

Schweizerisches Bundesblatt.

34. Jahrgang. II.

Nr. 19.

22. April 1882.

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

Einrückungsgebühr per Zeile 15 Rp. — Inserate sind franko an die Expedition einzusenden
Druk und Expedition der Stämpfischen Buchdruckerei in Bern.

Bericht

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung über seine
Geschäftsführung im Jahr 1881.

V. Geschäftskreis des Post- und Eisenbahndepartements.

I. Postverwaltung.

I. Allgemeines.

Mit Befriedigung können wir unsern Geschäftsbericht damit beginnen, zu konstatiren, daß das Rechnungsergebniß der Postverwaltung nicht nur hinter demjenigen des Vorjahres nicht zurückgeblieben, sondern noch etwas günstiger ist als letzteres.

Es betragen nämlich:

	1881.	1880.
	Fr.	Fr.
die Einnahmen	15,998,837. 08	15,513,439. —
die Ausgaben	13,964,554. 47	13,501,574. 66
der Reinertrag	2,034,282. 61	2,011,864. 34
	2,011,864. 34	
Mehrertrag	22,418. 27	

In den obigen Ausgaben befanden sich an Zahlungen der Postkasse an die Bundeskasse:

	1881.	1880.
	Fr.	Fr.
Für Verzinsung des Betriebsmaterials	103,239. 40	103,583. 52
„ Verminderung des „	6,679. 92	8,603. 17
Zusammen	109,919. 32	112,186. 69

Die Postkasse hat demnach im Ganzen an die Bundeskasse abgeliefert:

	1881.	1880.
	Fr.	Fr.
Reinertrag (wie oben)	2,034,282. 61	2,011,864. 34
Vergütung für das Betriebsmaterial	109,919. 32	112,186. 69
Im Ganzen	2,144,201. 93	2,124,051. 03
	2,124,051. 03	
1881 mehr	20,150. 90	

Wir verweisen auf die beiliegende Uebersicht (Tabelle Nr. 1), in welcher die Einnahmen und Ausgaben nach den Budgetrubriken aufgeführt und mit den entsprechenden Ergebnissen des Vorjahres und den Ansätzen des Voranschlags verglichen werden.

Das günstige Resultat des Jahres 1881 ist vor Allem aus dem vermehrten Verkehr zuzuschreiben, der in allen Kategorien von Postsendungen (mit einziger Ausnahme der rekommandirten Briefpostsendungen) in bedeutendem Maaße zu Tage getreten ist.

Zur Erleichterung der Uebersicht schließen wir einen Auszug aus der allgemeinen Statistik der Postverwaltung, auf welche selbst wir für alle Einzelheiten verweisen, als Beilage Nr. 2 hier an.

Die Mehreinnahmen gegenüber 1880 (nach Abzug dreier kleiner Posten von Mindereinnahmen zusammen Fr. 485,398. 08), hätten aber nicht genügt, die Mehrausgaben, welche nach dem ursprünglichen Budget gegenüber der Rechnung von 1880 Fr. 699,425. 34 betragen hätten, zu decken. Neben der Zunahme des Verkehrs hat also die fortgesetzte sorgfältige Oekonomie in den Ausgaben, welche sich vereinbar gezeigt hat mit der Berücksichtigung aller gerechtfertigten Bedürfnisse in der Bedienung des Publikums und der anständigen Honorirung der Leistungen des Postdienstpersonals, das Ergebniß, wie es nun vorliegt, bewirkt.

Die Ausgaben vom Jahr 1881 sind nämlich im Ganzen um Fr. 236,445. 53 unter dem ursprünglichen Voranschlag, und um

Uebersicht

der

finanziellen Ergebnisse des Jahres 1881 und Vergleichung derselben mit denjenigen des Vorjahres, sowie mit dem Voranschlag pro 1881.

a. Einnahmen.

Rechnungsrubriken.	1881.		1880.		Voranschlag 1881.		Das Resultat von 1881 beträgt gegenüber							
							dem Vorjahre.				dem Budget pro 1881.			
							Mehr.		Weniger.		Mehr.		Weniger.	
Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.			
a. Reisende	2,669,842	78	2,659,315	62	2,500,000	—	10,527	16	—	—	169,842	78	—	—
b. { Briefe Geldanweisungen Pakete und Gelder }	12,357,273	81	11,937,191	64	12,000,000	—	420,082	17	—	—	357,273	81	—	—
c. Zeitschriften	580,997	96	566,774	27	560,000	—	14,223	69	—	—	20,997	96	—	—
d. Transitgebühren	6,955	38	6,092	11	5,500	—	863	27	—	—	1,455	38	—	—
e. Gebühren von Empfangscheinen	124,114	10	120,396	50	125,000	—	3,717	60	—	—	—	—	885	90
f. Fach- und Lagergebühren	56,366	50	53,498	45	55,000	—	2,868	05	—	—	1,366	50	—	—
g. Konzessionsgebühren	35,757	20	13,994	41	18,000	—	21,762	79	—	—	17,757	20	—	—
h. Strafgelder und Bußen	1,046	54	1,184	05	1,500	—	—	—	137	51	—	—	453	46
i. Ertrag der Wechselkurs-Differenzen	17,007	32	19,075	44	25,000	—	—	—	2,068	12	—	—	7,992	68
k. Untermiethe von Lokalen	64,548	95	61,055	62	65,000	—	3,493	33	—	—	—	—	451	05
l. Besoldungsbeiträge	22,374	31	21,477	48	21,500	—	896	83	—	—	874	31	—	—
m. Erlös aus verkauftem Material	49,995	67	38,340	68	42,000	—	11,654	99	—	—	7,995	67	—	—
n. Vermehrung des Betriebsmaterials	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
o. Verschiedenes	12,556	56	15,042	73	11,500	—	—	—	2,486	17	1,056	56	—	—
Total	15,998,837	08	15,513,439	—	15,430,000	—	490,089	88	4,691	80	578,620	17	9,783	09
					Mehreinnahme		485,398	08			568,837	08		

b. Ausgaben.

	1881.		1880.		Voranschlag 1881.		Weniger.		Mehr.		Weniger.		Mehr.	
							Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
I. Gehalte und Vergütungen	7,508,507	51	7,219,993	81	7,581,000	—	—	288,513	70	72,492	49	—	—	
II. Kommissäre und Reisekosten	27,507	80	27,280	65	30,000	—	—	227	15	2,492	20	—	—	
III. Büreaukosten	322,180	13	320,001	22	353,000	—	—	2,178	91	30,819	87	—	—	
IV. Dienstkleidung	134,368	25	125,425	35	147,000	—	—	8,942	90	12,631	75	—	—	
V. Lokalmiethzinsen	505,989	64	484,429	61	530,000	—	—	21,560	03	24,010	36	—	—	
VI. Mobilien und Büreaugeräthschaften	117,390	42	97,008	08	119,000	—	—	20,382	34	1,609	58	—	—	
VII. Fuhrwesenmaterial	420,115	59	359,298	17	450,000	—	—	60,817	42	29,884	41	—	—	
VIII. Transportkosten	4,615,970	63	4,557,939	29	4,645,000	—	—	58,031	34	29,029	37	—	—	
IX. Werthzeichenfabrikation (Frankomarken etc.)	149,361	70	146,543	64	200,000	—	—	2,818	06	50,638	30	—	—	
X. Vergütung für körperliche Verletzung von Personen	9,912	10	4,191	—	10,000	—	—	5,721	10	87	90	—	—	
XI. Vergütung für Verlust, Beschädigung und Verspätung von Postsendungen	15,228	58	17,935	53	30,000	—	2,706	95	—	14,771	42	—	—	
XII. Wechselkurs Differenzen	169	48	993	24	1,000	—	823	76	—	830	52	—	—	
XIII. Entschädigung bei Unfällen des fahrenden Personals	8,000	—	8,000	—	8,000	—	—	—	—	—	—	—	—	
XIV. Verzinsung des Betriebsmaterials	103,239	40	103,583	52	104,000	—	344	12	—	760	60	—	—	
XV. Verminderung des Betriebsmaterials	6,679	92	8,603	17	135,000	—	1,923	25	—	128,320	08	—	—	
XVI. Porti, Rechnungs-differenzen und Provisionen	4,921	50	4,325	28	6,200	—	—	596	22	1,278	50	—	—	
XVII. Prozesse, Expertisen	4,482	50	2,429	30	5,500	—	—	2,053	20	1,017	50	—	—	
XVIII. Mobiliarversicherung, Unvorhergesehenes	10,529	32	13,593	80	11,300	—	3,064	48	—	770	68	—	—	
Total	13,964,554	47	13,501,574	66	14,366,000	—	8,862	56	471,842	37	401,445	53	—	—
							Mehrausgabe		462,979	81	401,445	53	Minderausgabe.	
Einnahmen	15,998,837	08	15,513,439	—	15,430,000	—	490,089	88	4,691	80	578,620	17	9,783	09
Ausgaben	13,964,554	47	13,501,574	66	14,366,000	—	8,862	56	471,842	37	401,445	53	—	—
Reinertrag	2,034,282	61	2,011,864	34	1,064,000	—	498,952	44	476,534	17	980,065	70	9,783	09
							476,534	17			9,783	09		
					Vermehrung des Ertrages gegenüber 1880		22,418	27	Vermehrung des Ertrages gegenüber dem Budget		970,282	61		

1) Nachkredit Fr. 15,000.
2) " " 150,000.

Auszug
aus
der allgemeinen Statistik der schweizerischen Postverwaltung.

	Anzahl.		Betrag.	
	1881.	1880.	1881.	1880.
Reisende	829,269	831,839	Fr. —	Fr. —
Briefpostverkehr:				
Interner Verkehr:				
Briefe	44,398,541	41,798,599	—	—
Postkarten	7,188,785	6,705,977	—	—
Druksachen	11,461,474	10,484,108	—	—
Waarenmuster	322,590	261,456	—	—
Zeitungen	51,687,975	50,128,836	—	—
Rekommandirte Briefpostsendungen	777,848	849,483	—	—
Gerichtliche Akten	30,493	35,292	—	—
Verkehr mit dem Auslande:				
Briefe {				
Versandt	10,430,368	9,444,708	—	—
Empfang	10,654,942	10,027,628	—	—
Postkarten {				
Versandt	2,007,616	1,812,148	—	—
Empfang	1,437,384	1,307,176	—	—
Druksachen {				
Versandt	3,961,536	4,069,012	—	—
Empfang	6,611,388	5,648,760	—	—
Waarenmuster {				
Versandt	348,556	316,056	—	—
Empfang	608,974	528,944	—	—
Rekommandirte Brief- postsendungen {				
Versandt	345,156	303,784	—	—
Empfang	398,164	371,280	—	—
Geldanweisungen:				
Interner Verkehr	1,755,408	1,690,596	215,787,000	208,191,851
Verkehr mit dem Auslande {				
Versandt	255,400	248,203	14,990,496	14,441,998
Empfang	153,042	142,439	9,804,179	9,112,150
Fahrpostverkehr:				
Interner Verkehr	6,806,901	6,535,735	—	—
Verkehr mit dem Auslande {				
Versandt	554,752	493,426	—	—
Empfang	780,084	710,099	—	—
Poststücke. (Colis postaux) {				
Versandt	37,842	—	—	—
Empfang	39,033	—	—	—
Nachnahmen:				
Interner Verkehr	2,442,065	2,440,476	15,407,861	14,792,509
Verkehr mit dem Auslande {				
Versandt	28,621	29,118	556,379	620,569
Empfang	94,609	101,007	1,897,969	2,050,361
Einzugsmandate:				
Interner Verkehr	127,429	124,408	16,095,865	15,868,856
Verkehr mit dem Auslande {				
Versandt	3,308	2,401	230,779	154,966
Empfang	24,349	16,724	2,353,553	1,773,693
Kassaverkehr der Poststellen mit Rücksicht auf die Nachnahmen, Geldanweisungen und Einzugsmandate	—	—	489,638,745	472,193,798

Fr. 401,445. 53 unter dem Betrage dieses letztern nebst Hinzurechnung der in zwei Rubriken nothwendig gewordenen Nachkredite geblieben.

Speziell der Transport der Reisenden hat 1881 ein weniger günstiges Ergebnis geliefert als im Vorjahre. Der Mehreinnahme von Fr. 10,527. 16 an Passagier- und Uebergewichtstaxen steht eine Vermehrung der Transportkosten (die in der Rubrik VIII enthaltene Entschädigung an die Eisenbahnen und Dampfboote für den Transport der Fahrpoststücke über 5 kg. wird hier nicht in Berechnung gezogen) um Fr. 45,725. 78 gegenüber. Demnach stellt sich das Jahr 1881 um Fr. 35,198. 62 ungünstiger als das vorhergehende. Dieser Ausfall muß hauptsächlich dem in Bezug auf Witterung und durch die eingetretenen zahlreichen Verkehrsunterbrechungen sehr ungünstigen Monat September zugeschrieben werden. Die Zahl der Postreisenden war denn auch im September 1881 um 5941 geringer als im entsprechenden Monat des Vorjahrs.

Nichtsdestoweniger hat auch der Verkehrszweig des Reisenden-transportes (Einnahmen von Passagier- und Uebergewichtstaxen einerseits, Transportkosten andererseits) günstigere Resultate ergeben, als sie im Voranschlag (ohne Nachkredit) vorgesehen waren. Das Nähere kann aus der Beilage Nr. 1 und dem unter Rubrik VIII, „Finanzielle Ergebnisse“, des gegenwärtigen Berichts Gesagten entnommen werden.

II. Vorlagen an die Bundesversammlung und Erlasse derselben.

1. Nachdem das Bundesgesetz über das Obligationenrecht unterm 14. Juni 1881 erlassen und die Vollziehung desselben auf 1. Januar 1883 festgesetzt worden ist, werden wir im Falle sein, der Bundesversammlung Bericht und Antrag zu unterbreiten über die Frage der Erhebung von Wechselprotesten durch die Postverwaltung (Postulat Nr. 146, vom 21. Februar 1878).

2. Der Nationalrath lud durch Beschluß vom 11. Juni 1881 den Bundesrath ein:

Zu prüfen und zu berichten, ob und wie durch die Postverwaltung die Einlage von Ersparnissen gefördert werden könnte.

Das Post- und Eisenbahndepartement hatte uns über die Frage vom Standpunkt der Postverwaltung aus bereits ein einläßliches

Gutachten vorgelegt, als wir, im Einverständniß mit Hrn. Nationalrath Morel, der eine bezügliche Motion gestellt hatte, beschlossen, vorerst noch die Frage prüfen zu lassen, ob eventuell mit Rücksicht auf die allfällige Einrichtung der Poststellen zu Sparkassen-Filialen die Kreirung eines neuen centralen Finanzinstituts des Bundes, welches die Sparkassengelder zu verwalten hätte, zu empfehlen und wenn ja, wie sie durchzuführen wäre. Diese wichtige Frage steht nun gegenwärtig noch bei dem Finanzdepartement in Untersuchung.

3. Infolge des Nationalrathsbeschlusses vom 30. April 1881, mit Einladung an den Bundesrath, zu berichten, ob nicht der Postverwaltung Weisung zu ertheilen sei, offene Lotterie-Offerten nicht weiter zu befördern, erstatteten wir unsern Bericht unterm 6. Dezember 1881 (Bundesblatt IV, 946).

Die Bundesversammlung faßte hierauf unterm 30. Januar 1882 folgenden Beschluß:

„Der Bundesrath wird eingeladen, in Ausführung des Art. 35, Alinea 3 der Bundesverfassung einen Antrag einzubringen über geeignete Maßnahmen gegen das Lotteriewesen.“

Damit ist der die Postverwaltung speziell berührende Auftrag zur Berichterstattung erledigt.

4. Außer der unter Ziffer 1 hievor erwähnten Frage betreffend die Erhebung von Wechselprotesten durch die Post bestehen demnach für die Postverwaltung keine unerledigten Postulate oder anderweitigen Aufträge der Bundesversammlung.

5. Die Angelegenheit betreffend eine in der Postkassarechnung von Basel von 1870/71 vorhandene Differenz (s. Botschaft des Bundesrathes vom 28. Mai 1881, Bundesbl. III, 10) wurde durch Bundesbeschluß vom 22. Juni 1881 als definitiv erledigt erklärt.

6. Auf Antrag des Post- und Eisenbahndepartements wurden in die Budgets der Postverwaltung und der Telegraphenverwaltung für das Jahr 1882 diejenigen Erhöhungen aufgenommen, welche ermöglichen die Postkommis und Telegraphisten nach Ablauf von 15 Dienstjahren in den Genuß des gesetzlichen Besoldungsmaximums zu setzen und auch jüngern Beamten eine verhältnißmäßig entsprechende Besoldung nach einer auf Dienstjahren beruhenden Klassifikation zu sichern. Es ist also diesfalls, in Folge eigener

Initiative der Verwaltung, für die Post- und Telegraphenbeamten das Nöthige bereits vorgesorgt. Wir bemerken dies mit Rücksicht auf die (in der Form etwas von einander abweichenden) Beschlüsse des Ständerathes (vom 23. Januar 1882) und des Nationalrathes (vom 27. Januar 1882), betreffend die *Maximalgehälter der eidgenössischen Beamten*, über welche Frage wir Ihnen unterm 29. November 1881 (Bundesblatt IV, 512) Bericht und Antrag vorgelegt hatten.

7. Der Bundesrath legte der Bundesversammlung mit Botschaft vom 31. Mai 1881 (Bundesblatt III, 26) Bericht und Antrag vor über eine einläßliche *Revision des Posttaxengesetzes*. Diese wichtige Frage wurde bis jetzt nur im Ständerathe behandelt und gelangte auch dort noch nicht zur Beschlußfassung über den ganzen Gesetzentwurf.

III. Unterhandlung, Abschluß und Vollziehung von wichtigeren Verträgen.

a. Inland.

1. Mit der Verwaltung der *Gotthardbahn* wurde (unterm 10. November 1881) ein besonderer Vertrag abgeschlossen betreffend die regelmäßige *Benutzung des großen Gotthardtunnels für den Posttransport* vor Eröffnung der Zufahrtlinien. Der neue auf diesem Vertrag basirende Dienst, mit 3 täglichen regelmäßigen Tunnel-Postzügen in jeder Richtung und ebenso vielen Postkursen zwischen Flüelen und Göschenen, Airolo und Biasca, hat mit 1. Januar 1882 begonnen und bereits eine erhebliche Beschleunigung des Verkehrs mit dem Kanton Tessin und Italien ermöglicht. Der Umfang des Verkehrs war denn auch bereits ein verhältnißmäßig bedeutender.

2. Nachdem sich eine neue Gesellschaft für die *Dampfschifffahrt auf dem Luganersee*, in Ersetzung der frühern, gebildet, ordneten wir durch einen Vertrag mit der erstern (d. d. 9. Mai 1881) die Beziehungen der Post zur fraglichen Dampfschifffahrt.

b. Ausland.

3. In Folge besonderer Vereinbarung mit der französischen Regierung wurde der in Paris am 3. November 1880 abgeschlossene und von der h. Bundesversammlung am 23. Dezember gl. Jahres

ratifizierte Vertrag betreffend den Austausch von Poststücken ohne deklarirten Werth schon vor dem für die allgemeine Vollziehung festgesetzten Zeitpunkt (1. Oktober 1881) zur Ausführung gebracht und zwar:

- a. für den Verkehr mit dem kontinentalen Frankreich, auf 1. Mai 1881;
- b. für den Verkehr mit Corsica, sowie mit Algerien, Tunesien und einem Theil der französischen Kolonien, auf 1. August 1881.

Für die Poststücke von der Schweiz nach Deutschland und nach Oesterreich-Ungarn und vice-versa wurden gemäß besonderer Verständigung und gestützt auf das den vertragschließenden Staaten durch Art. 13 des Pariser Vertrages vom 3. November 1880 zugesicherte Recht, auch nach dem 1. Oktober 1881 die früheren, auf besondern Abmachungen beruhenden Taxen und Bestimmungen aufrechterhalten. Dies ermöglichte die Beibehaltung der ermäßigten Fahrposttaxen im Verkehr des Grenzrayons und entthob uns der Nothwendigkeit, diejenigen im Verkehr mit Oesterreich-Ungarn zu erhöhen. Bei allseitiger Anwendung der Bestimmungen des Pariser Postvertrags vom 3. November 1880 wäre die Beseitigung der ermäßigten Grenzrayontaxen und die Erhöhung der Taxen im Verkehr mit Oesterreich-Ungarn (von Fr. 1 auf F. 1. 50) nothwendig geworden.

Der genannte Vertrag wurde am 1. Oktober 1881 in Vollzug gesetzt im Verkehr mit Belgien, Bulgarien, Dänemark, Egypten, Italien, Luxemburg, Montenegro, Norwegen, Rumänien, Serbien, Schweden und der Türkei (für letzteres Land nur durch Vermittlung der deutschen und österreichischen Postämter).

Die Vollziehung von Seite Niederlands ist auf 1. April 1882 gesichert, während diesfalls noch nichts Bestimmtes vorliegt von Seite von Großbritannien, British Indien, Persien, Portugal, Spanien und der Türkei (türkische Postämter).

4. Mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika wurde unterm 18. Oktober/30. November 1881 ein neuer Vertrag (nebst Reglement) betreffend den Austausch von Geldanweisungen abgeschlossen (siehe A. S. V, 983) und vom 1. Januar 1882 an vollzogen.

5. Die im leztjährigen Geschäftsbericht erwähnten Verträge mit der Verwaltung der oberitalienischen Eisenbahnen, sowie den Gesellschaften für die Dampfschiffahrt auf dem

Langensee und dem Comersee und das Ausführungsreglement zu ersterem Vertrag sind in Nr. 9 bis und mit 12 des Postamtsblattes von 1881 enthalten. Diese neuen Vereinbarungen wurden vom 1. November 1881 an in Vollzug gesetzt.

6. Nachdem im Allgemeinen der Nutzen und das Bedürfnis, sich im Fahrpostverkehr mit Frankreich und im Transit über dieses Land der Vermittlung der französischen Messageries nationales zu bedienen, in Folge bedeutender Vereinfachung und Herabsetzung der Eisenbahntarife, sowie namentlich auch in Folge Vollziehung des Vertrags betreffend die Poststücke (Colis postaux) — Ziffer 3 hievor — nicht mehr vorhanden war, fanden wir es am Plaze, den mit dieser Gesellschaft unterm 31. Juli 1877 (s. Postamtsblatt Nr. 23) abgeschlossenen Vertrag, welcher die schweizerische Postverwaltung in der Auswahl der Transportanstalten zu sehr band, auf 1. Oktober 1881 zu kündigen. Um aber den wirklich noch vorhandenen Bedürfnissen zu genügen, verständigten wir uns später mit den Messageries nationales über Aufstellung von Tarifen und Speditionsbedingungen für Fahrpoststücke nach und über Frankreich, deren Beförderung über Genf und mit der genannten Transportunternehmung der Versender ausdrücklich verlangt.

7. Im Berichtjahre hatte der Bundesrath, in der ihm durch den Weltpostvertrag vom 1. Juni 1878 angewiesenen Stellung, folgende neue Beitritte zum Weltpostverein zu behandeln:

- a. die Republik Paraguay (Südamerika) auf 1. Juli 1881;
- b. die Republik Guatemala (Central-Amerika) auf 1. Aug. 1881;
- c. die englischen Kolonien Barbados und St-Vincent (Antillen) auf 1. September 1881.

Ferner traten die dänischen Antillen (St-Jean, St-Thomas, Ste-Croix), die schon seit 1. September 1877 dem Weltpostverein angehören, auf 1. Januar 1882 dem Uebereinkommen vom 4. Juni 1878 betreffend die Geldanweisungen bei, für dessen Dienst sie indessen vorläufig nur mit Deutschland, Frankreich und Italien in direkten Verkehr getreten sind.

Mit Einschluß der neu beigetretenen Länder umfaßt nun der Weltpostverein ein Gebiet von 80,929,814 km² mit einer Bevölkerung von über 800 Millionen Einwohnern.

Bei der Gründung im Jahr 1874 betrug der Flächeninhalt circa 37 Millionen km² und die Bevölkerung beiläufig 350 Millionen. Innert circa 7 Jahren hat sich also die Ausdehnung des Weltpostvereins mehr als verdoppelt.

8. Beilage Nr. 3 enthält eine Uebersicht der dem Weltpostverein angehörenden Länder, mit Angabe ihrer Ausdehnung und Bevölkerung, de. Klasse, in welche sie für die Beitragsleistung an die Kosten des internationalen Postbureau, gemäß Art. XXVIII des Reglements zum Weltpostvertrag vom 1. Juni 1878, eingereiht sind, des Datums ihres Eintritts in den Weltpostverein und mit Unterscheidung der Länder, welche außer dem Hauptvertrag, d. d. Paris 1. Juni 1878 (Weltpostvertrag), auch dem Uebereinkommen betreffend die Werthbriefe, d. d. Paris 1. Juni 1878, demjenigen betreffend die Geldanweisungen, d. d. Paris 4. Juni 1878; und endlich dem Vertrage d. d. Paris 3. November 1880 betreffend die Poststücke (Colis postaux) beigetreten sind.

9. Das internationale Bureau des Weltpostvereins hat auch dieses Jahr einen einläßlichen Bericht über seine Geschäftsführung und eine allgemeine Statistik herausgegeben, welche interessanten Aktenstücke bei der Oberpostdirektion eingesehen werden können.

Die Kosten des internationalen Postbureau betragen

im Jahre 1881 Fr. 74,836. 24

„ „ 1880 „ 82,749. 87

Der Beitrag der Schweiz an diese Kosten betrug

1881 Fr. 1320.

1880 „ 1510.

IV. Personelles und Besoldungen.

1. Bestand des Personals.

Ende 1881 betrug die Gesamtzahl der Postbureau 803, Verminderung gegenüber 1880 um 1; diejenige der Postablagen 2050, gegenüber 2029 auf Ende 1880, also Vermehrung um 21. Gesamtzahl der Poststellen 2874 (mit Inbegriff von 21 Agenturen im Auslande), Vermehrung gegenüber Ende 1880 um 22.

Die Postbureau klassifiziren sich wie folgt:

I. Klasse (Siz der Kreispostdirektionen)	.	.	.	.	11
II. „ (Bureau mit mehreren Beamten)	.	.	.	.	95
III. „ (übrige Bureau und Filialen)	.	.	.	.	697
				Total	803

Verzeichniss der dem Weltpostverein angehörenden Länder.

Staaten oder Länder.	Flächeninhalt in km ² .	Bevölkerung.	Klasse.	Datum des effektiven Beitritts zum Weltpostverein.	Staaten oder Länder.	Flächeninhalt in km ² .	Bevölkerung.	Klasse.	Datum des effektiven Beitritts zum Weltpostverein.
Argentinien	4,195,519. ⁸⁴	2,400,000	V.	1. April 1878.	Uebertrag	31,846,829. ⁵⁸	382,229,107		
Belgien ^{1*}	29,455. ¹⁶	5,536,654	III.	1. Juli 1875.	Französische Kolonien ² (inkl. die unter französischem Protektorat stehenden Inseln)	410,810	5,656,974	III.	1. Juli 1876.
Brasilien	8,337,218	11,108,291	III.	1. „ 1877.	Griechenland	65,229	2,067,775	V.	1. „ 1875.
Britische Kolonien (Britisch Indien und Canada sind besonders aufgeführt):					Großbritannien u. Irland ³ (mit Malta, Cypern, Helgoland u. Gibraltar)	324,927	35,606,603	I.	1. „ 1875.
Bermudas	50	13,956		1. April 1877.	Guatemala	121,140	1,215,310	VI.	1. August 1881.
Britisch Guyana	221,243	248,110		1. April 1877.	Hayti (Republik)	23,911	550,000	VI.	1. Juli 1881.
Britisch Honduras	19,585	24,710		1. Januar 1879.	Hawaii (Sandwichinseln)	17,008	57,985	VII.	1. Januar 1882.
Ceylon	63,976	2,558,488		1. April 1877.	Honduras (Republik)	120,480	351,700	VI.	1. April 1879.
Falklandsinseln	12,532	1,431		1. Januar 1879.	Japan	382,450. ¹¹	35,925,313	III.	1. Juni 1877.
Gambia	179	14,190		1. „ 1879.	Italien ^{1*}	296,322. ⁹¹	28,437,091	I.	1. Juli 1875.
Goldküste	38,850	408,070		1. „ 1879.	Liberia	37,200	1,068,000	VII.	1. April 1879.
Hong-Kong	83	155,730		1. April 1877.	Luxemburg ^{1*}	2,587. ⁴⁴	209,570	VI.	1. Juli 1875.
Labuan	78	4,898		1. „ 1877.	Mexiko	2,001,715	9,656,668	V.	1. April 1879.
Lagos	189	60,221		1. Januar 1879.	Montenegro *	9,030	236,000	VII.	1. Juli 1875.
Mauritius	2,656	370,730		1. April 1877.	Nicaragua	133,800	300,000	VI.	1. Mai 1882.
Neufundland	110,670	161,374	I.	1. Januar 1879.	Niederland ^{1*}	32,839. ⁹⁷	4,060,578	III.	1. Juli 1875.
Sierra Leone	2,600	38,936		1. „ 1879.	Niederländische Kolonien:				
Straits-Settlements	3,742	350,000		1. April 1877.	Ostindien ³	1,577,842	23,499,871	III.	
In Westindien:					Guyana	119,321	68,507	VI.	1. Mai 1877.
Bahama	13,960	39,162		1. Juli 1880.	Antillen	1,130	42,447	VI.	
Grenada, Santa-Lucia, Tabago und Turk-Inseln	1,364	101,947		1. Februar 1881.	Norwegen ^{1*}	318,195	1,920,000	IV.	1. Juli 1875.
Jamaica	10,859	558,256		1. April 1877.	Oesterreich-Ungarn ^{1*}	635,311	38,830,705	I.	1. „ 1875.
Jungfern-Inseln, Antigua, Dominica, Montserrat, Nevis, St. Christoph (St. Kitts)	1,827	118,821		1. Juli 1879.	Paraguay	238,290	293,844	VI.	1. Juli 1881.
Trinidad	4,544	153,128		1. April 1877.	Peru	1,119,941	3,050,000	V.	1. April 1879.
Barbados und St. Vincent	811	207,577		1. September 1881.	Persien	1,647,070	7,653,600	VI.	1. September 1877.
Britisch Indien ³ (Hindostan inkl. brit. Birma und Aden)	3,845,206	240,275,056	I.	1. Juli 1876.	Portugal ¹ (inkl. Madeira u. die Azoren)	92,828. ⁵⁹	4,745,124	IV.	1. Juli 1875.
Bulgarien *	63,972	1,995,701	V.	1. „ 1879.	Portugiesische Kolonien ²	1,825,252	3,306,247	IV.	1. „ 1877.
Canada	8,301,506	4,352,080	III.	1. „ 1878.	Rumänien ^{1*}	160,150	5,040,000	III.	1. „ 1875.
Chile	321,462	2,136,724	V.	1. April 1881.	Rußland ²	22,038,861	95,000,000	I.	1. „ 1875.
Columbia (Ver. Staaten von —)	830,700	3,000,000	V.	1. Juli 1881.	Salvador (San-)	18,720	482,422	VI.	1. April 1879.
Dänemark ^{1*} (mit Faröer und Island)	142,052	2,052,260	IV.	1. „ 1875.	Schweden ^{1*}	442,818. ³	4,578,901	III.	
Dänische Kolonien ¹ (Grönland und dänische Antillen)	88,459	47,131	VI.	1. September 1877.	Schweiz ^{1*}	41,418. ³²	2,831,787	IV.	
Deutschland ^{1*}	539,357. ⁵⁸	45,198,401	I.	1. Juli 1875.	Serbien ^{2*}	48,657	1,700,211	V.	1. Juli 1875.
Domingo (San-) [Dominikan. Republ.]	53,343	300,000	VI.	1. Oktober 1880.	Spanien ² (mit den balearischen und canarischen Inseln)	508,066. ⁹	16,623,384	II.	
Ecuador	643,295	1,146,033	VI.	1. Juli 1880.	Spanische Kolonien	432,940	8,443,000	III.	1. Mai 1877.
Egypten ^{1*} (mit Nubien und dem ägyptischen Sudan)	2,986,914	17,317,627	III.	1. „ 1875.	Türkei ³	2,152,009	22,713,153	I.	1. Juli 1875.
Frankreich und Algerien ^{1*}	958,572	39,773,414	I.	1. Januar 1876.	Uruguay	186,920	440,000	VI.	1. „ 1880.
Uebertrag	31,846,829. ⁵⁸	382,229,107			Vereinigte Staaten von Nordamerika ³	10,360,178	50,152,866	I.	1. „ 1875.
					Vereinigte Staaten von Venezuela	1,137,615	1,784,194	VI.	1. Januar 1880.
					Total	80,929,814. ¹²	800,828,937		

Bemerkungen.

Diejenigen Länder, bei welchen eine Notiz nicht angebracht ist, sind nur dem Haupt-Vertrag, d. d. Paris 1. Juni 1878 (Weltpostvertrag), welcher lediglich den Briefpostverkehr betrifft, beigetreten.

Die Länder mit der Notiz ¹ sind überdies den Uebereinkommen und Reglementen betreffend Werthbriefe und Geldanweisungen, d. d. Paris 1., bezw. 4. Juni 1878, beigetreten.

Die Länder mit der Notiz ² dagegen nur erstem Uebereinkommen und Reglement (Werthbriefe). Die französischen Kolonien haben das Uebereinkommen betreffend Geldanweisungen ebenfalls unterzeichnet, die bezügliche Vollziehung aber noch verschoben.

Im Verkehr mit den die Notiz ³ tragenden Ländern werden Geldanweisungen gemäß bestehenden Spezial-Uebereinkommen ausgetauscht (für die Türkei nur mit Konstantinopel, durch Vermittlung der deutschen Posten).

Mit Belgien, Deutschland, Luxemburg und Niederland bestehen überdies Spezialübereinkommen für den Austausch telegraphischer Geldanweisungen.

Mit Deutschland und Frankreich können, ebenfalls auf Grund von Spezialübereinkommen, Einzugsmandate ausgewechselt werden.

Die Länder mit der Notiz * sind auch dem Uebereinkommen und Reglement betreffend Poststücke, d. d. Paris 3. November 1880, beigetreten. Großbritannien und Irland, Britisch Indien, Persien, Portugal, Spanien und die Türkei haben dieses Uebereinkommen ebenfalls unterzeichnet, die Vollziehung aber bis auf Weiteres verschoben.

Die Klassifizierung (Rubrik 4) betrifft die Beitragsleistung an die Kosten des internationalen Postbüreau (Vertheilung nach Einheiten, von denen für jedes Land sich ergeben: I. Klasse 25, II. Kl. 20, III. Kl. 15, IV. 10, V. Kl. 5, VI. Kl. 3, VII. Kl. 1).

Von den 2050 Postablagen sind:

1123 rechnungspflichtig (und mit dem gesammten internen Geldanweisungsdienste, sowie mit Entgegennahme von internationalen Geldanweisungen betraut),

927 nicht rechnungspflichtig.

Total 2050 Ablagen.

Die Zahl der Postbüreaubeamten betrug auf Ende 1881: 1567, im gleichen Zeitpunkte 1880: 1555; Vermehrung sonach um 12.

Die Zahl der definitiv angestellten Kondukteure (213) hat sich gegenüber 1880 um 1 vermindert.

Im Personal der Brief- und Paketträger, Paker, Büreaudiener, Boten und sonstigen Bediensteten (mit Ausschluß der Ablagehalter und Kondukteure) ist eine Vermehrung um 43 eingetreten; Gesamtzahl auf Ende 1881: 1675, gegenüber 1632 im Vorjahre.

Die Gesamtvermehrung des fix angestellten Personals beträgt 75 Beamte und Angestellte und die Gesamtzahl der Beamten und Angestellten 5583.

