7 (Chur).
2	8	16 (Genf, St. Gallen).
3	10	30 (Lausanne, Basel, Luzern.)
1	13	13 (Bern).
1	15	15 (Zürich).
221		346

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

Auf den nämlichen Zeitpunkt befanden sich 21 vollständige Apparate mit Zugehör in Reserve, theils im Centralmagazin der Direktion in Bern, theils in den Hauptbüreau. Die Telegraphen-Verwaltung besaß somit Ende 1864 367 vollständige Apparate, 34 mehr als im vorigen Jahre.

3. Büreau.

Im Laufe des letzten Jahres wurden 24 neue Büreau (eines mehr als 1863) eröffnet, nämlich: Adorf, Affoltern a/M., Andeer, Bärenschwiel, Bauma, Buchs, Couvet, Fischenthal, Gersau, Rüblis, Landquart, Meilen, Muri, Näfels-Mollis, Neumünster, Pfäfers (Zürich), Rigi-Scheidek (nur im Sommer), St. Blaise, Schinznach, Trunz, Turbenthal, Turgi, Uzwyl, Weissenstein.

Von diesen 24 Büreau sind 5 Eisenbahntelegraphenbüreau, nämlich Adorf, Affoltern, Buchs, Schinznach und Turgi.

Ueberdies wurden 13 Aufgabebüreau (eines mehr als im Jahr 1863) in den Bahnhöfen und Bahnstationen zu Altstätten (St. Gallen), Berg,

Chaux-de-Fonds, Chur, Glarus, Lausanne, Locle, Morges, Napperschwil, Norschach, Revey, Wyl und Yverdon eröffnet.

Die Zahl der am 31. Dezember im Betriebe befindlichen Büreaux belief sich auf 223, wovon 4 nur während des Sommers geöffnet sind. Zu dieser Zahl kommen noch die Aufgabebüreaux und das Filialbüroau im Bundesrathshaus, zusammen 26, so daß die Gesamtzahl der Büreaux, auf welchen in der Schweiz Telegramme ausgegeben werden können, sich im erwähnten Zeitpunkt auf 249 belief.

Wie in früheren Jahren theilen wir nachstehend eine statistische Tabelle der Telegraphenbüreaux im Verhältniß zu den Kantonen und deren Bevölkerung, so wie der spedirten Depeschen mit. Bezüglich der letzteren findet sich Näheres unter dem Abschnitt „Telegraphischer Verkehr.“

Kantone.	Zahl der Büreau.	Bevölkerung nach der Zählung von 1860.	Seelenzahl auf je ein Büreau.	Telegraphische De- peschen		
				Gesamtzahl.	Durchschnitts- zahl für ein Büreau.	auf 1000 Seelen Bevölkerung.
Zürich	26	266,265	10,650	95,150	3,698	358
Bern	21	467,141	22,245	45,907	2,138	98
Luzern	6	130,504	21,751	11,460	1,910	87
Uri	2	14,741	7,371	2,421	1,210	161
Schwyz	6	45,039	7,506	4,629	771	103
Obwalden . . .	1	13,376	13,376	308	308	24
Nidwalden . . .	1	11,526	11,526	349	349	29
Glarus	6	33,363	5,560	9,941	1,657	301
Zug	3	19,608	6,536	2,317	772	115
Freiburg	6	105,523	17,587	8,908	1,484	84
Solothurn . . .	5	69,263	13,853	6,009	1,202	88
Basel-Stadt . . .	1	40,683	40,683	55,367	55,367	1350
Basel-Landschaft	5	51,582	10,316	1,453	291	28
Schaffhausen . .	4	35,500	8,875	6,509	1,627	186
Appenzell A. Rh.	6	48,431	8,071	3,271	545	68
Appenzell J. Rh.	1	12,000	12,000	327	327	27
St. Gallen . . .	17	180,411	10,613	30,180	1,775	168
Graubünden . . .	24	90,713	3,779	18,563	773	204
Aargau	13	194,208	14,939	16,388	1,261	84
Thurgau	12	90,080	7,507	8,197	683	91
Tessin	9	116,343	12,924	13,386	1,487	115
Vaud	25	213,157	8,526	47,460	1,898	223
Valais	8	90,792	11,349	6,860	857	75
Neuchâtel	14	87,369	6,241	23,060	1,647	265
Genève	1	82,876	82,876	61,186	61,186	737
Total 1864	223	2,510,494	11,309	479,606	2,151	191
„ 1863	199	. . .	12,616	414,990	2,085	165
„ 1862	177	. . .	14,184	338,726	1,914	135

4. Personelles.

Im Laufe des letzten Jahres sind wenige Veränderungen im Personal der Telegraphenverwaltung eingetreten.

Herr L e n d i, Telegrapheninspektor zu Lausanne, ist an die vom Bundesrath unterm 19. Februar freirte Stelle eines Adjunkten der Telegraphendirektion und Stellvertreters des Centraldirektors gewählt und durch Herrn Ingenieur Buttica z von Puidoux (Waadt) ersetzt worden.

Der auf sein Gesuch entlassene Chef des Telegraphenbureau Chur wurde durch den ersten Telegraphisten des nämlichen Bureau ersetzt.

In Folge der fortwährenden Vermehrung der Depeschen auf dem Bureau Schaffhausen mußte der Postdienst daselbst vom Telegraphendienst getrennt werden. Es wurde daher für dieses Bureau eine besondere Telegraphistenstelle errichtet.