Im Jahr 1881 haben im fix angestellten Postpersonal nachstehende Mutationen stattgefunden:

	Beamte.	Bedienstete.	Total.
Versezungen (freiwillige)	16	3	19
Todesfälle	29	87	116
Freiwillige Rücktritte	25	90	115
Abberufungen (inklusive Demissionen auf Einladung der Verwaltung hin)	17	58	75
Total	87	238	325

2. Aspiranten und Lehrlinge.

Im Jahre 1881 wurden im Ganzen 41 Lehrlinge aufgenommen.

Patentirt wurden im Berichtjahre 50 Aspiranten; davon erhielten:

15 die I. Note (vorzüglich),

31 „ II. „ (gut),

4 „ III. „ (genügend).

Total 50.

Ende 1881 waren in Verwendung:

103 patentirte Aspiranten,
57 Lehrlinge.

Total 160 Aspiranten und Lehrlinge.

3. Stand der Besoldungen.

Die beiliegende Tabelle Nr. 4 enthält eine Uebersicht des Standes der Besoldungen auf Ende Dezember 1881, verglichen mit demjenigen auf den gleichen Zeitpunkt der Jahre 1879 und 1880.

Die unerhebliche Verminderung im Besoldungsdurchschnitt der Beamten der Bureaux I. und II. Klasse, sowie der Kondukteure hat ihren Grund darin, daß theils ausgetretene oder verstorbene ältere Beamte und beziehungsweise Kondukteure durch jüngere Beamte und Angestellte mit niedrigerem Gehalte ersetzt, theils neu kreirte Stellen mit dem Gehaltsminimum bedacht wurden.

Im Uebrigen verweisen wir bezüglich der Ausgaben an Besoldungen auch auf den Abschnitt VIII, Ausgaben, Ziffer 1 hienach.

4. Entschädigungen bei Unfällen des Postpersonals.

An Entschädigungen bei Unfällen des Postpersonals auf Dienstfahrten, wofür die hohe Bundesversammlung einen ständigen jährlichen Beitrag von Fr. 8000 bewilligt, wurden im Jahr 1881 in 13 Fällen Fr. 876 ausgerichtet. Die bezügliche Spezialrechnung schließt pro 1881 mit einem Aktivsaldo von Fr. 38,444. 40 (inbegriffen die Zinsen des angelegten Kapitals). Auf 1. Januar 1881 betrug der Aktivsaldo Fr. 29,949, und es ergibt sich daher für 1881 eine Vermehrung des Fonds um Fr. 8495. 40.

Wie wir schon in unserm Geschäftsberichte über das Jahr 1880 darauf vorbereiteten, hat der Bundesrath durch Schlußnahme vom 30. Dezember 1881 (Amtl. Samml. neue Folge V, Seite 920) die Verordnung vom 29. September 1876, betreffend die postalische Unfallversicherung, welche früher nur für das fahrende Postpersonal gültig war, auf alle Unfälle des Postpersonals im Dienst überhaupt ausgedehnt und zwar mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1882 an, nachdem es sich durch möglichst genaue Erhebungen gezeigt hatte, daß auch bei dieser Ausdehnung der bisherige ständige Beitrag von Fr. 8000 per Jahr aller Voraussicht nach genügen werde.

Gehaltsvergleichen.

Dezember 1879, 1880 und 1881.

	Zahl der fix Angestellten	Fixe Jahresbesoldung derselben.		Durchschnitt der Jahres- besoldung.		Er- höhung 1881 gegen- über 1880.	Ver- minde- rung gegen- über 1880.
		Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	%	%
Oberpostdirektion	1879	33	134,280	—	4069	—	—
	1880	34	136,124	—	4004	—	—
	1881	34	136,448	—	4013	0.22	—
Kreispostdirektionen	1879	44	203,646	—	4628	—	—
	1880	44	203,466	—	4624	—	—
	1881	44	203,466	—	4624	—	—
Büreaux I. Klasse	1879	530	1,231,032	—	2323	—	—
	1880	544	1,235,316	—	2271	—	—
	1881	553	1,238,724	—	2240	—	1.36
Büreaux II. Klasse	1879	329	753,576	—	2291	—	—
	1880	337	763,284	—	2265	—	—
	1881	341	765,636	—	2245	—	0.88
Büreaux III. Klasse	1879	673	884,932	—	1315	—	—
	1880	674	885,324	—	1314	—	—
	1881	673	929,868	—	1382	5.17	—
Ablagen	1879	2019	859,554	—	426	—	—
	1880	2014	878,482	—	436	—	—
	1881	2050	937,884	—	458	5.04	—
Briefträger, Boten etc.	1879	1619	1,864,364	—	1152	—	—
	1880	1626	1,896,349	—	1166	—	—
	1881	1690	2,077,164	—	1229	5.4	—
Kondukteure	1879	224	491,532	—	2194	—	—
	1880	216	549,636	—	2545	—	—
	1881	213	541,824	—	2544	—	0.04

Uebersicht der wegen Verletzung des Postregals im Jahre 1881 verhängten Bussen.

Postkreise.	Verwendung schon gebrauchter Frankozeichen.			Personentransport mit Pferdewechsel.			Unbefugter Transport von Postgegenständen.			Mißbrauch der Portofreiheit.			Sonstige Uebertretungen.			Total.				
	Zahl der Fälle.	Betrag.		Zahl der Fälle.	Betrag.		Zahl der Fälle.	Betrag.		Zahl der Fälle.	Betrag.		Zahl der Fälle.	Betrag.		Zahl der Fälle.	Betrag.			
		Fr.	Rp.		Fr.	Rp.		Fr.	Rp.		Fr.	Rp.		Fr.	Rp.		Fr.	Rp.		
Genf	5	8	65	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	8	65		
Lausanne	58	115	—	1	10	—	1	4	—	—	—	—	—	—	—	60	129	—		
Bern	75	119	50	—	—	—	—	—	—	9	14	50	1	1	50	85	135	50		
Neuenburg	21	41	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21	41	50		
Basel	43	85	50	—	—	—	2	7	35	1	10	—	1	1	—	47	103	85		
Aarau	31	88	—	—	—	—	—	—	—	3	13	—	1	5	—	35	106	—		
Luzern	73	108	—	—	—	—	—	—	—	2	8	—	—	—	—	75	116	—		
Zürich	65	125	20	—	—	—	1	5	—	3	20	—	1	20	—	70	170	20		
St. Gallen	100	193	—	—	—	—	—	—	—	1	5	—	3	20	69	104	218	69		
Chur	11	21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	21	—		
Bellenz	1	1	50	—	—	—	—	—	—	1	10	—	—	—	—	2	11	50		
Total	{	1881	483	906	85	1	10	—	4	16	35	20	80	50	7	48	19	515	1061	89
		1880	474	854	90	3	155	—	8	109	65	16	50	50	3	14	—	504	1184	05

Postkreisweise Vergleichung der Ausgaben für Gebäulichkeiten, 1881 und 1880.

Postkreis.	Miethzinse (Brutto-Ausgaben.)				Einnahmen an Untermiethen.				Netto - Ausgaben an Miethzinsen.				Ausgaben für bauliche Aenderungen, Reparaturen etc.				Total-Ausgaben nach Abzug der Untermiethen.			
	1881.		1880.		1881.		1880.		1881.		1880.		1881.		1880.		1881.		1880.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Genf	32,057	35	31,674	30	11,345	—	11,337	95	20,712	35	20,336	35	3,665	45	1,305	21	24,377	80	21,641	56
Lausanne	52,758	64	52,517	36	4,139	—	3,989	42	48,619	64	48,527	94	554	50	1,197	44	49,174	14	49,725	38
Bern	36,838	08	34,845	83	1,364	—	4,294	—	35,474	08	30,551	83	555	60	1,001	48	36,029	68	31,553	31
Neuenburg	88,289	78	87,843	40	4,693	79	4,469	—	83,595	99	83,374	40	540	78	1,535	75	84,136	77	84,910	15
Basel	71,773	33	50,485	—	9,830	—	6,455	—	61,943	33	44,030	—	2,177	27	1,736	87	64,120	60	45,766	87
Aarau	25,400	—	25,316	48	2,760	—	2,760	—	22,640	—	22,556	48	212	85	693	40	22,852	85	23,249	88
Luzern	11,744	87	15,879	15	700	37	550	—	11,044	50	15,329	15	181	85	1,310	08	11,226	35	16,639	23
Zürich	91,311	05	91,437	26	13,668	45	11,501	92	77,642	60	79,935	34	1,130	58	1,409	57	78,773	18	81,344	91
St. Gallen	40,990	—	40,236	39	8,665	—	8,290	—	32,325	—	31,946	39	259	12	75	82	32,584	12	32,022	21
Chur	22,784	85	22,549	68	4,443	34	4,403	33	18,341	51	18,146	35	426	06	407	14	18,767	57	18,553	49
Bellenz	21,314	93	20,780	—	2,940	—	3,005	—	18,374	93	17,775	—	321	40	192	—	18,696	33	17,967	—
Total	495,262	88	473,564	85	64,548	95	61,055	62	430,713	93	412,509	23	10,025	46	10,864	76	440,739	39	423,373	99

V. Geschäftsführung und Disziplin.

Büreauinspektionen wurden vorgenommen:

1871 (11 Monate)	981
1872	893
1873	1326
1874	1684
1875	1789
1876	1995
1877	2005
1878	2199
1879	2257
1880	2361
1881	2401

Die Inspektionen des Jahres 1881 gaben Anlaß zu speziellen Maßregeln:

des Bundesrathes in	2 Fällen,
„ Post- und Eisenbahndepartements in	28 „
der Oberpostdirektion in	302 „
„ Kreispostdirektionen in	1007 „
Total	1339 Fälle.

VI. Postregal.

Die im Jahr 1880 wegen Verletzung des Postregals verhängten Geldbußen sind aus beiliegender Tabelle Nr. 5 ersichtlich.

Zu besondern Bemerkungen gibt uns hier diese Rubrik auch dieses Jahr nicht Veranlassung.

VII. Lokale.

Die Beilage Nr. 6 enthält eine postkreisweise Vergleichung der Ausgaben für Gebäulichkeiten in den Jahren 1880 und 1881 (Bruttomiethzinse und Ausgaben für bauliche Aenderungen, Reparaturen etc., nebst Angabe der Einnahmen an Untermiethen).

Als hier erwähnenswerthe Vorkommnisse im Berichtjahre heben wir hervor:

Winterthur, 1. Januar 1881, Antritt des von der hohen Bundesversammlung bewilligten Kaufes des Postgebäudes;

Bern, in der zweiten Hälfte Mai Umzug der Bureaux etc. der Central-Post- und Telegraphenverwaltung in das vom Bunde angekaufte Postgebäude;

Morges, auf 1. Juni Bezug erweiterter Postlokale;

Moutier, 1. April Bezug neuer Lokale;

Neuenstadt, 1. Juli Bezug neuer und wesentlich vergrößerter Lokale;

Sissach, auf 1. Juli Besiznahme von neuen Lokalen.

Der Bezug der neuen Lokale für das Stadtpostbureau Biel wird erst im Frühjahr 1882 stattfinden.

Im Berichtjahre wurden Verträge abgeschlossen für spätern miethweisen Bezug neuer Postlokalitäten in Delémont und Verrières, sowie in den Stationsgebäuden der Gotthardbahn in Goldau, Schwyz, Göschenen und Airolo. Der Bezug der neuen Lokale in letztern beiden Stationen fand bereits am 1. Januar 1882 statt. Ferner war mit der Gotthardbahn ein Vertrag abgeschlossen worden für Expropriation der Postgebäulichkeiten (Bureau und Remisen) in Flüelen, sowie für Aufhebung der Miethe des mit Eröffnung der ganzen Gotthardbahn eingehenden Postbureau nebst Remise auf der Bahnstation Biasca.

VIII. Finanzielle Ergebnisse.

I. Allgemeines.

Wir verweisen auf die Beilage Nr. 1 zu gegenwärtigem Bericht und auf das unter Abschnitt I „Allgemeines“ hievor Gesagte.

2. Hauptergebnisse des Inventars.

Das Inventar über sämtliches Postmaterial betrug

auf 31. Dezember 1880	Fr. 2,580,984. 96
„ 31. „ 1881	„ 2,574,305. 04
es ergibt sich sonach eine Verminderung von	„ 6,679. 92

Der Bestand des Inventars in seinen einzelnen Rubriken ist folgender:

	1881.		1880.		Verminderung.		Vermehrung.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
I. Wagen und Schlitten	1,316,077.	93	1,335,463.	77	19,385.	84	—	—
II. Fuhrwesenmaterial	226,604.	98	248,202.	85	21,597.	87	—	—
III. Bahnpostwagen	249,477.	99	252,890.	—	3,412.	01	—	—
IV. Büreaugeräthschaften	758,920.	65	724,204.	26	—	—	34,716.	39
V. Bekleidungsmaterial	23,223.	49	20,224.	08	—	—	2,999.	41
Total	2,574,305.	04	2,580,984.	96	44,395.	72	37,715.	80
Nach Abzug der Vermehrung im Betrage von					37,715.	80		
verbleibt eine Verminderung von					6,679.	92		

Die Aufstellung des Inventars auf Ende Dezember 1881 hat nach den durch die bundesrätliche Verordnung vom 26. November 1881 (Amtl. Samml. n. F. Bd. V, S. 846) aufgestellten Vorschriften stattgefunden.

Nach Artikel 4 des genannten Erlasses mußten die Postwägen, Schlitten und Bahnpostwägen, sowie das für dieselben bestimmte Vorrathsmaterial wieder nach ihrem wirklichen Werthe geschätzt werden, was für diese Kategorie von Gegenständen einzig eine richtige Werthbemessung erlaubt, indem bei den sich ändernden Verhältnissen für dieselben ein fester, alljährlich sich gleich bleibender Abschreibungssatz niemals richtig bemessen werden kann. Wir bemerken nun, daß die Ansätze der genannten Schätzung im Allgemeinen sehr mäßig gehalten sind, daß namentlich nur der wirkliche Verkehrswerth der Wägen etc. in Anschlag gebracht und so dem Umstand gebührend Rechnung getragen wurde, daß ein Theil des Materials durch Mangel an passender Verwendbarkeit eine bedeutende Entwerthung erlitten hat oder voraussichtlich in nächster Zeit — unter Andern namentlich durch Eröffnung der Gotthardbahn — erleiden wird.

3. Einnahmen.

a. Ertrag der Reisenden.

Budget 1881	Fr. 2,500,000. —
Einnahmen 1881	„ 2,669,842. 78
„ 1880	„ 2,659,315. 62
Vermehrung gegenüber dem Vorjahre	„ 10,527. 16
„ „ „ Budget	„ 169,842. 78

1. Was speziell die mit Beiwagen beförderten Reisenden betrifft, so ergeben sich folgende Zahlen:

	1881.	1880.
Zahl der Beiwagenreisenden	89,297	89,065
Ertrag der Taxen von Beiwagenreisenden	Fr. 461,551. 15	Fr. 468,712. 70
Kosten des Beiwagentransports	„ 595,740. 29	„ 576,387. 80
Verlust auf dem Transport der Beiwagenreisenden	„ 134,189. 14	„ 107,675. 10
Mehrverlust	„ 26,514. 04	— —

Dieser Mehrverlust rührt größtentheils von den auf Alpenkursen (Gotthard und Graubünden) in vermehrtem Maße nothwendig ge-

wordenen — unter den obigen Kosten für Beiwagentransport inbegriffenen — Ausgaben für besondere Gepäckwagen her. Dafür fiel 1881 ein regelmäßiger Gepäckfourgon weg, der im Vorjahre auf der Route Chur-Schyn-Julier kursirt hatte und dessen Kosten unter den fixen Kurszahlungen (mit circa Fr. 13,000) verrechnet wurden. Der wirkliche Ausfall reduziert sich demnach auf circa Fr. 13,000.

2. Der Betrieb der Extraposten ergab folgendes Resultat:
Bruttoertrag:

	1881.		1880.		1879.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Postkreis Lausanne .	16,462.	80	14,525.	80	7,057.	50
„ Luzern .	3,202.	82	4,798.	42	1,468.	70
„ Chur .	106,392.	07	97,913.	93	78,198.	15
„ Bellenz .	5,776.	67	9,010.	26	3,719.	27
Total-Bruttoertrag	131,834.	36	126,248.	41	90,443.	62
Davon wurden an die Postpferdehalter bezahlt . . .	103,952.	90	99,667.	30	71,213.	09

und verbleibt demnach als Einnahme der Postverwaltung . . . 27,881. 46 26,581. 11 19,230. 53
an Provisionen, Expeditionsgebühren, Wagengeldern und Taxdifferenzen.

3. Ueber den Verkehr der hauptsächlichsten Alpen- und Touristenkurse gibt die unter Nr. 7 hier beiliegende Tabelle nähere Auskunft.

b. Ertrag der Briefpostgegenstände, Fahrpoststücke, Geldanweisungen und Einzugsmandate.

	1881.	1880.
Einnahmen	Fr. 12,357,273. 81	Fr. 11,937,191. 64.
Voranschlag	„ 12,000,000. —	

Vermehrung 1881:

Gegenüber dem Vorjahr . . .	Fr. 420,082. 17
„ „ Voranschlag . . .	„ 357,273. 81

Bezüglich des Umfangs des internen, sowie des internationalen Briefpostverkehrs, des Verhältnisses der frankirten und unfrankirten Briefe und des Verkaufs der verschiedenen Taxwerthzeichen, des

Vergleichende Uebersicht

der

Anzahl Reisenden und des Ertrags der Passagier- und Gepäköbergewichtstaxen bei den hauptsächlichsten Alpen- und Touristenkursen
im Jahr 1881 gegenüber 1880.

1880.					Alpenpässe.	1881.				
Täglich befahrene Kilometer.		Reisende.	Ertrag.			Täglich befahrene Kilometer.		Reisende.	Ertrag.	
Sommer.	Winter.					Sommer.	Winter.			
			Fr.	Rp.					Fr.	Rp.
457.6	250.4	12,752	147,837	—	Simplon (Brieg-Arona und Brieg-Stresa)	457.6	250.4	12,523	148,087	65
791.4	559.6	61,458	501,344	95	Gotthard (Flüelen-Biasca und Bellenz-Lugano)	791.4	559.6	58,496	499,002	30
343.4	179.6	9,203	71,392	45	Bernhardin (Bellenz-Bernhardin-Splügen, resp. Chur)	343.4	179.6	9,795	77,453	85
527	343.6	24,450	210,173	10	Splügen (Chur-Colico und Chur-Thusis)	527	343.6	25,507	219,514	10
383	194.2	13,168	139,701	85	Schyn und Julier, via Thusis und Lenz	383	194.2	13,353	139,198	60
150.8	150.8	6,990	31,692	80	Landwasser, resp. Chur-Lenz-Davos	150.8	150.8	6,635	28,733	50
167.2	112.8	7,880	95,492	90	Albula	167.2	112.8	7,198	93,300	30
379.6	233	21,409	131,273	10	Prättigau-Flüela	379.6	233	21,238	130,313	30
475.4	289.4	13,071	87,208	80	Maloja	475.4	289.4	15,069	100,019	55
145.4	111	4,061	18,046	50	Bernina	145.4	111	4,254	18,243	95
379.6	126	9,585	57,842	90	Oberalp	379.6	126	10,011	58,631	50
168.2	37.6	2,275	28,253	10	Furka	168.2	37.6	2,247	25,705	90
123	—	999	4,476	25	Lukmanier (Dissentis-Biasca)	123	—	1,128	5,408	20
286.4	82.6	17,764	104,583	30	Brünig	286.4	82.6	19,148	112,451	10
4778	2670.6	205,065	1,629,319	—	Total	4778	2670.6	206,602	1,656,063	80

Umfangs des Verkehrs an Fahrpoststücken, Geldanweisungen und Einzugsmandaten, enthalten die einschlägigen Tabellen der allgemeinen Post- und Telegraphenstatistik die nähern Angaben.

Bezüglich der Transitverhältnisse verweisen wir auf litt. d hienach und für das Resultat im Ganzen auf den Abschnitt I „Allgemeines“ des gegenwärtigen Berichts.

c. Zeitschriften.

Ertrag 1881	.	.	.	Fr. 580,997. 96
„ 1880	.	.	.	„ 566,774. 27
Voranschlag 1881	.	.	„	560,000. —

Die Vermehrung gegenüber dem Vorjahre kommt von entsprechender Zunahme des Verkehrs her. (S. Tabelle Nr. 47 der allgemeinen Post- und Telegraphenstatistik.)

d. Transitgebühren.

1. Ertrag der über die Schweiz versandten Korrespondenzen.

Ertrag 1881	.	.	.	.	.	Fr. 6955. 38
„ 1880	.	.	.	.	.	„ 6092. 11
Voranschlag 1881	.	.	.	.	.	„ 5500. —

Vom Ertrag im Jahr 1881 fallen Fr. 4937. 56 auf geschlossene Pakete und Fr. 2017. 82 auf die stükweise überlieferten Korrespondenzen.

Die Haupteinnahme ergibt sich aus dem Verkehr zwischen Deutschland und Italien, namentlich in der Richtung nach Italien.

Obige Einnahme von Fr. 6955. 38 repräsentirt übrigens größtentheils das Ergebnis des Jahres 1880, indem die Transitgebühren in der Regel in die Abrechnungen vom letzten Quartal des betreffenden Jahres aufgenommen werden, deren Resultate jeweilen in die Einnahmen und Ausgaben des ersten Quartals des folgenden Jahres übergehen.

Der wirkliche Ertrag der Transitgebühren des Jahres 1881 hat ergeben:

Für geschlossene Pakete	.	.	.	.	Fr. 1632. 62
„ stükweise Ueberlieferung	.	.	.	.	„ 2704. 16

Total Fr. 4336. 78

2. Kosten der aus der Schweiz über andere Länder versandten Korrespondenzen.

Gemäß der Rechnung vom Jahr 1881 betragen die Ausgaben:

Für geschlossene Pakete	Fr.	54,204. 06
„ Einzelüberlieferung	„	53,344. 04
	Total Fr.	107,548. 10
gegenüber 1880 mit	„	138,455. 73

Die Ausgabe von Fr. 107,548. 10 repräsentirt ebenfalls, gemäß den oben angegebenen Verumständungen, größtentheils das Ergebniß vom Jahr 1880. Die wirklichen Kosten für das Jahr 1881 betragen für:

	Geschlossene Pakete.	Einzelüberlieferung.
Amerika, V. St.	Fr. —	Fr. 168. 53
Belgien	„ 12,695. 41	„ 16. 92
Deutschland	„ 31,241. 97	„ 16,546. 48
Frankreich	„ 24,175. 30	„ 14,832. 25
Großbritannien	„ 23,027. 75	„ 4,071. 28
Italien	„ 859. 34	„ 18,174. 43
Oesterreich	„ —	„ 2,190. 38
	Fr. 91,999. 77.	Fr. 56,000. 27
		„ 91,999. 77
	Total Fr.	148,000. 04

e. Empfangscheine.

	1881.	1880.
Ertrag der Empfangscheine	Fr. 28,331. —	Fr. 27,924. —
Ertrag der Bescheinigungsbücher	„ 85,700. 30	„ 83,635. 20
Ertrag der Frachtbriefe und Deklarationen	„ 9,917. 30	„ 8,285. 80
Gratis-Empfangscheinbücher	„ 165. 50	„ 551. 50
	Total Fr. 124,114. 10	Fr. 120,396. 50
Voranschlag	„ 125,000. —	

Die Zunahme des Ertrages von 1881 gegenüber 1880 beträgt Fr. 3717. 60, währenddem dieselbe im Jahr 1880 gegenüber 1879 nur Fr. 2032. 10 erreichte.

f. Fach- und Lagergebühren.

	1881.	1880.
Ertrag der Fachgebühren .	Fr. 55,851. —	Fr. 52,937. 25
„ „ Lagergebühren .	„ 515. 50	„ 561. 20
Total	Fr. 56,366. 50	Fr. 53,498. 45
Voranschlag	„ 55,000. —	

Die Zunahme der Fachgebühren im Jahre 1881 gegenüber 1880 beträgt Fr. 2868. 05, und diejenige des Jahres 1880 gegenüber 1879 betrug Fr. 1667. 40. Diese verhältnißmäßig nicht unerheblichen Ertragszunahmen sind der vermehrten Einführung der sogenannten amerikanischen Fächer zuzuschreiben.

g. Konzessionsgebühren.

Nachstehende Tabelle enthält die Darstellung des Ertrags derselben.

Kreise.	Anzahl der Konzessionen.	Dampfschiffe.		Omnibus.		Eisenbahnen.		Total.	
		Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
Genf	38	—	—	3767	85	—	—	3,767	85
Lausanne	4	2385	—	7	20	—	—	2,392	20
Bern	4	1170	—	35	10	—	—	1,205	10
Neuenburg	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Basel	9	—	—	490	40	¹ 2,718	15	3,208	55
Aarau	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Luzern	2	1000	—	—	—	² 2,800	—	3,800	—
Zürich	5	1530	—	—	—	³ 19,200	—	20,730	—
St. Gallen	5	—	—	142	20	—	—	142	20
Chur	9	—	—	511	30	—	—	511	30
Bellenz	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total von 1881	77	6085	—	4954	05	24,718	15	⁴ 35,757	20
" " 1880	81	6040	65	5364	55	2,589	21	13,994	41
Verminderung 1881 } gegen	4	—	—	410	50	—	—	—	—
Vermehrung 1881 } 1880	—	44	35	—	—	22,128	94	21,762	79

¹ Elsässische Bahnen, 3 Ct. Konzessionsgebühr für jedes verkaufte Billet. ² Rigibahn (2 Jahre).
³ Luzern-Zürich-Bahn pro 1877, 1878 und 1879. ⁴ Budget Fr. 18,000.

Vom Jahre 1882 an werden, dem Budget entsprechend, alle Konzessionsgebühren der Eisenbahnen bei der Eisenbahnabtheilung des Post- und Eisenbahndepartements vereinnahmt werden.

i. Ertrag der Wechselkursdifferenzen.

Voranschlag pro 1881	Fr. 25,000. —
Ertrag " "	" 17,007. 32
" " 1880	" 19,075. 44

Die Wechselkursdifferenzen ergeben sich fast ausschließlich auf den Saldozahlungen nach Deutschland und es repräsentiren obige Fr. 17,007. 32 den Nettoertrag, also nach Abzug aller Kosten, vom Jahr 1880.

Der für die Abrechnungen über die Mandatgelder nach Deutschland in Betracht gekommene Kurs hat im Jahresdurchschnitt betragen:

1879 = 123,6109 Ct. }	für eine Mark.
1880 = 123,7315 " }	
1881 = 123,7199 " }	

Die Geldanweisungsgebühren, Fahrposttaxen etc. werden vertraglich auf dem Fuße von 125 Ct. für eine Mark umgewandelt.

Der Gesamtbetrag der im Jahr 1881 an die deutschen Postverwaltungen (Reichspost, Bayern, Württemberg) bezahlten Saldi beläuft sich auf Fr. 4,077,596. 71, gegenüber von Fr. 3,826,784. 78 im Jahre 1880.

Die Einnahmerubriken k (Untermiethen von Lokalen) und l (Besoldungsbeiträge) geben zu weiteren Bemerkungen nicht Veranlassung.

m. Erlös aus verkauftem Material.

	1881.	1880.
1. Dienstkleidungsmaterial	Fr. 11,421. 06	Fr. 10,373. 54
2. Altes Trainmaterial	" 26,391. 69	" 14,551. 37
3. Postalische Druksachen (Tarife etc.)	" 2,929. 62	" 3,300. 27
4. Makulatur	" 7,603. 17	" 7,517. 24
5. Büreaumaterial, Verkauf	" 1,650. 13	" 2,598. 26
6. Büreaumaterial, jährliche Beiträge der Telegraphen- verwaltung		
Total	Fr. 49,995. 67	Fr. 38,340. 68
Voranschlag	" 42,000. —	

Die Postverwaltung sucht sich des alten, unbrauchbaren oder für den Dienst nicht mehr passenden Trainmaterials so viel als möglich zu entledigen und es gelang ihr dies im Berichtjahre, zu annehmbaren Preisen, in weit höherem Maße als früher.

n. Vermehrung des Betriebsmaterials.

Keine Einnahme, indem sich im Gegentheil eine Verminderung ergeben hat.

o. Verschiedenes.

	1881.	1880.
1. Vergütung für den Gebrauch von Postfuhrwerken	Fr. 4,072. 48	Fr. 4,683. 37
2. Rechnungsdifferenzen	„ 297. 30	„ 214. 48
3. Erlös von Rebutis	„ 582. 10	„ 850. 46
4. Einnahmen auf nicht rückvergütbaren Geldanweisungen	„ 2,383. 74	„ 4,370. 40
5. Ertrag von umgetauschten Werthzeichenformularen	„ 1,133. 40	„ 1,085. 40
6. Zufällige Einnahmen	„ 4,087. 54	„ 3,838. 62
Total	Fr. 12,556. 56	Fr. 15,042. 73
Voranschlag	„ 11,500. —	

V. Ausgaben.

I. Gehalte und Vergütungen.

Budget für 1881	Fr. 7,581,000. —
Ausgaben 1881	„ 7,508,507. 51
„ 1880	„ 7,219,993. 81
Minderausgabe gegenüber dem Budget	„ 72,492. 49
Mehrausgabe gegenüber 1880	„ 288,513. 70

Die beiliegenden Tabellen Nr. 8 und 9 enthalten die nähern Angaben mit Rücksicht auf die verschiedenen Unterrubriken und Postkreise.

Allgemeine Uebersicht

der

Ausgaben für Besoldungen im Jahr 1881, im Vergleich mit 1880 und dem Budget.

	Ausgaben 1881.		Budget.		Mehrausgaben gegenüber 1880.		Minderausgaben gegenüber dem Budget.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
A. Oberpostdirektion	160,361	07	162,090	—	4,522	21	1,728	93
B. Kreispostdirektionen:								
1. Direktoren	59,160	—	59,200	—	—	—	40	—
2. Kontrolleure	47,394	—	47,900	—	46	94	506	—
3. Adjunkte	47,004	—	46,900	—	80	—	Mehrausgabe 104	—
4. Kassiere	49,908	—	50,000	—	—	—	92	—
Total B.	203,466	—	204,000	—	126	94	534	—
C. Postbüreaux:								
I. Klasse	1,324,663	30	1,370,000	—	Minder- ausgabe } 4,741	94	45,336	70
II. „	850,935	01	855,000	—	20,980	10	4,064	99
III. „	1,015,334	05	1,028,000	—	42,510	70	12,665	95
Bahnpostentschädigungen	135,854	66	140,000	—	1,303	51	4,145	34
Total C.	3,326,787	02	3,393,000	—	60,052	37	66,212	98
D. Ablagehalter, Briefträger, Boten etc.:								
1. Ablagehalter	939,176	94	931,000	—	57,757	62	Mehr- ausgabe } 8,176	94
2. Andere Angestellte	2,184,514	75	2,185,000	—	155,096	58	485	25
Total D.	3,123,691	69	3,116,000	—	212,854	20	7,691	69
E. Kondukteure	643,392	73	650,000	—	Minder- ausgabe } 425	02	6,607	27
F. Besoldungsnachgenüsse	50,809	—	55,910	—	11,363	—	5,101	—
Total	7,508,507	51	7,581,000	—	288,513	70	72,492	49

Postkreisweise Uebersicht der Ausgaben der Postverwaltung für Gehalte und Vergütungen im Jahr 1881.

Klassen und Abtheilungen.	Oberpost- direktion.		P o s t k r e i s e .																				Total.					
			Genf.		Lausanne.		Bern.		Neuenburg.		Basel.		Aarau.		Luzern.		Zürich.		St. Gallen.		Chur.				Bellenz.			
			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.	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.	Fr.	Rp.
Oberpostdirektion . . .	160,361	07	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	160,361	07		
Kreispostdirektionen (Direktoren, Kontro- leure, Adjunkte und Kassiere)	—	—	18,336	—	19,248	—	18,300	—	19,236	—	18,216	—	18,732	—	17,700	—	18,984	—	19,254	—	18,540	—	16,920	—	203,466	—		
Postbüreaux :																												
I. Klasse	—	—	154,123	44	139,509	35	168,924	85	100,102	—	187,415	28	68,265	60	99,955	95	212,276	03	101,938	16	65,729	64	26,423	—	1,324,663	30		
II. "	—	—	11,340	—	129,075	—	55,486	17	188,259	30	54,381	61	69,701	40	25,795	29	160,786	70	96,473	90	15,986	99	43,648	65	850,935	01		
III. "	—	—	20,449	—	134,635	69	88,183	75	96,950	89	70,606	—	91,099	35	99,852	07	190,281	70	95,755	25	84,686	07	42,834	28	1,015,334	05		
Entschädigungen an fahrende Post- büreaux	—	—	18,556	01	17,056	26	13,088	04	14,470	90	13,449	50	5,465	—	9,064	62	26,388	93	15,253	20	3,062	20	—	—	135,854	66		
B. Bedienstete.																												
Ablagehalter	—	—	17,094	25	133,557	20	123,160	50	85,761	78	69,054	14	90,393	95	74,056	56	143,140	76	78,829	51	82,660	34	41,467	95	939,176	94		
Andere Bedienstete . .	—	—	249,357	58	327,400	66	189,393	13	246,697	78	207,862	90	92,161	96	114,031	66	388,245	42	230,823	72	62,991	79	75,548	15	2,184,514	75		
Kondukteure	—	—	22,058	05	90,232	37	42,094	20	103,418	—	43,592	37	25,788	25	56,547	35	73,846	45	53,076	55	93,890	15	38,848	99	643,392	73		
C. Besoldungsnachgenüsse.																												
Total auf Ende 1881 .	160,361	07	514,487	33	1,002,662	53	700,770	64	859,453	65	670,742	80	465,947	51	501,353	50	1,221,331	99	695,508	29	429,047	18	286,841	02	7,508,507	51		
— " — " — " 1880 .	159,290	86*	449,981	39	962,776	67	669,750	73	823,319	15	649,143	63	447,836	83	478,526	56	1,172,643	39	676,981	15	406,235	16	273,508	29	7,219,993	81		
Mehr im Jahre 1881 .	1,070	21	64,505	94	39,885	86	31,019	91	36,134	50	21,599	17	18,110	68	22,826	94	48,688	60	18,527	14	22,812	02	13,332	73	288,513	70		

* Inbegriffen Fr. 3452 an Besoldungsnachgenüssen.

Im Budget für das Jahr 1881 waren eigentliche Besoldungsaufbesserungen vorgesehen:

a) für die Postbüreaux III. Klasse mit	Fr.	45,000
b) „ „ Ablagehalter mit	„	40,000
c) „ „ übrigen Bediensteten (ohne Kondukteure), nämlich Briefträger, Boten, Paker, Büreaudiener, Briefkastenleerer mit	„	100,000

Die in Folge dieser Kreditbewilligung vorgenommene umfassende Besoldungsrevision war Ende Juni 1881 vollständig abgeschlossen, wobei die erhöhten Gehaltsansätze auf 1. Januar 1881 rückwirkten. Die angesetzten Summen wurden zum genannten Zwecke vollständig aufgebraucht.

Wenn nun in einzelnen Unterrubriken der Gesamtkredit nicht verwendet, sondern eine gewisse Summe erspart wurde, so geschah dies durchaus nicht etwa auf Unkosten des angestellten Personals, sondern als Folge von Oekonomie in der Verwendung von Arbeitskräften, welche Oekonomie übrigens nirgends so weit gehandhabt wurde, um dem Personal einen zu strengen Dienst aufzuerlegen.

Abgesehen von der oberwähnten Revision wurden in einzelnen Fällen Besoldungen erhöht, wenn es sich herausstellte, daß dieselben im Vergleich zu den Dienstobliegenheiten und gegenüber andern gleichartigen Stellen entschieden zu niedrig fixirt waren.

Auch im Berichtjahre wurden eine große Reihe von Dienstverbesserungen (Errichtung nothwendiger neuer Stellen, Verbesserung des Bestell- und Botendienstes etc.) durchgeführt.

II. Kommissäre und Reisekosten.

Voranschlag 1881	Fr.	30,000. —
Ausgaben 1881	„	27,507. 80
„ 1880	„	27,280. 65

Keine Bemerkung.