Laut den in unserm letzten Berichte erwähnten Personalveränderungen waren am 31. Dezember 1863 zwei von den in diesem Jahre errichteten Telegraphistenstellen noch vakant. Sie sind im Laufe des Jahres 1864 besetzt worden.

Zwei Telegraphisten verlangten ihre Entlassung; ein dritter ist gestorben; ein vierter endlich, dessen Betragen nicht befriedigte, ist seiner Stelle enthoben worden. Die entstandenen Lücken gaben zu einigen Beförderungen und neuen Ernennungen Anlaß. Ueberdies wurde eine dritte Laufburschenstelle auf dem Bureau Zürich errichtet.

Um den immer steigenden Bedürfnissen des Dienstes Genüge leisten zu können, wurde im letzten Herbst eine Anzahl Volontärstellen ausgeschrieben. Die halbjährige Lehrzeit geht im nächsten April zu Ende und im Mai wird der Schlußkurs und die Prüfung stattfinden, so daß die Verwaltung während des nächsten Sommers über ein für alle Fälle genügendes Personal verfügen kann.

Folgende summarische Uebersicht enthält den Bestand der Beamten der Telegraphenverwaltung auf 31. Dezember 1864, verglichen mit demjenigen von 1863.

	Zahl der Beamten.			
	Auf 31. Dez. 1863.	Ver- mehrung.	Ver- minderung.	Auf 31. Dez. 1864.
1) Direktion	9	1	—	10
2) Inspektoren	4	—	—	4
3) Kassiere (zugleich Kreispost- kassiere)	4	—	—	4
4) Bürochefs	15	—	—	15
5) Telegraphisten	88	3	—	91
6) Post- und Zollbeamte und Angestellte von Privat- etablissements mit Tele- graphendienst	178	19	—	197
7) Ausläufer und Laufburichen	24	1	—	25
	322	24	—	346

Diejenigen Beamten, welche die Aufgabebüreau und die Eisenbahn-telegraphenbureau unter Verantwortlichkeit der betreffenden Bahnverwaltungen besorgen, stehen nicht direkt unter der Telegraphenverwaltung und sind daher in obigem Bestande nicht inbegriffen.

Betragen und Disziplin waren mit wenigen Ausnahmen befriedigend. In zwei Fällen von unregelmäßiger Aufführung wurde ein Beamter, wie oben erwähnt, entlassen, ein zweiter während eines Monats suspendirt.

Während des Jahres 1864 ist keine Klage über Verletzung des Depeschengeheimnisses bei der Verwaltung eingelangt.

Es wurden im Jahr 1864 247 administrative und disziplinarische Bußen im Gesamtbetrage von Fr. 375. 12 Rp. ausgesprochen, wovon :

66 Fälle mit Fr. 120.	87 im ersten Kreis.
73 " " " 114.	— " zweiten "
63 " " " 71.	— " dritten "
45 " " " 69.	25 " vierten "

Im Ganzen 247 Fälle mit Fr. 375. 12 in allen 4 Kreisen.

5. Beziehungen und Verkehr mit dem Auslande.

Der direkte Drath von Paris nach Neuenburg wurde, wie wir oben gesehen haben, von dem letztern Bureau getrennt und mit einem bis Bern gezogenen Drathe verbunden, so daß jetzt über Verrières eine direkte Verbindung zwischen Bern und Paris erstellt ist, während der zweite französische Drath in der nämlichen Richtung die direkte Verbindung zwischen Dijon und Neuenburg vermittelt.

Das Telegraphenbureau Schaffhausen wurde zur Mitwirkung beim Auswechslungsdienst gegenüber dem Großherzogthum Baden via Constanz und Schaffhausen beauftragt.

Die Anwendung der neuen Verträge, deren Abschluß wir in unserm letzten Berichte ankündigten, hat sehr befriedigende Ergebnisse geliefert, da die Zahl der internationalen Depeschen gegenüber dem Jahr 1863 eine Vermehrung von 32 % nachweist (siehe Beilage I).

Die Zahl der fremden Telegraphenbüreaux, mit welchen wir in direkter Verbindung stehen, ist von 6169 Ende 1863 auf 6599 Ende 1864 gestiegen, mit einer Vermehrung von 430 Büreaux.

6. Telegraphischer Verkehr.

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

- 1) eine vergleichende Uebersicht der in den beiden letzten Jahren (1863 und 1864) spedirten Depeschen ;
- 2) die Uebersicht der Büreaux, geordnet nach der Anzahl der empfangenen und beförderten internen und internationalen Depeschen während der Jahre 1863 und 1864.

Telegraphischer Verkehr.

Vergleichende Uebersicht der Depeschenzahlen in den Jahren 1863 und 1864.