III. Büreaukosten.

Voranschlag 1881	Fr.	353,000. —
Ausgaben 1881	„	322,180. 13
„ 1880	„	320,001. 22
Minderausgabe gegenüber dem Budget	„	30,819. 87
Mehrausgabe „ „ Vorjahr	„	2,178. 91

Die Ausgaben vertheilen sich auf folgende Unterrubriken:

	1881.		1880.	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1. Papier- und Druckkosten.	122,494. 82	116,256. 30	—	6,238. 52
2. Bureauaterialien . . .	34,863. 90	29,374. 45	—	5,489. 45
3. Buchbinderarbeiten . . .	10,486. 96	11,307. 63	820. 67	—
4. Beleuchtung	96,669. 51	105,335. 44	8,665. 93	—
5. Beheizung	39,323. 86	42,313. 14	2,989. 28	—
6. Verschied. Büreaubedürfnisse	18,341. 08	15,414. 26	—	2,926. 82
	322,180. 13	320,001. 22	12,475. 88	14,654. 79

Die sub Ziffer 1, 2 und 6 eingetretenen Erhöhungen rechtfertigen sich durch die vermehrten Bedürfnisse des Dienstes.

Die trotz der vermehrten Leistungen, welche durch Erweiterung von Dienstlokalen etc. der Verwaltung in Bezug auf die Beleuchtung obliegen, verwirklichten namhaften Ersparnisse sind der bereits im letzten Jahresbericht erwähnten urd im Jahre 1881 theilweise durchgeführten Albo-Carbon-Beleuchtung, sowie auch der in einigen Städten eingetretenen Ermäßigung des Gaspreises zuzuschreiben.

Die Minderausgabe für Beheizung endlich ist die Folge der milden Witterung.

IV. Dienstkleidung.

	1881.	1880.
Budget	Fr. 147,000. —	
Ausgaben	„ 134,368. 25	Fr. 125,425. 35
Minderausgabe gegenüber dem Budget	Fr. 12,631. 75	
Mehrausgabe gegenüber dem Vorjahre	„ 8,942. 90	
Die Ausgaben vertheilen sich wie folgt:		
	1881.	1880.
1. Ankauf von Tüchern, Leinwand und Ausrüstungsgegenständen .	Fr. 102,505. 30	Fr. 89,811. 35
2. Anfertigungskosten	„ 30,443. 40	„ 31,234. 45
3. Diverse Unkosten, Fracht etc.	„ 639. 55	„ 514. 55
4. Entschädigungen an weibliche Bedienstete	„ 780. —	„ 3,865. —
	Fr. 134,368. 25	Fr. 125,425. 35

Ein Posten für verkauftes Dienstkleidungsmaterial erscheint mit Fr. 11,421. 06 unter den Einnahmen, Rubrik m, Ziffer 1.

Die Mehrausgabe gegenüber dem Vorjahre ist eine Folge der Vermehrung des Personals, welches auf Dienstkleidung Anspruch hat.

V. Gebäulichkeiten.

	1881.	1880.
Bruttoausgaben für Miethzins	Fr. 495,262. 88	Fr. 473,564. 85
Davon ab:		
Einnahmen an Untermiethen	„ 64,548. 95	„ 61,055. 62
Bleibt Nettoausgabe für Miethzins	Fr. 430,713. 93	Fr. 412,509. 23
Dazu:		
Ausgaben für bauliche Aenderungen, Reparaturen etc. (Unterrubrik „Unterhalt“)	„ 10,726. 76	„ 10,864. 76
Wirkliche Totalausgabe für Gebäulichkeiten	Fr. 441,440. 69	Fr. 423,373. 99
Untermiethen (Einnahmerubrik k)	„ 64,548. 95	„ 61,055. 62
Total-Bruttoausgabe	Fr. 505,989. 64	Fr. 484,429. 61
Mehrausgabe gegenüber 1880	Fr. 21,560. 03	
Minderausgabe gegenüber dem Budget	„ 24,010. 36	

Die Mehrausgabe kommt vom Bezuge neuer oder erweiterter Lokale mit erhöhtem Miethzins her. Es fallen hier namentlich in Betracht das neue Postgebäude in Basel, dessen erhöhter Miethzins 1881 mit 12 (statt 1880 mit nur 6) Monaten erscheint, und die Erhöhung des Miethzinses infolge Verlegung der Lokale der Centralpostverwaltung in das Postgebäude Bern.

Für die postkreisweise Vergleichung der Bruttoausgaben von Miethzinsen, der Einnahmen an Untermiethen und der Ausgaben für bauliche Aenderungen und Reparaturen, 1881 gegenüber 1880, verweisen wir auf die beiliegende Tabelle Nr. 6 und beziehen uns übrigens auf das unter Abschnitt VII (Lokale) Gesagte.

VI. Mobilien und Bürogeräthschaften.

	1881.	1880.
Budget (inkl. einen Nachkredit von Fr. 15,000) .	Fr. 119,000. —	
Ausgaben	„ 117,390. 42	Fr. 97,008. 08
<hr/>		
Die Mehrausgabe von 1881 beträgt gegenüber dem ursprünglichen Voranschlag gegenüber dem Vorjahre .	Fr. 13,390. 42	
Vom Nachkredit blieben unverwendet	„ 20,382. 34	
	„ 1,609. 58	
<hr/>		
Obige Ausgaben zerfallen in:		
1. Neue Anschaffungen .	Fr. 87,581. 94	Fr. 68,287. 15
2. Reparaturen	„ 29,808. 48	„ 28,720. 93
	<hr/>	
Total	Fr. 117,390. 42	Fr. 97,008. 08

Von der Mehrausgabe gegenüber 1880* fallen zirka Fr. 4700 auf Rechnung der Apparate für die — bei Rubrik III hievor erwähnte — sogenannte Albo-Carbon-Beleuchtung und zirka Fr. 10,000 für die sogenannten amerikanischen Fächer.

VII. Fuhrwesenmaterial.

	1881.	1880.
Budget	Fr. 450,000. —	
Ausgaben	„ 420,115. 59	Fr. 359,298. 17
<hr/>		
Minderausgaben gegenüber dem Budget	Fr. 29,884. 41	
Mehrausgaben gegenüber 1880	„ 60,817. 42	

Diese Ausgaben vertheilen sich auf die einzelnen Unterrubriken wie folgt:

A. Wagen und Schlitten.

	1881.	1880.
a. Neue Anschaffung von Fuhrwerken . . .	Fr. 44,145. 85	Fr. 28,709. 84
b. Neue Anschaffung von Handkarren und Remisengeräthschaften . .	„ 58,559. 85	„ 62,425. 36
c. Reparaturen . . .	„ 232,972. 09	„ 211,444. 20
	<hr/>	<hr/>
	Fr. 335,677. 79	Fr. 302,579. 40
Ab: geliefertes Material zu neuen Wagen . . .	„ 2,811. 23	„ 1,606. 04
	<hr/>	<hr/>
Bleiben für A. Wagen und Schlitten	Fr. 332,866. 56	Fr. 300,973. 36

B. Bahnpostwagen.

Neue Anschaffungen und Reparaturen	Fr. 87,249. 03	Fr. 58,324. 81
	<hr/>	<hr/>
Gesammttotal (A und B)	Fr. 420,115. 59	Fr. 359,298. 17

Die Mehrausgabe für neue Fuhrwerke ist entstanden durch das Bedürfniß einer großen Anzahl neuer Einspannerwagen für Lokalkurse.

Für die Erstellung von fünf neuen Bahnpostwagen, die namentlich durch Eröffnung der Gotthardbahn nothwendig werden, ist im Berichtjahre mit einer bewährten Werkstätte ein Vertrag abgeschlossen worden. Bei den neuen Bahnpostwagen werden die neuesten Fortschritte der Technik nach Möglichkeit verwerthet, und es ist zu erwarten, daß die neuen Wagen in eisenbahn- und posttechnischer Beziehung allen zeitgemäßen Anforderungen entsprechen werden. An die genannten Wagen wurde pro Dezember 1881 vertragsgemäß eine Anzahlung von Fr. 14,220 geleistet.

Zur Vorsicht wurden, obschon ein dringendes Bedürfniß dazu nicht vorhanden war, im Berichtjahre 46 alte Bahnpostwagenachsen durch neue ersetzt.

VIII. Transportkosten.

Voranschlag	Fr. 4,495,000. —
Nachkredit (vom 17. Dezember)	„ 150,000. —
	<hr/>
Gesammtkredit	Fr. 4,645,000. —

Ausgabe 1881	Fr. 4,615,970. 63
„ 1880	„ 4,557,939. 29
Mehrausgabe gegenüber dem ursprünglichen Voranschlag	„ 120,970. 63
Vom Nachkredit blieben unverwendet	„ 29,029. 37
Mehrausgabe gegenüber 1880	„ 58,031. 34

Nach dem bereits früher Gesagten können wir uns darauf beschränken, auf beiliegende, die Einzelheiten enthaltende Tabelle Nr. 10 und auf die einschlägigen Tabellen der allgemeinen Post- und Telegraphenstatistik zu verweisen.

IX. Werthzeichen-Fabrikation.

(Frankomarken etc.)

Voranschlag Fr. 200,000.

Für die Fabrikation der Werthzeichen wurden ausgegeben:

	1881.	1880.
1) Frankomarken	Fr. 71,670. 45	Fr. 53,454. 90
2) Frankocouverts	„ 22,599. 30	„ 31,587. 05
3) Geldanweisungsformulare	„ 9,806. 99	„ 8,640. 23
4) Empfangsbescheinigungen	„ 4,653. 08	„ 5,108. —
5) Begleitadressen und Deklarationen	„ 2,281. —	„ 3,811. 10
6) Postkarten (Korrespondenzkarten)	„ 34,051. 73	„ 36,177. 72
7) Frankobänder	„ 1,766. 75	„ 4,713. —
8) Einzugsmandatformulare	„ 1,458. 35	„ 1,928. 54
9) Taxmarken	„ 1,074. 05	„ 1,123. 10
	<hr/>	<hr/>
Total	Fr. 149,361. 70	Fr. 146,543. 64
	„ 146,543. 64	
Mehrausgabe 1881	Fr. 2,818. 06	

X. Vergütungen für körperliche Verletzungen von Personen.

Voranschlag	Fr. 10,000. —
Ausgaben 1881	„ 9,912. 10
„ 1880	„ 4,191. —

Im Berichtsjahre wurde unter Anderm eine Entschädigung von Fr. 5000 bezahlt für einen im Jahr 1880 stattgefundenen Unfall.

Uebersicht der Einnahmen von Reisenden und der Ausgaben an Transportkosten vom Jahr 1881 im Vergleich zum Vorjahr.

M o n a t.	Anzahl der Reisenden, nach den Stundenpässen.	Einnahmen an Passagier- und Uebergewichtstaxen, laut den Monatsrechnungen.		a. Postführungen auf Grundlage fester Verträge.		b. Beteiligungsbetreffnisse der Postpferdhalter an den Passagiereinnahmen bei einzelnen Kursen.		c.								d. Vergütungen an die Eisenbahnen und Dampfboote für den Transport der Fahrpoststücke über 5 Kilogramm.		e. Provisionen an Agenten und Schiffskapitäne für Einschreibung der Reisenden.		f. Beleuchtung und Schmierer der Postwägen.		g. Verschiedenes (Schiffahrtsgelder, Schiffsbüreaux, Gebühren an's Ausland etc.).		Total Rubriken c—g.		Ausgaben. Total.				
		Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	
Januar	1881	52,145	97,195	82	243,655	94	6,214	70	10,520	75	1,845	—	2,280	10	451	97	15,097	82	15	70	578	91	1,439	48	1,024	55	18,156	46	268,027	10
	1880	49,095	93,165	77	241,594	16	7,013	05	9,810	80	3,064	—	2,521	15	169	54	15,565	49	13	55	494	17	773	16	37	32	16,883	69	265,490	90
Februar	1881	50,172	98,038	57	241,932	33	5,943	50	14,822	70	2,101	30	1,658	52	357	51	18,940	03	9	95	212	01	622	25	83	87	19,868	11	267,743	94
	1880	50,183	96,514	17	241,396	07	7,024	60	13,865	—	2,355	—	7,551	72	184	32	23,956	04	58,031	20	220	11	1,122	03	25	97	83,355	35	331,776	02
März	1881	57,750	133,680	73	246,103	16	6,991	90	35,713	50	1,883	70	2,215	36	999	74	40,812	30	106,392	31	320	80	1,188	09	1,508	35	150,221	85	403,316	91
	1880	53,165	128,435	59	241,946	29	6,824	70	31,297	05	2,445	—	3,201	41	851	08	37,794	54	38,011	85	251	11	756	21	1,517	30	78,331	01	327,102	—
April	1881	60,207	143,219	20	246,455	54	6,869	80	27,659	95	1,800	—	1,721	78	1,382	88	32,564	61	15	65	516	05	584	38	18	—	33,698	69	287,024	03
	1880	60,775	146,259	63	243,370	04	7,849	35	31,891	85	1,335	—	2,002	20	1,156	61	36,385	66	19	55	519	93	826	87	15	—	37,767	01	288,986	40
Mai	1881	63,775	174,795	01	251,800	46	6,421	10	35,218	10	1,421	13	2,084	64	4,765	53	43,489	40	1,233	15	381	87	1,020	—	13	16	46,137	58	304,359	14
	1880	65,139	186,283	77	247,634	76	7,888	10	34,585	40	2,108	23	1,891	75	3,349	13	41,934	51	18	55	437	46	791	23	—	—	43,181	75	298,704	61
Juni	1881	67,875	234,947	63	340,778	23	7,546	65	35,249	30	675	—	3,539	21	5,330	70	44,794	21	38,269	90	746	56	963	38	1,501	43	86,275	48	434,600	36
	1880	66,534	224,243	76	338,610	16	8,272	77	30,907	95	749	20	7,139	44	4,732	94	43,529	53	38,009	95	634	12	1,854	13	1,502	30	85,530	03	432,412	96
Juli	1881	99,098	442,272	27	411,144	12	12,792	95	93,496	56	697	50	7,266	84	31,905	48	133,366	38	171	61	1,423	93	1,443	89	153	—	136,558	81	560,495	88
	1880	95,909	421,179	52	406,947	70	12,669	15	83,480	03	697	50	3,365	98	25,020	36	112,563	87	13	15	1,273	79	496	05	—	—	114,346	86	533,963	71
August	1881	116,743	564,689	52	412,917	98	14,489	95	163,402	84	1,007	50	4,800	20	45,464	53	214,675	07	31	80	1,489	31	1,441	47	18	74	217,656	39	645,064	32
	1880	113,226	544,070	26	392,449	20	13,462	34	150,373	05	697	50	2,916	50	47,222	66	201,209	71	18	55	1,360	46	1,168	05	—	—	203,756	77	609,668	31
September	1881	82,018	331,098	08	380,749	04	9,248	70	75,400	94	825	—	5,726	89	11,705	98	93,658	81	38,328	29	1,474	99	1,195	79	1,498	—	136,155	88	526,153	62
	1880	87,959	347,550	15	377,103	80	9,392	35	80,411	03	675	—	3,176	45	13,620	38	97,882	86	38,312	67	1,413	88	895	08	1,359	58	139,864	07	526,360	22
Oktober	1881	73,035	207,816	83	269,561	46	7,369	10	49,023	90	824	90	3,682	16	1,517	07	55,048	03	303	73	1,876	—	2,122	54	3	—	59,353	30	336,283	86
	1880	76,472	215,594	39	281,971	39	8,579	55	54,729	95	1,103	16	6,272	21	2,442	30	64,547	62	115	75	1,828	19	2,040	65	15	87	68,548	08	359,099	02
November	1881	55,508	137,058	15	245,063	14	5,842	25	26,577	40	1,800	—	2,050	45	193	73	30,621	58	53	10	518	87	841	30	68	75	32,103	60	283,008	99
	1880	59,163	147,244	77	244,800	64	7,030	10	30,161	64	2,649	50	1,872	16	526	28	35,209	58	22	20	535	68	1,009	06	16	50	36,793	02	288,623	76
Dezember	1881	50,943	105,030	97	250,166	20	5,136	90	28,654	35	1,845	—	10,145	07	318	33	40,962	75	89	69	339	46	1,397	29	1,800	19	44,589	38	299,892	48
	1880	54,219	108,773	84	244,225	19	6,047	50	24,874	05	2,325	50	13,572	37	352	42	41,124	34	22	35	348	45	1,901	68	2,081	87	45,478	69	295,751	38
Total	1881	829,269	2,669,842	78	3,540,327	60	94,867	50	595,740	29	16,726	03	47,171	22	104,393	45	764,030	99	184,914	88	9,878	76	14,259	86	7,691	04	980,775	53	4,615,970	63
	1880	831,839	2,659,315	62	3,502,049	40	102,053	56	576,387	80	20,204	59	55,483	34	99,628	02	751,703	75	172,609	32	9,317	35	13,634	20	6,571	71	953,836	33	4,557,939	29

XI. Vergütungen für Verlust, Beschädigung und Verspätung von Postsendungen.

Voranschlag	Fr. 30,000. —
Ausgabe 1881	„ 15,228. 58
„ 1880	„ 17,935. 53

XII. Ausgaben für Wechselkurs-Differenzen.

Voranschlag	Fr. 1000. —
Ausgabe 1881	„ 169. 48
„ 1880	„ 993. 24

Diese Ausgabe umfaßt einige Saldozahlungen nach Amerika, Frankreich und Großbritannien, in soweit dieselben mit den hierseitigen Guthaben für Saldi aus dem Mandatverkehr nicht ausgeglichen werden können, sowie die für Rechnung auswärtiger Verwaltungen ausgelegten Kosten für Realisirung von Wechseln. Letztere Kosten werden denselben angerechnet und in der Folge in dem „Ertrag der Wechselkursdifferenzen“ vereinnahmt.

Die übrigen Rechnungsrubriken (XIII bis und mit XVIII) geben uns zu keinen weitem Bemerkungen Anlaß.



II. Telegraphenverwaltung.

1. Allgemeine Bemerkungen.

Das Jahr 1881 ist in seinem finanziellen Ergebnisse gegenüber dem Vorjahre um etwa Fr. 16,000 zurückgeblieben, indem der Aktiv-Saldo, abgesehen von der Vermehrung des Inventarwerthes, die Summe von Fr. 486,695 erreicht, während derjenige vom Vorjahre Fr. 502,555. 91 betrug. Trotz dieses Rückganges dürfen wir aber das Berichtsjahr als ein überaus günstiges bezeichnen, weil in den laufenden Verwaltungsausgaben die sämtlichen Kosten für die Erstellung der Telephonneze in Basel, Bern und Genf inbegriffen sind. Diese Kosten betragen:

Für Basel	Fr. 78,488. 31
„ Bern	„ 52,515. —
„ Genf	„ 32,125. 28
Total	Fr. 163,128. 59

Da nun der Betrieb in den beiden ersten Städten erst mit dem Monat Oktober und in Genf überhaupt noch nicht eröffnet wurde, so steht obiger Ausgabe nur ein unbedeutender Nettoertrag gegenüber und es muß somit zu einem richtigen Vergleich mit dem Vorjahre ein Aktiv-Saldo von wenigstens Fr. 640,000 auf dem eigentlichen Telegraphenverkehr zu Grunde gelegt werden. Oder mit andern Worten: es wurden ohne erhebliche Schmälerung des allgemeinen Rechnungsergebnisses die Telephonneze in Basel und Bern vollständig und dasjenige in Genf theilweise auf Kosten der laufenden Verwaltung ausgeführt.

Dieses günstige Resultat ist wieder einer erheblichen Zunahme der Depeschenzahlen zu verdanken, namentlich im internationalen und Transitverkehre, wo die Vermehrung 16.69, beziehungsweise 25.71 % beträgt, während sie im internen Verkehr nur 4.93 % erreicht.

Einen der wichtigsten Geschäftszweige der Verwaltung bilden in neuester Zeit die Telephon-Einrichtungen. Ueber die Stellung, welche der Bundesrath in dieser Frage einnehmen zu sollen glaubte, ist das Wesentliche bereits im leztjährigen Berichte enthalten und wir haben hier nur noch daran zu erinnern, daß die hohe Bundesversammlung unsere Anschauungsweise gutgeheißen hat. Nebst den bereits erwähnten städtischen Telephonnezen in Basel, Bern und Genf, welch' letzteres zwar erst im Jahre 1882 zur Eröffnung gelangen wird, ist gegen Jahresende auf den Wunsch der Bevölkerung auch dasjenige in Lausanne an die Hand genommen worden. Ebenso wurde eine größere Zahl isolirter Telephonverbindungen theils konzedit, theils im Abonnementswege durch die Verwaltung erstellt. Das letztere Verfahren haben wir überall da eintreten lassen, wo Aussicht vorhanden ist, daß früher oder später ein allgemeines Nez zu Stande komme und somit Kollisionen zwischen staatlichen und privaten Anlagen eintreten könnten. Endlich wurden auf Grund der bereits im leztjährigen Berichte erwähnten Verordnung 18 öffentliche, mit dem Telegraphenneze verbundene Telephonstationen errichtet, welche die Stelle gewöhnlicher Telegraphenbüreaux vertreten und für die Gemeinden insofern vortheilhafter sind, als dafür, mit Ausnahme eines einmaligen Beitrages an die Linienbaukosten, keinerlei Leistungen beansprucht werden.

Im Berichtsjahre ist eine Frage an uns herangetreten, welche ihre Lösung noch nicht gefunden hat. Es betrifft die Verbindung zwischen den Telephonnezen verschiedener Städte unter sich, so daß also die Abonnenten der einen Stadt mit denjenigen der andern direkt verkehren können. Die staatlichen Behörden mußten reiflich erwägen, welchen Standpunkt sie in dieser Frage

einzunehmen haben und es war dieß um so schwieriger, als in den übrigen europäischen Staaten solche Einrichtungen noch nicht bestanden und somit keinerlei Anhaltspunkte vorlagen.

Wir müssen uns nun gestatten, dem Berichte für 1882 vorzugreifen, indem wir jetzt schon die Art und Weise mittheilen, wie wir schließlich diese Frage zu lösen und damit dem Postulate vom 23. Dezember 1880 gerecht zu werden gedenken. Wir haben nämlich für die Verbindung von Zürich mit Winterthur die Anordnung getroffen, daß die Abonnenten von Winterthur nebst dem üblichen für den Verkehr im Innern der Stadt berechneten Abonnementspreis für jede Verbindung mit Zürich eine besondere Taxe von 20 Rp. für die Dauer von je 5 Minuten zu entrichten haben, wogegen der Bund die Verbindung der beiden Städte auf seine Kosten übernimmt. Der Anschluß an das private Telephonnetz der Stadt Zürich ist durch Vertrag geregelt worden.

Aehnlich verhält es sich mit der Ausdehnung der Telephonnetze über das betreffende Stadtgebiet hinaus. Auch hier muß unseres Erachtens der Staat für die größere Linienanlage und für den intensivern Eingriff in das Telegraphenregal angemessen entschädigt werden und zwar je nach den Umständen mittelst einer besondern Taxe oder mittelst eines Zuschlages zum Abonnementspreis oder endlich mittelst einer erhöhten Konzessionsgebühr.

Wir haben in neuester Zeit über den Stand dieser Fragen im Auslande bei den betreffenden Verwaltungen Erkundigungen einziehen lassen, deren Ergebnisse wir hier zusammenstellen.

Deutschland. Die Verbindung von Telephonnetzen verschiedener Städte ist bis jetzt nur ausgeführt für Hamburg und Altona, in Aussicht genommen für Barmen und Elberfeld. In beiden Fällen hängen die Städte unmittelbar zusammen. Nebst dem üblichen Abonnementspreis wird für jede einzelne Verbindung zwischen einer Stadt und der andern eine besondere Gebühr von 25 Rp. erhoben.

Für die Abonnentenstationen, welche über 2 km. von der Centralstation entfernt sind, wird der Abonnementspreis um je 50 Mark für jeden weitem Kilometer erhöht.

Frankreich. Verbindungen zwischen verschiedenen Telephonnetzen bestehen zur Zeit noch nicht, jedoch gedenkt man dieselben auf Verlangen zuzulassen gegen eine für jedes Gespräch zu erhebende besondere Taxe.

Für jedes Abonnement erhebt der Staat eine Konzessionsgebühr von Fr. 50 per Kilometer Drahtlänge bis auf 10 km.

Für die Telephonneze, welche der Staat selbst zu errichten gedenkt, ist ein mit der Entfernung zunehmender Abonnementspreis in Aussicht genommen.

Oesterreich. Im Betriebe ist bis jetzt nur das Telephonnetz in Wien. Die Verwaltung glaubt aber, daß Verbindungen zwischen verschiedenen Nezen, weil dem Telegraphenverkehr nachtheilig, nicht gestattet werden könnten.

Bei Verbindungen von über 2 km. Länge bezahlt der Abonnent einen Zuschlag von 25 Gulden für jeden weitem km. Der Betriebsrayon ist für Wien auf 15, für die übrigen Städte eventuell auf 10 km. beschränkt.

Italien. Die Frage der Verbindung von Telephonnetzen verschiedener Städte ist bis jetzt noch nicht aufgeworfen worden.

Die provisorisch erteilten Konzessionen beschränken sich auf das Gebiet der betreffenden Städte.

England. Verbindungen zwischen verschiedenen Telephonnetzen bestehen nicht.

Die Ausdehnung der Stadtneze ist auf einen Rayon von vier Meilen beschränkt; der Staat bezieht eine mit der Linienlänge zunehmende Konzessionsgebühr.

Norwegen. Verbindungen zwischen verschiedenen Telephonnetzen bestehen nicht und man gedenkt auch nicht, dieselben zuzulassen.

Die Neze sind auf das Stadtgebiet beschränkt; Ausnahmen können bewilligt werden, wenn sie die staatlichen Interessen nicht schädigen.

Die übrigen Verwaltungen haben die gestellten Fragen gar nicht oder in zu unbestimmter Weise beantwortet; aber die vorstehenden Angaben dürften genügen, um darzuthun, daß sich die auswärtigen Staaten im Prinzip auf den gleichen Standpunkt stellen und daß auch in Bezug auf die Höhe der beanspruchten Gegenleistungen die schweizerische Verwaltung nicht über die bescheidensten Grenzen hinausgeht, wie sie auch den eigentlichen Abonnementspreis erheblich billiger gestellt hat, als irgend eine Verwaltung des Auslandes. In Bezug auf diesen letztern Punkt wird es nicht ohne Interesse sein, wenn wir hienach die Preise, insoweit sie uns bekannt sind, zusammenstellen.

Deutschland	Fr.	250
Frankreich: Paris	„	600
„ Uebrige Städte	„	400
Oesterreich	„	250
Italien	„	200
England	„	500
Norwegen	„	170
Spanien	„	500
Niederlande	„	240
Schweiz (im Mittel)	„	140

Es läßt sich hieraus leicht erkennen, daß der Gewinn auf dem Betriebe der schweizerischen Telephonneze ein sehr mäßiger sein muß und ganz verschwinden oder sich gar in einen Verlust verwandeln würde, wenn ohne irgendwelche Kompensation noch Linien zwischen verschiedenen Städten angelegt und auf einen gewissen Theil der Telegrapheneinnahmen verzichtet werden müßte. Man kann dem Staate aber kaum zumuthen, für einzelne seiner Bürger Opfer zu bringen und auf eine ihm durch die Verfassung zugewiesene Einnahmequelle zu verzichten, wie es anderseits auch nicht wohl begreiflich ist, daß sich das Publikum weigern soll, für Korrespondenzen auf größere Entfernungen, d. h. für eine größere und mehrwerthige Dienstleistung, eine etwas höhere Gebühr zu bezahlen, als für den Lokalverkehr im Innern einer nämlichen Stadt.

Der Bundesrath glaubt daher, mit den obenerwähnten Grundsätzen auf dem richtigen Boden zu stehen und könnte ein Aufgeben dieses Standpunktes nicht befürworten.

Es liegt nun der hohen Bundesversammlung eine Petition (Hintermeister und Konsorten) vor, in welcher eine Anzahl Bewohner von Ortschaften in der nähern Umgebung von Zürich den Anschluß an das private Zürcher Telephonnetz, resp. die Ausdehnung des letztern über das ursprüngliche Konzessionsgebiet hinaus verlangen. Der Bundesrath ist durchaus der Meinung, daß diesem Begehren entsprochen werden soll, jedoch nur unter der Bedingung, daß dabei die Interessen des Bundes gemäß den vorstehenden Bemerkungen in irgend einer Form gewahrt werden.

Die Betriebsergebnisse der bereits eröffneten staatlichen Telephonneze bleiben einem besondern Abschnitte dieses Berichtes vorbehalten.

2. Linien.

Im Berichtsjahre wurden folgende Linienbauten ausgeführt:

		Länge in Kilometern	
		der Linien.	der Drähte.
a. Neu erstellte Linien:			
An Eisenbahnen		11.0	14.8
„ Straßen		70.8	90.4
	Total	81.8	104.7
b. Neue Drähte an bestehenden Linien:			
An Eisenbahnen		—	30.2
„ Straßen		—	39.1
	Total	—	69.3
c. Umgebaute Linien:			
An Eisenbahnen verlegt		53.6	157.8
„ Straßen verlegt		—	—
	Total	53.6	157.8
d. Ausgewechselte Drähte:			
An Eisenbahnen		—	69.8
„ Straßen		—	43.7
	Total	—	113.5
e. Abgebrochene Linien:			
An Eisenbahnen		—	—
„ Straßen		11.5	16.2
	Total	11.5	16.2
f. Abgebrochene Drähte:			
An Eisenbahnen		—	—
„ Straßen		—	1.3
	Total	—	1.3

In Folge dieser Aenderungen stellt sich die Länge der Staatstelegraphenlinien, nach der Drähtezahl geordnet, auf 31. Dezember 1881 wie folgt:

Kreise.	Länge in Kilometern der Linien zu						Total Kilometer.
	1 Draht.	2 Drähten.	3 Drähten.	4 Drähten.	5 Drähten.	6 und mehr Drähten.	
I. Lausanne	712.4	332.8	112.7	92.0	42.2	104.4	1396.5
II. Bern	695.8	215.3	199.7	76.2	56.4	105.7	1349.1
III. Olten	407.4	281.8	190.3	92.3	105.5	108.9	1186.2
IV. Zürich	345.4	244.3	79.5	80.9	73.1	71.4	894.6
V. St. Gallen	318.5	202.2	148.9	99.7	51.3	91.5	912.1
VI. Chur	328.5	248.9	190.2	93.4	10.6	16.1	887.7
Bestand auf Ende 1881	2808.0	1525.3	921.3	534.5	339.1	498.0	6626.2
„ „ „ 1880	2764.7	1515.4	921.2	525.9	334.0	494.7	6555.9
Vermehrung .	43.3	9.9	0.1	8.6	5.1	3.3	70.3
Verminderung	—	—	—	—	—	—	—

Auf Eisenbahnen und Straßen vertheilt, ergeben sich folgende Längen der Staatslinien und Drähte in Kilometern:

Kreise.	Länge der Linien.			Länge der Drähte.		
	An Eisenbahnen.	An Straßen.	Total.	An Eisenbahnen.	An Straßen.	Total.
I. Lausanne	419.2	977.3	1396.5	1800.0	1355.7	3155.7
II. Bern	448.0	901.1	1349.1	1743.5	1276.7	3020.2
III. Olten	588.5	597.7	1186.2	2228.8	1019.8	3248.6
IV. Zürich	379.3	515.3	894.6	1213.9	1115.6	2329.5
V. St. Gallen	503.2	408.9	912.1	1894.1	598.3	2492.4
VI. Chur	109.8	777.9	887.7	403.1	1524.5	1927.6
Total Ende 1881	2448.0	4178.2	6626.2	9283.4	6890.6	16174.0
„ „ 1880	2394.4	4161.5	6555.9	9094.9	6922.7	16017.6
Vermehrung .	53.6	16.7	70.3	188.5	—	156.4
Verminderung	—	—	—	—	32.1	—

Wenn man jedoch zum Bestand des Vorjahres die Neuanlagen addirt und den Abbruch abzieht, so gelangt man zu folgenden Zahlen:

	Linienlänge.	Drahtlänge.
Bestand auf Ende 1880	6555.9	16017.6
Neubauten im Jahre 1881	81.8	174.0
	<hr/>	<hr/>
	6637.7	16191.6
Abbruch im Jahre 1881	11.5	17.5
	<hr/>	<hr/>
Scheinbarer Bestand auf Ende 1881	6626.2	16174.1
Wirklicher " " " 1881	6626.2	16174.0
	<hr/>	<hr/>
	Differenz —	0.1

welche durch die Abrundungen auf $\frac{1}{10}$ km. entstanden sein muß.

Außer den oben erwähnten Arbeiten wurden im laufenden Unterhalt 4971 alte Stangen durch neue ersetzt. Von den neuen Stangen sind 1354 gewöhnliche und 3617 imprägnirte.

Ebenso wurden für den laufenden Unterhalt aus dem Centralmagazin 16,780 Isolatoren an die Kreisinspektionen abgegeben.

Die den Eisenbahngesellschaften angehörenden Telegraphenlinien und Drähte erzeigen auf Ende 1881 folgenden Bestand:

	Länge in Kilometern	
	der Linien.	der Drähte.
Selbstständige Bahnlinien	365.7	430.2
Bahndrähte an Staatslinien	—	2542.1
	<hr/>	<hr/>
Total	365.7	2972.3
Bestand auf Ende des Vorjahres	328.6	2825.7
	<hr/>	<hr/>
Vermehrung	37.1	146.6

Die konzedirten Privat-Telegraphenlinien hatten auf Ende 1881 folgende Längen:

	Linienlänge.	Drahtlänge.
Selbstständige Privatlinien	449.4	487.8
Privatdrähte an Staatslinien	—	42.6
	<hr/>	<hr/>
Total	449.4	530.4
Bestand auf Ende 1880	125.6	194.9
	<hr/>	<hr/>
Vermehrung	323.8	335.5

Die Gesammtlänge der in der Schweiz auf Ende 1881 bestehenden Telegraphenlinien faßt sich zusammen wie folgt:

	Linienlänge.	Drahtlänge.
Staatslinien	6626.2	16174.0
Bahnlilien	365.7	2972.3
Privatlinien	449.4	530.4
Total	7441.3	19676.7
Bestand auf Ende 1880	7010.1	19038.2
Vermehrung	431.2	638.5

Inbegriffen in obigen Zahlen sind 63.4 km. Kabellinien mit einer Vermehrung von 0.9 km. gegenüber dem Vorjahre.

Dagegen sind nicht inbegriffen die städtischen Telephonetze (private und staatliche), sowie diejenigen isolirten Telephonverbindungen, welche von der Verwaltung im Wege des Abonnements erstellt wurden. Ueber den Bestand derselben wird im Abschnitte Telephonwesen besonders berichtet werden.

Die im Jahre 1881 vorgekommenen Linienstörungen erzeugen im Vergleich zum Vorjahre folgende Zahlen:

Art der Störungen.	Zahl der Störungen.		Dauer in Stunden.		Durchschnitts- dauer.	
	1880.	1881.	1880.	1881.	1880.	1881.
Verwicklungen .	1658	1739	6937	7133	4.18	4.10
Unterbrechungen	699	676	3293	3974	4.71	5.83
Ableitungen . .	235	245	1448	1370	6.16	5.59
Total	2592	2660	11,678	12,450	4.51	4.68

Es fiel somit eine Störung auf 6.08 km. Drahtlänge (im Vorjahre auf 6.18) und 0.77 Störungstunden auf den km. (im Vorjahre 0.73 Stunden). Die kleine Verschlimmerung gegenüber dem Vorjahre rührt von den Arbeiten an der Gotthardbahn her.

Die wöchentlichen Messungen über den Isolationszustand der sämtlichen Drähte ergeben im Vergleich mit dem Vorjahre folgende Zahlen:

	Gut.	Befriedigend.	Ungenügend.	Total.
1880	14,207	1054	95	15,356
1881	13,885	814	93	14,792

In Prozenten der Gesamtzahl:

1880	92,52	6,86	0,62
1881	93,87	5,50	0,63

Die Drähte vertheilen sich mit Bezug auf ihren Isolationszustand im Vergleich mit dem Vorjahre wie folgt:

	1880.	1881.
Fortwährend gut	235	233
In der Regel gut	51	48
Schwankend	9	7
In der Regel unbefriedigend	—	—
Immer unbefriedigend	—	—
Total	295	288

Wir haben bereits im vorjährigen Berichte die Bedingungen mitgetheilt, unter welchen das Kabel für den Gotthardtunnel beschafft wurde und in welcher Weise dasselbe gelegt werden soll. Die Legung war auf das Spätjahr 1881 in Aussicht genommen, konnte aber in diesem Jahre nicht mehr stattfinden, weil noch bis zum letzten Tage fortwährend im Tunnel gearbeitet und mit Materialzügen verkehrt wurde; sie mußte daher auf Anfang 1882 verschoben werden.

Im Berichtsjahre ist auch die Verlegung der Telegraphenlinien von der Straße an die Gotthardbahn, sowie die Erstellung der für den Bahnbetrieb bestimmten Drähte gemäß einem dießfalls mit der Bahnverwaltung abgeschlossenen Vertrage in Angriff genommen worden, soweit der Stand der Bahnbauarbeiten es gestattete. Die Vollendung kann natürlich erst im Jahre 1882 erfolgen.

3. Apparate.

Auf Ende 1881 standen im Betrieb: 1467 Morseapparate, 156 als Apparate dienende Relais und 22 Hughesapparate.

Ueberdieß waren vorrätzig: 194 Farbschreiber, 217 Morse älterer Konstruktion, 230 Relais und 1 Hughesapparat.

Die Gesamtzahl der Morseapparate hat gegenüber dem Vorjahre um 23 abgenommen und stellt sich auf 1878.

Die Zahl der Relais beträgt 386 mit einer Verminderung von 57 gegenüber dem Vorjahre.

Hierher gehören noch 35 Telephonapparate, durch welche der Telegrammverkehr zwischen den 18 öffentlichen Telephonstationen und dem Telegraphenneze vermittelt wird, und die somit die Stelle gewöhnlicher Telegraphenapparate vertreten.

4. Büreaux.

Im Laufe des Jahres 1881 wurden 13 neue Telegraphenbüreaux eröffnet, 6 mehr als im Vorjahre. Von diesen 13 Büreaux sind 9 gewöhnliche, 2 Sommerbüreaux und 2 Eisenbahnbüreaux.

Ferner wurden 18 Telephonstationen dem öffentlichen Verkehr übergeben, wovon eine während des Winters geschlossen werden kann. Diese Stationen werden mittelst besonderer Leitung telephonisch mit einem der nächstgelegenen Telegraphenbüreaux verbunden, welches als Vermittlungsstation dient. Die betreffenden Gemeinden haben dabei zu übernehmen:

- 1) einen einmaligen Beitrag (in der Regel die Hälfte) an die Linienbaukosten;
- 2) die Besorgung des Dienstes, mit Inbegriff der Lokallieferung.

Dagegen können sie von jedem aufgegebenen Telegramm eine Zuschlagtaxe von höchstens 25 Cts. beziehen. Es fallen also für die Gemeinden die bei den gewöhnlichen Telegraphenbüreaux zu leistenden jährlichen Geldbeiträge weg, während anderseits die Verwaltung auch keinerlei Betriebskosten zu bestreiten hat.

Nebst diesen eigentlichen Telegraphenbüreaux wurden noch 2 Aufgabebüreaux errichtet.

In Folge dessen ergibt sich nun nachfolgender Bestand der am 31. Dezember 1881 dem Publikum zugänglichen Telegraphenbüreaux, Telephonstationen und Aufgabebüreaux:

	Bestand Ende 1880.	Ver- mehrung.	Ver- minderung.	Bestand Ende 1881.
Fortwährend geöffnete				
Staatsbüreaux . . .	932	26	—	958
Sommerbüreaux . . .	73	3	—	76
Eisenbahnbüreaux . .	103	2	—	105
Total der Telegraphen- büreaux und Tele- phonstationen . . .	1108	31	—	1139
Aufgabebüreaux . . .	69	2	—	71
Total aller Büreaux . .	1177	33	—	1210

In Bezug auf den Dienst vertheilen sich die Telegraphenbüreaux und Telephonstationen wie folgt:

Ununterbrochener Dienst . . .	5
Verlängerter Tagdienst . . .	10
Voller Tagdienst	54
Erweiterter Dienst	25
Beschränkter Dienst	1045
	<hr/>
	1139

5. Personal.

Die im Laufe des Jahres 1881 im Personal der Telegraphenverwaltung eingetretenen Veränderungen fassen sich zusammen wie folgt:

	Rücktritte.	Abberufungen.	Todesfälle.
Zentralverwaltung	1	—	—
Haupt- und Spezialbüreaux	10	1	4
Zwischenbüreaux	35	—	22
Bedienstete	4	—	1
	<hr/>		
Total	50	1	27

Die beiliegende Tabelle (Beilage I) enthält in üblicher Weise die Zusammenstellung des gesammten im Telegraphendienst beschäftigten Personals, jedoch mit Ausschluß der zum Linienbau verwendeten Arbeiter.

Die den Beamten und Angestellten während des Berichtjahres auferlegten Bußen erreichen die Zahl von 844 im Gesamtbetrage von Fr. 1453. 55, welche Summe quartalsweise durch Vermittlung der Bundeskasse an den Versicherungsverein der eidgenössischen Beamten abgeliefert wurde.

In Betreff der Wahrung des Depescheheimnisses hatte sich die Verwaltung mit drei nicht schweren Fällen zu befassen, welche auf administrativem Wege erledigt werden konnten.

6. Beziehungen zum Auslande.

Im Berichtjahre sind Bulgarien, Montenegro und die Kolonie Natal dem internationalen Telegraphenvertrage beigetreten.

Personalbestand der Telegraphenverwaltung auf 31. Dezember 1881.

	Direktor.	Adjunkt.	Sekretäre.	Kontrolleur.	Revisoren.	Gehilfen und Kopisten.		Inspektoren.	Adjunkte.	Kassiere.	Haupt- und Spezialbüreaux.								Zwischenbüreaux.				Aufgabebüreaux.			Boten.		Total des Personals.		Total des Personals.		Gesamt-Total.				
						Definitive.	Provisorische.				Büreauchefs.	Telegraphisten.		Gehilfen.				Volontäre.		Postbeamte.		Privatbeamte.		Bahnbeamte.	Postbeamte.	Privatbeamte.	Bahnbeamte.	Definitive.	Provisorische.	Männlich.	Weiblich.		Definitiv.	Provisorisch.		
												Männliche.	Weibliche.	Männliche.	Weibliche.	Männliche.	Weibliche.	Männliche.	Weibliche.	Männliche.	Weibliche.	Männliche.	Weibliche.												Männliche.	Weibliche.
Direktion	1	1	2	1	2	9	2	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19	—	19	—	19	
Telegraphenkreise:																																				
Lausanne	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	3	48	2	4	2	4	3	—	—	74	46	38	50	9	7	—	5	19	3	217	103	303	17	320		
Bern	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	3	38	10	1	5	—	4	—	—	64	35	41	50	31	1	1	13	12	1	206	107	301	12	313		
Olten	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	3	44	11	2	6	1	10	—	—	89	14	27	24	7	1	—	18	13	1	210	64	248	26	274		
Zürich	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	3	32	16	5	8	1	2	—	—	65	15	32	45	20	—	—	16	15	—	190	87	261	16	277		
St. Gallen	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	1	23	6	1	3	1	4	—	—	79	19	19	22	24	—	—	14	5	—	169	55	215	9	224		
Chur	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	2	19	3	—	2	—	5	—	—	66	23	28	22	15	—	—	—	3	—	136	55	178	13	191		
Total der Kreise	—	—	—	—	—	—	—	6	5	6	15	204	48	13	26	7	28*	—	—	437	152	185	213	106	9	1	66	67	5	1128	471	1506	93	1599		
Gesamttotal Ende 1881	1	1	2	1	2	9	2	6	5	6	15	205	48	13	26	7	28*	—	—	437	152	185	213	106	9	1	66	67	5	1147	471	1525	93	1618		
" " 1880	1	1	2	1	2	7	2	6	5	6	15	203	39	26	36	9	14	—	—	429	146	178	206	106	9	1	64	65	4	1141	442	1487	96	1583		
Vermehrung	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2	9	—	—	—	14*	—	—	8	6	7	7	—	—	—	2	2	1	6	29	38	—	35		
Verminderung	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	10	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		

* Inklusive 7 Telephonistinnen, wovon $\left\{ \begin{array}{l} 3 \text{ auf Centralstation in Bern und} \\ 4 \text{ " " " " Basel.} \end{array} \right.$

Vom 10. August bis 20. November fand in Paris eine internationale elektrische Ausstellung statt, an der die Schweiz zwar nicht sehr zahlreich, aber qualitativ gut vertreten war. Von 16 schweizerischen Ausstellern wurden 15 mit Preisen bedacht.

Während der Ausstellung versammelte sich auch ein internationaler elektrischer Kongreß, an welchen wir nebst einem Beamten der Verwaltung, noch einige Fachmänner aus der Gelehrtenwelt als Mitglieder abordneten. Dieselben funktionirten gleichzeitig als Mitglieder des Preisgerichts für die Ausstellung.

Was die Kosten der Ausstellung anbetrifft, so wurden die Rechnungen für Einrichtung, Dekoration, Aufsicht etc. vom Generalkommissariat geprüft und dann ohne Weiteres an die Lieferanten ausbezahlt, so daß wir dieselben nur gegen vorherige Einsendung des Betrages erhalten konnten und jede spätere Reklamation ausgeschlossen war. Daß bei diesem Verfahren die Ansätze sehr hoch ausfielen und die Rechnungen noch vielfach unklar blieben, darf nicht verwundern. Diese Kosten beliefen sich im Ganzen auf Fr. 5688. 75, wovon nach den vorliegenden Belegen nur Fr. 1666. 70 auf die Aussteller hätten vertheilt werden können. Dem Beispiele anderer Staaten folgend und mit Rücksicht auf die den Ausstellern ohnehin schon erwachsenen Kosten beschloß der Bundesrath, die ganze Summe auf Rechnung der Bundeskasse, beziehungsweise der Telegraphenverwaltung zu nehmen. Dazu kamen noch Fr. 600 als Gratifikation für den Stellvertreter des schweizerischen Kommissärs. Der letztere war vom Generalkommissär bestellt worden, verweigerte aber für sich jede Vergütung.

Die außerhalb der Verwaltung stehenden vier Kongreßabgeordneten bezogen eine Vergütung von zusammen Fr. 5330, welche Summe aber erst im Jahre 1882 zur Auszahlung gelangte und ein Nachtragskreditbegehren nöthig machen wird.

Dagegen wurden die Reisekosten des Verwaltungsabgeordneten im Betrage von Fr. 1323. 45 aus der laufenden Rechnung des Jahres 1881 bestritten, gleich wie die oben bezeichneten eigentlichen Ausstellungskosten.

Der Kongreß befaßte sich im Allgemeinen mit der Besprechung und Verständigung über eine Reihe von Fragen aus dem Gebiete der Telegraphentechnik und der angewandten Elektrizitätslehre überhaupt; als ein Hauptergebniß desselben ist die allgemein gültige Feststellung der elektrischen Maßeinheiten zu betrachten.

7. Telegraphischer Verkehr.

Wie in den frühern Jahren, geben wir hienach:

- 1) eine vergleichende Uebersicht der während der beiden letzten Jahre beförderten Telegramme;
- 2) eine vergleichende Uebersicht der in den beiden letzten Jahren von den verschiedenen auswärtigen Staaten eingegangenen und dahin beförderten Telegramme.

Vergleichende Uebersicht der Depeschenzahlen von 1880 und 1881.

	Beförderte interne Depeschen.		Beförderte und empfangene internationale Depeschen		Transitdepeschen		Total.	
	1880.	1881.	1880.	1881.	1880.	1881.	1880.	1881.
Januar . . .	111,163	116,282	49,340	59,205	19,278	22,328	179,781	197,815
Februar . . .	112,383	114,005	51,123	57,711	19,273	21,504	182,779	193,220
März . . .	123,631	136,321	51,348	66,513	20,046	25,667	195,025	228,501
April . . .	130,601	132,135	54,734	61,747	19,907	25,299	205,242	219,181
Mai . . .	141,260	143,529	55,942	66,589	19,595	25,057	216,797	235,175
Juni . . .	145,252	152,635	60,208	68,949	20,951	22,802	226,411	244,386
Juli . . .	192,558	196,767	75,281	82,704	20,137	24,407	287,976	303,878
August . . .	207,067	231,619	89,119	109,149	20,419	27,793	316,605	368,561
September . .	175,547	185,334	76,929	91,211	23,837	29,725	276,313	306,270
Oktober . . .	163,405	172,071	68,598	81,534	29,046	33,979	261,049	287,584
November . .	128,612	131,424	62,319	67,302	26,200	33,687	217,131	232,413
Dezember . .	119,539	125,263	58,946	67,113	23,644	37,550	202,129	229,926
Total	1,751,018	1,837,385	753,887	879,727	262,333	329,798	2,767,238	3,046,910
Vermehrung .		86,367		125,840		67,465		279,672
		4,93%		16,69%		25,71%		10,10%

Vergleichende Uebersicht der während der beiden letzten Jahre von den verschiedenen auswärtigen Staaten eingegangenen und dahin beförderten Depeschen.

Länder.	Versandt.		Empfangen.		Total der aus- gewechselten Depeschen.	
	1880.	1881.	1880.	1881.	1880.	1881.
Frankreich . . .	106,996	150,635	112,329	158,307	219,325	308,942
Deutschland . . .	148,818	147,907	128,816	130,509	277,634	278,416
Italien	47,590	56,853	46,327	54,916	93,917	111,769
Oester.-Ungarn . .	33,482	33,667	31,217	31,564	64,699	65,231
England	12,112	16,397	15,897	20,417	28,009	36,814
Belgien	10,709	11,504	9,192	9,972	19,901	21,476
Amerika	5,858	5,457	7,153	7,436	13,011	12,893
Niederlande . . .	4,556	5,739	4,710	5,532	9,266	11,271
Rußland	4,044	4,941	4,743	5,524	8,787	10,465
Indien	2,383	2,644	2,664	2,632	5,047	5,276
Aegypten	1,125	1,412	1,876	2,112	3,001	3,524
Rumänien, Ser- bien, Bulgarien	1,251	1,243	1,454	1,318	2,705	2,561
Spanien	1,051	1,245	864	1,207	1,915	2,452
Algier	521	649	666	942	1,187	1,591
Schweden	467	737	478	653	945	1,390
China, Japan, Australien	552	502	614	645	1,166	1,147
Türkei, europ. . . .	499	515	492	474	991	989
Dänemark	334	487	323	477	657	964
Türkei, asiat. . . .	202	260	241	324	443	584
Luxemburg	—	259	—	242	—	501
Norwegen	217	209	188	211	405	420
Malta und Corfu . .	256	311	47	57	303	368
Portugal	98	149	165	165	263	314
Griechenland . . .	80	100	125	84	205	184
Süd-Afrika	43	75	52	89	95	164
Persien	3	13	7	8	10	21
Total	383,247	443,910	370,640	435,817	753,887	879,727

Die Zahl der beförderten und empfangenen Telegramme (Transit und übertelegraphirte nicht inbegriffen) ergibt für die bedeutenderen Ortschaften folgenden Durchschnitt per Tag:

Zürich	1212	Interlaken	97
Genf	1108	Schaffhausen	92
Basel	1014	Aarau	85
Bern	534	Solothurn	81
Winterthur	362	Thun	80
St. Gallen	306	Montreux	80
Lausanne	302	Rorschach	66
Luzern	271	Baden	58
Neuenburg	207	Glarus	58
Chaux-de-Fonds	158	Lugano	56
Chur	139	Herisau	56
Vivis	133	Bellenz	54
Biel	105	Locle	51
Freiburg	104		

Ueberdies finden sich:

10 Ortschaften mit	41—50 Telegrammen per Tag,
14 „ „	31—40 „ „ „
27 „ „	21—30 „ „ „
67 „ „	11—20 „ „ „
856 „ „	1—10 „ „ „
91 „ „	weniger als 1 Telegramm per Tag.

Der interne Verkehr hat im Jahre 1881 gegenüber dem Vorjahre um 4.93 %/o, der internationale um 16.69 %/o und der Transit um 25.71 %/o zugenommen. Der Gesamtverkehr ist gegenüber 1880 um 279,672 Telegramme oder 10.10 %/o gestiegen.

Die Statistik der Telegramme ergibt mit Bezug auf den Inhalt folgende Prozentsätze:

	Interne.		Internationale.	
	1880.	1881.	1880.	1881.
Staatstelegramme	0.67	0.73	0.23	0.20
Börsennachrichten	7.54	9.93	10.85	15.36
Handelstelegramme	35.96	33.57	56.06	54.59
Privatangelegenheiten	54.66	54.11	32.56	29.50
Zeitungs- und Nachrichten	1.17	1.66	0.30	0.35
	100.00	100.00	100.00	100.00

Die in dieser Ausscheidung nicht inbegriffenen Diensttelegramme erreichen die Zahl von 73,079, wovon 62.97 %/o auf den Post- und 37.03 %/o auf den Telegraphendienst fallen.

Die Klassifikation nach der Art der Telegramme ergibt folgendes Prozentverhältniß:

	Interne.		Internationale.	
	1880.	1881.	1880.	1881.
Ohne besondere Angaben	83.15	83.22	96.25	95.20
Mit bezahlter Antwort	6.07	6.42	2.95	2.55
Bezahlte Antworten	5.73	6.14	—	1.70
Mit „Expressen bezahlt“	2.87	1.83	0.17	0.05
Mit „Expressen“	0.64	0.57	0.21	0.15
Kollationirte	—	—	0.04	—
Chiffrirte	0.02	0.01	0.02	0.01
Mit Empfangsanzeige	0.02	0.01	—	0.01
Rekommandirte	0.02	0.04	—	—
Nachzusendende	0.15	0.17	0.02	0.02
Mit mehreren Adressen	0.66	1.05	0.21	0.11
Per Post zu bestellende	0.51	0.34	0.11	0.15
Während der Nacht zu be- stellende	0.04	0.05	—	—
Offene Zustellung	—	—	—	—
Mit mehreren Angaben	0.12	0.15	0.02	0.05
	100.00	100.00	100.00	100.00

Die Klassifikation nach der Wortzahl erzeugt folgendes
Prozentverhältniß:

Wortzahl.	Intern.		International.	
	1880.	1881.	1880.	1881.
2	—	—	0.03	—
3	0.05	0.16	0.36	0.66
4	0.66	0.71	1.44	1.60
5	0.93	1.01	1.71	2.15
6	2.90	3.31	3.28	3.51
7	3.36	3.97	3.83	4.23
8	8.25	8.85	5.79	5.83
9	6.70	8.06	5.76	6.97
10	11.71	12.24	8.92	9.66
11	6.70	7.59	6.66	7.36
12	10.05	9.21	7.42	7.39
13	5.94	5.57	6.35	6.13
14	7.19	6.88	6.34	6.05
15	5.06	4.74	5.44	5.20
16	5.18	4.89	5.20	5.01
17	3.54	2.78	4.42	4.17
18	3.89	3.61	4.02	3.75
19	2.41	2.18	3.27	3.27
20	2.88	2.98	4.03	2.69
21—30	8.96	8.53	12.38	11.18
über 30	3.64	2.74	3.35	3.19
	100.00	100.00	100.00	100.00
Durchschnittswortzahl	14.62	13.97	15.14	14.61

Als Ausweis über die Betheiligung der verschiedenen Arten von Büreaux bei der Beförderung der Telegramme folgt nachstehend die Zusammenstellung der verschiedenen Telegrammgattungen, die Zahl der Büreaux und der Arbeitstage, sowie der sich daraus ergebende Durchschnitt für jeden Arbeitstag, wobei die internen übertelegraphirten und die internationalen Transitelegramme doppelt berechnet sind.

Interne abgehende Telegramme	1,837,385	
„ ankommende „	1,875,034	
(Kopien inbegriffen)		3,712,419
Internationale abgehende Telegramme	443,910	
„ ankommende „	435,817	
		879,727
Amtlich abgehende Telegramme	83,079	
„ ankommende „	78,404	
		161,483
Interne übertelegraphirte		3,359,344
Internationale Transitelegramme		2,054,814
(Auswechslungsverkehr)		
Total der Telegramme		10,167,787

A n z a h l

	der Büreaux.	der Telegramme.	der Arbeitstage.	Durchschnitt per Beamten und per Tag.
Hauptbüreaux	15	6,749,164	90,301	74,7
Spezialbüreaux	28	1,027,520	27,294	37,6
Zwischenbüreaux	1096	2,391,103	400,040	5,9
	1139	10,167,787	517,635	19,6

Der Durchschnitt per Arbeitstag hat somit auf den Hauptbüreaux um 7.3, auf den Spezialbüreaux um 1.8 und im Total um 1.2 zugenommen, ist dagegen auf den Zwischenbüreaux gleich geblieben.

Die größern Büreaux erzeugen für das ganze Jahr folgende Durchschnittszahlen:

Basel 98, St. Gallen 81, Bern, Genf und Zürich je 78, Neuenburg 70, Lausanne 65, Bellenz 64, Chur 63, Olten 62, Brieg, Glarus, Luzern und Winterthur je 61, Schaffhausen und Vivis je 55, Biel und Thun je 53, Chaux-de-Fonds 52, Uster 49, Lugano 46, Frauenfeld 45, Ragaz 41, Interlaken 40, Nyon und Klein-Basel je 39, Aarau 37, Rapperswyl 36, Rorschach und Solothurn je 35,

Montreux 34, Samaden 33, Langenthal 32, Sitten 30, Morges und Wattwyl je 29, Andermatt 28, Romanshorn und Yferten je 27, Freiburg (mit Filiale) 26, Delsberg 25, Zug 22, Locarno 21, Zofingen 18.

Die Statistik über die mittlere Zeit, innert welcher die internen Telegramme beim Bestimmungsbüreau eingingen, liefert für die vier letzten Jahre folgende Prozentsätze:

		1878.	1879.	1880.	1881.
Innert	1 — 30 Minuten	90.98	90.50	89.63	89.11
"	31 — 60 "	8.07	8.37	9.24	9.73
"	61 — 90 "	0.67	0.75	0.85	0.86
"	91 — 120 "	0.20	0.22	0.17	0.20
"	121 u. mehr "	0.08	0.16	0.11	0.10
		100.00	100.00	100.00	100.00

Die Büreaux vertheilen sich hinsichtlich der durchschnittlichen Ankunftszeit der Telegramme nach folgenden Prozentsätzen:

Ankunftszeit.		1878.	1879.	1880.	1881.
Innert	1 — 30 Minuten	93.43	93.92	93.28	94.59
"	31 — 60 "	6.13	5.54	6.13	4.93
"	61 — 90 "	0.29	0.41	0.59	0.24
"	91 — 120 "	—	—	—	0.12
"	121 u. mehr "	0.15	0.13	—	0.12
		100.00	100.00	100.00	100.00

Die Statistik über die Zeit, während welcher die Telegramme auf den Aufgabe- und Umspeditions-Büreaux unbefördert liegen blieben, liefert folgendes Prozentverhältniß:

Beförderung.		1878.	1879.	1880.	1881.
Innert	1 — 30 Minuten	99.65	98.53	99.15	99.14
"	31 — 60 "	0.28	1.24	0.73	0.77
"	61 — 90 "	0.05	0.14	0.08	0.06
"	91 — 120 "	0.01	0.04	0.02	0.01
"	121 u. mehr "	0.01	0.05	0.02	0.02
		100.00	100.00	100.00	100.00

Die der Verwaltung wegen Verlust, Verspätung oder Verstümmelung zugegangenen Reklamationen erreichen die Zahl von 721, wovon 464 durch die Zentralverwaltung und 257 durch die Kreisinspektionen erledigt wurden. Davon fallen auf den internen Verkehr 328, von denen 147 als unbegründet ab-

gewiesen wurden, während 180 zu Disziplinarverfügungen und Taxrükzahlungen Anlaß gaben und 1 unerledigt blieb.

Auf den internationalen Verkehr fallen 312 Reklamationen, wovon sich 152 als unbegründet erwiesen und 22 auf Jahresende unerledigt blieben.

Im Transitverkehr belief sich die Zahl der Reklamationen auf 81, wobei 15 unbegründete und 6 unerledigte.

In 185 den internationalen und den Transitverkehr betreffenden Fällen fanden Taxrückerstattungen im Gesamtbetrage von Fr. 1643. 90 statt, an welchen sich die Schweiz in 95 Fällen mit Fr. 234. 47 zu betheiligen hatte. Darin sind inbegriffen 56 Fälle von Taxrückerstattungen für Berichtigungsdepeschen, die durch Fehler in der Uebermittlung veranlaßt wurden, mit einem Gesamtbetrage von Fr. 856. 35.

8. Telephonverkehr.

In diesem neuen Abschnitt unseres Berichtes behandeln wir diejenigen Telephoneinrichtungen, welche von der Verwaltung selbst erstellt und dem Publikum im Wege des Abonnements zur Benutzung überlassen wurden. Dabei sind zu unterscheiden die eigentlichen allgemeinen Stadttelephonetze und die einzelnen isolirten Verbindungen.

Die Stadttelephonetze sind bekanntlich derart eingerichtet, daß von der Wohnung oder dem Geschäftlokal jedes einzelnen Abonnenten aus ein besonderer Draht nach einer Centralstation geführt und daselbst mit einer Wechsellvorrichtung verbunden wird, mittelst welcher der Abonnent mit jedem andern Abonnenten direkt verkehren kann.

Für diese gewöhnlichen Abonnemente haben wir den Preis auf jährlich Fr. 150 festgesetzt, jedoch mit einer Ermäßigung auf Fr. 100 für öffentliche Anstalten und unter Gewährung je eines Gratisabonnements für die staatlichen und kommunalen Behörden.

Nebst diesen gewöhnlichen Abonnementen werden auch noch direkte, von der Centralstation unabhängige Verbindungen, zum Beispiel zwischen Comptoir und Fabrik, Hauptgeschäft und Filiale u. s. w., zu dem jährlichen Preise von Fr. 120 (für öffentliche Anstalten Fr. 100) erstellt.

Ebenso gibt es Doppelabonnemente, bei welchen zwei verschiedene Lokale sowohl unter sich als auch mit der Centralstation

verkehren können. Der Preis derselben beträgt Fr. 200 oder 220, je nachdem die beiden Lokale im nämlichen Gebäude liegen oder nicht. Bloße Allarmglocken in einem andern Lokale des gleichen Hauses werden zu Fr. 5 taxirt.

Die mit der Centralstation verbundenen Abonnenten können aber nicht nur mit den übrigen Abonnenten in Verkehr treten, sondern auch Aufträge und Mittheilungen an nicht abonnierte Personen gelangen lassen; die Taxe hiefür beträgt 10 Ct. fix und 1 Ct. per Wort mit Aufrundung auf 5 Ct. Ebenso können sie durch Vermittlung der Centralstation und gegen einen Zuschlag von 10 Ct. ihre Telegramme aufgeben und empfangen.

Um aber die Einrichtung nicht nur den Abonnenten, sondern auch dem allgemeinen Publikum nutzbar zu machen, wurden eine Anzahl öffentlicher Sprechstationen errichtet, von welchen aus Jedermann

- 1) gegen eine Gebühr von 10 Ct. für je 5 Minuten mit den Abonnenten sprechen,
- 2) gegen eine Taxe von 20 Ct. nebst 1 Ct. per Wort Aufträge an nicht abonnierte Personen befördern lassen kann.

Die im Laufe des Jahres 1881 eröffneten Stadttelephonetze in Basel und Bern erzeigen auf Jahresende folgenden Bestand:

	Basel.	Bern.
1. Zahl der Abonnemente.		
Gratisabonnemente	1	2
Amtliche Abonnemente (gratis)	1	10
Reduzirte Abonnemente à Fr. 100	8	16
Gewöhnliche Abonnemente à Fr. 150	153	105
Direkte Verbindungen à Fr. 120	18	7
Doppelabonnemente à Fr. 200	—	1
" " " 220	—	3
	Total	144
Dazu kommen noch:		
Separatglocken	2	19
Oeffentliche Stationen	9	12
2. Zahl der Apparate.		
Im Betriebe stehende Telephonapparate	212	173
Wechselpulte à 50 Nummern	6	4

3. Linien.	Meter.	Meter.
Länge der im Betriebe stehenden Linien .	37,385	26,620
„ „ „ „ „ Drähte .	166,868	115,600
„ „ Reservedrähte	80,690	14,335

4. Personal.

Büreauchef (provisorisch)	1	1
Telephonistinnen	5	4

Die Erstellung dieser Stadttelephonneze erfolgte unter der Oberleitung der Centralverwaltung durch Beamte der betreffenden Telegraphenbüreaux, welchen wir mit Rücksicht auf die Schwierigkeit und Gefährlichkeit der Arbeit, sowie auf die damit verbundenen direkten Auslagen, eine angemessene Zulage zu ihrem gewöhnlichen Gehalte bewilligten.

Die Linien wurden, wie fast überall, oberirdisch in der Weise angelegt, daß von der Centralstation aus eine Anzahl größere Leitungsstränge radial auslaufen und sich dann nach und nach zu den verschiedenen Stationen verzweigen. Es ist aber klar, daß solche Stränge bis zu 60 und mehr Drähten nicht durch die Gassen geführt werden konnten, sondern daß man als Stützpunkte die Firsten geeignet gelegener hoher Häuser wählen mußte, wozu in jedem einzelnen Falle die Bewilligung der Eigenthümer einzuholen war. Daß sich dabei viele Schwierigkeiten und Vorurtheile geltend machten, ist klar; im Großen und Ganzen aber fand die Verwaltung bei Behörden und Privaten ein freundliches Entgegenkommen, und nur in wenigen Ausnahmefällen mußte ein festgesetztes Tracé wegen Weigerung eines Hauseigenthümers wieder aufgegeben werden.

Die Gestelle zur Aufnahme der Träger und Drähte, welche anderwärts vielfach aus Holz konstruirt sind, wurden der größern Dauerhaftigkeit und des bessern Aussehens wegen in Eisen ausgeführt. Dieselben stehen frei auf den Dächern und werden, soweit nöthig, durch seitliche Ankerdrähte festgehalten. Die Isolatoren wurden eigens zu diesem Zwecke klein, aber sehr stark aus Porzellan konstruirt; zur Leitung wurden verzinkte Gußstahldrähte von 2 mm. Durchmesser verwendet. Die Einrichtung der Centralstationen erforderte in beiden Städten ziemlich bedeutende bauliche Veränderungen.

An Apparaten wurden zwei verschiedene Systeme verwendet: in Basel das System Theiler, welches von sehr einfacher Konstruktion ist und keiner Regulirung bedarf, aber insofern einen Nach-

theil bietet, als das Lätewerk mit Batteriestrom betrieben wird, was zur Folge hat, daß bei jedem Abonnenten eine gewisse Anzahl von Batterieelementen aufgestellt und unterhalten werden muß; in Bern das System Blake Bell, welches etwas delikater zu behandeln ist, dessen Lätewerk aber mit einer kleinen magneto-elektrischen Maschine bewegt wird, so daß an Batterien nur je ein Element zum Betriebe des Mikrophons nöthig ist. Es wurden natürlich noch eine Anzahl anderer Systeme geprüft und in Bezug auf Preis und Leistungsfähigkeit verglichen.

Die Eröffnung des Dienstes erfolgte in beiden Städten am 1. Oktober, und es zeigte sich sofort eine rege Benutzung. Die öffentlichen Stationen wurden am 20. Dezember eröffnet; einzelne derselben weisen einen ziemlich lebhaften Verkehr auf, während andere verhältnißmäßig selten benutzt werden.

Die Einführung des Nachtdienstes ist auf das Jahr 1882 in Aussicht genommen.

Der Wechseldienst auf der Centralstation wird durch Frauenzimmer besorgt. Mit der Ueberwachung dieses Dienstes, der Besorgung des Rechnungswesens und der Korrespondenz, dem Unterhalt der Linien und Apparate, sowie mit der Einrichtung neuer Stationen ist der bauleitende Beamte als provisorischer Bureauchef betraut.

Behufs einer annähernden Ertragsberechnung legen wir den Bestand auf Jahresende zu Grunde und gelangen damit zu folgenden Zahlen:

Einnahmen.					Basel.	Bern.
Basel. Bern.					Fr.	Fr.
8	16	Abonnemente	zu	Fr. 100	800. —	1,600. —
18	7	"	"	" 120	2,160. —	840. —
153	105	"	"	" 150	23,050. —	15,750. —
—	1	"	"	" 200	— —	200. —
—	3	"	"	" 220	— —	660. —
2	19	Separatgloken	"	" 5	10. —	95. —
Einnahme der öffentlichen Stationen zirka					380. —	300. —
Totaleinnahme					<u>26,400. —</u>	<u>19,445. —</u>

Ausgaben.

15 % Verzinsung und Unterhalt der Anlage von Kapital Fr. 78,488. 31 und Fr. 52,515	11,773. 25	7,877. 25
Gehalt des Bureauchefs	3,660. —	3,600. —
Gehalt von 5 und 4 Telephonistinnen à Fr. 960	4,800. —	3,840. —
Lokal- und Bureaukosten	600. —	500. —
Verschiedenes und zur Abrundung	166. 75	182. 75
	<hr/>	<hr/>
Totalausgabe	21,000. —	16,000. —
Reingewinn	5,400. —	3,445. —
oder in Prozenten des Anlagekapitals	6,5	6,9

Im Abonnement wurden überdies 8 isolirte Telephonverbindungen in einer Gesamtlänge von 6650 m. und mit einem durchschnittlichen Kostenaufwand von Fr. 600 erstellt. Die daherige Jahreseinnahme beträgt für jede Station Fr. 120 und ergibt somit über die 15 % für Verzinsung und Unterhalt hinaus einen Reingewinn von 5 % des Anlagekapitals.

Der Gewinn auf den Telephonanlagen mag auf den ersten Blick etwas hoch erscheinen; wenn aber berücksichtigt wird, daß die Abonnenten nur für eine beschränkte Zeitdauer gebunden sind und im Falle des Rücktrittes ein großer Theil der Anlagekosten für die Verwaltung verloren geht, so dürfte das Geschäft keineswegs als ein übermäßig lohnendes erscheinen.

9. Finanzielles Ergebniß.

Die nachstehende Tabelle enthält eine Vergleichung der hauptsächlichsten Posten der Einnahmen und Ausgaben in der Rechnung von 1880, im Voranschlage und in der Rechnung von 1881.

Rubriken.	Rechnung von 1880.		Budget und Nachtragskredite von 1881.		Rechnung von 1881.	
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
A. Einnahmen.						
a. und b. Interner und internationaler Verkehr	2,206,114	20	2,153,000	—	2,324,098	17
c. Verschiedene Einnahmen	109,348	36	97,000	—	129,873	99
d. Vermehrung des Inventarwerthes	58,083	44	—	—	42,066	60
	2,373,546	—	2,250,000	—	2,496,038	76
B. Ausgaben.						
I. Gehalte und Vergütungen	1,317,923	29	1,390,000	—	1,364,078	01
II. Reisekosten	15,606	30	20,000	—	18,885	07
III. Büreaukosten	96,522	64	95,000	—	79,424	95
IV. Gebäulichkeiten (Miethzinse)	90,254	29	100,000	—	100,014	28
V. Bau und Unterhalt der Linien	226,642	88	275,000	—	188,148	78
VI. Apparate	20,991	12	150,000	—	149,468	64
VII. Büreaugeräthschaften	3,606	50	5,500	—	5,494	89
VIII. Verschiedenes	10,787	71	14,000	—	12,474	50
IX. Verzinsung des Inventarwerthes	30,571	92	43,354	—	45,677	32
	1,812,906	65	2,092,854	—	1,963,666	44
Aktivsaldo					532,372	32

1. Einnahmen.

Rubrik a und b. Der Ertrag des internen, internationalen und Transitverkehrs hat gegenüber 1880 um Fr. 117,983. 97 oder 5,35 % zugenommen und den Voranschlag um Fr. 171,098. 17 überschritten.