	Beförderte interne Depeschen.		Beförderte u. empfan- gene internationale Depeschen.		Transitdepeschen.		Total.	
	1863	1864	1863	1864	1863	1864	1863	1864
Januar	18,754	20,273	7,835	8,544	3,883	2,998	30,472	31,815
Februar	18,140	20,722	6,862	9,696	2,687	3,317	27,689	33,735
März	20,539	22,569	8,224	10,028	3,279	3,344	32,042	35,941
April	21,204	25,464	9,553	12,463	3,442	3,838	34,199	41,765
Mai	23,415	26,995	8,559	11,567	3,143	2,950	35,117	41,512
Juni	24,385	28,584	9,617	12,548	3,160	3,641	37,162	44,773
Juli	33,747	35,023	11,574	16,044	3,798	2,657	49,119	53,724
August	34,135	39,024	12,731	17,846	3,297	2,389	50,163	59,259
September	31,424	30,832	12,806	15,629	3,865	2,600	48,095	49,061
Oktober	29,774	28,485	11,531	14,237	3,813	2,465	45,118	45,187
November	22,203	24,242	8,958	13,243	3,977	2,428	35,138	39,913
Dezember	21,058	22,952	7,962	12,596	3,537	2,719	32,557	38,267
	298,778	325,165	116,212	154,441	41,881	35,346	456,871	514,952
Vermehrung . . .	26,387		38,229		—		58,081	
oder 8,8 %			32,9 %		—		12,7 %	
Verminderung . .	—		—		6,535		—	
oder —			—		15,5 %		—	

Vergleichende Uebersicht

der Schweiz. Telegraphenbüreau, geordnet nach der Anzahl der empfangenen und beförderten
internen und internationalen Depeschen in den Jahren 1863 und 1864.

Büreau.	Internationale Depeschen.		Interne Depeschen.		Gesamtzahl.	
	1863	1864	1863	1864	1863	1864
Zürich (Bahnhof 817)	18,898	25,301	69,000	75,422	87,898	100,723
Genf	32,861	37,643	44,525	47,086	77,386	84,729
Basel (" 965)	18,712	25,636	52,111	57,441	70,823	83,077
Vern (" 106)	2,938	4,256	32,268	32,902	35,206	37,158
Winterthur (" 115)	5,451	7,138	21,837	22,697	27,288	29,835
Lausanne (" 324)	2,054	2,779	19,840	21,115	21,894	23,894
St. Gallen	2,680	4,557	18,221	18,578	20,901	23,135
Luzern (" 111)	1,771	2,331	13,375	14,578	15,146	16,909
Nivis (" 10)	1,853	2,675	12,599	13,848	14,452	16,523
Neuenburg	858	1,407	13,063	13,018	13,921	14,425
Chur (" 19)	1,097	1,596	10,709	12,502	11,806	14,098
Chaux-de-Fonds (" —)	1,045	1,325	14,825	12,588	15,870	13,913
Glarus (" 2)	737	1,409	8,220	9,718	8,957	11,127
Schaffhausen (" 312)	1,651	2,181	7,531	7,313	9,182	9,494
Freiburg	439	557	7,183	7,705	7,622	8,262
Interlaken	820	1,204	5,863	6,510	6,683	7,714
Thun (" 57)	355	522	6,698	7,039	7,053	7,561
Lugano	1,984	2,802	3,900	4,586	5,884	7,388
Marau	548	630	7,260	6,613	7,808	7,243
Biel (" 104)	221	225	6,550	6,663	6,771	6,888
Solothurn (" 41)	264	342	5,617	6,203	5,881	6,545
Morges	190	324	4,343	5,254	4,533	5,578
Baden	402	589	4,573	4,761	4,975	5,350
Morschach	962	1,142	4,218	4,155	5,180	5,297
Montreux	758	1,115	3,526	4,127	4,284	5,242
Yverdon (" 13)	189	328	4,908	4,413	5,097	4,741
Sitten	297	392	4,215	4,024	4,512	4,416
Griseau	142	241	1,900	2,151	2,042	4,392
Bellinz	456	509	3,356	3,684	3,812	4,193
Locle	275	238	4,033	3,702	4,308	3,940
Rofingen	370	628	2,664	3,243	3,034	3,871
Beaurivage (Duchy)	539	865	2,738	2,959	2,228	3,824
Chiasso	1,150	746	3,666	2,880	4,816	3,626
Olten (Bahnhof 419)	413	267	3,669	3,264	4,082	3,531
Frauenfeld (" 32)	213	283	3,048	3,297	3,261	3,580
Schwyz	149	144	3,340	3,377	3,489	3,521
Nolle	119	179	2,585	3,226	2,704	3,405
Nagaz	223	616	2,575	2,698	2,789	3,311
Rapperschwyl (Bahnhof 72)	158	184	3,235	3,118	3,393	3,302
St. Zimmer	95	123	2,957	3,073	3,052	3,196
Burgdorf	139	188	2,879	2,894	3,018	3,082
Nyon	211	319	2,442	2,676	2,653	2,995
Nigle	64	96	2,584	2,882	2,684	2,978