Die approximative Vertheilung dieses Ertrages auf die verschiedenen Verkehrsarten wurde auf Grundlage der Wortzahlstatistik und der aus den Abrechnungen mit dem Auslande sich ergebenden Durchschnittssätze vorgenommen, wobei sich als Durchschnittsertrag herausstellte:

Für ein internes	Telegramm	66,5 Ct.
„ „ internationales	„	94,5 „
„ „ transitirendes	„	82,5 „

Demnach vertheilt sich der Gesamtertrag annähernd wie folgt:

1,837,385 interne	Telegramme à 66,5 Ct.	Fr. 1,221,861. 02
879,727 internationale	„ „ 94,5 „	„ „ 831,342. 01
329,798 transitirende	„ „ 82,5 „	„ „ 272,083. 35
		<hr/>
		Fr. 2,325,286. 38
Einnahme laut Rechnung, Rubrik a und b	„	2,324,098. 17

Die Differenz von Fr. 1,188. 21 muß aus einer Verminderung des in Umlauf befindlichen Markwerthes gegenüber dem Vorjahre erklärt werden.

Die in vorstehender Tabelle unter a und b erscheinende Einnahme ergibt sich auch aus einer Zusammenstellung des Markenverkaufs mit den Zahlungen an das Ausland und vom Ausland.

Nach Abzug der Vergütungen an die Bureaux für Expressenauslagen und Taxrückzahlungen beträgt der Werth der verkauften Telegraphenmarken		Fr. 2,793,027. 15
Zahlungen an das Ausland	Fr. 522,704. 67	
„ vom „	„ 53,775. 69	
	<hr/>	„ 468,928. 98
Nettoeinnahme		Fr. 2,324,098. 17

Die verschiedenen Einnahmen erzeugen gegenüber dem Vorjahre eine Vermehrung von Fr. 20,525. 63 und gegenüber dem Voranschlage eine solche von Fr. 32,873. 99. Dieselben vertheilen sich wie folgt:

	Rechnung. 1880. Fr.	Voranschlag. 1881. Fr.	Rechnung. 1881. Fr.
1) Gemeindebeiträge .	70,720. 05	67,000. —	74,070. —
2) Rückzahlungen für Linienbau, Material- verkauf	25,794. 97	} 30,000. —	43,227. 93
3) Verschiedenes	12,833. 34			12,576. 06
	109,348. 36	97,000. —	129,873. 99

In der in Rubrik 2 erscheinenden Summe von Fr. 43,227. 93 sind inbegriffen die Einnahmen der Stadttelephonze Basel und Bern für die Monate Oktober bis Dezember im Betrage von Fr. 10,170. 72, für welche Einnahmen künftighin eine besondere Rechnung geführt wird.

Die Gesamtsumme der Einnahmen, mit Inbegriff von Fr. 42,066. 60 Inventarvermehrung, beträgt Fr. 2,496,038. 76, mit einer Vermehrung von Fr. 122,492. 76 oder 5,16 % gegenüber dem Vorjahre und von Fr. 246,038. 76 gegenüber dem Voranschlage.

2. Ausgaben.

I. Die Gehälter und Vergütungen haben die entsprechende Summe des Vorjahres um Fr. 46,154. 72 überschritten, sind aber um Fr. 25,921. 99 unter dem bewilligten Kredite geblieben. Die Zunahme rührt von der Vermehrung der Depescheprovisionen her, infolge Steigerung des Verkehrs.

II. Die Reisekosten betragen Fr. 3278. 77 mehr als im Vorjahre, dagegen Fr. 1114. 93 weniger als im Budget vorgesehen. Die Vermehrung wurde hauptsächlich veranlaßt durch die elektrische Ausstellung in Paris.

III. Die Büreaukosten sind um Fr. 17,097. 69 unter denjenigen des Vorjahres und um Fr. 15,575. 05 unter dem Voranschlage geblieben.

IV. Die Miethzinse sind um Fr. 9759. 99 gestiegen und haben den Voranschlag um Fr. 14. 28 überschritten. Die Zunahme der Ausgaben dieser Rubrik rührt theils daher, daß auch im verflossenen Jahre eine Anzahl von Gemeindeleistungen aufgehört haben und die betreffenden Lokalkosten auf die Verwaltung übergingen, theils auch daher, daß die Centralverwaltung ihre im

Laufe des letzten Jahres bezogenen Lokalitäten im Postgebäude zu verzinsen hat.

V. Für Bau und Unterhalt der Linien wurden 38,494 Franken 10 Ct. weniger verausgabt, als im Jahr 1880, und Fr. 86,851. 22 weniger als die bewilligten Kredite betragen. Mit Rücksicht auf die Anlage der Stadttelephonneze in Basel, Bern und Genf wurde ein Nachtragskredit von Fr. 90,000 bewilligt, von welchem indeß nur ein ganz kleiner Theil gebraucht wurde. Von größern Linienarbeiten, außer den Telephonanlagen, ist zu erwähnen die Verlegung der Linien an die Gotthardbahn in den Kantonen Uri und Tessin.

VI. Die Rubrik Apparate, für welche ein Nachtragskredit von Fr. 100,000 bewilligt wurde, erzeugt eine hauptsächlich von den Telephoneinrichtungen herrührende Mehrausgabe von 128,477 Franken 52 Ct. Die bewilligten Kredite, im Gesamtbetrage von Fr. 150,000, wurden bis auf Fr. 531. 36 erschöpft.

VII. Die Ausgaben für Büreaugeräthschaften weisen eine Vermehrung von Fr. 1888. 39 auf und erschöpften die bewilligten Kredite bis auf Fr. 5. 11. Für die Möblirung der Centraltelephonstationen wurde ein Nachtragskredit von Fr. 1500 bewilligt.

VIII. Die verschiedenen Ausgaben stellen sich um Fr. 1686. 79 höher als im Vorjahre, sind aber um Fr. 1525. 50 unter dem Voranschlage geblieben.

Die Gesamtausgaben betragen Fr. 150,759. 79 mehr, als im Jahre 1880 und Fr. 129,187. 56 weniger, als im Budget vorgesehen wurde.

Im Voranschlag wurde ein Aktivsaldo angenommen von Fr. 157,146. —

Dagegen ergab sich eine
 Mehreinnahme von . . . Fr. 246,038. 76
 und eine Minderausgabe von „ 129,187. 56
 „ 375,226. 32

Aktivsaldo laut Rechnung Fr. 532,372. 32

Das Inventar der Büreaugeräthschaften, der Apparate und des Linienbauvorrathsmaterials beläuft sich auf Ende des Berichtjahres auf Fr. 1,183,999. 82, mit einer Vermehrung von 42,066 Franken 60 Ct. Die bis Ende des Jahres erstellten Stadttelephon-

einrichtungen sind darin inbegriffen mit einem Bestande von Fr. 92,695. 53.

Das Inventar der in Betrieb stehenden Linien, welches pro 1881 noch nicht im allgemeinen Inventar der Eidgenossenschaft erscheint, weist auf Ende des Jahres einen Bestand von 1,801,404 Franken 30 Ct. auf, mit einer Vermehrung von Fr. 47,625. 45. Die Stadttelephonneze, soweit dieselben bis Ende 1881 erstellt waren, sind darin mit einem Bestande von Fr. 26,393. 69 inbegriffen.

III. Eisenbahn-Abtheilung.

A. Allgemeines.

1. Organisation. Personelles.

Die Revision der Geschäftsordnung der Eisenbahnabtheilung, von der im vorjährigen Geschäftsbericht die Rede war und die im Lauf des Jahres 1881 zum vorläufigen Abschluß kam, hat sich im Wesentlichen darauf beschränkt, die das Eisenbahnwesen betreffenden Bestimmungen aus dem Bundesrathsbeschluß betreffend Organisation und Geschäftsgang des — mit Ende 1878 aufgehobenen — Eisenbahn- und Handelsdepartements, vom 27. März 1874 (Amtl. Samml. XI, 499), herauszuschälen und denselben den Inhalt des ergänzenden Dekretes vom 23. November 1880 (Amtl. Samml. n. F. V, 257) einzufügen. Die so zu Stande gekommene neue Geschäftsordnung ist dann zunächst provisorisch zur Anwendung gebracht worden, um noch einige Zeit der Erfahrung darüber konsultiren zu können, wiefern allenfalls weitergehende Aenderungen sich als zweckmäßig erweisen möchten.

Vom Personal der Eisenbahnabtheilung ist gegen Ende des Berichtjahres ein Kontrol-Ingenieur ausgetreten. Andere Veränderungen fanden nicht statt.

2. Gesetze und Verordnungen. Publikationen.

Das Berichtjahr war nicht besonders fruchtbar an gesetzgeberischen Arbeiten auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens. Immerhin ist ein Gesetzesentwurf betreffend die Konzessionirung von Straßenbahnen als Folge des Postulates vom 28. März 1879, zu untersuchen,

„wie weit die Gesetze über das Eisenbahnwesen in Hinsicht auf die nicht mit Normalspur versehenen Bahnanlagen abgeändert werden sollten“,

ausgearbeitet worden. Wir haben denselben aber für einmal zurückgelegt, um an Hand der Entwicklung, die das Straßenbahnwesen neuestens zu nehmen scheint, den Umfang der nöthigen gesetzlichen Regelung noch weiter zu prüfen.

Ferner ist uns gelungen, die seit mehreren Jahren schwebenden Verhandlungen mit den Bahnverwaltungen, betreffend eine einheitliche Ordnung der Armen- und Polizei-Transporte inner den Grenzen des Landes, zu einem befriedigenden Abschluß zu bringen. Die betreffenden Reglemente:

1) über den Transport inländischer Armen;

2) über die Polizeitransporte auf den schweizerischen Eisenbahnen haben, nach vorausgegangener Entgegennahme der Bemerkungen der Kantonsregierungen und unter Vorbehalt der weitergehenden Ansprüche, welche einzelne Kantone auf Grund bestehender Konzessionen oder Verträge geltend zu machen in der Lage sein sollten, am 1. November 1881 unsere Genehmigung erhalten. Soweit einzelne Bahnverwaltungen (Rigibahnen, Uetlibergbahn, Rorschach-Heiden und die beiden Drahtseilbahnen) diesen Reglementen noch nicht beigetreten sind, geschah dies nicht, um sich den vorkommendenfalls an sie herantretenden Anforderungen zu entziehen, sondern weil die Betriebseinrichtungen nicht so gestaltet sind, um den formellen Vorschriften der Reglemente in ihrem ganzen Umfang Vollziehung geben zu können.

Von Postulaten der Bundesversammlung ist nur noch dasjenige vom 23. Dezember 1881 pendent, das die Erstellung einer gleichförmigen Rechnungsführung aller schweizerischen Eisenbahngesellschaften zum Gegenstand hat und dessen Behandlung dem Jahr 1882 angehört.

An Publikationen sind, abgesehen von den Mittheilungen über den Bau der Gotthardbahn, im Berichtjahr erschienen:

das dritte und vierte Heft des VI. Bandes der Eisenbahnaktensammlung, womit dieser sechste Band seinen Abschluß findet, und

der siebente und achte Band (1879 und 1880) der Statistik über den Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen.

Eine Baustatistik der Eisenbahnen ist angefangen und dürfte etwa in drei Jahren zur Vollendung kommen.

3. Beziehungen zu den Kantonen.

Diese traten, wie bisher, besonders hervor bei der Behandlung von Konzessionsgesuchen, anlässlich der Genehmigung von Statuten der Eisenbahngesellschaften und bei der Prüfung der von den Bahngesellschaften vorzulegenden Baupläne, sowie der Fahrtenpläne. Sie haben sich im Berichtjahr ohne besondere Schwierigkeiten abgewickelt. Einzig die Vorlage der Pläne über die Erweiterung des Bahnhofs Luzern gab der Regierung dieses Kantons Anlaß, auf die schon früher (zu vergleichen die Geschäftsberichte von 1876 und 1877) einige Male bestrittene, aber immer im Sinn der Aufrechterhaltung der Bundeskompetenz behandelte Frage zurückzukommen, ob nicht bei Genehmigung der Vorlagen für Hochbauten in Bahnhöfen und Stationen die Wahrung der bau- und feuerpolizeilichen Seite ausschließlich den kantonalen und lokalen Behörden zu überlassen sei. Wir enthalten uns hier einer eingehenden Behandlung der Frage im Allgemeinen und der speziellen Angelegenheit, bei welcher dieselbe wieder aufgebracht wurde, im Besondern, da die von Luzern bereits anhängig gemachte Beschwerde Anlaß geben wird, anderweitig darauf zurückzukommen.

4. Internationale Verhältnisse.

Am 21. September trat die zweite internationale Konferenz zur Vereinbarung eines einheitlichen Gütertransportrechts im Eisenbahnverkehr zusammen. Es nahmen daran die Repräsentanten derselben Staaten (außer der Schweiz von Deutschland, Frankreich, Oesterreich-Ungarn, Italien, Belgien, Holland, Luxemburg und Rußland) Theil, welche sich schon bei der ersten Konferenz von 1878 hatten vertreten lassen. Die schwierigen Verhandlungen, welche aus den mannigfaltigen Abänderungsanträgen folgten, zogen sich durch achtzehn Sitzungen bis zum 10. Oktober hin. Es sind aus denselben hervorgegangen:

- 1) ein abgeänderter Entwurf eines internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr;
- 2) ein ganz neuer Entwurf zu einem Reglement betreffend die Errichtung eines Centralamtes, und

3) ein abgeänderter Entwurf von Ausführungsbestimmungen zum internationalen Vertrag.

Diese Entwürfe, deren wichtigste Bestimmungen allerdings hie und da nur mit Stimmenmehrheit zu Stande kamen, sind von uns den Regierungen der mitbetheiligten Staaten mit der Einladung offiziell zur Kenntniß gebracht worden, sich bis Ende Januar 1882 über die Stellung zu äußern, welche sie zu denselben einzunehmen gedenken.

Der Entwurf eines internationalen Vertrages und die dazu gehörenden Ausführungsbestimmungen folgen durchgängig den Gedanken, welche die Entwürfe der ersten Konferenz durchziehen. Dagegen ist die Idee der Errichtung eines Centralamtes (mit Sitz in Bern) neu. Diesem Centralamt soll im Wesentlichen, gegenüber den am Vertrag theilnehmenden Staaten, eine ähnliche Stellung zukommen, wie das Weltpostbureau sie inne hat.

Wenn, wie wir nach verschiedenen Mittheilungen, die wir erhielten, anzunehmen berechtigt sind, der Beitritt der übrigen Staaten erfolgt, so werden wir Gelegenheit haben, Ihnen in eingehender Botschaft diese Angelegenheit vorzulegen.

Auch die Anregungen, welche betreffend eine internationale Verständigung über die Aufstellung einheitlicher Normen für das Betriebsmaterial (technische Einheit im Eisenbahnbetrieb) von der Schweiz ausgegangen sind, scheinen Erfolg zu haben. Bereits haben sich die Regierungen der umliegenden Länder, welche in Anfrage gesetzt wurden (Deutschland, Frankreich, Oesterreich und Italien), mit der Einberufung einer Konferenz, welche in das Jahr 1882 fallen dürfte, einverstanden erklärt. Nur das ungarische Kommunikationsministerium steht mit seiner Beitritts-erklärung noch aus.

Was die internationalen Eisenbahnanschlüsse

- a. von Genf mit dem hochsavoyischen Bahnez und
 - b. der bernischen Jurabahnen mit den französischen Linien beim Col des Roches, deren Verlauf wir im letzten Geschäftsbericht einläßlich dargestellt haben, sowie
 - c. denjenigen bei St-Gingolph
- anbetrifft, so sind die Verhandlungen zum vorläufigen Abschluß von Spezialvereinbarungen gediehen. Wir werden in der Lage sein, in einläßlicher Botschaft darauf zurückzukommen und enthalten uns daher weiterer Ausführungen.

Ferner ist unter'm 16. Februar 1881 ein Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Italien zu Stande gekommen,

welcher den Polizeidienst in den internationalen Stationen der Gotthardbahn regelt und dem Sie durch Bundesbeschluß vom 14. Juni Ihre Genehmigung ertheilt haben. Dieser Vertrag wird, auf den Vorschlag der italienischen Regierung, mit dem 1. August 1882 in Kraft treten, auf welchen Zeitpunkt die Stationsanlage in Luino soweit fertig erstellt sein dürfte, daß der Vollziehung der Vertragsbestimmungen auch keinerlei äußerliche Hindernisse mehr entgegenstehen.

Der Simplondurchstich ist auch heute noch nicht über die Vorverhandlungen hinaus, die wir im leztjährigen Geschäftsbericht zu berühren Gelegenheit hatten.

Der Bau der Arlbergbahn an der Ostgrenze unseres Landes, der im Geschäftsbericht von 1880 zu einigen besondern Mittheilungen Anlaß gegeben hat, wird seit Mitte 1881 von der Unternehmung, der die österreichische Regierung denselben übertragen hat, mit vieler Energie betrieben.

B. Spezielle Angelegenheiten betreffend den Bau und Betrieb der Eisenbahnen.

1. Rechtliche Grundlagen der Eisenbahnunternehmungen.

Neue Konzessionen haben Sie im Berichtjahr ertheilt:

- Am 21. Juni für eine Regionaleisenbahn im Traversthal;
- am gleichen Tag für eine Drahtseilbahn von der Schifflande bei Territet am Genfersee nach den Monts de Caux;
- am 23. Dezember für eine normalspurige Linie von Biberbrücke nach Brunnen und
- an demselben Tag für eine Regionalbahn von Tavannes nach Tramelan.

Auch haben wir gemäß Ihrer Ermächtigung vom 28. Juni am 4. November 1881 die dem Kanton Genf am 22. Juni 877 bewilligte Konzession für eine Eisenbahn Genf-Carouge-Chêne dahin erweitert, daß dem Konzessionsinhaber gestattet wurde, von Carouge aus auch in der Richtung nach Veyrier zum Anschluß an die Bahn Collonges-Annemasse zu bauen.

- Fristverlängerungen wurden bewilligt:
- für das Brünigbahnunternehmen;
 - „ den Simplon-Durchstich;

- für die Bahn St-Julien-Genf-Fernex;
- „ die Vorlage des Finanzausweises und der Baupläne der Drahtseilbahn bei Territet, und
- „ die Eröffnung der Bahnstrecke Muri-Rothkreuz.

Sodann gestatteten wir die Betriebsöffnung:
 der Strecke Burgdorf-Langnau der Emmenthalbahn am 12. Mai;
 „ „ Muri-Rothkreuz zum 1. Dezember 1881, und
 im großen Gotthardtunnel (hier in provisorischer Weise) zum
 1. Januar 1882.

Im Bau stehen auf den 31. Dezember:
 die Gotthardbahn (abgesehen von den bereits eröffneten Strecken);
 Rothkreuz-Immensee;
 Brugg-Henschikon;
 ein Theil der Strecke Chêne-Bougeries-Moillesulaz der Genfer
 Pferdebahnen.

Erloschen sind im Berichtjahre nachstehende Konzessionen
 infolge Fristablaufs:

- für Liestal-Oensingen (Wasserfallenbahn);
- „ Genf-Veyrier (Straßenbahn);
- „ Thun-Konolfingen;
- „ Solothurn-Schönbühl;
- „ Pfäffikon-Brunnen und
- „ die Strecke Bönigen-Lauterbrunnen-Grindelwald der sogenannten Touristenbahnen im Berner Oberland.

Auf Ende 1881 bleiben daher noch die Konzessionen für folgende, noch nicht in Bau genommene Linien in Kraft:

Eisenbahnen.	Länge. Kilom.	Vorlage der technischen und finan- ziellen Ausweise.	Arbeitsbeginn.	Vollendungstermin.
1. Aargauische Seethalbahn . .	43.0	18. Juli 1883.	18. Juli 1883.	1. Juni 1884.
2. Rechtsufrige Zürichseebahn .	32.3	*)	*)	*)
3. Thalweil-Zug	18.0	*)	*)	*)
4. Ezweilen-Schaffhausen . .	15.0	*)	*)	*)
5. Wynenthalbahn	23.2	12. Juni 1882.	12. Juni 1882.	12. Juni 1885.
6. Koblenz-Stein	26.2	*)	*)	*)
7. Bülach-Schaffhausen . . .	25.34	*)	*)	*)
8. Urnäsch-Appenzell	10.7	1. März 1885.	1. März 1885.	1. März 1886.
9. Langenthal-Wauwyl	21.9	†)	†)	†)
10. Touristenbahnen im Berner Oberland (Lauterbrunnen- Wengernalp - Grindelwald)	17.0	24. Mai 1882.	1. April 1883.	1. Juni 1884.
11. Simplonbahn :				
Brieg - italienische Grenze .		31. Dezember 1883.		
Bouveret - St. Gingolph . .		—	—	{ Mit Eröffnung der { frz. Anschlußbahn.

Bundesblatt. 34. Jahrg. Bd. II.	Eisenbahnen.	Länge. Kilom.	Vorlage der technischen und finanziellen Ausweise.		Arbeitsbeginn.	Vollendungstermin.
	12. Brünigbahn	122.6	31. Dezember 1882.		1883.	1885.
	13. Dielsdorf-Niederweningen .	7.33	*)	*)		*)
	14. Genf-Carouge-Chêne-Landes- grenze (und Carouge-Veyrier)	12.07	**)	**)		**)
	15. St. Julien-Genf-Fernex . .		31. August 1882.		1. Oktober 1882.	1. April 1884.
	16. Traversthalbahn	10.5	21. Februar 1882.		1. Mai 1882.	1. Mai 1883.
	17. Territet-Monts de Caux . .	0.69	Vorgelegt.		1. März 1882.	1. März 1883.
	18. Biberbrücke-Brunnen . . .	23.35	23. Juni 1883.		1. April 1884.	1. Juni 1886.
	19. Tavannes-Tramelan	8.86	23. Dezember 1882.		1. Mai 1883.	1. Juni 1884.
	20. Locle - Col des Roches . .	2	—		—	1. Juli 1883.

*) Die in den Konzessionen und in den Beschlüssen der kantonalen und Bundesbehörden aufgestellten Fristen sind um 8 Jahre erstreckt. Soweit unter den Beteiligten eine diesbezügliche Vereinbarung besteht, hat der Bundesrath nach Ablauf des Jahres 1885 zu entscheiden, ob die Nordostbahn wieder genügend erstarkt sei, um den Bau dieser Linien an Hand zu nehmen, und in welcher Reihenfolge dies zu geschehen habe, und er wird dann, unvorgreiflich den gesetzlichen Befugnissen der Bundesversammlung, für jede einzelne Linie den Ausweis- und Bautermin neu festsetzen.

**) Die Bautermine dieser Linie sind bedingt durch die Regulirung des technischen Anschlusses der Bahn an die Eisenbahnen von Obersavoyen.

†) Fristverlängerungsgesuch pendent.

Von der im Laufe des Jahres 1880 an die Nordostbahn-Gesellschaft übertragenen Westsektion der Nationalbahn hat die Erwerberin durch Vertrag vom 12. Februar 1881 die Strecke Suhr-Zofingen und die ideelle Hälfte an der Strecke Aarau-Suhr an die Centralbahn-Gesellschaft abgetreten. Kraft der von Ihnen am 5. März erhaltenen Vollmacht haben wir nach Einsicht des abgeschlossenen Vertrags diese Abtretung am 29. April 1881 genehmigt.

Sodann haben Sie die Verträge gutgeheißen, welche den Uebergang der von der Nordost- und Centralbahn-Gesellschaft gebauten Linie Rothkreuz-Immensee in den Betrieb der Gotthardbahn und die Uebernahme der Bern-Luzern-Bahn in den Betrieb der Jura-Bern-Bahn-Gesellschaft betreffen.

Die Gesellschaft der Simplonbahn, deren Linie bis Ende 1880 im Betrieb der schweizerischen Westbahnen gestanden, und auf den 1. Januar 1881 selbständig organisirt worden ist, hat durch Vertrag vom 26. März 1881 eine Fusion mit den Westbahnen eingegangen und wird seit dem 1. Juli gemeinschaftlich mit den Linien dieser exploirt.

Pendent blieben am Jahresschluß sechs verschiedene Konzessionsbegehren und ein Gesuch um Bewilligung von Fristverlängerung.

Gesellschaftsstatuten.

Die Statuten der Bahngesellschaft Territet-Montreux-Glion wurden genehmigt; ebenso die Aenderungen, welche mit Bezug auf diejenigen der Tößthalbahn, der Jura-Bern-Luzern-Bahn, der Suisse Occidentale und der Bischofszellerbahn statthatten und worüber wir zu Anbringung besonderer Bemerkungen keinen Anlaß haben.

Finanzausweise und Kauttionen.

Der von der Unternehmung einer Drathseilbahn von Territet-Montreux nach Glion vorgelegte Finanzausweis wurde genügend befunden.

Von der Seitens der Gotthardbahn-Gesellschaft hinterlegten Kauttion sind in Berücksichtigung des Fortganges der Arbeiten im Laufe des Berichtjahres fünf Millionen Franken aushingegeben worden; ferner konnten von den Beträgen, welche die Suisse Occidentale mit Rücksicht auf Obligationen deponirt hat, die bei Verfall nicht zur Zahlung präsentirt wurden, Fr. 4000 liquidirt.

werden. Der Bestand der Kauttionen war auf Ende des Berichtjahres:

- Fr. 5,000,000, hinterlegt von der Gotthardbahn;
 „ 150,000, „ „ „ Centralbahn;
 „ 4,500, „ „ „ Suisse Occidentale bei der eidgenössischen Staatskasse;
 „ 250,000, hinterlegt von der Simplonbahn, nun der Gesellschaft der Suisse Occidentale et du Simplon;
 „ 7,000, hinterlegt von der Suisse Occidentale bei der Waadtländer Kantonalbank in Lausanne, und endlich
 55 Stük Obligationen à Fr. 300 des Anleihs der Berner Jurabahnen von Fr. 1,800,000 vom 30. November 1875, welche beim Pfandbuchführer liegen.

Expropriationen.

Schätzungskommissionen sind bestellt worden für die Unternehmung Territet-Montreux-Glion und für das von der Jura-Bern-Bahn-Gesellschaft zu bauende Bahnstük von Loèche bis an die Landesgrenze bei Col des Roches; ferner mußte die Schätzungskommission für die Linien der Centralbahn im Kanton Luzern erneuert, und diejenige für die aargauische Südbahn auf Luzernergebiet ergänzt werden.

Die im Jahr 1879 mit Bezug auf die große Zahl der im Kanton Tessin pendenten Expropriationsfälle kreirte Schätzungskommission für Cadenazzo-Pino und Giubiasco-Lugano wurde nach Erfüllung ihrer speziellen Aufgabe aufgehoben und es sind die wenigen noch zu gewärtigenden Geschäfte der im Jahre 1872 ernannten Hauptkommission für den Kanton Tessin zur Erledigung zugewiesen worden.

Von den nicht sehr zahlreichen Schlußnahmen, welche die in Expropriationsangelegenheiten eingelangten Gesuche und Begehren zur Folge hatten, sind nur wenige von allgemeinem Interesse. Die Einsprache gegen die Expropriation eines Theils eines Sägeplatzes konnte nicht gutgeheißen werden, weil durch die bereits ausgesprochene Genehmigung einer benachbarten Stationsanlage auch das Tracé über den fraglichen Grund und Boden bedingt war und eine abweichende Anlage unverhältnißmäßige Mehrausgaben nach sich gezogen hätte. Im Uebrigen war constatirt, daß der noch verbleibende Platz für den bisherigen Umfang des betreffenden Sägebetriebes genüge und daß überdem vor Anhebung der Beschwerde der Expropriat bereits mit der Bahngesellschaft Verhand-

lungen über den zu bezahlenden Preis für das abzutretende Land gepflügen habe, welche nur abgebrochen wurden, weil die Gesellschaft nicht die geforderte Entschädigung ausrichten wollte.

Ebenso mußten wir neuerdings eine Beschwerde behandeln, welche gegen das Expropriationsrecht auf ein zur Kiesgewinnung für Bahnbeschotterung in Aussicht genommenes Grundstück erhoben worden war. Wir haben die Beschwerde abgewiesen, unter Festhaltung des bisher immer eingenommenen Standpunkts, daß das Expropriationsrecht auch bestehe für die Gewinnung des Schottermaterials, und im Speziellen, weil der Einsprecher nicht nachgewiesen hatte, daß ihm durch die Beanspruchung seines Grund und Bodens eine Unbill zugefügt werde, die, wenn sie vorhanden wäre, nicht mindestens in gleichem Maße jeden andern Grundbesitzer treffen müßte, an den die Bahnverwaltung gewiesen werden wollte.

Verpfändungen.

Neue Pfandrechte wurden im Berichtjahre bewilliget:

- 1) für 33 Millionen Franken auf die Linien der Berner Jura-
bahnen, und
- 2) für 1½ Millionen Franken auf die Unternehmung Wädens-
weil-Einsiedeln,

beides in der Meinung, daß die neuen Anleihen sobald und soweit in ersten Rang treten werden, als vorher die daraus zu tilgenden älteren Obligationen werden abbezahlt und gelöscht worden sein.

An neuen Obligationen wurden 36,727 mit dem Pfandbuchvormerk versehen; 30,639 Stük abbezahlte Titel sind gelöscht und abgestempelt worden. Die daherigen Einnahmen der Staatskasse betragen:

Fr. 6,900. — an Gebühren für die neu bewilligten Pfandrechte,
„ 6,366. 62 an Gebühren für die Obligationenlöschungen.

Fr. 13,266. 62

Der Gesamtbetrag der am Ende des Berichtjahres auf dem Nez der schweizerischen Eisenbahnen pfandrechtlich versicherten Schulden ist Fr. 477,988,700. Indessen sind in dieser Summe nicht unbedeutende Posten noch nicht zur Emission gelangter Titel inbegriffen.

Eine Anfrage der Direktion der Westbahnen, auf welche Weise die Löschung der vor Einführung des Bundesgesetzes betreffend die Verpfändung der Eisenbahnen vom Jahre 1874 in die kantonalen Grundbücher eingetragenen Verpfändungen zu erwirken

sei, beantworteten wir dahin, daß wir es, da uns auf die Führung der kantonalen Hypothekenbücher kein direkter Einfluß zustehe, für zweckmäßig halten, wenn die erwähnte Anfrage, beziehungsweise ein entsprechendes Gesuch, zunächst an die kantonale Regierung gerichtet werde. Wenn alsdann Anstände sich erheben würden, denen unter Berufung auf die Vorschriften des erwähnten Bundesgesetzes begegnet werden könnte, so werden wir nicht anstehen, uns damit zu befassen.

Seither ist die Sache nicht wieder anhängig gemacht worden.

Ein Gesuch um Bewilligung eines Pfandrechts, das von der Verwaltung der Zürichsee-Gotthardbahn eingereicht worden war, ist zurückgezogen worden, nachdem die gegen dasselbe erhobene Einsprache sich nicht auf gütlichem Wege lösen ließ.

Krankenkassen.

Der im Bericht der nationalrätlichen Geschäftsprüfungskommission pro 1879 gemachten Anregung Folge gebend, haben wir eine Untersuchung darüber angehoben, wie das Bundesgesetz vom 20. Dezember 1878, betreffend die Sicherstellung der Krankenkassen u. s. w., bei den einzelnen Bahnverwaltungen gehandhabt und ob demselben auch thatsächlich Genüge geleistet werde.

Zu diesem Behuf ist die Verbuchung der vorhandenen Kranken-, Unterstützungs-, Pensions- und Depositens-Kassen, sowie der Kauttionen, und die Aufbewahrung der für die betreffenden Beträge vorhandenen Werthschriften zum Gegenstand besonderer Erhebungen bei den nachbenannten Bahngesellschaften gemacht worden:

- 1) bei der Nordostbahn-Gesellschaft,
- 2) „ „ Centralbahn-Gesellschaft,
- 3) „ „ Jura-Bern-Bahn-Gesellschaft,
- 4) „ „ Uetlibergbahn-Gesellschaft,
- 5) „ „ Appenzellerbahn,
- 6) „ „ Tramways-Gesellschaft in Genf,
- 7) „ „ Wädensweil-Einsiedeln-Bahn,
- 8) „ „ Arth-Rigibahn.

(Ersparnißkassen bestehen bei diesen Gesellschaften nicht.)

Die Ausscheidung fand sich überall, sowohl in den Büchern, als auch in Hinsicht auf die Aufbewahrung der Titel in zureichender Weise manifestirt. Eine besondere Bemerkung wurde nur zu Handen der Verwaltung der Appenzellerbahn nöthig, welche ungeachtet der thatsächlich bewerkstelligten Sicherstellung ihrer Krankenkasse fortgefahren hatte, den Betrag derselben in die

Bilanz des Gesellschaftsvermögens — in Aktiven und Passiven — einzustellen. Wir machten dieselbe darauf aufmerksam, daß dies unrichtig sei, und verlangten die vollständige Unabhängigkeit der genannten Kasse auch in dieser Richtung.

Die Prüfung der bezüglichen Verhältnisse bei den übrigen Bahngesellschaften wird im laufenden Jahre zu Ende geführt werden.

Zwangsliquidationen.

Wir hoffen, diese Abtheilung des Geschäftsberichts inskünftig nicht so bald wieder eröffnen zu müssen, nachdem nunmehr auch die, am 18. Februar 1878 verfügte und auf Ende 1880 noch nicht erledigt gewesene Zwangsliquidation betreffend die Nationalbahn ihr Ende erreicht hat.

Ueber die Geschichte dieser Liquidation können wir auf den sehr einläßlichen Bericht des Masseverwalters verweisen, welchen dieser unterm 15. Juli/1. Oktober 1881 erstattet hat und von dem wir, unter gleichzeitiger Vertheilung einer Anzahl Exemplare an die Mitglieder, der Bundesversammlung in ihrer Februar-Session 1882 Kenntniß gegeben haben. Wir beschränken uns darauf, aus diesem Bericht das finanzielle Ergebniß der Liquidation hervorzuheben, wonach aus einem Liquidationserträgniß von Fr. 5,036,027. 11 bezahlt wurden:

Fr.	96,700. 48	an Liquidationskosten bis 31. Januar 1881,
„	285,037. 24	Betriebsdefizit,
„	672. 71	an Assekuranzbeiträgen,
„	42,083. 72	an rückständigen Gehalten und Arbeitslöhnen,
„	675,273. 44	an vertragsgemäß stehen gebliebenen Kautionsguthaben von Bauunternehmern,
„	47,683. 29	für auf Baukonto gebrachte Ausgaben allgemeiner Natur,
„	169,392. 94	für Bauvollendung (incl. Landerwerbungen),
„	2,919,711. —	als 56,6% Konkursdividende an die Inhaber der Obligationen I. Rangs auf der Ostsektion,
„	765,121. 50	als 8,2% Konkursdividende an die Inhaber der Obligationen I. Rangs auf der Westsektion,
<hr/>		
Fr.	5,001,676. 32	
„	34,350. 79	blieben zu weiterer Verfügung des Bundesgerichts reservirt.
<hr/>		
Fr.	5,036,027. 11.	