B ü r e a u.	Internationale Depeschen.		Interne Depeschen.		Gesamtzahl.	
	1863	1864	1863	1864	1863	1864
Nomanshorn	509	744	2,270	2,213	2,779	2,957
Murten	130	121	2,767	2,798	2,897	2,919
Brugg	332	272	2,459	2,618	2,791	2,890
Wattvyl	164	237	1,942	2,501	2,106	2,738
Altdorf	96	141	2,228	2,574	2,324	2,715
Thuniz	284	240	2,172	2,430	2,456	2,670
Samaden	208	254	1,936	2,370	2,144	2,624
Bundesrathhaus	—	163	—	2,331	—	2,494
Fleurier	152	273	1,981	2,146	2,133	2,419
Lenzburg	147	256	2,048	2,163	2,195	2,419
Bulle	53	70	2,028	2,336	2,081	2,406
Niederurnen	150	287	1,938	2,047	2,088	2,334
Rheinck	218	429	1,695	1,853	1,913	2,282
Uster	120	175	1,538	2,097	1,658	2,272
Nigi-Kalthad	150	250	1,969	1,986	2,119	2,236
Schwanden	150	205	2,228	2,014	2,378	2,219
Ber	125	159	1,902	2,059	2,027	2,218
Locarno	454	569	1,547	1,590	2,001	2,159
Marburg	117	183	2,074	1,914	2,191	2,097
Gorgen	127	170	1,917	1,899	2,044	2,069
Sichtensteig	103	196	1,652	1,837	1,755	2,033
Martigny	263	320	1,566	1,672	1,829	1,992
Bruntrut	112	164	1,560	1,811	1,672	1,975
Zug (Bahnhof 40)	50	100	1,793	1,895	1,843	1,995
Wädensweil	152	144	1,844	1,805	1,996	1,949
Nichterzweil	50	110	1,340	1,822	1,390	1,932
Andermatt	46	54	1,488	1,877	1,534	1,931
Wyl (Bahnhof 14)	111	148	1,564	1,701	1,675	1,849
Colombier	71	104	1,760	1,726	1,831	1,830
Payerne	19	42	1,734	1,780	1,753	1,822
Schuls	90	203	1,000	1,595	1,090	1,798
Nomont (15. Juli 1863)	28	78	888	1,700	916	1,778
Brienx	66	161	1,093	1,614	1,159	1,775
Villeneuve	154	129	1,491	1,515	1,645	1,674
Mitti (1. Juli 1863)	24	79	515	1,568	539	1,647
Vaar (1. " ")	49	76	604	1,534	653	1,610
Langenthal	40	35	1,782	1,572	1,822	1,607
Reinach-Menziken	70	156	1,447	1,447	1,517	1,608
Einfiedeln	81	126	1,461	1,506	1,542	1,632
St. Moriz (Wallis)	196	110	1,708	1,469	1,904	1,579
Veziou	93	263	1,177	1,306	1,270	1,569
Alptetten	182	174	1,211	1,377	1,393	1,551
Lachen	27	40	1,102	1,498	1,129	1,538
Thalweil	137	178	1,367	1,356	1,504	1,534
St. Moriz (Graubünden)	283	519	1,154	1,017	1,437	1,534
Delsberg	50	65	1,340	1,428	1,390	1,493
Uznach	45	71	1,364	1,376	1,409	1,447
Kreuzlingen	148	151	1,271	1,247	1,419	1,398
Stäfa	54	116	1,468	1,272	1,522	1,388
Liestal	107	143	1,116	1,212	1,223	1,355
Mubonne	68	136	1,160	1,208	1,228	1,344
Wohlen	223	301	1,182	1,020	1,405	1,321
Meyringen	37	54	1,160	1,244	1,197	1,298

Büreau.	Internationale Depeschen.		Interne Depeschen.		Gesammtzahl.	
	1863	1864	1863	1864	1863	1864
Herzogenbuchsee	46	62	1,518	1,228	1,564	1,290
Orbe	47	49	1,186	1,230	1,233	1,279
Bischofszell	73	113	972	1,163	1,045	1,276
Wallenstadt	42	47	846	1,184	888	1,231
Brieg	178	227	1,157	975	1,335	1,202
Heiden	149	241	952	958	1,101	1,199
Neuenstadt	30	40	1,258	1,075	1,288	1,115
Klein-Basel	—	861	—	300	—	1,161
Gausen (am Albis)	163	151	1,011	986	1,174	1,137
Diagadino	282	280	1,157	961	1,439	1,241
Häzigen	29	29	957	1,101	986	1,130
Weinfelden	64	81	945	1,049	1,009	1,130
Splügen	136	114	1,087	1,012	1,223	1,126
Moudon	28	22	1,200	1,072	1,228	1,094
Ebnat	35	68	729	1,023	764	1,091
Wiflisburg (Avenches)	26	44	865	1,010	981	1,054
Boudry	45	71	847	978	892	1,049
Rheinfelden	63	62	888	985	951	1,047
Walb	39	36	832	1,011	871	1,047
Ste. Croix	27	60	834	978	861	1,038
Airolo	46	45	922	991	968	1,036
Saron	152	248	877	778	1,029	1,026
Buz	59	80	877	929	936	1,009
Coffonay	28	44	906	918	934	962
Boschiavo	126	129	714	722	840	951
Männedorf	79	133	777	792	856	925
Trogen	40	67	768	857	808	924
Münster (Bern)	19	36	891	884	910	920
Lenkerbad	157	245	826	669	983	914
Mendrijo	244	300	581	602	825	902
Châtel St. Denis	36	62	757	779	793	841
Ponts Martel	5	14	693	809	698	823
Unterägeri (25. April 1863)	16	36	756	783	772	819
Monthey (1. Dezember 1863)	4	33	61	782	65	815
Faudo	21	42	651	771	672	813
Môtiers	45	90	775	714	820	804
Castasegna	121	318	305	477	426	795
Sonceboz	14	25	654	766	668	791
Dieffenhofen	124	108	608	680	732	788
Courtelary	20	15	694	765	714	780
Coppet	73	91	689	671	762	762
Steborn	141	170	482	589	623	759
Renan	13	8	574	747	587	755
Ermtingen	63	83	740	667	803	750
Bülach	32	40	677	686	709	726
Mels	26	25	818	690	844	715
Eftavayer (15. Oktober 1863)	5	9	159	704	164	713
Stein a. R.	98	67	919	645	1,017	712
Cully (1. April 1863)	3	13	492	689	495	702
Wangen	26	65	562	623	588	688
Verrières	39	51	562	631	601	682
Nanz	31	28	620	651	651	679
Sonwillier	12	12	619	667	631	679

Büreau.	Internationale Depeschen.		Interne Depeschen.		Gesamtzahl.	
	1863	1864	1863	1864	1863	1864
Amrisweil	60	84	481	592	541	676
Gimel	10	17	512	653	522	670
Arth	13	14	629	650	642	664
Fontaines	8	31	484	631	492	662
Stanz	30	37	678	624	708	661
Flawyl	42	38	835	619	877	657
Balsthal	16	14	568	640	584	654
Gais	88	72	485	557	573	629
Bremgarten	24	38	595	590	619	628
Göfau (1. November 1863) . . .	1	37	88	590	89	627
Linththal	45	46	657	564	702	610
Earnen	28	12	636	592	664	604
Appenzell	35	66	488	521	523	587
Vallorbes	22	20	635	562	657	582
Sursee	6	20	631	543	637	563
Brenets (1. Juli 1863)	26	61	306	495	332	556
Sumiswald	12	40	467	515	479	555
Travers	29	27	528	523	557	550
Arbon	38	50	540	488	578	538
Schiers (1. September 1863) . .	15	15	125	521	140	536
Grono	48	37	459	496	507	533
Pernez	13	34	448	473	461	507
Willisau	3	65	433	419	436	484
Teufen	7	35	363	441	370	476
Andelfingen	17	48	404	422	421	474
Reichenau	13	18	435	441	451	459
Schweizerhall	94	113	246	333	340	446
Sentier	3	3	362	442	365	445
St. Bernhardin	39	42	479	402	518	444
Mühlen	31	24	412	416	443	440
Wallisellen (15. Oktober 1863) .	9	62	58	336	67	398
Vicosoprano	74	91	293	295	367	386
Grenchen (1. Mai 1863)	6	5	218	367	224	372
Brassus	15	14	385	357	400	371
Difentis	8	14	365	346	373	360
Neunkirch	26	47	184	310	210	357
Huttwyl	2	5	266	328	268	333
Regensberg (1. Juli 1863) . . .	5	10	219	318	224	328
Misocco	3	10	253	312	256	322
Dietikon (1. Mai 1863)	14	16	183	275	197	291
Güttingen	30	27	244	258	274	285
Eiffach	11	30	147	240	158	270
Waldburg	7	4	241	266	248	270
Langenbruck	14	23	220	230	234	253
Bühler	8	14	235	235	243	249
Pont Vallée	2	7	173	185	175	192
Simplon	19	31	160	141	179	172
St. Maria	20	33	175	122	198	155
Thayngen (15. Juni 1863) . . .	30	31	89	96	119	127
St. Gotthard (15. Juni 1863) . .	4	7	28	110	32	117
Nebikon (15. Oktober 1863) . . .	—	5	20	103	20	108
Sempach (15. Oktober 1863) . . .	—	—	7	50	7	50

Folgende Bureau wurden im Jahre 1864 neu eröffnet :

Bureau.	Datum der Eröffnung.	Internationale Depeschen.	Interne Depeschen.	Total.
Pfäffikon	1. Januar 1864.	34	895	929
Landquart	1. " "	49	653	702
Andeer	1. Februar "	37	570	607
Neumünster	1. März "	543	2028	2571
Uzwyl	1. April "	70	651	721
Gersau	15. " "	145	544	689
Nadorf	1. Mai "	19	329	348
Buchs	1. " "	13	301	314
Bauma	25. " "	34	381	415
Turbenthal	25. " "	42	760	802
Nigi-Scheidef	1. Juli "	62	620	682
Küblis	10. Juni "	8	421	429
Truns	20. " "	1	161	162
Weissenstein	20. " "	12	264	276
St. Blaise	1. Juli "	40	487	527
Schinznach	15. " "	96	434	530
Muri	20. " "	4	263	267
Turgi	10. " "	44	205	249
Näfels-Mollis	20. August "	81	324	405
Affoltern a. A.	15. Sept. "	8	171	179
Fischenthal	10. " "	1	134	135
Weilen	1. Oktober "	5	109	114
Courvet	15. " "	27	151	178
Bärentsweil	15. November "	6	64	70

Die Anzahl der Stationen des Auslandes,

mit welchen die Schweiz im Berichtjahre 1864 in telegraphischer Verbindung stand, beträgt 6599, nämlich:

In Belgien	252
" Frankreich	1254
" England	1286
" Italien	593
" Spanien	220
" Portugal	66
" Algier und Tunis	53
" Schweden	84
" Norwegen	91
" Dänemark	88
" Russland	151
" Aegypten und Tripolis	5
Im Deutsch-österreichischen Telegraphenverein	1941
In den Donaufürstenthümern, der Türkei und in Griechenland	118
" Baden (sammt Main-Neckarbahn)	131
" Württemberg	121
" Bayern	145
	6599
Anno 1863 nur	6169
Vermehrung	430

**

Die Prüfung dieser Tabellen gewährt wie in frühern Jahren hinsichtlich der Zahl der internen und internationalen Depeschen ein befriedigendes Resultat. Der Transit hat dagegen abermals abgenommen.