Betreffend den Uebergang der Konzessionen der Nationalbahn an die neuen Erwerber verweisen wir speziell auf die Botschaften zu Ihren bezüglichen Beschlüssen vom

- | | | |
|--------------------|-------------------------------|------|
| 23. Dezember 1879, | Eisenbahnaktensamml. n. F. V, | 288, |
| 28. Juni 1880, | " " VI, | 39, |
| 2. Juli 1880, | " " VI, | 49, |
| 5. März 1881, | " " VI, | 123, |
- und auf die von uns daraufhin gefaßten Schlußnahmen, wonach am 14. Mai 1880 (Eisenbahnaktensamml. VI, 20) die Konzessionen der Westsektion der Nationalbahn
- und am 15. Juli 1880 (Eisenbahnaktensamml. VI, 59) diejenigen der Ostsektion an die Nordostbahn übergingen, welche hinwieder (s. Bundesrathsbeschluß vom 29. April 1881, Eisenbahnaktensamml. VI, 125) die Streke Suhr-Zofingen und die ideelle Hälfte an der Linie Aarau-Suhr der Centralbahn abgetreten hat.

Auch die Konzession der auf Großherzoglich Badischem Gebiet liegenden Theile der Nationalbahn Seitens der dortigen Staatsbehörden ist — am 15. Oktober 1880 — auf die Nordostbahn übertragen worden.

Endlich hat die Nordostbahn die bei Erwerbung der Westsektion eingegangene Verpflichtung erfüllt, welche darin bestand, die Streken Winterthur-Seebach und Baden-Otelfingen direkte mit der Station Oerlikon und damit auch mit Zürich zu verbinden.

Bahnbau und baulicher Zustand.

Wie bisher, berichten wir über die Gotthardbahn mit Rücksicht auf die Ausnahmestellung des Bundes zu derselben in einem besondern Abschnitt.

Außer dieser Unternehmung befanden sich im Berichtjahre im Bau:

- Die Sektion Burgdorf-Langnau der Emmenthalbahn (18,272 m. baulicher oder 21,506 m. Betriebslänge);
- die Streken Brugg-Hendschikon und Muri-Rothkreuz-Immensee der Aargauischen Südbahn (35,683 m. baulicher Länge),
- und die Fortsetzung der Genfer Pferdebahnen von Chêne bis Moillesulaz (1601 m. baulicher Länge).

Die Streke Burgdorf-Langnau konnte im Mai kollaudirt und am 12. gl. Mts. unter einigen unwesentlichen Vorbehalten dem Betrieb

übergeben werden. Von der Aargauischen Südbahn kam die Strecke Muri-Rothkreuz mit 17,517 m. baulicher- und 17,891 m. Betriebslänge zur Vollendung und wurde nach stattgefundener amtlicher Kollaudation unter ähnlichen Vorbehalten am 1. Dezember ebenfalls dem Verkehr eröffnet.

Durch diese neuen Strecken erhält das schweizerische Bahnnetz einen Zuwachs von 35.789 km. baulicher oder 39.397 km. Betriebslänge, so daß auf Ende 1881 dessen gesammte bauliche Länge, einschließlich der auf Schweizergebiet liegenden Theile ausländischer Linien, 2559.888 km. und dessen Gesamtbetriebslänge 2601.819 km. beträgt, wozu noch 12.130 km. Tramways in Genf und Biel kommen.

Unfälle beim Bau der genannten Bahnstrecken sind uns 6 zur Kenntniß gebracht worden, nämlich 2 Tödtungen und 4 Verletzungen, welche, mit Ausnahme einer Tödtung bei der Erweiterung der Station Rothkreuz (N. O. B.), sämmtlich auf der Aargauischen Südbahn sich ereigneten. Die Prüfung der bezüglichen Untersuchungsakten, aus welchen sich ergab, daß die Unfälle größtentheils durch eigene Unvorsichtigkeit verschuldet wurden, gab uns zu keiner Erinnerung oder Verfügung Anlaß.

Die zur Vorlage gelangten und nach erfolgter Prüfung genehmigten Pläne bezogen sich größtentheils auf Erweiterung von Stations- und Bahnhofanlagen und anderweitige bauliche Aenderungen.

Erweitert wurden die Stationen Olten, Liestal, Reiden, Wichtlach, Ostermündingen, Zollikofen, Lyß, Wädensweil, Rothkreuz, Ramsey-Sumiswald und die Bahnhöfe Winterthur und Luzern. Aenderungen in den Geleisedispositionen fanden statt in den Stationen Pfungen-Neftenbach, Kloten, Lachen, Zurzach, Ramsen, Eschenz, Ossingen.

Auf 6 Stationen der westschweizerischen Bahnen, nämlich Colombier, Landeron, Boveresse, St. Blaise, Grandson und Chénens, werden die bisherigen provisorischen Stationsgebäude durch definitive Bauten ersetzt.

Bahnhoffragen.

Winterthur. Die im Vorjahre wieder aufgenommenen Verhandlungen über diejenigen Aenderungen im Bahnhof Winterthur, deren Durchführung in Folge finanzieller Schwierigkeiten verschoben worden war, führten im Berichtjahr zu einer befriedigenden Lösung, und es konnten, nachdem man sich auf dem Konferenzwege über

ein bestimmtes Bauprogramm im Allgemeinen verständigt hatte, die von der Nordostbahndirektion auf Grund dieses Programms ausgearbeiteten und vorgelegten Pläne im Oktober unter einigen, wesentlich die Straßenübergänge betreffenden Vorbehalten genehmigt werden.

Luzern. Von den bei dieser Bahnhoffrage beteiligten Parteien, welche sich nicht über alle Punkte einigen konnten, zum Entscheid angerufen, ertheilten wir unsere Genehmigung demjenigen Projekt, welches die geäußerten Wünsche und Ansprüche am besten zu vereinigen und den Verkehrsbedürfnissen am zweckmäßigsten zu entsprechen schien. Jedenfalls werden durch Ausführung dieses Projekts die bisherigen Bahnhofverhältnisse ganz wesentlich verbessert. Die Regierung von Luzern glaubte indessen, wie bereits angedeutet, sich bei dieser Lösung nicht befriedigen zu können, und hat Ihnen eine diesbezügliche Beschwerde eingereicht.

Kontrolle des Bahnzustandes.

Zur Untersuchung des Bahnzustandes wurde dieses Jahr programmgemäß eine kurze Frühjahrsbereisung und eine Detailinspektion im Sommer und Herbst vorgenommen. Es konnten beide Inspektionen auf alle Linien des schweizerischen Bahnnetzes ausgedehnt werden.

Aus dem bei der ersten summarischen Frühjahrsbereisung gewonnenen Ueberblike konnte geschlossen werden, daß die auf den Frühling fallenden hauptsächlichsten Arbeiten, als: Abräumen der Felsböschungen, Oeffnen der Bahngräben und übrigen Wasserläufe und Gleisreglirung, im Allgemeinen rechtzeitig an die Hand genommen wurden.

Die Detailinspektion erstreckte sich, wie in den vergangenen Jahren, auf alle Einzelheiten des Bahnunterhaltes. Die dadurch gewonnene Kenntniß aller Details der Bahnanlage ermöglicht es den Kontrolingenieuren, die Art und Weise, wie der Unterhalt geleitet wird, richtig zu beurtheilen und die nothwendigen Unterhaltungs- und Abänderungsarbeiten den wirklichen Verhältnissen entsprechend anzuregen.

Die Erhebungen über die baulichen und betriebstechnischen Verhältnisse, über Diensteintheilung und Dienstdauer des Wärterpersonales der Bahnen wurden im bisherigen Sinne fortgeführt, und wo das direkte Verfahren nicht den gewünschten Erfolg hatte, das Nöthige von den Direktionen verlangt. Eine Verarbeitung des bezüglichen Materiales war jedoch aus Mangel an Zeit nur zum ge-

ringsten Theile möglich und wird wohl erst nach Vollendung der Gotthardbahn wieder aufgenommen werden können.

Die im September eingetretenen außergewöhnlichen Hochwasser haben manche Linien hart mitgenommen, aber auch manchen nützlichen Wink gegeben über nothwendige Verstärkungen der Bahnanlage. Sämmtliche durch Hochwasserschäden bedingte Reparaturen, mit Ausnahme des noch im Baue befindlichen linken Widerlagers der Mönchensteiner Bahnbrücke (Linie Delsberg-Basel) und der Uferversicherungen an der Thur bei Felben (Linie Winterthur-Romanshorn) sind beendet.

Um zu den Einzelheiten des dießjährigen Inspektionsresultates überzugehen, so ist zunächst betreffend Hauptbahnen zu berichten, daß Kapitel Erdarbeiten und Mauern keine erheblichen Aussetzungen veranlaßte, außer bei der Simplonbahn, wo es besonders auf der Streke Siders-Leuk noch umfangreicher Ausbauarbeiten bedarf, bevor die dortigen Moräne- und Felsböschungen als konsolidirt angesehen werden können. Ein etwas rascheres Tempo im Ausbau der Linie Lausanne-Bern wäre erwünscht.

Der Zustand der Kunstbauten ist im Allgemeinen befriedigend, die meisten Aussetzungen beziehen sich auf kleine Details der Auflager der Eisenkonstruktionen und auf die noch vorhandenen Holzkonstruktionen.

Tunnel- und Uferbauten befinden sich im Allgemeinen in befriedigendem Zustande.

Oberbau. Ueber die vorgenommenen Erneuerungen von Oberbaumaterialien der 5 Hauptbahnen gibt folgende Tabelle die nöthige Uebersicht.

	Schienen		Schwellen		Weichen		Kreuzungen	
	1880 %	1881 %	1880 %	1881 %	1880 %	1881 %	1880 %	1881 %
Suisse Occidentale .	7.0	?	7.4	?	4.0	?	9.9	?
Jura - Bern - Luzern - Bahn	4.35	4.5	4.2	4.6	2.6	3.0	2.9	0.6
Centralbahn	3.9	1.5	3.6	2.9	2.8	1.6	3.4	4.0
Nordostbahn	3.5	4.7	5.0	5.2	0.8	1.0	3.5	5.1
Vereinigte Schweizer- bahnen	5.5	4.3	8.0	8.1	4.5	3.4	8.5	2.4
Durchschnitt .	4.8	3.6	5.5	4.6	2.2	1.8	4.1	3.7
Davon Stahlschienen und Eichen- schwellen	2.8	2.6	2.2	2.9				
Eisenschienen und Weichholzschnellen	1.7	1.0	2.0	1.7				

Aus obigem Prozentsatz der Schwellenerneuerung zu schließen, würde sich ungefähr eine mittlere Schwellendauer von 22 Jahren ergeben. Diese Annahme wäre offenbar zu hoch, mithin muß umgekehrt geschlossen werden, daß die Schwellenerneuerung im Durchschnitte der mittleren Schwellenabnutzung nicht ganz entspricht. Es dringen auch die meisten Begehungsberichte auf eine Vermehrung der Schwellenauswechslung.

Bei den Erneuerungen wurden fast ausschließlich Stahlschienen verwendet.

Der ganz eiserné Oberbau mit eisernen Querschwellen scheint sich nun immer mehr Bahn brechen zu wollen. Außer einer kleinen Versuchsstrecke auf den Jurabahnen sind nach und nach mehrere Strecken der Linien Aarburg-Luzern und Olten-Roggwyl mit eisernen Querschwellen (Hilfsches Profil mit Keilbefestigung) versehen und außerdem ist auf der Fortsetzung der Aargauischen Südbahn die Strecke Oberrüthi-Rothkreuz auf eiserne Querschwellen gelegt worden. Die bezüglichen bisherigen kurzen Erfahrungen sind günstig.

Der laufende sogenannte kleine Geleiseunterhalt veranlaßt folgende Bemerkungen:

Die Strecke Sitten-Siders der Simplonbahn ist noch immer besonders mangelhaft unterhalten; rationelle Abhülfe ist nur durch den Umbau zu gewärtigen.

Der Gleiszustand auf den Sektionen der Suisse Occidentale kann als im Allgemeinen befriedigend bezeichnet werden. Es ist zu erwähnen, daß die Gesellschaft bestrebt ist, untaugliche und unzuverlässige Elemente im Bahnaufsichts- und Unterhaltungspersonal zu entfernen, und daß auch die Qualität des Gleises von Jahr zu Jahr sich hebt.

Die Jura-Bern-Luzernbahn läßt dem Gleisunterhalte die nöthige Aufmerksamkeit angedeihen; derselbe ist nunmehr auch auf dem Jura Industriel ein normaler.

Der kleine Unterhalt der Schweizer Centralbahn-Gleise bietet keinen Anlaß zu wichtigeren Aussezungen.

Die Kontrolle des Bahnzustandes der Nord-Ostbahn hat auch in diesem Jahre ergeben, daß der Unterhalt im Großen und Ganzen ein befriedigender ist. Die auftretenden Schäden werden in der Regel durch schnelle Abhülfe beseitigt. In Bezug auf die Schwellenausnutzung trifft die allgemeine Bemerkung auch hier zu.

Bei den Vereinigten Schweizerbahnen ist der Gleiszustand im Allgemeinen befriedigend. Die Schwellenauswechslung führte hier zu keinen besonderen Reklamationen.

Weichen und Kreuzungen. Der großen Bedeutung der Geleisverbindungen entsprechend, wurden dieselben auf's Minutiöseste untersucht und das Verzeichniß aller Mängel den Gesellschaften mitgetheilt. Es ist zu bemerken, daß im Allgemeinen eine noch größere Pünktlichkeit im Unterhalte der Geleisverbindungen angestrebt werden muß.

Die Hochbauten werden im Allgemeinen gut unterhalten. Die Beseitigung der ungenügenden Provisorien auf der Simplonbahn und auf einzelnen Sektionen der Suisse Occidentale hat auch im verlaufenen Jahre auf mehreren Stationen stattgefunden. Die Aufnahmegebäude in Saxon, Riddes und Ardon sind neu fertiggestellt, jene in Grandson, Colombier, Boveresse, St. Blaise, Landeron und Chenens theils in Umbau begriffen, theils zum Neubau bestimmt.

Signale. Diesem wichtigen Theile der Bahnanlage wurde auch bei den diesjährigen Inspektionen die größte Aufmerksamkeit zugewendet. Es wird seitens des Departementes nichts versäumt, um die Einführung von Signaleinrichtungen jeder Art, welche die Betriebssicherheit zu erhöhen geeignet sind, bei den Bahngesellschaften anzuregen. Der Vorgang bei den Bahnen der umgebenden Staaten, wo die Einführung der neueren Vervollkommnungen in den Signaleinrichtungen von den Regierungen verfügt und zum großen Theile auch schon durchgesetzt ist, fängt an, auch unsere Bahngesellschaften von der Nützlichkeit beregter Einrichtungen zu überzeugen.

Wir lassen noch eine Notiz über die in den Jahren 1879 und 1880 von den Hauptbahnen auf Bahnunterhalt und Bahnaufsicht verwendeten Beträge, eine Tabelle über den Personalstand für Unterhalt und Aufsicht der Bahn und eine weitere Tabelle über das Fahrdienst- und Werkstättepersonal folgen.

Von den fünf Hauptbahnen sind für Unterhalt und Aufsicht der Bahn per betriebenen Bahnkilometer verausgabt worden:

	SO.	NOB.	JBL.	SCB.	VSB.	Im Mittel.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Im Jahre 1879	3481	2955	3099	2550	4097	3415
„ „ 1880	3378	3048	2968	2746	4552	3321

(Hiebei ist nicht nur das eigene Nez, sondern das ganze betriebene Nez eingerechnet.)

Auf den fünf Hauptbahnen waren für den Unterhalt und die Aufsicht der Bahn per Bahnkilometer beschäftigt :

Hauptbahnen.	Beamte und Angestellte.		Arbeiter im Taglohn.		Zusammen.	
	1880.	1881.	1880.	1881.	1880.	1881.
	männl. und weibl.	männliche und weibliche.	männl. und weibl.	männliche und weibliche.	männl. und weibl.	männliche und weibliche.
Suisse Occidentale		0.99 0.56		0.16 0		1.15 0.56
	1.95	1.55	0.36	0.16	2.31	1.71
Nordostbahn		0.61 0.06		0.71 0		1.33 0.06
	0.52	0.67	0.68	0.71	1.20	1.39
Jura-Bern-Luzernbahn		0.72 0		0.14 0.50		0.86 0.50
	0.73	0.72	0.52	0.64	1.25	1.36
Centralbahn		0.88 0.15		0.49 0		1.37 0.15
	0.95	1.03	0.75	0.49	1.70	1.52
Vereinigte Schweizerbahnen		0.87 0		0.93 0		1.80 0
	0.88	0.87	1.03	0.93	1.91	1.80
Mittel		0.81 0.19		0.47 0.08		1.28 0.27
	0.96	1.00	0.65	0.55	1.61	1.55

Beim Fahrdienst (Traktion) und in den Werkstätten waren per Bahnkilometer beschäftigt:

450

Hauptbahnen.	Beamte und Angestellte.		Arbeiter im Taglohn.		Zusammen.		Hievon waren in Werkstätten beschäftigt.	
	1880.	1881.	1880.	1881.	1880.	1881.	1880.	1881.
	männl. und weibl.	männliche und weibliche.	männl. und weibl.	männliche und weibliche.	männl. und weibl.	männliche und weibliche.	männl. und weibl.	männliche und weibliche.
Suisse Occidentale		0.32 0		0.69 0.02		1.01 0.02		0.51 0
Nordostbahn	0.68	0.32 0	0.73	0.71 0	1.16	1.03 0	0.62	0.51 0
Jura-Bern-Luzernbahn	0.43	0.32 0	0.73	0.70 0.01	1.16	1.02 0.01	0.58	0.58
Centralbahn	0.36	0.35 0	0.63	0.63 0.01	0.99	0.98 0.01	0.43	? 0
Vereinigte Schweizerbahnen	0.62	0.57 0	1.53	1.66 0.01	2.15	2.23 0.01	1.30	1.42 0
	0.30	0.32	0.96	0.86	1.26	1.18	0.75	0.72
Mittel		0.36 0		0.86 0.01		1.22 0.01		
	0.49	0.36	0.85	0.87	1.34	1.23	0.72	?

Die kleinern Linien mit Normalspur und die Spezialbahnen sind zum Theil auch jetzt noch nicht ganz ausgebaut. Der Zustand der Kunstbauten der Linie Bulle-Romont ist nicht befriedigend. Die Beschädigungen einzelner dieser Objekte sind derart, daß der Umbau der letztern verlangt werden mußte. Bei der Arth-Rigibahn harren viele Konsolidierungsarbeiten an den hohen Einschnittböschungen, Reparaturen an Kunstbauten und Auswechslung schadhafter Schwellen der Vollendung. An der Kaltbad-Scheideggbahn ist einige Besserung zu verzeichnen. Die Befestigung der Böschungen auf Wald-Rüti hat einige Fortschritte gemacht, ist aber noch nicht befriedigend. Auf Rorschach-Heiden wurden für Vollendung des Unterbaues und Verbesserung des Oberbaues anerkannterthe Fortschritte gemacht. Die Geldmittel der Appenzellerbahn wurden durch Beseitigung zweier bedeutender Dammrutschungen stark beansprucht, so daß mehrere andere für dieses Jahr in Aussicht genommene Arbeiten verschoben werden mußten. Die Tößthalbahn hat anerkannterthe Anstrengungen zur Konsolidirung der hohen Felsböschungen auf der Streke Gibswyl-Wald gemacht. Entsprechende Leistungen werden für die nächsten Jahre vorgesehen werden müssen.

Das Geleise dieser kleinern Bahnen gibt im Allgemeinen zu weniger Aussezungen Anlaß. Einzig auf Bulle-Romont bedingt die starke Abnutzung von Schienen und Schwellen die Oberbauerneuerung auf größern Strecken.

Der Zustand der ausländischen Bahnen auf Schweizergebiet kann nunmehr im Allgemeinen als befriedigend bezeichnet werden, nachdem den in vorjährigen Berichten gemachten Aussezungen Genüge geleistet wurde.

Kontrolle des Betriebsmaterials.

Die vom technischen Inspektorat gemachten Erhebungen über die im Berichtjahr vorgekommenen Veränderungen im Stand des Betriebsmaterials ergeben einen Zuwachs von

10 Lokomotiven und
80 Personenwagen.

Dagegen wurden 23 Güterwagen ausrangirt.

Der Gesamtbestand des Rollmaterials auf 1. Januar 1882 ist folgender:

553 Lokomotiven	mit	1,340	Triebachsen,
1702 Personenwagen	„	4,282	Achsen und 74,703 Sitzplätzen,
8420 Güterwagen	„	86,523	Tonnen Tragkraft.

Die Untersuchung und Ueberwachung dieses Materials erfolgte in üblicher Weise. Wenn auch an diese und jene Bahnverwaltung Mahnungen zu besserer Instandhaltung der Lokomotiven oder Wagen, zur Beseitigung einzelner Uebelstände etc. erlassen werden mußten, so traten doch keine auffallend abnormen Erscheinungen zu Tage, und es kann der Zustand des im Betriebe befindlichen Materials auch diesmal als ein befriedigender bezeichnet werden.

Gestützt auf die Ergebnisse der in unserm vorjährigen Geschäftsbericht erwähnten Erhebungen über das Verhältniß der Sitzplätze für Nichtraucher zu denjenigen für Raucher in den Personenwagen wurden die Bahnverwaltungen, in der Meinung, daß durchschnittlich 30 % der Gesamtsitze II. und III. Klasse für Nichtraucher reservirt werden sollten, durch Zirkular eingeladen:

- 1) den entsprechenden Theil von Wagenabtheilungen II. und III. Klasse den Nichtrauchern successive zuzuscheiden und gemäß § 24 des Transportreglements durch besondern Anschlag bezeichnen zu lassen;
- 2) in der Regel in jedem Zuge mit Personenbeförderung Compartiments für Nichtraucher II. und III. Klasse zu führen;
- 3) bei Neuanschaffungen und Hauptreparaturen von Personenwagen darauf zu halten, daß das Verhältniß der Sitzplätze für Nichtraucher auch in der III. Klasse auf 30 % der Gesamtzahl ansteige.

Unter denjenigen Bestrebungen in der Eisenbahntechnik, welche auf Erhöhung der Betriebssicherheit abzielen, verdient unstreitig die Einführung kontinuierlicher Bremsen, wodurch ein Mann in den Stand gesetzt ist, mit derselben Bewegung eine größere Zahl von Wagen zu bremsen, alle Aufmerksamkeit. Es haben eine Reihe hieher gehörender Systeme das Versuchsstadium hinter sich und erfüllen nicht nur die Erwartungen hinsichtlich erhöhter Betriebssicherheit, sondern auch in Bezug auf billigen Betrieb.

Die Einführung solcher Bremsen schien uns namentlich für die im Sommer 1882 dem Betrieb zu übergebende Bergstrecke der Gotthardbahn sehr wünschenswerth; wir empfahlen daher der Gotthardbahndirektion anläßlich der Genehmigung der Vorlagen für das neue Rollmaterial deren Anwendung angelegentlich. Gleichzeitig luden wir die Direktionen der Nordostbahn, der schweizerischen Centralbahn und der Jura-Bern-Luzern-Bahn, welche die durchgehenden Gotthardzüge bis zur Landesgrenze befördern werden, ein, ebenfalls auf die Einführung kontinuierlicher Bremsen, zunächst für die dem Transit über den Gotthard dienenden Wagen, Bedacht zu nehmen.

Den ersten Schritt zur Verwirklichung dieser Anregung that die Direktion der Jura-Bern-Luzern-Bahn, indem sie zwei Züge mit der Heberleinbremse ausrüsten ließ. Es dürfte überhaupt die allgemeine Einführung dieses wichtigen Bremsmittels nur noch eine Frage der Zeit sein.

Von den 544 alten Lokomotivkesseln, welche 1881 im Dienst standen, wurden 140 Stück oder 25.7 % gepreßt, gegenüber 137 Stück oder 25.6 % im Vorjahr. Neu in Dienst gesetzt und zum Theil durch das technische Inspektorat, zum Theil im Auslande unter der Kontrolle dortiger Behörden, geprüft wurden 22 Kessel.

Bei den fünf Hauptbahnen ergibt sich in Prozenten der alten Lokomotivkessel folgendes Verhältniß:

	Drukproben.	Durch neue Kessel ersetzt.
	%	%
Suisse Occidentale	28.5	0.9
Nordostbahn	29.0	0.6
Jura-Bern-Luzern-Bahn	22.2	—
Schweizerische Centralbahn	23.7	—
Vereinigte Schweizerbahnen	23.7	6.8

Ueber die hauptsächlichsten Durchschnittswerthe der gesammelten Angaben betreffend die gepreßten Lokomotivkessel der fünf Hauptbahnen gibt nachfolgende Tabelle Aufschluß:

Durchschnittswerthe der im Jahre 1881 gepreßten alten Lokomotivkessel.

Hauptbahnen.	Anzahl Kessel.	Dienstalter.	Totalparcours seit Indienstsetzung.	Zeitraum zwischen den letzten zwei Druckproben.	Totalparcours zwischen den letzten zwei Proben.	Arbeitsdruck.	Probendruck.
		Jahre u. Monate.	km.	Jahre u. Monate.	km.	Atmosph.	Atmosph.
Suisse occidentale	30	13.11	398,710	4.7	133,403	8.6	12.9
Nordostbahn	45	6.4	184,914	3.6	91,325	10.5	15.5
Jura-Bern-Luzern-Bahn . . .	15	8.2	208,894	5.7	147,730	9.6	14.2
Centralbahn	23	7.6	214,211	5.5	150,796	10	15
Vereinigte Schweizerbahnen .	14	4.10	107,414	2.6	53,509	10	18.6
Total Kessel	127						

Außer den gewöhnlichen Kesselproben wurden im Jahr 1881 91 innere Untersuchungen von Lokomotivkesseln (Revisionen) vorgenommen, deren Resultate durchweg befriedigten.

Die Durchschnittswerthe der also untersuchten Kessel finden sich für die fünf Hauptbahnen in nachstehender Tabelle zusammengestellt:

Durchschnittswerthe der im Jahre 1881 inwendig untersuchten Lokomotivkessel.

Hauptbahnen.	Anzahl Kessel.	Dienstalter.	Totalparcours seit Indienstsetzung.	Zeitraum zwischen den letzten zwei Untersuchungen.	Totalparcours zwischen den letzten zwei Untersuchungen.
		Jahre und Monate.	km.	Jahre und Monate.	km.
Suisse Occidentale	19	16.0	320,474	7.0	177,450
Nordostbahn	40	6.4	210,218	5.1	133,909
Jura-Bern-Luzern-Bahn	3	6.6	195,045	6.6	195,045
Centralbahn	10	7.9	250,693	7.9	250,693
Vereinigte Schweizerbahnen	6	5.1	126,677	5.1	126,677
Total Kessel	78				

Technische Einheit.

Gleichzeitig mit den schon im ersten Theil dieses Berichts erwähnten Normen zur Erleichterung des Transits im internationalen Verkehr wurde auch ein Theil der früher entworfenen neuen Vorschriften über technische Einheit im schweizerischen Eisenbahnwesen (Revison des Rollmaterials, Handhabung des Betriebs, Ergänzung der Signalordnung) einer nochmaligen Berathung mit Delegirten der schweizerischen Bahnverwaltungen unterzogen, wobei in den meisten Punkten eine Einigung erzielt wurde. Zu einem definitiven Abschluß ist diese Angelegenheit jedoch noch nicht gelangt.

Ein neuer Schritt zur Vereinheitlichung der Dienstreglemente unserer Bahnen ist gemacht worden durch die Einführung gemeinschaftlicher Vorschriften für den Bahnaufsichts- und Unrerhaltungsdienst auf der Suisse Occidentale und der Jura-Bern-Luzern-Bahn.

Nach vorausgegangener Prüfung und Besprechung mit Delegirten der genannten Bahnverwaltungen wurde vom Departement diesen Vorschriften die Genehmigung ertheilt.

Dieselben sind am 1. Februar 1882 auf den genannten Bahnen in Kraft getreten. Voraussichtlich werden sie auch bei der Gotthardbahn adoptirt werden, und später, mit einigen der Organisation des Bahndienstes in der deutschen Schweiz entsprechenden Modifikationen, den Keim zu einer einheitlichen Einrichtung dieses wichtigen Dienstzweiges bilden.

Darstellungen nach Vollendung des Baues.

Von den noch ausstehenden Katasterplänen, welche die Bahngesellschaften gemäß Art. 18 des Eisenbahngesetzes einzugeben haben, langten im Laufe des Berichtsjahres Sendungen für zirka 155 km. ein, so daß Ende 1881 nur noch die Pläne für etwa 230 km. oder 9% der ganzen Bahnlänge, nämlich für folgende Linien fehlen: Lausanne-Bern, Yverdon-Vaumarcus, Siders-Brieg, Solothurn-Lyß, Othmarsingen-Zofingen, Lausanne-Ouchy, Burgdorf-Langnau und Liestal-Waldenburg.

Bahnbetrieb.

Tarifwesen.

Der Bericht über das Jahr 1880 enthielt die Mittheilung, daß zwischen den deutschen und italienischen Bahnen einerseits und der Direktion der Gotthardbahn andererseits über die den Ta-

rifen der letztern zu Grunde zu legende Waarenklassifikation verhandelt werde. Dabei sprachen wir die Hoffnung aus, es werde das Ergebnis in einer Weise sich gestalten, um darin auch eine Basis für den Aufbau der Klassifikation im direkten schweizerischen Verkehr zu finden, da das Bedürfnis hierfür allerdings immer dringender sich gestalte. Bereits im November 1879 hatte der Vorort (Zürich) des schweizerischen Handels- und Industrievereins erklärt, daß er dem Bestreben des Eisenbahndepartements, dem Zwitterwesen in der Klassifikation ein Ende zu machen, seine vollste Sympathie entgegenbringe und ein solches Resultat allein schon als wesentliche Errungenschaft betrachten könnte. Wir können heute konstatiren, daß die Angelegenheit im Laufe des Geschäftsjahres bedeutend gefördert worden ist. Hatte der Verwaltungsrath der Gotthardbahn am 22. Oktober 1880 zwar beschlossen, den internen wie die direkten schweizerischen Gütertarife auf Grundlage der ostschweizerischen Klassifikation vom 1. Juni 1872 bearbeiten zu lassen, so stellten später eingehende Verhandlungen mit den deutschen Bahnen die mannigfachen und bedeutenden Vortheile immer mehr heraus, welche für das Unternehmen der Beitritt zum deutschen Reformsystem bringen müßte. So behandelte denn der Verwaltungsrath am 29. Oktober vorigen Jahres die Frage nochmals und modifizierte seine frühere Schlußnahme, indem er verfügte, es solle der interne Gütertarif im Wesentlichen auf Grundlage der deutschen Waarenklassifikation und der bezüglichen Tarifvorschriften erstellt werden, und es sei ein Gleiches bei Bildung direkter Tarife mit andern Bahnen vorzuschlagen. Zu diesem Schritte wirkte mit die Erklärung, welche der Verwaltungsrath der Nordostbahn am 13. Oktober abgegeben hatte, es sei den bei Erstellung der Gütertarife mit der Gotthardbahn und über dieselbe beteiligten Verwaltungen zu eröffnen, daß die Nordostbahn hiebei für ihre Linien im Wesentlichen das deutsche Tarifsysteem annehmen und dasselbe auch im internen Verkehr einführen werde. Die Generaldirektion der Vereinigten Schweizerbahnen gab ebenfalls ihr Einverständnis kund, während das Direktorium der schweizerischen Centralbahn sich vorläufig nur entschloß, für den Transitverkehr zwischen Deutschland und Italien, sowie für den Verkehr von Basel loco mit der Gotthardbahn, sowohl für die Strecke Basel-Aarau wie Aarau-Rothkreuz-Immensee, das Reformsysteem zu adoptiren, für den übrigen internen und direkten Verkehr aber sich vollständig freie Hand vorbehielt. Das Direktorium hat indeß hinsichtlich des weitern Vorgehens mit den Verwaltungen der Jura-Bern-Luzern-, der Emmenthal- und der West- und Simplonbahnen, die mit ihm noch die Trägerinnen der Klassifikation vom 15. Oktober 1863 bilden, sich ins Benehmen

gesezt, und wenn auch die daherigen Untersuchungen und Verhandlungen noch nicht zum Abschluß gelangt sind, so scheint immerhin Geneigtheit vorhanden zu sein, der Klassifikation und den Transportbestimmungen, wie sie inzwischen von der Nordostbahn ausgearbeitet und uns zur Genehmigung vorgelegt worden sind, beizutreten. Dieses neue Projekt schließt sich eng an das deutsche System an und verläßt dasselbe in einem einzigen Hauptpunkte, indem es nämlich eine zweite, allerdings ziemlich beschränkte Stückgutklasse aufstellt. Es wurde dies schon deßwegen zur Nothwendigkeit, weil die schweizerische Taxe für die erste Stückgutklasse ungleich höher ist als die deutsche. Ueber Deutschland hinaus haben die am Gotthardverkehr theilhabenden belgischen und englischen Bahnverwaltungen (Great Eastern) für diesen Verkehr dem deutschen Tarifsysteem sich angeschlossen. Andererseits hat Italien vorgezogen, dasjenige System zur Anwendung zu bringen, das für den Verkehr via Brenner gilt und das es auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Gotthardbahn auch via Mont-Cenis einführen will. Mit 1. Juni 1882 würde demnach ein erster bedeutender Theil nicht nur schweizerischer, sondern internationaler Gütertarifnifikation zur Ausführung gelangen: Einheit in der Klassifikation und den Transportbedingungen für den Hauptverkehr der Schweiz und Deutschlands. Noch sind dann allerdings keine einheitlichen Taxen geschaffen und noch ist der Widerstand hiegegen ein heftiger; die richtige Formel, um ihn zu besiegen, wird zu suchen sein.

Die Entwicklung und Ausbildung der Tarife für die Gotthardbahn behandeln wir in dem dieser gewidmeten Abschnitte des Berichtes.

Die früher besprochene Anwendung des Getreidespezialtarifes Nr. 6 auf Sendungen, die theilweise in Lagerhäuser im Innern der Schweiz verbracht und von dort weiter befördert werden, fand ihren Ausdruck in einem zwischen dem Eisenbahndepartement und den Bahnverwaltungen vereinbarten Reglement, das am 1. November 1881 in Kraft getreten ist, und es schienen damit die Beschwerden der Lagerhäuser beseitigt. Wider Erwarten sind jedoch über die Anwendung des Reglements Differenzen entstanden, deren Lösung im Berichtsjahre noch nicht hat herbeigeführt werden können.

Die am 30. Mai 1876 der Emmenthalbahn für die Strecke Solothurn-Burgdorf bewilligte Taxerhöhung um 30 % haben wir in Entsprechung eines Gesuches der Verwaltung und nach eingeholtem Gutachten der Regierung des Kantons Bern mit Schlußnahme vom 11. März auf die am 12. Mai 1881 dem Betriebe übergebene Linie Burgdorf-Langnau ausgedehnt.

Von der für die Streke Rapperswyl - Pfäffikon am 26. Dezember bewilligten Erhöhung der Personentaxen in II. und III. Klasse um je 1 Ct. per km. hat Ihnen unsere Botschaft vom 27. Januar dieses Jahres Kenntniß gegeben.

Die Rückführung der Tarife der Simplonbahn auf die normalen Taxen der Konzession vom 24. September 1873 ist in Gemäßheit von Ziffer 2, letztes Alinea, des Bundesbeschlusses betr. Genehmigung der Fusion der westschweizerischen Eisenbahngesellschaft mit der Simplonbahnunternehmung vom 28. Juni auf den 15. Oktober 1881 bewerkstelligt worden.

Wo die Konzessionen einer und derselben Bahngesellschaft den Betrag der Minimaltaxe für den Gepäk- und Waarentransport verschiedenartig fixiren, haben wir verfügt, daß zur Bemessung desselben ausschließlich die Konzession für diejenige Streke, an welcher die Aufgabestation sich befindet, zu Grunde gelegt werden soll.

Von den Bahnverwaltungen sind dem Departemente im Berichtjahre vorgelegt worden:

Allgemeine Tarife	114
Nachträge zu allgemeinen Tarifen	153
Spezialtarife	81
Nachträge zu Spezialtarifen	80
Rückvergütungen	22
	450
Im Jahre 1880	368

Transportwesen.