Die Vermehrung der internen Depeschen, welche zwischen den Jahren 1861 und 1860 $4\frac{1}{2}\%$, zwischen 1862 und 1861 11% und zwischen 1863 und 1862 $23\frac{1}{2}\%$ betrug, stieg zwischen 1864 und 1863 auf 9% .

Wenn auch dieses letztere Verhältniß viel unbedeutender ist, als dasjenige zwischen 1863 und 1862, so ist es doch nicht unbedeutlich, denn im Jahr 1863 haben das eidg. Freischießen, verschiedene andere Feste und der bedeutende Zufluß fremder Touristen die außerordentliche Vermehrung von 23% herbeigeführt, wie wir in unserem letzten Berichte gezeigt haben.

Die Zunahme des internationalen Verkehrs, welche zwischen 1861 und 1860 $10,3\%$, zwischen 1862 und 1861 28% , zwischen 1863 und 1862 20% betrug, stieg auf 32% zwischen 1864 und 1863.

Diese sehr beträchtliche Vermehrung muß den bedeutenden Taxermäßigungen beigemessen werden, welche eine Folge der mit den meisten benachbarten Staaten abgeschlossenen Verträge sind, deren wir in unserem letzten Berichte erwähnten.

Der Transit, welcher im Jahr 1863 eine Verminderung um 4% gegenüber 1862 erlitt, hat zwischen 1864 und 1863 abermals um $15,5\%$ abgenommen.

Diese Verminderung rührt nicht allein von den zahlreichen dem Verkehr übergebenen internationalen Linien her, deren Bau wir in unserem letzten Berichte erwähnten, sondern auch von der Herabsetzung der Taxen im direkten Verkehr zwischen Frankreich einerseits und Bayern und Italien andererseits.

Wir lassen hier eine Uebersicht des Eintritts der Transitdepeschen durch unsere 11 Auswechslungsbüreaux auf unser Gebiet während der Jahre 1862, 1863 und 1864 folgen:

Anzahl der Depeschen.

	1862.	1863.	1864.
1. Basel (Leopoldshöhe und St. Louis) . . .	15,572	11,894	9,435
2. St. Gallen (Höchst und Rorschach-Lindau) . .	8,001	10,542	11,906
3. Genf (Chancy & St. Julien) . . .	7,364	9,535	4,591
4. Bellinzona (Chiasso und Brissago)	11,606	7,592	7,083
5. Sitten (Gondo)	602	1,647	1,226
6. Neuenburg (Verrières-Dijon) . . .	125	308	250
7. Romanshorn (Friedrichshafen) . .	309	281	390
8. Chur (Castasegna)	134	74	106
9. Zürich (Constanx)	13	8	12
10. Schaffhausen (Schaffhausen) . . .	—	—	47
11. Bern (Verrières-Paris)	—	—	300
	43,726	41,881	35,346

Der Transit hat, wie hieraus zu ersehen, allgemein abgenommen, jedoch in Genf in auffallendster Weise. Die Verminderung um mehr als 50 % gegenüber der Depeschenzahl von 1863 ist ein deutlicher Beweis von der Wirkung der Lagermäßigung zwischen Frankreich und Italien. Die unbedeutende Zunahme in St. Gallen ist der Erstellung einer direkten Verbindung mit Bayern beizumessen, deren Eröffnung wir in unserm letzten Berichte ankündigten.

Ein Blick auf die Tabelle der Bureaux (Beilage II) und die Zahlen der beförderten und empfangenen Depeschen zeigt, daß die Gesamtzunahme sich beinahe gleichmäßig auf alle Bureaux vertheilt. Jene beziehen sich, wie in den frühern Jahren, auf solche Ortschaften, welche sich hauptsächlich mit Börsengeschäften befassen, oder wo sich der Baumwollenhandel vorzüglich entwickelt hat.

7. Finanzielles Ergebniß.

Die nachstehende Uebersicht enthält eine Vergleichung der hauptsächlichsten Ansätze der Einnahmen und Ausgaben der Rechnung von 1863, das Budget von 1864 mit Inbegriff der Nachtragskredite und der Rechnung von 1864.

I. Einnahmen.

- a. Interner Verkehr
- b. Internationaler Verkehr
- c. Verschiedenes

Im Jahr 1863.

Budget und
Nachtragskredite.

Im Jahr 1864.

Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
318,495	70	300,000	—	344,829	90
312,253	81	300,000	—	270,488	36
41,135	53	35,000	—	42,264	87
671,885	04	635,000	—	657,583	13

II. Ausgaben.

- 1. Gehalte und Vergütungen
- 2. Reisekosten
- 3. Bureaukosten
- 4. Gebäulichkeiten (Miethzinse)
- 5. Bau und Unterhalt der Linien
- 6. Apparate
- 7. Büreaugeräthschaften
- 8. Zinsen des Staatsvorschusses
- 9. Verschiedenes

291,234	92	318,000	—	317,630	68
9,441	37	11,000	—	7,363	90
31,980	75	35,000	—	34,997	63
16,921	10	23,000	—	22,138	31
179,997	40	170,000	—	146,400	03
34,988	65	36,000	—	35,997	38
3,399	48	5,000	—	4,151	10
747	11	—	—	—	—
2,135	66	5,000	—	3,404	67
570,846	44	603,000	—	572,083	70

Das hieraus ersichtliche finanzielle Ergebniß gibt zu folgenden Bemerkungen Anlaß :

I. Einnahmen.

a. Der Ertrag des internen Verkehrs hat sich um Fr. 26,334. 20 vermehrt und den Ansatz des Budgets um Fr. 44,829. 90 überschritten. Diese Vermehrung entspricht der oben erwähnten Zunahme der Anzahl der internen Depeschen.

b. Der Ertrag des internationalen Verkehrs, der Transit inbegriffen, blieb um Fr. 41,764. 45 unter der entsprechenden Einnahme von 1863 und um Fr. 29,511. 64 unter dem Ansatz des Budgets. Zieht man bei dem Gesamtertrage dieser Rubrik nur den Ertrag des Transits, der sich im Jahr 1863 auf Fr. 75,177. 37 belief, in Betracht, so ergibt sich, daß derselbe im Jahr 1864 auf Fr. 62,170. 15 gesunken ist, mit einer Verminderung von Fr. 13,007. 22, herrührend von der Verminderung der Transitdepeschen, welche wir in dem vorhergehenden Abschnitt über den telegraphischen Verkehr konstatirt haben.

Ist auch einerseits wenig Aussicht vorhanden, daß der Transitverkehr in der nächsten Zukunft den in den Jahren 1862 und 1863 abgeworfenen Ertrag erreichen werde, so ist es anderseits fast unzweifelhaft, daß der Ertrag des internationalen Verkehrs in Folge der beträchtlichen (oben in Beilage I konstatirten) Vermehrung der Depeschenzahl und ungeachtet der bedeutenden Ermäßigung der Taxen sich bald wieder heben werde.

Wie in früheren Jahren wurden die Abrechnungen mit den fremden Verwaltungen über ein ganzes Jahr oder über 4 Quartale abgeschlossen, wovon die zwei letzten von 1863 und die zwei ersten von 1864.

Diese Abschlüsse ergaben folgenden Umsatz:

Die Brutto-Einnahme vom internationalen Verkehr in den schweizerischen Büreaux betrug im Jahre 1864 . . . Fr. 350,639. 33

Die Zahlungen an das Ausland für die oben erwähnten 4 Quartale beliefen sich auf Fr. 152,832. 19

Die für den gleichen Zeitraum vom Ausland erhaltenen Zahlungen betragen . . . „ 72,681. 22

Es sind somit von den Brutto-Einnahmen abzugiehen „ 80,150. 97

Betrag der Einnahme wie er in der Rechnung von 1864 erscheint . . . Fr. 270,488. 36

c. Die Einnahmen unter Rubrik „Verschiedenes“ zeigen gegenüber dem Ansätze von 1863 eine Vermehrung von Fr. 1129. 34 und überschreiten den Ansatz des Budgets um Fr. 7264. 87.

Diese verschiedenen Einnahmen zerfallen in:

	Budget für		Rechnung für
	1863.	1864.	1864.
1) Gemeindebeiträge	Fr. 29,409. 61	Fr. 27,000	Fr. 30,069. 77
2) Rückzahlungen für Linienbauten . .	„ 6,427. 50	„ 3,000	„ 6,661. 88
3) Verschiedene an- dere Einnahmen .	„ 5,289. 42	„ 5,000	„ 5,533. 22
	Fr. 41,135. 53	Fr. 35,000	Fr. 42,264. 87

In unsern beiden letzten Berichten haben wir bei Anlaß der Rubrik 2 „Rückzahlungen für Linienbauten“ bemerkt, daß wir von einer unserer Eisenbahngesellschaften die Zahlung einer Summe von ungefähr Fr. 8000, fällig im Jahr 1862, nicht erhalten konnten. Diese Angelegenheit wurde nun in dem Sinne erledigt, daß die fragliche Gesellschaft, von einer ihr durch Beschluß des Bundesrathes vom 2. Dezember 1863 eingeräumten Vergünstigung Gebrauch machend, sich dieser Schuld dadurch entledigte, daß sie der Telegraphenverwaltung 8 fünfprozentige Obligationen von je Fr. 1000 eines kantonalen Anleiheens, rückzahlbar durch Loosziehung bis 1890, überließ. Gemäß dem Beschlusse des Bundesrathes vom 21. Dezember 1864 sind diese Werthschriften in der eidg. Staatskasse deponirt worden, und werden bis zu ihrer Realisirung auf dem Inventar der Telegraphenverwaltung erscheinen.

Die Gesamteinnahmen sind um Fr. 14,301.91 unter denjenigen von 1863 geblieben und haben den Ansaß des Budgets um Fr. 22,583. 13 überschritten.

II. Ausgaben.

1. Die Gehalte und Vergütungen haben die entsprechende Summe von 1863 um Fr. 26,395. 76 überschritten und sind um Fr. 399. 32 unter den bewilligten Krediten geblieben. Es sind ungefähr die nämlichen Faktoren, welche zur Vermehrung dieser Ausgaben gegenüber dem letzten Jahre beitrugen, wie wir sie in unserm letzten Berichte angeführt haben, nämlich: Erhöhung der Gehalte einiger Angestellten, Verwendung zahlreicher provisorischer Gehülfen während eines großen Theils des Jahres in Folge vermehrten Verkehrs und die Erhöhung der fixen Besoldung der Zwischenbüreau von Fr. 180 auf Fr. 240.

2. Die Reisekosten sind um Fr. 2,077. 47 unter der entsprechenden Ausgabe von 1863 und um Fr. 3,636. 10 unter dem Vorausschlage geblieben.

3. Die Büreaukosten haben die Ausgaben von 1863 um Fr. 3,016. 88 überschritten und erreichten den Ansaß des Budget bis auf den Betrag von Fr. 2. 37 Diese Vermehrung der Ausgaben ist

durch den wachsenden Verkehr und durch die in Folge der größern Zahl von Bureau nothwendig gewordenen Unkosten hinlänglich gerechtfertigt.

4. Die Miethzinse haben die entsprechende Ausgabe von 1863 um Fr. 5,217. 21 überschritten und sind um Fr. 861. 69 unter den bewilligten Krediten geblieben. Die Vermehrung dieser Ausgaben entspricht der successiven Verzichtleistung auf Lieferung unengeldlicher Lokale durch die Gemeinden, wie wir dieses in unsern beiden letzten Berichten hervorgehoben haben.

5. Die Rubrik „Bau und Unterhalt der Linien“ weist gegenüber der Ausgabe von 1863 eine Verminderung von Fr. 33,597. 37 auf und blieb gleichfalls um Fr. 24,599. 92 unter dem Voranschlag. Dieser bedeutende Unterschied zwischen den Ausgaben und dem Budget ist theils der Verschiebung eines Linien-Umbaus im Wallis, theils dem Umstande beizumessen, daß eine Anschaffung imprägnirter Stangen, welche im Budget vorgesehen war, nicht ausgeführt werden konnte.

6. Die Ausgaben unter der Rubrik „Apparate“ haben den entsprechenden Ansz von 1863 um Fr. 4,938. 52 überschritten und denjenigen der bewilligten Kredite bis auf Fr. 2. 62 erreicht.

Behufs Ermittlung der wirklichen Ausgaben für die Apparate in unsern Bureau muß man, wie in den frühern Rechenschaftsberichten, den Betrag des Inventars des Centralmagazins in Anschlag bringen, welches den Vorrath an Apparaten und Material enthält.

Dieses Inventar stellte auf 31. Dezember 1863 einen Werth dar von Fr. 11,516. 05
Derselbe betrug 31. Dezember 1864 noch „ 9,520. 91

	Verminderung	Fr.	1,995. 14
Diese Summe addirt mit der Bruttoausgabe von	„	35,997. 38	

gibt die wirkliche Ausgabe mit	Fr.	37,992. 52
Die wirkliche Ausgabe von 1863 betrug mit Einrechnung des Inventar-Mehrwerths	„	32,166. 42

Die Vermehrung der wirklichen Ausgaben dieser Rubrik im Jahr 1864 beträgt daher Fr. 5,587. 22

7. Die Rubrik „Büraugeräthschaften“ hat die entsprechende Ausgabe von 1863 um Fr. 751. 62 überschritten und blieb um Fr. 848. 90 unter dem Budgetansatz. Sie gibt zu keinen weiteren Bemerkungen Anlaß.

8. Da der Vorschuß der Staatskasse, wie wir im letzten Berichte dargethan, vollständig getilgt ist, so wird die Rubrik „Zinsen des Vorschusses der Staatskasse“ künftig in der Rechnung der Telegraphenverwaltung wegfallen.

9. Endlich erweist die Rubrik „Verschiedenes“ gegenüber 1863 eine Vermehrung von Fr. 1274. 01 auf. Dieselbe blieb um Fr. 1590. 33 unter dem Ansatz des Budgets.

Die Gesamtsumme der Ausgaben hat der Betrag von 1863 um Fr. 1237. 26 überschritten und blieb um Fr. 30,916. 30 unter den bewilligten Krediten.

Der Aktivsaldo der Rechnung von 1863 beläuft sich auf

	Fr. 101,038. 60
Derjenige von 1864 auf	„ 85,499. 43

Der Reinertrag verminderte sich demnach um . Fr. 25,539. 17 was hauptsächlich, wie wir oben im Abschnitt „Telegraphischer Verkehr“ gezeigt haben, der Ermäßigung der internationalen Taxen und der Verminderung des Transites beizumessen ist.

Das Inventar der Telegraphen-Verwaltung an Mobilien, Apparaten und Vorrathsmaterial für Linienbauten belief sich am 31. Dezember 1864 auf Fr. 180,558. 31 mit einer Verminderung von Fr. 1867. 11 gegenüber dem letzten Inventar.

Das Inventar der in Betrieb befindlichen Linien, welches früheren Angaben zufolge nicht im Generalinventar der Eidgenossenschaft erscheint, obgleich es für die eidgenössische Verwaltung einen reellen Werth darstellt, belief sich auf die Summe von Fr. 431,873. 81 mit einer Vermehrung von Fr. 35,680. 33 gegenüber dem vorjährigen.

Bericht des schweiz. Bundesrathes an die h. Bundesversammlung über seine Geschäftsführung im Jahr 1864.

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1865
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	23
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.05.1865
Date	
Data	
Seite	363-462
Page	
Pagina	
Ref. No	10 004 759

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.