Einem Nachtrag II zum Transportreglement vom 1. Juli 1876, der in Vollziehung des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1879 betr. die Fabrikation von Phosphorzündhölzchen und Phosphorstreichkerzen den Transport von Zündwaaren mit gelbem Phosphor im internen und direkten schweizerischen Verkehr, sowie im direkten Verkehr mit dem Ausland verbietet, haben wir am 28. Juni 1881 die Genehmigung erteilt.

Das Transportreglement der Waldenburgerbahn, das einige von den Normalbestimmungen abweichende, durch die Eigenartigkeit der Bahn und ihres Betriebes gebotene Vorschriften enthält, ist von uns gutgeheißen worden.

Zwischen den fünf großen Bahnverwaltungen bestehen Vereinbarungen, wonach der Verkehr ihrer internen Stationen

auch in dem Falle ausschließlich über die eigenen Linien instradirt werden kann, wenn diese Linien die längern sind. Dabei werden die Tarife über die billigere, kürzere Route berechnet, so daß nach dieser Seite hin dem Verkehr kein Nachtheil erwächst. Anders dagegen verhält es sich hinsichtlich der Lieferfrist und deren Berechnung, indem es dem Publikum selbstverständlich nicht gleichgültig sein kann, ob die Güter, wenn sie statt auf dem kürzesten Wege über mitunter ganz beträchtliche Umwege befördert werden, verspätet an Bestimmung gelangen. Das Eisenbahndepartement hat es demnach als unzulässig erklärt, in solchen Fällen der Berechnung der Lieferfrist die Entfernung der längern befahrenen Route zu Grunde zu legen, und verfügt, daß dabei die Distanz über die kürzeste Route maßgebend sein solle. Die Bahnen haben sich dieser Verfügung unterzogen und soweit ihre Tarife anders lauteten, deren Rektifikation vorgenommen.

Fahrtordnung und Fahrpläne.

Sind auch die Fahrpläne der schweizerischen Bahnen seit einigen Jahren etwas stabiler geworden als vordem, so bieten sie immerhin den Verwaltungen wie der Aufsichtsbehörde noch ein großes Stück Arbeit, das namentlich zunimmt, wenn neue Linien anklopfen und Anschlüsse fordern. So sind denn auch die Fahrpläne der Gotthardbahn schon im Laufe des Geschäftsjahres Gegenstand umfassender Besprechungen der Direktion mit den in- und ausländischen Anschlußbahnen gewesen und wir haben uns auf Grund nicht nur des Eisenbahngesetzes, sondern auch der Vorschriften des Staatsvertrages mit der Angelegenheit zu befassen, da Art. 7 desselben die Schweiz verpflichtet, die erforderlichen Maßregeln zu treffen, damit die Gotthardzüge so organisirt werden, daß sie soviel als möglich mit den deutschen und italienischen Bahnen ohne Unterbrechung koïnzidiren. Eine weitere Verpflichtung besteht darin, auf der Gotthardlinie im Sommer wenigstens drei, im Winter wenigstens zwei tägliche Personenzüge nach beiden Richtungen zu veranstalten. Diese Züge sollen ohne Unterbrechung fahren und es soll einer derselben ein Schnellzug sein.

Wer zur Zeit des Fahrtenwechsels einen Blick in einzelne Journale wirft, findet nicht selten Reklamationen gegen den Fahrplan dieser oder jener Gesellschaft, die in einem Tone gehalten sind, als ob das denkbar verkehrteste Projekt von der Aufsichtsbehörde genehmigt worden wäre. Wo persönliche oder lokale Konvenienzen in Frage kommen, hält es eben sehr schwer, als Theil des Ganzen sich zu bescheiden, und da derjenige Theil der Be-

völkerung, der mit den Fahrplänen zufrieden ist, keine Gründe zu öffentlichen Kundgebungen hat, werden nur die mißbilligenden Stimmen laut. In den meisten Fällen sind diese aber getragen von mangelhafter Kenntniß der zu berücksichtigenden Verhältnisse, von irrthümlichen Voraussetzungen über die Erträgnisse und Kosten eines Zuges, ja auch über dessen wirkliches Bedürfniß. Es werden von der Kritik nur einzelne Stationen ins Auge gefaßt und man ignorirt die Natur eines Zuges als eines durchgehenden, der auch andern Landestheilen zu dienen und namentlich gegebene Anschlüsse nicht zu verfehlen hat. Petitionen um Zugsvermehrung, um Einführung von Früh- und Spätzügen bedecken sich mit zahlreichen Unterschriften, während kaum der zehnte Theil der Petenten das Objekt ihrer Wünsche zu benutzen gesonnen ist. Man beklagt sich, wenn eine zwischen zwei große Linien eingeklemmte Querbahn nicht beidseitig alle denkbaren Anschlüsse findet, und man vergißt darob die großen Verkehrsstörungen, welche den beiden Längslinien an ihren Zielpunkten erwachsen müßten, wollten sie in erster Linie der Querbahn sich dienstbar machen. Es wird über mangelhafte Einrichtungen Beschwerde geführt, wenn ein gewisser Markt- resp. Lokalverkehr nicht spätestens um acht Uhr Morgens in der Hauptstadt eintrifft, aber man kümmert sich nicht darum, daß durch diese Forderung der rückliegende Theil der Linie gezwungen wird, seinen Verkehr zu einer Zeit zu bewerkstelligen, zu der während eines großen Theils des Jahres die Nacht noch das Land bedeckt. Andererseits drängt das materielle Interesse der Bahnverwaltung sich oft etwas ungebührlich in den Vordergrund. Die Personenzüge werden mit Gütern aller Art belastet und können deshalb nur langsam kursiren. Um auf einer Strecke mit einem einzigen Fahr- und Zugspersonal, einer einzigen Lokomotive und den nämlichen Wagen auszukommen, werden berechnete Forderungen des Verkehrs in den Hintergrund gestellt. Güterzüge werden ersetzt durch gemischte mit außerordentlich langer Fahrzeit und es wird hie und da sogar der Versuch gemacht, sie den Personenzügen beizurechnen. Diese widerstreitenden Interessen auszugleichen oder nach Prüfung aller Faktoren für die einen oder andern den Entscheid zu fällen, ist die ebenso mühsame als undankbare Aufgabe der Bundesbehörde.

Die Kontrolle der Zugsverspätungen ergab im Jahre 1881 folgendes Resultat: Die Verspätungen betragen 1,18 % sämtlicher fahrplanmäßig ausgeführter Züge mit Personenbeförderung, auf je eine Verspätung kamen 3555 Zugs- und 78,304 Achskilometer, die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit per Zeitstunde betrug bei den Personenzügen 25,8, bei den gemischten 17,4 km.

Das Jahr 1880 hatte noch einen Prozentsatz von 1,25 an Verspätungen. Das günstigere Resultat im Berichtsjahre wurde erzielt trotz mehrfacher Störungen durch höhere Gewalt oder außerordentliche Ereignisse. So verhinderten im Januar starke Schneefälle die Westbahnen, im September die Wasserverheerungen die Jura-Bern-Luzernbahn, Westbahnen, Schweizerische Centralbahn, Nordostbahn, Tößthalbahn, Wädensweil-Einsiedelnbahn und Vereinigte Schweizerbahnen an der regelmäßigen Ausführung der Züge und von nachtheiliger Einwirkung waren in Folge außerordentlichen Reisendenandranges das Schützenfest in Freiburg, der Bergsturz in Elm, der Truppenzusammenzug der VII. Division und die landwirthschaftliche Ausstellung in Luzern. Fragen wir nach den hauptsächlichsten Ursachen der Zugsverspätungen, so tritt uns in erster Linie entgegen der Mangel an eigentlichen Güterzügen, dann die Verpflichtung der Bahnen, Eilgüter je mit dem nächsten gewöhnlichen Personenzuge abzuführen, und endlich der Viehverkehr im Herbst.

Anerkennend darf erwähnt werden, daß die Bahnverwaltungen, um die Verspätungen zu mindern, vom Mittel der Kreuzungsverlegung ausgiebigern Gebrauch machen, als dies früher der Fall war, was bei vorherrschend einspurigen Linien von nicht zu unterschätzendem Einfluß ist.

Unfälle.

Der Aufsichtsbehörde sind im Laufe des Jahres 1881 zur Kenntniß gebracht worden:

- 2 Verletzungen von Bahnangestellten als Folge von Zusammenstößen,
 - 14 Selbstmorde durch Legen auf die Schienen (13 auf offener Linie, 1 in einer Station),
 - 6 Tödtungen und
 - 5 Verletzungen von Reisenden,
 - 20 Tödtungen und
 - 35 Verletzungen vom Bahnpersonal,
 - 19 Tödtungen und
 - 14 Verletzungen von Personen, die weder zu den Reisenden noch Angestellten gehörten, zusammen von
-
- 115 oder nach Abzug der
-
- 14 Selbstmorde von
-
- 101 Fällen (1880: 116).

Nachweisung der im Jahre 1881 auf den schweizerischen Eisenbahnen beförderten Züge und deren Verspätungen.

1. Bezeichnung der Eisenbahnen.	2. Durchschnittliche Länge der im Betrieb befindlichen Linien in Kilometer.	3. Wovon doppelspurig	4. Total der beförderten				5. Im Ganzen zurückgelegte		6. Davon entfallen auf die fahrplanmäßigen Schnell-, Personen- und gemischten Züge		7. Trifft im Durchschnitt auf einen dieser Züge		15. Auf jeden Kilometer Bahnlänge kommen von den zurückgelegten Achs-Kilometern.	16. An den Endpunkten der Fahrt trafen ein:								26. Total der Verspätungen.	27. Ursache der Verspätungen.						28. Anschlüsse wurden versäumt:		36. Im Vorjahre betrug der nämliche Prozentsatz.	37. Folgende Anzahl		39. Durchschnittlich legten per Stunde Gesamtfahrzeit inkl. Aufenthalt zurück:					
			4. fahrplanmäßigen		4. Extra-		9. Zugs-Kilometer.	10. Achs-Kilometer.	11. Zugs-Kilometer.	12. Achs-Kilometer.	13. Zugs-Kilometer.	14. Achs-Kilometer.		16. Schnell- und Personenzüge				16. Gemischte Züge					32. Total der Verspätungen auf eigener Bahn.	28. bei Schnell- und Personenzügen.		28. bei gemischten Zügen.		37. Zugs-	38. Achs-	39. Schnell- und Personenzüge.		40. Gemischte Züge.							
			Schnell- und Personen-Züge.	Gemischten Güter-Züge.	Schnell- und Personen-Züge.	Güter-Züge.								16. mit Verspätung von:		16. mit Verspätung von:		Durchschnittl. Verspätung.	Größte Verspätung.	Anzahl.	Durchschnittl. Verspätung.			Größte Verspätung.	Anzahl.	Durchschnittl. Verspätung.	Größte Verspätung.						Durch Verspätung der Anschluffstationen.	Engstellungen und Zusammenstöße.	Beschädigung der Lokomotive, Achsenbrüche, Warmmäuten etc.	Während der Fahrt und auf den Stationen.	Anhalten vor den Signalen von Bahnhöfen anderer Verwaltungen.	Anzahl.	Prozent.
							10-20 Minut.	über 20 Minut.	15-30 Minut.	über 30 Min.	27. Entgleisungen und Zusammenstöße.	27. Beschädigung der Lokomotive, Achsenbrüche, Warmmäuten etc.		27. Während der Fahrt und auf den Stationen.	27. Anhalten vor den Signalen von Bahnhöfen anderer Verwaltungen.																								
			Kilometer.		Züge.		Züge.		Kilometer.		Kilometer.			Kilometer.		Anzahl.	Durchschnittl. Verspätung.	Anzahl.	Durchschnittl. Verspätung.	Größte Verspätung.	Anzahl.			Durchschnittl. Verspätung.	Größte Verspätung.	Anzahl.	Durchschnittl. Verspätung.	Größte Verspätung.	Durch Verspätung der Anschluffstationen.	Engstellungen und Zusammenstöße.		Beschädigung der Lokomotive, Achsenbrüche, Warmmäuten etc.	Während der Fahrt und auf den Stationen.	Anhalten vor den Signalen von Bahnhöfen anderer Verwaltungen.	Total der Verspätungen auf eigener Bahn.	bei Schnell- und Personenzügen.	bei gemischten Zügen.	Anzahl.	Prozent.
Vereinigte Schweizerbahnen ¹	312	8	21,915	7,167	—	110	171	1,276,343	30,517,375	1,271,782	30,363,286	44	1044	97,812	713	14	121	30	178	44	19	9		48	110	887	589	1	7	276	14	298	32	4	1.03	1.13	4,268	101,890	25.7
Schweizerische Nordostbahn ²	720	90	50,969	23,010	9,712	173	1466	3,099,883	83,332,420	2,745,053	66,591,515	37	900	115,739	556	16	328	32	151	68	21	22	44	85	974	300	7	9	658	—	674	84	30	0.91	1.47	4,073	98,800	26.1	17.3
Tössthalbahn	40	—	2,706	944	—	28	1	126,788	1,278,400	126,120	1,271,916	35	348	31,960	23	14	13	42	89	34	19	4	54	107	74	12	2	—	59	1	62	11	5	1.70	1.96	2,034	20,515	21.8	14.9
Schweizerische Centralbahn ³	356	96	24,852	10,083	5,403	81	23	1,631,013	50,038,686	1,384,818	38,835,694	40	1112	140,558	687	15	266	31	262	61	22	12	60	137	1026	722	8	5	291	—	304	172	20	0.87	0.88	4,555	127,749	26.9	18.1
Basler Verbindungsbahn	5	—	3,650	—	—	—	9	17,894	448,655	17,849	446,855	5	122	89,731	199	15	87	28	50	—	—	—	—	—	286	283	—	—	3	—	3	32	—	0.08	0.14	5,950	148,952	25.7	—
Emmenthalbahn ⁴	38	—	2,336	3,610	—	29	15	113,144	1,282,738	112,521	1,276,468	19	215	33,756	64	14	9	29	40	17	20	2	46	51	92	58	—	—	33	1	34	5	1	0.87	0.08	3,309	37,543	26.1	21.3
Jura-Bern-Luzern-Bahn	341	10	20,926	8,065	3,656	107	1350	1,441,391	34,158,508	1,278,993	26,378,963	44	910	100,172	794	14	342	37	228	116	20	19	49	128	1271	477	6	7	740	41	794	167	33	2.74	2.40	1,611	33,223	23.5	15.1
Suisse Occidentale ⁵	645	60	21,572	19,157	6,935	195	762	2,673,523	73,981,840	2,387,881	57,675,673	59	1416	114,701	457	14	194	33	132	236	21	43	47	163	930	271	9	26	621	3	659	62	26	1.02	1.19	3,623	87,520	27.1	19.3
Simplonbahn ⁶	63	—	1,266	—	—	6	11	143,486	2,600,616	142,810	2,590,299	113	2046	41,280	38	13	10	41	117	—	—	—	—	—	48	5	—	—	43	—	43	—	—	3.40	—	3,321	60,240	26.3	—
Brünigbahn	9	—	2,795	—	730	24	115	22,597	299,678	19,021	252,146	7	90	33,298	89	14	39	32	80	—	—	—	—	—	128	122	1	—	5	—	6	—	—	0.21	0.46	3,170	42,024	14	—
Gotthardbahn	67	—	4,026	1,460	—	6	—	183,738	2,938,504	183,585	2,936,722	33	535	43,858	90	14	27	29	50	2	16	1	43	43	120	109	1	3	7	—	11	—	—	0.20	0.84	16,690	266,975	26	22.3
Lausanne-Echallens	15	—	—	3,049	—	18	—	42,712	401,604	42,590	400,116	14	181	26,774	—	—	—	—	—	4	16	6	66	70	10	—	—	3	7	—	10	—	—	0.33	0.13	4,259	40,012	—	15.5
Rorschach-Heiden	7	—	—	2,520	—	22	4	18,043	63,329	17,894	62,883	7	25	9,047	—	—	—	—	—	8	18	1	102	102	9	8	—	1	—	—	1	—	—	0.04	0.08	17,894	62,883	—	8
Appenzellerbahn	15	—	—	7,378	—	85	8	60,599	688,678	60,005	631,090	8	86	42,579	—	—	—	—	—	47	19	3	107	175	50	40	1	—	9	—	10	—	—	0.14	0.15	6,001	63,109	—	14.7
Wädenswil-Einsiedeln	17	—	—	2,754	—	100	8	47,251	374,980	45,718	359,908	17	131	22,058	—	—	—	—	—	60	20	6	111	400	66	42	—	—	24	—	24	—	1	0.87	0.57	1,905	14,996	—	16.6
Waldenburgerbahn	14	—	2,017	545	—	67	—	35,474	305,816	34,587	297,525	14	116	21,844	54	13	5	29	45	3	22	—	—	25	62	53	3	1	5	—	9	—	—	0.35	0.28	3,843	33,058	12.9	11
Totale und Durchschnittszahlen	2664*	264	159,030	89,742	26,436	1051	3943	10,933,879	282,661,827	9,871,227	230,371,059	40	926	106,104	3764	15	1441	33	262	700	20	128	53	400	6033	3091	39	62	2781	60	2942	565	120	1.18	1.25	3,355	78,304	25.8	17.4
<i>Im Jahre 1880</i>	2614	267	154,308	86,349	24,985	988	4150	10,871,974	285,183,183	9,766,064	230,833,166	41	959	109,098	3741	14	1009	32	245	525	20	117	52	173	5392	2378	38	99	2808	69	3014	563	92	1.25	—	3,240	76,587	25.9	17.3

Bemerkungen.

* 131 Tage à Kilometer 2649
203 " " " 2670
81 " " " 2688

¹ Inkl. Wald-Rüti, Toggenburgerbahn und Rapperschwil-Pfäffikon.
² Bözbergbahn, Sulgen-Göfau und Effretikon-Hinwil. Die Strecke Aarau-Zöfingen ist am 1. April in den Betrieb der S. C. B. übergegangen.
³ Wohlen-Bremgarten und Aargauische Südbahn (vom 1. Dezember an auch Muri-Rothkreuz). Am 1. April hat die Uebnahme der Strecke Aarau-Zöfingen stattgefunden.
⁴ Burgdorf-Langnau vom 12. Mai an.
⁵ Bulle-Romont und vom 16. Juli an Bouveret-Brieg.
⁶ Nur bis inkl. 15. Juli als selbstständige Unternehmung.

Statistik der Unfälle beim Eisenbahnbetrieb im Jahr 1881.

Bezeichnung der Eisenbahnen.	Kilometer im Betrieb. (Ende 1881.)	Entgleisungen.						Zusammenstöße.				Folgen der Entgleisungen und Zusammenstöße.		Tötungen und Verletzungen, welche nicht eine Folge von Entgleisungen oder Zusammenstößen waren.										Gesamtzahl der Tötungen und Verletzungen, excl. die Selbstmörder.				Hievon fallen									
		Ursachen.						Ursachen.				Tötung od. Verletzung von Personen.		Reisende.				Beamte u. Bedienstete beim Betrieb.				Fremde, weder zu den Passag. noch zum Personal gehörend.		Selbst- mord.		auf eigene Unvorsichtig- keit oder Zu- fall.		Zu Lasten der Gesellschaften incl. der Folgen von Entgleisungen u. Zusammen- stößen.									
		Mangelhafter Zustand des Oberbaues.	Hindernisse auf der Bahn.	Ungentügende oder unrichtige Stellung der Weichen.	Defekte an den Fahr- zeugen.	Anderer u. unermittelte Ursachen.	Total.	Davon entfallen	Ursachen.				Getötet.	Verletzt.	Getötet.		Verletzt.		Getötet.		Verletzt.		Getötet.		Verletzt.		Tötungen.	Ver- letzungen.	Tötungen.	Ver- letzungen.							
								auf die offene Bahn. auf Ausweichungen.	Falsche Dispositionen des Personals.	Falsche Weichen- oder Signalstellung.	Mangelhaftes Bremsen.	Falsche Aufstellung von Fahrzeugen.	Total.	auf die offene Bahn. auf die Stationen.	Passagiere.	Beamte und Bedienstete.	Auf offener Bahn.	Auf den Stationen.	Auf offener Bahn.	Auf den Stationen.	Auf offener Bahn.	Auf den Stationen.	Auf offener Bahn.	Auf den Stationen.	Auf offener Bahn.	Auf den Stationen.	Auf offener Bahn.	Auf den Stationen.									
Vereinigte Schweizerbahnen . . .	312	—	—	1	—	1	—	1	1	—	2	—	—	—	—	—	—	2	—	1	—	4	2	1	—	—	2	—	3	1	1	5	4	5	—	1	
Nordostbahn	715	—	1	2	1	7	11	2	9	—	1	—	—	—	—	—	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	4	1	4	5	3	6	9	8	—	1	
Tößthalbahn	40	—	—	1	—	1	2	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Centralbahn	378	—	1	5	—	3	9	1	8	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	2	1	7	5	6	—	2		
Emmenthalbahn	45	1	—	—	—	—	1	—	1	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Jura - Bern - Luzern - Bahn incl. Bödelibahn	350	1	1	6	—	—	8	1	7	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	5	8	6	12	13	—	1		
Suisse Occidentale und Simplon ¹	708	—	2	5	—	3	10	3	7	1	3	5	1	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	6	—	15	11	12	—	3			
Simplon ²	117	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—		
Gotthardbahn	67	—	—	1	—	—	1	—	1	—	1	2	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	2	—	—		
Appenzellerbahn	15	—	—	—	—	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—		
Waldenburgerbahn	14	3	—	1	—	—	4	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Arth-Rigi-Bahn	11	—	—	—	—	1	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Lausanne-Ouchy	1,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Badische Bahnen	42	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Tramways in Genf	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
		5	5	22	1	16	49	9	40	2	9	—	—	—	2	2	4	2	3	6	14	9	26	16	3	4	10	13	1	24	21	14	42	45	47	—	9
																											14		45	56							
																													101								

¹ Vom 16. Juli an auch Bouveret-Brieg. ² Nur bis inkl. 15. Juli als selbstständige Unternehmung.

Wir verweisen im Uebrigen auf die beiliegende Statistik.

Zur Beurtheilung an die kantonalen Gerichte wurden delegirt 38, wovon :

- 12 durch Verurtheilung,
 - 3 „ Ueberweisung an die Administrativbehörden wegen Minderjährigkeit der Angeklagten,
- 11 „ Sistirung des Verfahrens (darunter 7 wegen unermittelter Thäterschaft, 3 wegen ungenügenden Schuldbeweises),
- 7 „ Freisprechung (hievon 3 unter Kostenaufgabe an die Beklagten) erledigt wurden, während
- 5 in das laufende Jahr übergegangen sind.

Bedauerlicher Weise müssen wir die Klage über sehr ungleichartige und theilweise unbefriedigende Handhabung der Justiz betr. Eisenbahnunfälle in einzelnen Kantonen wiederholen. Gleichartige Vergehen werden an einem Orte gar nicht geahndet, am zweiten mit sehr geringer Strafe belegt, während andere Gerichtshöfe im vollen Bewußtsein der Tragweite und der möglichen Folgen einer falschen Weichenstellung und dadurch verursachten Zusammenstoßes oder Entgleisung die ganze Strenge des Gesetzes zur Anwendung bringen.

Arbeits- und Ruhezeit der Angestellten.

Das Eisenbahndepartement hat durch Kreisschreiben vom 18. Juli Ihr Postulat bezüglich der Kontrolle über die Freisonntage und die tägliche Arbeitszeit des Bahnpersonals den Gesellschaften mitgetheilt. Nachdem das Cirkular angeführt, daß die Anordnungen der Verwaltungen dem revidirten Gesetzesartikel 9, betreffend die Freisonntage, entsprechen, kommt es in folgender Weise auf die Tagesarbeit zu sprechen :

„Die hierseits angeordneten Untersuchungen über die tägliche Präsenz- und Dienstzeit des Bahnpersonals haben ergeben, daß noch da und dort das Maximum der von demselben verlangten Leistungen ein allzu hohes und nicht mit den Geboten einer richtigen Gesundheitspflege vereinbares ist. Wir irren uns wohl nicht, wenn wir sagen, daß im Eingang erwähnten Postulate beider Räte eine Protestation liegen soll gegen jede unzulässige Ausbeutung der Arbeitskraft des Einzelnen zu Gunsten der Gesellschaftsfinanzen. Von dieser Grundlage aus hat auch die Vollziehung des Bundesbeschlusses zu gehen. Unsere Ansicht zielt aber dahin :

- a. daß die längste Präsenzzeit eines Arbeiters per Tag 16 Stunden unter keinen Umständen überschreiten darf. Eine zusammenhängende Periode der Ruhe von mindestens acht Stunden betrachten wir als ein dringendes Bedürfniß für das gesammte Personal;
- b. daß das Maximum der wirklichen Arbeitszeit auf 11 Stunden fixirt werden soll.

„Nur ausnahmsweise und gegen besondere Entschädigung darf die Arbeit bis auf zwei weitere Stunden sich erstrecken.

- c. daß nach sechsständiger ununterbrochener Arbeitszeit eine mindestens einstündige Ruhepause zu gewähren sei;
- d. daß für die Lokomotiv- und Zugführer, die Kondukteure und Heizer, sowie für die Weichenwärter größerer Stationen, die gesetzliche Minimalzahl der Freitage nicht genüge und diese vermehrt werden müssen.

„Eine Begründung der vorstehenden Sätze ist Angesichts der wiederholten und eingehenden Behandlung dieser Fragen mit Ihnen wohl nicht nothwendig; dagegen ist es von Interesse für uns, von Ihnen zu vernehmen, inwieweit Ihre Verwaltung unsern Anschauungen sich anzuschließen vermag, welchem Theile derselben hinwider von Ihnen opponirt wird und aus welchen Motiven Sie sich dagegen erheben.“

Auf den Wunsch derjenigen Bahnverwaltungen, welche der schweizerischen Konferenz angehören, ist ihnen eine Kollektivantwort bewilligt worden, die dem Departement aber erst Ende November zukam. Die Gesellschaften erklären vorab bestimmt, daß sie stets bestrebt gewesen seien und bleiben werden, die sozialen Verhältnisse ihrer Angestellten und Arbeiter so günstig als möglich zu gestalten. Eine unbefangene Prüfung werde sofort ergeben, daß bei den schweizerischen Bahnen längst Einrichtungen zum Wohl und Nutzen des Personals bestehen, welche keine öffentliche Verwaltung des Landes in gleichem Maße besitze. Die gesicherte Anstellung mit regelmäßiger Löhnung, die Ueberlassung gesunder Dienstwohnungen an einen großen Theil der Angestellten, die Dienstkleidung und die Fürsorge für Alter und Invalidität geben Zeugniß, daß die ökonomischen und sittlichen Verhältnisse der Eisenbahnbeamten lange nicht so ungünstig gestaltet seien, als dies oft behauptet werde. Der ganz außerordentliche Andrang zum Eisenbahndienste bilde einen weitem Nachweis hiefür.

Die Arbeitszeit anbetreffend, sei die Arbeitsleistung des Fahrpersonals und der im Freien beschäftigten Angestellten — um

welche Kategorien einzig es sich hier handle — weder eine kontinuierliche noch eine so gleichmäßige und daher so ermüdende, wie dies in mehrfachen Industriezweigen und Gewerken vorkomme. Man habe es daher überall mit Verhältnissen zu thun, für welche auch das Fabrikgesetz von einer Regelung der Arbeitszeit Umgang genommen habe, und von einer unzulässigen Ausbeutung des Personals könne schon deshalb nicht die Rede sein, weil allerwärts die Arbeit über die normale Zeit hinaus möglichst vermieden und in nicht zu umgehenden Fällen für die Ueberstunden eine besondere Vergütung geleistet werde. Die Verwaltungen seien mit dem Grundsatz durchaus einverstanden, daß Niemanden eine tägliche Leistung zugemuthet werden dürfe, welche seine Kräfte übersteige oder mit den bestehenden gesundheitspolizeilichen Vorschriften sich nicht verträge. Wegen der in der Qualität der Arbeit selbst sich ergebenden wesentlichen Unterschiede wäre aber die Festsetzung einer gleichen Dauer für alle Arbeitsgattungen eine ganz verfehltete Maßregel.

„Man würde dabei die Zeit für schwere, ermüdende Arbeiten zu lange und für wenig anstrengende Beschäftigung zu kurz bemessen, und damit Uebelstände nach beiden Richtungen, für den Arbeitgeber und den Arbeiter, schaffen.“

Ueber das Postulat einer Maximalpräsenzzeit von 16 Stunden und zusammenhängender Ruhe von 8 Stunden kommt das Memorial nach längern Auseinandersetzungen der thatsächlichen Situation zum Schlusse, daß es nur im Sinne einer Feststellung der durchschnittlichen Präsenzzeit und einer durchschnittlich erforderlichen zusammenhängenden Ruhezeit unter Vorbehalt von Ausnahmen in besondern Verhältnissen durchgeführt werden könne.

Bezüglich des Maximums der täglichen Arbeitszeit von 11 Stunden erklären die Verwaltungen: „Die Dauer der effektiven Arbeit kann in gewissen Fällen über das bezeichnete Maß von 11 Stunden hinaus gehen. Auf solche Tage vermehrter Thätigkeit folgen jedoch stets Perioden geringerer Leistungen, so daß im Durchschnitt jedenfalls die elfstündige Tagesarbeit nicht einmal erreicht wird.“

Gegen die Gewährung einer einstündigen Ruhepause nach sechsstündiger ununterbrochener Arbeit hat als allgemeine Regel die Konferenz nichts einzuwenden.

Mit Rücksicht auf die Anforderungen des Fahrdienstes müßten immerhin einzelne Ausnahmen vorbehalten werden.

Das gesetzliche Minimum der Freitage des Fahrpersonals (sowohl Lokomotiv- als Zugpersonal) sei jetzt schon von sämtlichen

schweizerischen Bahnverwaltungen überschritten und dem dahin zielenden Begehren Rechnung getragen worden. Dagegen können die Gesellschaften die gleiche Behandlung der Weichenwärter in größern Bahnhöfen nicht als dringlich erachten, da die dienstliche Inanspruchnahme derselben eine wesentlich geringere sei, als beim Fahrpersonal, welches überdies seine Zeit theilweise auswärts zuzubringen habe.

Die weitem Verhandlungen über den Gegenstand fallen außer das Berichtsjahr, da die Darlegung einzelner Gesellschaften über ihre speziellen Verhältnisse erst im Laufe des Jahres 1882 beim Departement eingegangen ist. An anderer Stelle haben wir mitgetheilt, daß die direkten Erhebungen über Arbeitszeit u. s. w. durch die Kontrolingenieure fort dauern. Es werden ferner beim Departement nach dem Eintritt einer neuen Fahrplanperiode alle Diensttheiler geprüft und Anstände bei den Verwaltungen zur Erörterung gebracht.

Verschiedenen Orts ist auch die Frage besprochen worden, ob nicht auf die Einführung von Prämien für die Angestellten aus Grund vorzüglicher Leistungen (nicht nur materieller Ersparnisse) hinzuwirken sei, als ein Sporn zur Pflichttreue und demnach als eine Wurzel tüchtigen Nachwuchses zu dem verantwortungsreichen Dienste. Praktische Erfolge hat diese Anregung noch keine aufzuweisen.

C. Gotthardbahn.

Ueber den Stand dieser der Vollendung entgegengehenden Unternehmung sind wie bisher ausführliche Monats- und Quartalsberichte ausgegeben und den subventionirenden Kantonen und Bahngesellschaften mitgetheilt worden, welche Berichte sowohl über den Gang der Bauarbeiten, als auch über die wichtigern Vorgänge und Verhandlungen administrativer Art sich ausführlich verbreiten.

Unter Bezugnahme auf diese Berichte glauben wir uns hier auf folgende Mittheilungen beschränken zu sollen.

Finanzielle Verhältnisse.

Die Leistung im IX. Baujahr, umfassend den Zeitraum vom 1. Oktober 1880 bis 30. September 1881, beziehungsweise die von den am Unternehmen beteiligten Staaten und Bahngesellschaften zu bezahlenden Subventionen, wurde von der internationalen Kommission, welche vom 1. bis 15. September die übliche Verifi-

kation der Bauarbeiten vornahm, nach den früher vereinbarten Grundsätzen wie folgt fixirt:

Für den großen Tunnel	Fr. 6,569,441
Für die Zufahrtslinien	„ 9,614,339
Zusammen	Fr. 16,183,780
Für die Cenerelinie	„ 2,404,000
Total	Fr. 18,587,780

Davon entfallen auf die Schweiz:

Für den großen Tunnel	Fr. 1,545,750
Für die Zufahrtslinien	„ 2,624,686
Zusammen	Fr. 4,170,436
Für die Cenerelinie	„ 1,202,000
Total	Fr. 5,372,436

Diese Beträge wurden von den betreffenden Subvenienten unbeanstandet einbezahlt bis auf einen Theil der auf den Kanton Luzern entfallenden Quote, die wir rechtlich einzufordern genöthigt waren.

Für das laufende zehnte und letzte Baujahr vom 1. Oktober bis 30. Juni 1882 ist von der Bahngesellschaft folgender von uns genehmigter Voranschlag vorgelegt worden:

Reduzirtes Nez.

Eigentliche Bauausgaben:

a) Großer Tunnel	Fr. 2,675,508
b) Zufahrten	„ 25,836,191
	Fr. 28,511,699
Allgemeine Kosten	„ 5,445,455
Zusammen	Fr. 33,957,154

Cenerelinie:

Eigentliche Bauausgaben	Fr. 4,217,399
Allgemeine Kosten	„ 280,000
Zusammen	Fr. 4,497,399

Diese Bausummen stellen den Rest der die Grundlage des Finanzausweises bildenden Kostenanschläge vom März, beziehungs-

weise August 1879 vor, und es entspricht denselben auch der Rest der votirten Subventionen pro 1881/82, welche betragen:

Für den großen Tunnel	Fr.	106,087. 09
Für die Zufahrtslinien	„	12,025,359. 49
Zusammen für das reduzirte Nez		Fr. 12,131,446. 58
Für die Cenerelinie	„	2,353,000. —
Total		Fr. 14,484,446. 58

Diese Subventionsbeträge werden sich wie folgt vertheilen:

Italien	Fr.	6,049,944. 27
Deutschland	„	3,950,153. 18
Schweiz	„	4,484,349. 13

Total wie oben Fr. 14,484,446. 58

Bau.

Allgemeines.

Die im Berichtjahr auf Grund sorgfältiger Prüfung durch unsere Gotthardkontrolle und das technische Inspektorat genehmigten Pläne betreffen:

- 80 Tunnelprofile für die Zufahrtslinien;
- Zeichnungen der Tunnelportale;
- verschiedene Projekte über größere Brücken, Gewässerkorrekturen, Uferschutzbauten, Zufahrtsstraßen etc.;
- definitive Geleisepläne der Stationen;
- Hochbaupläne (Göschenen, Arth-Goldau, Erstfeld, Chiasso etc., Fettgasanstalt in Bellinzona);
- Pläne für die Wasserstationen;
- Normalien für Brunnen, Signallaternen, Barrieren;
- Zeichnungen für Schiebebühnen, Drehscheiben etc.;
- Vorlagen für die neuen Lokomotiven, Wagen und Wagenbestandtheile.

Zum Schutze der Bahn ist noch eine Reihe von Bauten, namentlich gegen das Abstürzen größerer und kleinerer Steinblöcke, zu erstellen, deren Nothwendigkeit und Umfang sich größtentheils erst während der Bauperiode einigermaßen feststellen ließ. Für diese Schutzvorkehrungen, welche größtentheils in Stein- und

Erdwällen, Blokwänden etc. bestehen, legte die Bahndirektion besondere Projekte vor, welchen wir unter Vorbehalt einiger Ergänzungen und Verstärkungen die Genehmigung erteilten.

Eine weitere Fürsorge für die Sicherheit des Bahnbetriebs richtete sich auf die Regulirung der Reistverhältnisse. Es besteht nämlich längs der Gotthardbahn eine große Zahl dieselbe kreuzender Reistwege für den Transport von Holz, die, wenn deren Benutzung nicht genau geordnet und beaufsichtigt würde, den Bahnbetrieb ernstlich gefährden könnten. Zu diesem Behufe wurde vom technischen Inspektorat ein Regulativ entworfen und sowohl den beteiligten Kantonsregierungen als der Gotthardbahndirektion zur Ansichtäußerung mitgetheilt. Es stehen einer einheitlichen Gestaltung dieser Verhältnisse nicht unbedeutende Schwierigkeiten entgegen; indessen hoffen wir eine baldige befriedigende Lösung erzielen zu können.

Bau des großen Tunnels.

Nachdem im Vorjahre der Richtstollen durchgeschlagen worden und auch die seitliche Erweiterung bis auf 40 m. in der centralen Drukpartie gänzlich ausgebrochen war, konnte sich die Bauthätigkeit auf die noch übrigen Arbeiten: vollständige Ausweitung und Ausmauerung, konzentriren, welche denn auch derart gefördert wurden, daß die eigentlichen Tunnelarbeiten, mit Ausnahme einiger unwesentlichen Ergänzungen, Ende November vollendet waren.

Am 29. Dezember fand die provisorische Kollaudation des Tunnels statt — die definitive Kollaudirung wird erst bei Eröffnung der durchgehenden Linie vorgenommen werden — und es konnte unter Vorbehalt einiger Nacharbeiten, Verbesserungen und Sicherheitsmaßregeln die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebs auf 1. Januar 1882 erteilt werden.

Detaillirte Angaben über die im Berichtjahr erzielten Arbeitsleistungen finden sich in den periodischen Publikationen über den Gang der Arbeiten der Gotthardbahn.

Die Ventilationsverhältnisse erfreuten sich einer zunehmenden Besserung, namentlich zeigte sich gegen das Ende der Ausbrucharbeiten eine rasche Abnahme der Hize. Die mittlere Lufttemperatur, welche, auf 6000—7000 m. Distanz vom Portal, im Januar noch 29.5° C. betrug, sank im Oktober auf 23.1° und zeigte Ende Dezember noch 20.4° .

Der Werth der im Jahr 1881, respektive im neunten Baujahr geleisteten Arbeiten beläuft sich auf Fr. 5,034,000.

Der Gesamtwert der bis zur vollständigen Vollendung des Tunnels ausgeführten Arbeiten (Ausbruch und Mauerung) beziffert sich abzüglich des Installationsvorschusses auf Fr. 56,585,660

Dieselben waren devisirt auf „ 56,000,000

Es ergibt sich somit ein Ausgabenüberschuß von Fr. 585,660 welcher namentlich daher rührt, daß in Abweichung vom ursprünglichen Bauprogramm, nach welchem einzelne Partien unverkleidet bleiben sollten, schließlich die gänzliche Ausmauerung des Tunnels durchgeführt wurde.

Wir geben nachstehend noch eine Uebersicht über die in den verschiedenen Bauperioden täglich beschäftigten Arbeiter.

Jahr	Im Durchschnitt während des ganzen Jahres.			Im Maximum an einem Tage.	
	Göschenen	Airola	Total	Göschenen	Airola
1873	388	453	841	732	751
1874	859	885	1744	1130	1362
1875	1436	1410	2864	1921	2167
1876	1505	1611	3116	1921	2160
1877	1474	1788	3262	1918	2359
1878	1274	1666	2940	1875	1897
1879	1350	1343	2693	1584	1560
1880	1549	1476	3025	1758	1829
1881	1399	1203	2602	1620	1379

Da die während des Baues des großen Tunnels vorgekommenen Unfälle sich nunmehr vollständig übersehen lassen, so folgt hier noch eine gedrängte Uebersicht derselben.

	Tötungen.		Verletzungen.		Total.	
	Nord	Süd	Nord	Süd	Todt	Verlezt
1872 (v. 1. Okt. an)	1	—	—	—	1	—
1873 . . .	4	—	5	1	4	6
1874 . . .	6	4	12	5	10	17
1875 . . .	10	6	30	17	16	47
1876 . . .	14	10	57	22	24	79
1877 . . .	20	11	47	13	31	60
1878 . . .	12	18	44	29	30	73
1879 . . .	8	10	18	22	18	40
1880 . . .	10	20	18	20	30	38
1881 . . .	5	5	19	12	10	31
Total	90	84	250	141	174	391

Bau der Zufahrtslinien.

Der gegenwärtige Stand der Arbeiten ist ein solcher, daß an einer rechtzeitigen Vollendung derselben auf den 1. Juni ds. Js., d. h. auf den Zeitpunkt der Eröffnung der ganzen Bahn, nicht zu zweifeln ist. Immerhin wiesen im Laufe des Jahres die Kehrtunnel der Südseite, von welchen der letzte (Prato) im Mai durchgeschlagen wurde, nicht unbedeutende Rückstände gegenüber den Voraussetzungen des Bauprogrammes auf.

Zu vielfachen Erörterungen und Verhandlungen mit der Bahndirektion gab die Frage der Ausweitung und Ausmauerung der Tunnel der Berglinie Anlaß, bei deren Erledigung das Departement sich ausschließlich durch die Rücksichten auf die Betriebssicherheit leiten ließ.

Die vom Militärdepartement im Interesse der Landesvertheidigung verlangten und von der Gesellschaft ausgeführten Minenkammeranlagen in einer Anzahl größerer Bauwerke (Brücken und Tunnel) der Gotthardbahn wurden von den Kontrollingenieuren successive kollaudirt und mit den genehmigten Plänen, einige unwesentliche Abweichungen in den Dimensionen abgerechnet, übereinstimmend gefunden.

Da die Eröffnung der durchgehenden Gotthardlinie auf den 1. Juni ds. Js. in Aussicht genommen ist, so erhielten die Kontrollingenieure gegen Ende des Jahres 1881 den Auftrag, schon von da an eine Voruntersuchung der Bauarbeiten in der Weise einzuleiten, daß alle diejenigen Punkte, welche zu Reklamationen Anlaß geben, sowie die Arbeiten und Einrichtungen, welche überhaupt noch verlangt werden müssen, jeweilen verzeichnet und die monatlichen Listen derselben sowohl den Sektionsbauleitungen als dem Departemente eingesandt werden, damit auf rechtzeitige Abhülfe hingewirkt werden könne. Eine ähnliche Voruntersuchung der successive zur Vollendung gelangenden Bauobjekte läßt übrigens auch die Bahndirektion durch die Bauleitung im Beisein der Unternehmer vornehmen.

Die günstigen Erfahrungen, welche im In- und Auslande mit den Centralweichenapparaten gemacht worden sind, veranlaßten die Centralisirung der Weichen-, Signal- und Barrierenbedienung auf sämtlichen Stationen von Immensee bis und mit Bodio, mit Ausnahme von Flüelen und Erstfeld, ferner auf den beiden Stationen Giubiasco und Cadenazzo, eine Anordnung, die für die Erleichterung und Sicherheit des Bahnbetriebs als ein wesentlicher Fortschritt zu begrüßen ist.

Dem an diese Anordnung sich anschließenden Gesuche der Direktion, die durch die Signalordnung vom 7. September 1874 vorgeschriebenen Wendescheiben durch Semaphoren ersetzen zu dürfen, glaubte das Departement nach reiflicher Erwägung der Frage entsprechen zu sollen.

Als weiteres Mittel zur Erhöhung der Betriebssicherheit, resp. zur Verhütung von Unfällen, beschloß die Gotthardbahndirektion die Einführung von Glockensignalen auf den Bergstreken Erstfeld-Biasca und Bellinzona-Lugano.

Tarifwesen.

Ueber die Gestaltung der Tarife für das Gesamtnez ist Folgendes anzuführen:

Als Bergstreken, d. h. Streken mit Steigungen von 15 ‰ und mehr, auf welchen Taxzuschläge berechnet werden dürfen, haben wir bezeichnet:

1. Erstfeld-Biasca.
2. Giubiasco-Taverne.
3. Capolago-Chiasso.

Auf der Linie Giubiasco-Taverne sind die Transitgüter von und nach Italien laut Art. 6 des Vertrages zwischen der Schweiz und Italien betr. die Monte-Cenerbahn vom 16. Juni 1879 vom Zuschlag befreit und vom Bezug derselben im internen Verkehr für die Strecke Capolago-Chiasso hat die Direktion, wie bis ahin, abgesehen. Zur Bemessung der Taxen sind maßgebend:

- a. bezüglich des Transitverkehrs zwischen Deutschland und Italien: Art. 8 des Staatsvertrages vom 15. Oktober 1869;
- b. bezüglich desjenigen Transitverkehrs zwischen der Schweiz und Italien, welcher das ganze Nez der Gotthardbahn durchläuft: Art. 2, litt. d des Bundesgesetzes betr. die Gewährung von Subsidien für Alpenbahnen vom 22. August 1878;
- c. bezüglich des internen Verkehrs der Gotthardbahn und des direkten Verkehrs der Stationen der Gotthardbahn mit der Schweiz und weiter und Italien: die Bestimmungen der von den Kantonen (bezw., soweit es die Linie Cadenazzo-Pino betrifft, der am 16. September 1875 vom Bunde) erteilten Konzessionen.

Ad a. und b. betragen die Zuschlagstaxen 50 ‰ für den Personentransport, 5 Ct. per Tonne und Kilometer = 34½ ‰ auf

Normalgütern und 3 Ct. per Tonne und Kilometer = 60 % auf Rohmaterialien (mit Ausnahme der Kohlen, welche nach einem Spezialtarif behandelt werden) und sind von der Direktion voll in das Taxschema eingestellt worden. Ad c. gestatten die Konzessionen einen Zuschlag von 100 %, die Direktion hat dieses Maximum für den Gepäcktransport beibehalten, dasselbe hinwider reduziert für den Personentransport auf 75 % und für den Gütertransport auf 60 %.

Für den am 1. Januar 1882 eröffneten Tunnelbetrieb ist ein besonderer Tarif erstellt und vom Eisenbahndepartement genehmigt worden.

Betrieb.

Die Transporteinnahmen auf den tessinischen Thalbahnen blieben hinter denjenigen des Vorjahres zurück, und zwar im Ganzen um Fr. 36,561. Dieser Rückgang findet seine Erklärung darin, daß die Bauarbeiten auf den neuen Linien, welche einen bedeutenden Einfluß auf den Verkehr ausübten, der Vollendung entgegengehen.

Die kilometrischen Transporteinnahmen betragen:

	Biasca-Locarno	Lugano-Chiasso
1880	Fr. 12,227	Fr. 9040
1881	„ 11,102	„ 9407

Die Vorarbeiten für den Betrieb der durchgehenden Linie, Organisation des Betriebsdienstes, Ausstattung der Stationen etc. wurden fortgesetzt und größtentheils zum Abschluß gebracht.

Die Geleiseanlagen der Stationen der tessinischen Thalbahnen wurden den Bedürfnissen des durchgehenden Verkehrs entsprechend umgestaltet.

Der Bedarf an neuen Lokomotiven wurde definitiv auf 45 Stük festgesetzt, nämlich

6 Personenzugmaschinen,
 31 Schlepptendermaschinen und
 8 Tendermaschinen mit 6 gekuppelten Rädern,
 welche mit den bereits vorhandenen 14 Lokomotiven 59 Stük ausmachen, so daß auf 5 Betriebskilometer eine Maschine kommt.

Der Wagenpark der Gotthardbahn soll durch folgende Neuschaffungen vermehrt werden:

27 Personenwagen,
 20 Gepäckwagen und
 245 Güterwagen.

Mit dem bereits vorhandenen Material wird somit die Bahn ausgerüstet sein mit

109 Personenwagen und
529 Lastwagen.

Grundlagen, Zeichnungen und Verträge für diese Neuananschaffungen wurden unter gewissen Vorbehalten genehmigt.

Verschiedenes.

Die Ueberwachung der Arbeiterverhältnisse in Bezug auf Sanität, Verpflegung, Wohnung etc. ließ sich das Departement auch im Berichtjahre angelegen sein. In Betreff der zur Erzielung erträglicher Zustände hierseits gemachten Anstrengungen erlauben wir uns, um Wiederholungen zu vermeiden, auf unsern vorjährigen Bericht uns zu beziehen.

Die im Berichtjahr beim Bau des großen Gotthardtunnels und der Zufahrtlinien vorgekommenen Unfälle finden sich in nebenstehender Tabelle nach ihren Ursachen etc. zusammengestellt. Die Zahl derselben beläuft sich auf 189 und es wurden dadurch 205 Personen betroffen, wovon 39 oder 0,39% (im Vorjahr 0,47%) der durchschnittlich beschäftigten Arbeiter getödtet und 166 oder 1,6% (im Vorjahr 1,5%) verwundet wurden.

Erweiterung des Bahnhofes Chiasso. — Nachdem die noch bestehenden Differenzen betreffend die innere Vertheilung der Räumlichkeiten beglichen waren, genehmigten wir das definitive Erweiterungsprojekt, welches auch die Zustimmung der italienischen Regierung und der Verwaltung der oberitalienischen Bahnen erhielt. Während die Anlage dieser Station bis jetzt eine bloß provisorische, den bisherigen Bedürfnissen entsprechende war, wird sie nunmehr den Anforderungen des durchgehenden Verkehrs in ausreichender Weise genügen können.

Ebenso gelangten die Verhandlungen über die Anlage der internationalen Station Luino zum Abschluß.



Gotthardbahn.

Unfälle beim Bahnbau im Jahr 1881.

Ursachen.	Tötungen.						Verletzungen.					
	Nördliche Zu- fahrts- linien.	Gotthardtunnel.		Südliche Zu- fahrts- linien.	Monte Cenere.	Total.	Nördliche Zu- fahrts- linien.	Gotthardtunnel.		Südliche Zu- fahrts- linien.	Monte Cenere.	Total.
		Nord.	Süd.					Nord.	Süd.			
<i>Sturz und Fall von Gerüsten, Böschungen etc.</i>	1	—	—	1	1	3	8	2	—	14	7	31
<i>Fallende Gegenstände, Materialien etc.</i>												
1. Einzelne herabfallende Steine etc. von der Tunnel- deke, Böschungswänden etc.	3	—	—	4	2	9	16	3	1	15	4	39
2. Nieder- und Einbrüche	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—
	3	—	—	5	2	10	16	3	1	15	4	39
<i>Explosionen.</i>												
1. Wurfstücke von Minen	—	—	2	2	—	4	1	—	—	1	—	2
2. Anbohren alter Bohrlöcher	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	2
3. Vorzeitige Entladung	1	—	—	1	—	2	1	—	1	2	—	4
4. Nachträgliche Entladung	—	—	1	—	—	1	2	2	—	3	1	8
5. Dynamitpatronen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
	1	—	3	3	—	7	4	2	2	7	2	17
<i>Förderung.</i>												
1. Ueberfahren durch Lokomotiven und Rollwagen	—	2	1	1	1	5	3	2	4	2	1	12
2. Entgleisen, Umkippen, Zusammenstoß von Rollwagen	1	2	—	2	—	5	2	2	2	5	—	11
3. Fallen oder Abspringen von Rollwagen	—	—	—	—	—	—	1	2	—	1	—	4
4. Einklemmen zwischen Wagen etc.	1	—	—	—	—	1	1	—	1	3	2	7
5. Ertrinken beim Kohlentransport auf dem See	3	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—
6. Unvorsichtigkeit beim Auf- und Abladen, beim Kup- peln der Wagen, beim Aufsteigen etc.	—	—	—	—	—	—	8	—	—	4	—	12
7. Einsturz von Gerüsten	1	—	—	—	—	1	3	—	—	—	—	3
	6	4	1	3	1	15	18	6	7	15	3	49
<i>Verschiedene andere Ursachen.</i>												
1. Abspringende Steinsplitter	—	—	—	—	—	—	2	—	—	5	1	8
2. Ausgleiten	—	—	—	—	—	—	3	—	—	2	1	6
3. Asphyxie	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—
4. Umfallende Steine, Lehrbögen, Bohrmaschinen	2	—	—	—	—	2	2	—	—	4	—	6
5. Staublawine	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
6. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—	4	1	—	5	—	10
	3	—	—	1	—	4	11	1	—	16	2	30
Total	14	4	4	13	4	39	57	14	10	67	18	166

Summarische Uebersicht der Ein-, Aus- und Durchfuhr in der Schweiz

vom Monat März 1882 und 1881.

~~~~~  
(Mit Angabe der wichtigsten Waarenartikel.)

|                                                                | Einfuhr |        | Ausfuhr |         |
|----------------------------------------------------------------|---------|--------|---------|---------|
|                                                                | 1882.   | 1881.  | 1882.   | 1881.   |
|                                                                | Stüke.  | Stüke. | Stüke.  | Stüke.  |
| <b>Vieh:</b> Kleinvieh . . . . .                               | 5,545   | 7,775  | 4,171   | 3,255   |
| Großvieh . . . . .                                             | 10,636  | 12,966 | 5,448   | 5,349   |
| Pferde, Maulthiere und Füllen . . . . .                        | 714     | 816    | 304     | 255     |
| <br><b>Vom Werth taxirte Waaren:</b>                           | Werth.  | Werth. | Werth.  | Werth.  |
|                                                                | Fr.     | Fr.    | Fr.     | Fr.     |
| Akergeräthe, Fuhrwerke, Lastwagen, Kähne, Mühlsteine . . . . . | 43,976  | 47,542 | —       | —       |
| Eisenbahnwagen aller Art . . . . .                             | 90,910  | —      | —       | —       |
| Holz: Bauholz, rohes . . . . .                                 | —       | —      | 196,949 | 190,273 |
| Brennholz . . . . .                                            | —       | —      | 31,693  | 28,650  |
| Sägewaare und vorgearbeitetes Nuzholz . . . . .                | —       | —      | 333,533 | 432,404 |
| Holzkohlen . . . . .                                           | —       | —      | 5,072   | 4,125   |

|                                                                    | Einfuhr            |                    | Ausfuhr            |                    |
|--------------------------------------------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
|                                                                    | 1882.              | 1881.              | 1882.              | 1881.              |
|                                                                    | Metrische Zentner. | Metrische Zentner. | Metrische Zentner. | Metrische Zentner. |
| <b>Vom Gewicht taxirte Waaren:</b>                                 |                    |                    |                    |                    |
|                                                                    |                    | Total .            |                    |                    |
| wovon: Amlung . . . . .                                            | 3,537              | 2,869              | 36                 | 21                 |
| Apotheker- und Drogueriewaaren, nicht besonders benannte . . . . . | 659                | 670                | 420                | 243                |
| Arbeiten, fertige, wie Kleider, Weißzeug etc. . . . .              | 1,102              | 980                | 178                | 28                 |
| Asphalt . . . . .                                                  | 974                | 541                | 7,921              | 12,427             |
| Baumwolle, rohe . . . . .                                          | 18,308             | 32,971             | 3                  | 6                  |
| Baumwollenabfälle . . . . .                                        | 815                | 768                | 1,249              | 1,593              |
| Baumwollengarn, rohes . . . . .                                    | 1,009              | 833                | 6,526              | 6,286              |
| „ gebleichtes . . . . .                                            | 514                | 515                | 342                | 323                |
| Baumwollgewebe, rohe . . . . .                                     | 1,806              | 1,446              | 2,873              | 2,712              |
| „ gefärbte . . . . .                                               | 2,211              | 2,258              | 7,833              | 7,114              |
| Bausteine, behauene . . . . .                                      | 3,493              | 3,267              | 2,678              | 2,510              |
| Bettfedern und Flaum . . . . .                                     | 262                | 357                | 13                 | 6                  |
| Bier in Fässern . . . . .                                          | 7,922              | 7,343              | 1,745              | 1,205              |
| Bijouteriewaaren . . . . .                                         | 45                 | 42                 | 1                  | 3                  |

|                                                        | Einfuhr            |                    | Ausfuhr.           |                    |
|--------------------------------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
|                                                        | 1882.              | 1881.              | 1882.              | 1881.              |
|                                                        | Metrische Zentner. | Metrische Zentner. | Metrische Zentner. | Metrische Zentner. |
| Branntwein und Weingeist in Fässern . . . . .          | 7,551              | 12,336             | 802                | 487                |
| „ „ „ „ Flaschen . . . . .                             | 90                 | 110                | 310                | 340                |
| Bücher und Musikalien . . . . .                        | 828                | 776                | 778                | 579                |
| Butter und Schweineschmalz . . . . .                   | 2,863              | 4,535              | 1,393              | 1,603              |
| Cacaobohnen . . . . .                                  | 1,460              | 752                | 304                | 130                |
| Cement . . . . .                                       | 29,178             | 27,469             | 1,137              | 457                |
| Chemische Produkte, nicht besonders benannte . . . . . | 566                | 526                | 340                | 445                |
| Chocolate . . . . .                                    | 6                  | 10                 | 330                | 308                |
| Dachziegel und Baksteine . . . . .                     | 12,735             | 19,227             | 7,892              | 8,077              |
| Eisen und Stahl, roh, in Masseln . . . . .             | 13,830             | 15,717             | 1,478              | 5,134              |
| Eisen, geschmiedetes . . . . .                         | 12,874             | 14,669             | 327                | 234                |
| Eisen und Eisenblech zum Maschinenbau . . . . .        | 14,231             | 11,278             | 26                 | 20                 |
| Eisenblech (Schwarzblech) . . . . .                    | 1,195              | 1,800              | 10                 | 20                 |
| „ (Weißblech) . . . . .                                | 4,456              | 3,968              | 5                  | 21                 |
| Eisenbahnschienen . . . . .                            | 20,050             | 13,892             | 9,435              | 136                |
| Eisendraht . . . . .                                   | 1,045              | 576                | 16                 | 8                  |
| Eisenguß . . . . .                                     | 2,564              | 2,305              | 1,134              | 488                |

|                                                                         | Einfuhr            |                    | Ausfuhr            |                    |
|-------------------------------------------------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
|                                                                         | 1882.              | 1881.              | 1882.              | 1881.              |
|                                                                         | Metrische Zentner. | Metrische Zentner. | Metrische Zentner. | Metrische Zentner. |
| Eiserne Röhren, schmiedeiserne, gezogene . . .                          | 1,811              | 2,520              | 46                 | 87                 |
| „ „ „ „ genietete . . .                                                 | 10                 | 16                 | —                  | 63                 |
| Eisen- und Stahlwaaren, „ rohe . . .                                    | 3,624              | 3,698              | 959                | 730                |
| „ „ „ „ polirte . . .                                                   | 172                | 158                | 13                 | 13                 |
| Essig in Fässern „ . . .                                                | 737                | 832                | 164                | 147                |
| Esswaaren, feine . . .                                                  | 796                | 714                | 52                 | 43                 |
| Farberden, gemahlene . . .                                              | 1,533              | 1,850              | 95                 | 66                 |
| Farbhölzer, -Wurzeln und -Kräuter, unzerkleinert<br>oder gemahlen . . . | 3,743              | 2,125              | 409                | 68                 |
| Farben, zubereitete . . .                                               | 1,135              | 893                | 1,283              | 1,307              |
| Felle und Häute, rohe . . .                                             | 830                | 707                | 3,750              | 3,822              |
| Fische, getrocknete . . .                                               | 244                | 265                | 7                  | 13                 |
| Flachs, Hanf, Werg und Jute, roh . . .                                  | 1,166              | 1,685              | 69                 | 44                 |
| Flachs-, Hanf- und Jutegarn, rohes . . .                                | 339                | 381                | 133                | 149                |
| Flachs- und Leinenwaaren, rohe . . .                                    | 413                | 270                | 3                  | 31                 |
| „ „ „ „ gebleichte . . .                                                | 598                | 574                | 51                 | 53                 |
| „ „ „ „ Pakleinen . . .                                                 | 894                | 751                | 3                  | 9                  |
| Fleisch, frisches und gesalzenes . . .                                  | 1,563              | 1,859              | 2,715              | 2,220              |
| Gerberrinde und Lohkuchen . . .                                         | 2,050              | 2,337              | 121                | 344                |

|                                           |                 |                 | Einfuhr            |                    | Ausfuhr            |                    |
|-------------------------------------------|-----------------|-----------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
|                                           |                 |                 | 1882.              | 1881.              | 1882.              | 1881.              |
|                                           |                 |                 | Metrische Zentner. | Metrische Zentner. | Metrische Zentner. | Metrische Zentner. |
| Gerste, geröllte . . . . .                |                 |                 | 4,562              | 4,577              | 4                  | 30                 |
| Getreide und Hülsenfrüchte . . . . .      |                 |                 | 245,860            | 251,086            | 301                | 2,570              |
|                                           | <b>1882.</b>    | <b>1881.</b>    |                    |                    |                    |                    |
|                                           | <b>Einfuhr.</b> | <b>Einfuhr.</b> |                    |                    |                    |                    |
| wovon Weizen . . . . .                    | 181,757         | 184,339         |                    |                    |                    |                    |
| Roggen . . . . .                          | 1,758           | 2,026           |                    |                    |                    |                    |
| Hafer . . . . .                           | 20,694          | 18,886          |                    |                    |                    |                    |
| Gerste . . . . .                          | 14,667          | 17,656          |                    |                    |                    |                    |
| Mais . . . . .                            | 25,072          | 27,104          |                    |                    |                    |                    |
| Bohnen . . . . .                          | 904             | 726             |                    |                    |                    |                    |
| Erbsen . . . . .                          | 384             | 181             |                    |                    |                    |                    |
| Nichtbenannte . . . . .                   | 624             | 168             |                    |                    |                    |                    |
| Glas: Fensterglas, gewöhnliches . . . . . |                 |                 | 1,701              | 2,164              | —                  | 2                  |
| Hohlglas, grünes und braunes . . . . .    |                 |                 | 2,513              | 2,990              | 49                 | 99                 |
| Hohlglas, weißes, gemeines . . . . .      |                 |                 | 769                | 677                | 28                 | 27                 |
| Glaswaaren, feine . . . . .               |                 |                 | 403                | 452                | 3                  | 13                 |
| Spiegelgläser und Spiegel . . . . .       |                 |                 | 170                | 202                | 3                  | —                  |
| Harze, rohe und gereinigte . . . . .      |                 |                 | 516                | 1,043              | 15                 | 14                 |

|                                                 | Einfuhr            |                    | Ausfuhr            |                    |
|-------------------------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
|                                                 | 1882.              | 1881.              | 1882.              | 1881.              |
|                                                 | Metrische Zentner. | Metrische Zentner. | Metrische Zentner. | Metrische Zentner. |
| Heu und Stroh . . . . .                         | 11,635             | 16,310             | 2,619              | 2,351              |
| Holz: Bauholz, rohes . . . . .                  | 21,125             | 29,175             | —                  | —                  |
| Sägewaare und vorgearbeitetes Nuzholz . . . . . | 43,637             | 50,270             | —                  | —                  |
| Brennholz . . . . .                             | 58,358             | 74,945             | —                  | —                  |
| Holzkohlen . . . . .                            | 2,168              | 2,312              | —                  | —                  |
| Holzstoff (Papiermasse) . . . . .               | 2,585              | 3,036              | 431                | 1,783              |
| Holzwaaren, gemeine . . . . .                   | 1,038              | 1,189              | 8,281              | 9,038              |
| „ bemalte, Möbel etc. . . . .                   | 523                | 363                | 117                | 140                |
| Instrumente, musikalische . . . . .             | 205                | 202                | 520                | 256                |
| Käse . . . . .                                  | 955                | 997                | 24,979             | 21,368             |
| Kaffee . . . . .                                | 9,877              | 7,437              | 140                | 45                 |
| „ Cichorien . . . . .                           | 2,882              | 3,353              | 44                 | 66                 |
| Kalk und Gyps . . . . .                         | 13,185             | 14,478             | 6,158              | 5,608              |
| Kalk, hydraulischer . . . . .                   | 16,358             | 19,681             | 1,068              | 1,720              |
| Kartoffeln . . . . .                            | 14,326             | 33,508             | 3,497              | 702                |
| Kastanien . . . . .                             | 207                | 325                | 261                | 298                |
| Kleien . . . . .                                | 2,446              | 2,702              | 2,484              | 2,668              |
| Krapp . . . . .                                 | 5                  | 100                | —                  | 3                  |

|                                                   | Einfuhr            |                    | Ausfuhr            |                    |
|---------------------------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
|                                                   | 1882.              | 1881.              | 1882.              | 1881.              |
|                                                   | Metrische Zentner. | Metrische Zentner. | Metrische Zentner. | Metrische Zentner. |
| Kupferblech und Draht . . . . .                   | 353                | 419                | 23                 | 1                  |
| Kurze Waaren (Quincaillerie) . . . . .            | 592                | 588                | 104                | 302                |
| Leder, rohes . . . . .                            | 1,155              | 1,087              | 475                | 446                |
| „ gefärbtes . . . . .                             | 463                | 497                | 36                 | 10                 |
| Lederwaaren, grobe . . . . .                      | 41                 | 36                 | 11                 | 7                  |
| Lederwaaren, feine . . . . .                      | 90                 | 74                 | 5                  | 8                  |
| „ Schuhwaaren, grobe . . . . .                    | 298                | 338                | 246                | 16                 |
| „ „ feine . . . . .                               | 783                | 630                | 94                 | 316                |
| Lumpen zur Papierfabrikation . . . . .            | 1,437              | 2,380              | 31                 | 229                |
| Malz . . . . .                                    | 16,518             | 17,676             | 3                  | 202                |
| Maschinen und Maschinentheile . . . . .           | 4,573              | 5,438              | 13,743             | 8,444              |
| Mehl . . . . .                                    | 17,815             | 14,970             | 1,876              | 2,486              |
| Metalle, rohe, nicht besonders benannte . . . . . | 4                  | 108                | 23                 | 2                  |
| Milch, condensirte . . . . .                      | 1                  | —                  | 9,390              | 9,298              |
| Mineralwasser . . . . .                           | 2,032              | 1,601              | 475                | 410                |
| Natron, kohlen-saures (Sodasalz) . . . . .        | 3,006              | 2,319              | 88                 | 166                |
| Obst, frisches . . . . .                          | 5,294              | 5,740              | 2,502              | 1,006              |
| „ gedörrtes . . . . .                             | 703                | 736                | 78                 | 109                |

|                                           | Einfuhr            |                    | Ausfuhr            |                    |
|-------------------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
|                                           | 1882.              | 1881.              | 1882.              | 1881.              |
|                                           | Metrische Zentner. | Metrische Zentner. | Metrische Zentner. | Metrische Zentner. |
| Oele, fette . . . . .                     | 9,104              | 10,365             | 417                | 518                |
| "  Petroleum . . . . .                    | 15,608             | 18,667             | 119                | 59                 |
| Papier: Druk- und Schreibpapier . . . . . | 303                | 357                | 833                | 951                |
| Lösch- und Pakpapier . . . . .            | 842                | 568                | 829                | 1,541              |
| Pappendekel . . . . .                     | 477                | 522                | 75                 | 33                 |
| Tapeten . . . . .                         | 335                | 285                | 14                 | 3                  |
| Pferdehaare . . . . .                     | 403                | 157                | 47                 | 27                 |
| Reis . . . . .                            | 7,216              | 6,357              | 54                 | 84                 |
| Salz (Koch- und Viehsalz) . . . . .       | 8,551              | 9,436              | 1,683              | 2,258              |
| Sämereien . . . . .                       | 8,095              | 8,253              | 1,004              | 977                |
| Schwefel, roher und gereinigter . . . . . | 637                | 388                | 2                  | 12                 |
| Schwefelsäure . . . . .                   | 1,896              | 2,081              | 91                 | 103                |
| Seegras . . . . .                         | 711                | 559                | 178                | 5                  |
| Seidencocons und Seidenabfälle . . . . .  | 874                | 1,237              | 423                | 494                |
| Seide, rohe . . . . .                     | 1,584              | 2,356              | 929                | 755                |
| "  Floretseide . . . . .                  | 745                | 100                | 492                | 629                |
| Seidenbänder . . . . .                    | 30                 | 36                 | 2,305              | 1,457              |
| Seidene Stoffe . . . . .                  | 123                | 86                 | 1,277              | 1,052              |
| Seifen . . . . .                          | 3,078              | 2,853              | 86                 | 191                |

|                                                                 | Einfuhr            |                    | Ausfuhr            |                    |
|-----------------------------------------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
|                                                                 | 1882.              | 1881.              | 1882.              | 1881.              |
|                                                                 | Metrische Zentner. | Metrische Zentner. | Metrische Zentner. | Metrische Zentner. |
| Strohgeflechte . . . . .                                        | 110                | 103                | 203                | 395                |
| Stroh- und Holzhüte . . . . .                                   | 199                | 169                | 94                 | 93                 |
| Steinkohlen, Torf, Coke . . . . .                               | 495,098            | 491,127            | 1,911              | 1,997              |
| Südf Früchte . . . . .                                          | * 1,736            | 2,081              | 59                 | 16                 |
| Tabak in Blättern . . . . .                                     | 3,257              | 2,231              | 110                | 124                |
| "    fabrizirter . . . . .                                      | 41                 | 46                 | 124                | 150                |
| "    Cigarren . . . . .                                         | 146                | 129                | 281                | 166                |
| Talg . . . . .                                                  | 522                | 516                | 41                 | 160                |
| Teigwaaren (Nudeln) . . . . .                                   | 274                | 442                | 478                | 197                |
| Töpferwaaren, feine . . . . .                                   | 1,282              | 1,404              | 264                | 183                |
| "    gemeine . . . . .                                          | 1,371              | 1,026              | 555                | 823                |
| Uhren und Uhrenbestandtheile . . . . .                          | 134                | 116                | 138                | 104                |
| Wein in Fässern . . . . .                                       | 88,270             | 92,861             | 1,897              | 1,025              |
| "    "    Flaschen . . . . .                                    | 554                | 584                | 164                | 554                |
| Weinstein . . . . .                                             | 123                | 38                 | 139                | 77                 |
| Wolle, rohe . . . . .                                           | 1,361              | 3,362              | 865                | 798                |
| Wollengarn, <sup>2</sup> / <sub>2</sub> eindrächtiges . . . . . | 22                 | 72                 | 731                | 593                |
| "    mehrdrächtiges . . . . .                                   | 208                | 189                | 104                | 191                |

\*) worunter 446 q. getrocknete Weintrauben.

|                                                  | Einfuhr            |                         | Ausfuhr            |                    |
|--------------------------------------------------|--------------------|-------------------------|--------------------|--------------------|
|                                                  | 1882.              | 1881.                   | 1882.              | 1881.              |
|                                                  | Metrische Zentner. | Metrische Zentner.      | Metrische Zentner. | Metrische Zentner. |
| Wollene Decken und Teppiche . . . . .            | 145                | 131                     | 89                 | 79                 |
| Wollentücher, gefärbte . . . . .                 | 2,307              | 2,146                   | 175                | 120                |
| Zink, rohes und Zinkblech . . . . .              | 1,077              | 1,379                   | 10                 | 8                  |
| Zucker und reiner Syrup . . . . .                | 24,163             | 20,696                  | 14                 | 28                 |
| „ Melasse, brauner und schwarzer Syrup . . . . . | 1,261              | 1,105                   | —                  | —                  |
| Zündhölzchen . . . . .                           | 146                | 150                     | 1                  | 19                 |
| <b>Durchfuhr.</b>                                |                    |                         |                    |                    |
| Vieh . . . . .                                   |                    | Total Stücke            | 1,043              | 1,911              |
| Waaren, nach Gewicht taxirt . . . . .            |                    | Total metrische Zentner | 151,779            | 130,558            |

## **Bericht des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung über seine Geschäftsführung im Jahr 1881.**

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| In                  | Bundesblatt      |
| Dans                | Feuille fédérale |
| In                  | Foglio federale  |
| Jahr                | 1882             |
| Année               |                  |
| Anno                |                  |
| Band                | 2                |
| Volume              |                  |
| Volume              |                  |
| Heft                | 19               |
| Cahier              |                  |
| Numero              |                  |
| Geschäftsnummer     | ---              |
| Numéro d'affaire    |                  |
| Numero dell'oggetto |                  |
| Datum               | 22.04.1882       |
| Date                |                  |
| Data                |                  |
| Seite               | 373-484          |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 011 463       |

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.